



STELLUNGNAHME ZUM ANHÖRUNGSENTWURF DES GENERALVERKEHRSPANS BADEN-WÜRTTEMBERG

VOM 18.09.2010

1 Vorbemerkungen

Mit dieser Stellungnahme will der Fahrgastverband PRO BAHN seine Vorstellungen und Anregungen zum Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025 darlegen. In dem Verkehrsplan muss der öffentliche Verkehr die führende Rolle spielen, um den „wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Anforderungen“ eines nachhaltigen Verkehrskonzepts gerecht zu werden.

PRO BAHN begrüßt, dass im „Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Radverkehr sowie dem öffentlichem Verkehr“ der Schwerpunkt in der Aufgabenverteilung der Verkehrsträger liegen soll. Insbesondere unterstreichen wir die Feststellung, dass der motorisierte Verkehr Mensch und Umwelt in besonderem Maße belastet.

Gleichzeitig wird jedoch für den Ländlichen Raum in erster Linie von der Notwendigkeit „eines in die Fläche reichenden gut ausgebauten Straßennetzes und eines flexiblen Grundangebots im ÖPNV“ gesprochen. Hier liegt der Schwerpunkt eindeutig auf dem Straßenverkehr. Das „flexible Grundangebot“ im ÖPNV kann auch als Euphemismus für ein ÖPNV-Angebot auf minimalem Niveau („Grundangebot“) ohne alltagstauglichen Taktverkehr („flexibel“) verstanden werden.

Der öffentliche Verkehr droht damit in Defensive zu geraten, anstatt weiter an Bedeutung zu gewinnen. Im Gegensatz zum vorhergehenden Generalverkehrsplan ist kein Ausbau des regionalen Schienennetzes oder die vollständige Umsetzung des Integralen Taktfahrplans mehr vorgesehen, und der vorausgesagte Rückgang des Busverkehrs vor allem im Ländlichen Raum soll mit Hilfe von flexiblen Bedienungsformen aufgefangen werden. Dahinter verbirgt sich unter anderem der Ersatz von Linienverkehren durch Sammeltaxisysteme und Bürgerbusse. Das Straßennetz soll weiterhin „bedarfsgerecht“ ausgebaut werden, was alleine im Bereich der Bundesstraßen ein Investitionsvolumen von knapp 6 Mrd. € umfasst. Auch beim Schienenverkehr wird zwar ein Ausbau gefordert, jedoch nur dort, wo Kapazitätsengpässe bestehen. Die Finanzierung dieses Ausbaus bleibt angesichts von zurückgehenden Fördermitteln vollkommen im Unklaren.

2 Grundannahmen des Generalverkehrsplans

2.1 Grundlagen

Grundlage der Fortschreibung des GVP ist eine Studie im Auftrag des Bundes zur Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen im Jahr 2025¹. Danach wird der

¹Verflechtungsprognose 2025

Anteil des MIV am Gesamtverkehr bis 2025 weiter zunehmen, der Anteil des Umweltverbunds aus ÖV, Fahrrad oder Fußgängern sinken. Dabei wird weiter von einem ungebremsten Wachstum im Personen- und vor allem im Güterverkehr ausgegangen.

Die grundlegenden Entwicklungen wurden für Baden-Württemberg übernommen und in weiteren Studien an die regionalen Gegebenheiten angepasst². Auch hier wird für den Personenverkehr ein Wachstum um 17 % und für den Güterverkehr sogar um 69 % vorhergesagt. In beiden Fällen soll der Straßenverkehr auf Kosten der anderen Verkehrsarten noch weiter zunehmen. Dessen Dominanz vergrößert sich nach dieser Prognose beim Personenverkehr noch um 2 Prozentpunkte (von 79 % auf 81 %) und beim Güterverkehr um 3 Prozentpunkte (von 76 % auf 79 %). Entsprechend sinken die Gesamtverkehrsanteile von Bahn, Binnenschiff, Bus, Straßenbahn und nichtmotorisiertem Verkehr. Ausgerechnet der Flugverkehr als dem am wenigsten nachhaltigen Verkehrsträger soll sich mit einem Wachstum von 116 % mehr als verdoppeln. Das führt dazu, dass am Landesflughafen Stuttgart statt heute 8,9 Mio. Fluggäste (2009) in Zukunft 18,3 Mio. Fluggäste abfliegen werden. Dies ist mit der vorhandenen Startbahn nicht mehr zu bewältigen, die nur eine Kapazität von maximal 15,9 Mio. Passagieren hat³. Die Konsequenz ist der Bau einer zweiten Startbahn, was jedoch im GVP-Entwurf verschwiegen wird. Diese Entwicklung kann nicht als nachhaltig bezeichnet werden und steht im völligen Gegensatz zur Politik der Europäischen Union, die im Interesse einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr eine Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2020 fordert⁴.

