



Resolution zum Schienennahverkehr in Baden-Württemberg

- beschlossen auf dem Landesverbandstag am 13.05.2006 in Konstanz –

Zur Stabilisierung des Haushaltes plant die Bundesregierung eine massive Kürzung der Regionalisierungsmittel. Das durch den Bundestag bereits verabschiedete Haushaltsbegleitgesetz sieht für Baden-Württemberg bis 2010 ansteigende Kürzungen der vereinbarten Regionalisierungsmittel um 103 Millionen Euro jährlich vor.

Mit landesweit ca. 80 Millionen jährlichen Kilometern im Nahverkehr ist es in den letzten 10 Jahren der Regionalisierung gelungen, den Schienenverkehr wieder erfolgreich in das Bewusstsein der Bevölkerung als attraktives Verkehrsangebot zu bringen. Mit den geplanten Kürzungen erwartet PRO BAHN eine Reduzierung des Verkehrsangebotes in einer Größenordnung von 10 Millionen Kilometern. Das wird drastische Auswirkungen auf sämtliche Angebote sowohl auf dem flachen Land wie auch im Ballungsraum haben. Die Mobilität der Arbeitnehmer ist ebenso gefährdet wie zahlreiche Arbeitsplätze bei der Bahn und im davon abhängigen Dienstleistungsgewerbe.

Ausgedünnte Fahrpläne, Einstellung von Zugangeboten nach 19 Uhr, ein fehlendes Angebot an Wochenenden, aber auch die vollständige Einstellung einzelner Linien sind zwangsläufige Folgen dieser Planung. Dies wird bereits kurzfristig zu einem deutlichem Rückgang der Fahrgastzahlen bei gleichzeitig steigenden Kosten führen und damit eine Abwärtsspirale im öffentlichen Verkehr erzeugen. Ein Rückgang der Zugzahlen wird die DB Netz veranlassen, die Stilllegung von Strecken einzuleiten. Die Teckbahn Kirchheim-Oberlenningen, der Abschnitt Laupheim-West – Laupheim-Stadt oder die Linie Seckach-Walldürn stehen dann schnell im Focus. Teilweise wurden hier in den letzten Jahren Gleise und Haltepunkte renoviert, aus denen nun Investitionsruinen werden könnten. Auch die Ziele des Umweltplanes des Landes beispielsweise beim Klimaschutz müssen dann wohl endgültig aufgegeben werden.

PRO BAHN erwartet, das auch in Zukunft ein flächendeckendes Angebot auf dem heutigen Niveau Basis aller verkehrspolitischen Planungen und Fahrplankonzepte bildet. Der Stundentakt mit sinnvollen Anschlüssen in allen Knotenbahnhöfen stellt dabei die Grundversorgung dar.

Der Bund muss dazu weiterhin die notwendigen Gelder zur Verfügung stellen. Im Rahmen einer ordentlichen Revision lässt sich dabei der tatsächlich notwendige Bedarf an Mitteln feststellen und ggf. auch anpassen. Eine pauschale Kürzung nach

der jetzt geplanten so genannten Rasenmähermethode ist dafür jedoch ein völlig ungeeignetes Mittel. Dabei muss sichergestellt werden, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel von allen Aufgabenträgern ausschließlich zu durch die Regionalisierung politisch gewünschten Zwecken eingesetzt werden: Bestellung von Leistungen des Schienennahverkehrs, Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur sowie die Förderung von Verbundtarifen.

Für Baden-Württemberg fordert PRO BAHN eine umgehende Entscheidung zum Projekt Stuttgart21. Die mehrfach angekündigte und verschobene Wirtschaftlichkeitsrechnung zu diesem Projekt muss schnellstmöglich vorgelegt werden und eine der Entscheidungsgrundlagen bilden. Sollte diese Berechnung negativ ausfallen, ist dieses Projekt zu beenden. Die ausstehende Entscheidung blockiert ganz offensichtlich eine Vielzahl von anderen Modernisierungs- und Rationalisierungsprojekten im ganzen Land. So müssen beispielsweise auf der Südbahn Ulm-Friedrichshafen aufgrund fehlender Ausbauten für viel Geld zusätzliche Züge verkehren, um wichtige Anschlüsse sicherstellen zu können.

Durch einen verstärkten Wettbewerb lassen sich auf vielen Strecken, die bisher durch die Deutsche Bahn ohne Konkurrenzdruck betrieben wurden, günstigere Preise bei teilweise besserer Qualität erzielen. Positives Beispiel ist die Schwarzwaldbahn. Bereits im Vorfeld der inzwischen zugunsten von DB Regio entschiedenen Ausschreibung stieg die Qualität nach dem Eindruck vieler Fahrgäste erheblich an. Im künftigen Verkehrsvertrag konnten gegenüber heute deutlich günstigere Preiskonditionen vereinbart werden.

Das Land soll nach Ansicht von PRO BAHN Schieneninfrastrukturen, die lediglich dem regionalen Verkehr dienen, in regionale Verantwortung übernehmen. In zahlreichen Untersuchungen und umgesetzten Projekten hat sich gezeigt, dass im Bereich des Baus und der Erhaltung der Infrastrukturen (Trassen, Bahnhöfe/Bahnsteige, Sicherungstechnik) gegenüber dem heutigem Standard von DB Netz erhebliche Effizienzsteigerungen bzw. Kostensenkungen möglich sind.

Insbesondere in Ballungsräumen sind zusätzliche Finanzierungsinstrumente zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu prüfen und umzusetzen. Im Ausland erfolgreich erprobte Maßnahmen wie beispielsweise die City-Maut oder eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sind viel versprechende Lösungsansätze.

In der Organisation des Nahverkehrs sieht PRO BAHN ebenfalls mittelfristiges Einsparpotential. Insbesondere eine Reduzierung der Vielzahl an Verkehrsverbänden bietet die Chance, Verwaltungs- und Marketingkosten zu senken, technische Sonderlösungen zu minimieren und gleichzeitig das Angebot für den potentiellen Fahrgast einfacher zu gestalten.

PRO BAHN fordert die politischen Entscheidungsträger auf, die überstürzte Kürzung der Regionalisierungsmittel zurück zu nehmen. In einer konzertierten Aktion aller Beteiligten müssen Lösungen zum effizienten Einsatz öffentlicher Gelder gesucht werden und gleichzeitig ein nachhaltig fahrgastfreundliches Angebot sichergestellt werden.