Diese Prognose steht im völligen Gegensatz zur aktuellen Entwicklung in Baden-Württemberg. So ist hier alleine zwischen 2002 und 2008 die Verkehrsleistung der DB Regio um 34 % gestiegen⁵, während die Fahrleistung der Pkw von 2002 bis 2008 nur um 1,3 % gestiegen ist⁶. In den Ballungsräumen verzeichnen die öffentlichen Verkehrsmittel jedes Jahr Zuwachsraten. Neue Verkehrsangebote wie z. B. Car-Sharing, die vermehrte Nutzung des Fahrrads und der generelle Trend zur Rückkehr in die Städte sorgen für eine Stagnation und in manchen Gegenden sogar für einen Rückgang des Autoverkehrs. Auch im Freizeitverkehr gibt es aufgrund innovativer Tarifangebote teilweise eine spürbare Zunahme der Nutzung von Bussen und Bahnen, wie das Beispiel der KONUS-Gästekarte im Südschwarzwald zeigt.

Diese Widersprüche zeigen deutlich, dass die Verkehrsgutachten des GVPs bereits heute spürbare Verhaltensänderungen ausblenden und nur Trends aus der Vergangenheit extrapolieren. Ihre methodischen Fehler bestehen auch darin, dass keine unterschiedlichen Szenarien (z. B. „Business as usual“ oder „starke Regulierung“) untersucht werden, wie dies bei vergleichbaren Studien üblich ist. So wird aufgrund von sehr fragwürdigen Annahmen ein Bild des Verkehrs der Zukunft gezeichnet, bei dem Änderungen bestehender Strukturen unnötig sind.

Bei der prognostizierten Entwicklung des Verkehrs wird einerseits ein Rückgang der durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der Pkws beobachtet, während die durchschnittlichen Wegstrecken im öffentlichen Verkehr weiter zunehmen. Trotzdem wird mit einer leichten Verschiebung des „Modal Split“ zugunsten des Pkw-Verkehrs gerechnet. Dies ergibt sich daraus, dass von 2004 bis 2025 die Anzahl der privat zugelassenen Pkw um weitere 13 Prozent steigen soll. Näher begründet wird diese Annahme bei sinkender Bevölkerungszahl nicht. Während bezüglich des Straßenverkehrs viel von Ausbau die Rede ist, verhält sich der Generalverkehrsplan hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs weit defensiver. Obwohl trotz sinkender Bevölkerung eine konstante Nachfrage bei steigenden Reiseweiten im ÖV erwartet wird (also die Verkehrsleistung zunehmen wird), fordert der Generalverkehrsplan keinen Ausbau des ÖV, sondern verliert

²Gesamtverkehrsprognose für GVP

³Fachgutachten „Luftverkehr“, S. 65

⁴Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr

⁵Landtagsdrucksache 14/4208

⁶Statistisches Landesamt: Jahresfahrleistungen im Straßenverkehr in Baden-Württemberg

sich eher in Abwehrgefechten (z. B. „Flexibilisierung, wo kein Linienverkehr mehr wirtschaftlich betrieben werden kann“). Ob das weitverzweigte Straßennetz gerade auch im Ländlichen Raum wirtschaftlich betrieben werden kann, wird hingegen nicht thematisiert.

2.2 Randbedingungen

Die Studie zur Verkehrsentwicklung geht von unverändert günstigen Randbedingungen für den Individualverkehr aus. Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes werden ebenso ausgeschlossen wie Verteuerungen der Automobilnutzung aufgrund von Treibstoffknappheit, Emissionshandel, CO₂-Strafsteuern oder zunehmender Anlastung externer Kosten. Dies steht im Widerspruch zur Politik der EU, die mit solchen Maßnahmen die Abhängigkeit vom Ölimport mindern und dem Klimawandel begegnen will. Die auch GVP angestrebte verstärkte Nutzerfinanzierung des Straßenverkehrs wird, jedenfalls bei ehrlicher Berechnung der Kosten des Straßenverkehrs unter Einbeziehung u. a. der Finanzierungskosten des Straßenbaus sowie vor allem der exorbitanten Unfallkosten, zu einer spürbaren und damit nachfragewirksamen Erhöhung der Pkw-Kosten führen.

Stellenweise ist die Studie bereits heute überholt, denn diese geht davon aus, dass der Rohölpreis auch im Jahr 2030 höchstens bei 60 Dollar liegt. Inzwischen stellt die internationale Energieagentur (IEA) in ihrem aktuellen Bericht „World Energy Outlook 2008“ fest, dass „zunehmend klar ist, dass die Zeit des billigen Öls endgültig vorbei ist“ und dass „die Konsequenzen der Untätigkeit der Politik angesichts des Klimawandels erschreckend sind“. Sie rechnet für die nächsten Jahre mit einem Ölpreis von 100\$/Barrel und mit einem weiteren Anstieg auf 120\$ bis 2030. Namhafte Wissenschaftler gehen sogar von einem sogenannten Peak-Oil-Szenario aus, bei dem die Rohölförderung bereits Mitte des nächsten Jahrzehnts unaufhaltsam sinken würde, was mit noch drastischeren Preissprüngen verbunden wäre.

Es stellt sich daher die Frage, warum bei einer fortdauernden Dominanz des überwiegend von Erdöl abhängigen Straßenverkehrs von einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs gesprochen werden kann. Eine Studie, die einfach Entwicklungen der Vergangenheit in die Zukunft extrapoliert und Grundsätze der Nachhaltigkeit vollkommen ausblendet, erscheint als Grundlage des Fortschreibungsprozesses vollkommen ungeeignet.

Der automobilen Elektromobilität wird im Entwurf des GVP ein wichtiger Platz eingeräumt und schon heute gibt das Land viel Geld für zahlreiche Fördervorhaben aus. Für die Schiene wird zwar auch ein Elektrifizierungsprogramm gefordert, das jedoch aus den schon bestehenden Fördermitteln finanziert werden müsste. Beim straßengebundenen ÖV wird die Förderung elektrischer Systeme (Straßenbahn, O-Bus) noch nicht einmal erwähnt. Die Hoffnungen, dass Elektro-Pkw innerhalb des nächsten Jahrzehnts zu einer nennenswerten Entlastung bei Umwelt und Ressourcenverbrauch führen werden, sind angesichts eines prognostizierten Anteils am Kfz-Bestand von maximal 2% bis 2020 jedoch übertrieben.

Inzwischen wird auch immer klarer, dass ohne deutliche Steigerung des „Modal Split“ des öffentlichen Verkehrs die Umwelt- und Klimaziele Deutschlands nicht einzuhalten sind. Auch ist ein Ausbau des ÖV notwendig, um bei steigenden Energiekosten auch Geringverdienern eine bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Nur so sind diese Menschen in der Lage, ihren Arbeitsplatz überhaupt zu erreichen. Eine kritische Bestandsaufnahme der Zielerreichung des bestehenden GVPs zeigt, dass diese schon in der Vergangenheit teilweise deutlich verfehlt wurden: Anstelle der angestrebten Verminderung des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr um 10% stieg dieser zwischen 1990 und 2005 in Baden-Württemberg um 13%. Umso notwendiger wäre nun ein deutliches Umsteuern zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Hierzu ist in der Verkehrspolitik zurzeit jedoch niemand bereit, denn vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise wird vor allem wieder der Individualverkehr gefördert, indem Kfz-Steuerbefreiungen und Abwrackprä-

mien gewährt werden und zahlreiche Straßenbauprojekte im Rahmen des Konjunkturprogramms I + II begonnen werden. Der Nahverkehr leidet dagegen immer noch unter den Folgen der Kürzung der Regionalisierungsmittel, durch die bundesweit insgesamt 2,8 Mrd. € eingespart wurden. Diese Summe ist zur Finanzierung der Abwrackprämie bereits jetzt mehrfach wieder ausgegeben worden, aber die Fahrgäste in Baden-Württemberg leiden nun dauerhaft unter überfüllten Zügen und ausgedünnten Fahrplänen. Mit dem Auslaufen der GVFG-Förderung steht dem Nahverkehr eine weitere Herausforderung bevor.

2.3 Finanzierung des ÖV

Es ist daher zwingend notwendig, dass das Land die Finanzierung des Nahverkehrs durch eigene Mittel sicherstellt, die ihm vom Bund im Rahmen des Entflechtungsgesetzes zur Verfügung gestellt wurden. Darüber hinaus sollten auch neue Instrumente wie z. B. eine Straßenmaut zur Finanzierung eingesetzt werden. Auch im Bereich der Investitionsmittel für den Nahverkehr sollte sich das Land stärker engagieren. Es wird gerne übersehen, dass der Nahverkehr einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellt, der nicht nur durch den Betrieb, sondern auch in der Herstellung von Fahrzeugen und Infrastrukturkomponenten Tausende von Arbeitsplätzen schafft. Nach einer Studie der TU Wien schaffen Investitionen in die Eisenbahn, den ÖPNV oder in die nicht-motorisierten Verkehrsträger 1 1/2 bis 2 1/2 Mal so viel Beschäftigung wie der Straßenbau⁷. Firmen wie Balfour Beatty, Behr, Bombardier, Evobus, Gmeinder, MTU, Thales, Tognum, Voith und ZF produzieren hier im Land, so dass mit einem Investitionsprogramm in neue Busse und Nahverkehrstriebwagen sowie in das regionale Schienennetz die Wirtschaftsstruktur des Landes gestärkt wird. Dies könnte mit einer ökologischen Komponente verknüpft werden, indem anspruchsvolle Abgasstandards sowie neuartige Antriebstechnologien wie die Hybrid- oder die Zweisystemtechnik gefördert werden und die Elektrifizierung des Schienennetzes vorangetrieben wird.

2.4 Demographischer Wandel

Der demographische Wandel wird für den ÖPNV als Bedrohung insbesondere im Ländlichen Raum aufgefasst. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der heutige Schülertransport oft jenseits jeglicher Sicherheitsstandards stattfindet, wie Studien des ADAC immer wieder zeigen⁸, so dass ein Rückgang der Schülerzahlen nur dazu führen würde, dass jedem Kind ein Sitzplatz angeboten würde. Auch erscheint es angesichts der künftigen Rentenentwicklung zweifelhaft, dass sich alle Senioren ein eigenes Fahrzeug leisten werden, zumal viele schon aus gesundheitlichen Gründen aufs Autofahren verzichten müssen oder wollen.

Die Annahme, dass der demographische Wandel geradezu zwangsläufig zu einer verstärkten Nutzung des Pkw führen werde, scheint nicht plausibel. Begründet wird die Annahme im Wesentlichen damit, dass eine Verschiebung von Fahrten zur Arbeitsstelle hin zu Freizeitfahrten stattfindet und bei letzteren ein höherer Pkw-Anteil vorherrsche.

Tatsächlich dürfte es zahlreiche ältere Menschen geben, die das Autofahren gerade auf längeren Strecken, die im Freizeitverkehr relativ häufig vorkommen dürften, immer mehr anstrengt. Viele dieser Menschen steigen entweder aus Gewohnheit nicht auf den öffentlichen Verkehr um oder weil sie durch verwirrende Tarifangebote, immer mehr geschlossene Fahrkartenschalter oder dem desolaten baulichen Zustand vieler Bahnhöfe und Haltepunkte abgeschreckt werden.

⁷Studie von Reinhard Haller TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften

⁸vgl. z. B. ADAC-Test 2010: Mit dem Bus zur Schule (http://www.adac.de/infotestrat/tests/verkehrsmittel/schulbus/test_2010/)

2.5 Verschiebung der Verkehrsnachfrage / Zunehmender Freizeitverkehr

Im Generalverkehrsplan wird festgestellt, dass die „An- und Abreise im Freizeitverkehr, insbesondere im Ländlichen Raum . . . überwiegend mit dem Pkw“ erfolgen würde. Das mag derzeit so sein, ist aber kein unabänderliches Naturgesetz.

Strecken wie die Schwarzwaldbahn zeigen, dass mit entsprechenden Anstrengungen der Betreiber der öffentliche Verkehr sehr gute Chancen hat, gerade im Freizeitverkehr zu wachsen.

Dem muss der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg unbedingt Rechnung tragen, schließlich wird auch festgestellt, dass „motorisierter Verkehr“ (gemeint ist wohl in erster Linie der individuelle motorisierte Verkehr) „aber nicht beliebig zu verkräften“ sei. Um die geforderte „vernünftige Nutzung des Pkw“ zu erreichen, darf dessen Nutzung nicht als gegeben angenommen werden, sondern es sind Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu setzen.

3 Fachlicher Teil

3.1 Infrastruktur

- Die Infrastruktur hat sich nach dem gewünschten Fahrplan zu richten, nicht umgekehrt. Rückbaumaßnahmen, die spätere Fahrplanausweitungen oder -änderungen verhindern, sind zu vermeiden. Bei der Dimensionierung der Schieneninfrastruktur sind sowohl die Belange des Personen- als auch des Güterverkehrs zu berücksichtigen, um wechselseitige Behinderungen auszuschließen.
- Der Ausbau und der Unterhalt des Schienennetzes sind zu verstetigen, um einen kontinuierlichen Abfall der Qualität und dann folgende geballte Behinderungen durch nachzuholende Baumaßnahmen zu vermeiden. Durch stetige und rechtzeitige Instandhaltungen können oftmals teure Sanierungen vermieden werden.
- Aus- und Neubauten sind nach ihrer Netzwirkung zu beurteilen. Große Investitionen, mit denen nur geringe Reisezeitverkürzungen verbunden sind, sind zugunsten weniger spektakulärer Ausbauten, mit denen durch Herstellung besserer Anschlussbeziehungen sehr große Reisezeitverkürzungen erreicht werden können, zurückzustellen.
- Es ist ein Katalog kleinerer Maßnahmen (Doppelspurinseln, Kreuzungsgleise, Blocksignale, Weichenverbindungen etc.) zu erstellen, der über einen definierten Zeitraum kontinuierlich verwirklicht wird.
- Die Nutzung bestehender Infrastruktur ist weiter zu optimieren. Zusätzliche Haltepunkte an bereits vorhandenen und befahrenen Strecken sind ebenso zu prüfen wie kurze Neubaustrecken, um Fahrgastpotentiale zu erschließen.
- Bei der Finanzierung dürfen kleinere Maßnahmen nicht benachteiligt werden, etwa durch Mindestkosten zur Erlangung von Zuschüssen oder Förderungen.
- Sämtliche Haltepunkte und Bahnhöfe sind mittelfristig barrierefrei umzubauen. Dabei sind keine unterhaltsintensiven und unzuverlässigen Lösungen wie Aufzüge, sondern pragmatische Maßnahmen wie Rampen oder, an geeigneten Stellen, auch niveaugleiche Übergänge zu bevorzugen.
- Es bedarf eines landesweiten Infrastrukturkonzepts für den öffentlichen bzw. Schienenverkehr. Es ist sicherzustellen, dass auch regionale Schienenstrukturen dauerhaft gesichert und ausgebaut werden können. Dazu ist unter Umständen auch die Übernahme von Strecken des Bundes in eine landeseigene Infrastrukturgesellschaft denkbar. Die notwendigen Finanzmittel für den Ausbau bzw. Erhalt

der Schieneninfrastruktur der nichtbundeseigenen Bahnen müssen sichergestellt werden.

- Bei derzeit nicht befahrenen Strecken sind, sofern eine Reaktivierung derzeit nicht sinnvoll erscheint, wenigstens die Trassen langfristig zu sichern, um alle Optionen für die Zukunft offen zu halten.

3.2 Fahrplanangebot

- Bei der Fahrplankonzeption sind nicht einzelne Strecken, sondern das gesamte Netz im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans zu betrachten. Der bereits erfolgte Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche wird sich absehbar in einigen Jahren verstärken. Dem ist durch ein landesweites Fahrplankonzept im bestellten Schienennahverkehr zu begegnen, das durch langlaufende fernverkehrsähnliche Linien möglichst viele umsteigefreie Direktverbindungen anbietet.
- Das Angebot im Nahverkehr ist an geänderte Mobilitätsbedürfnisse anzupassen und umzusetzen. Beispielsweise hat sich der Samstagnachmittag zur Haupteinkaufszeit entwickelt, was auch in einem entsprechenden ÖPNV-Angebot Niederschlag finden muss.
- Für die alltagstaugliche Nutzbarkeit des ÖPNV ist ein Stundentakt, in Hauptverkehrszeiten ein 30-Minuten-Takt, mindestens erforderlich. Der Stundentakt ist werktäglich von 5–22 Uhr anzubieten.
- Auch sonntags ist wegen steigenden Ausflugsverkehrs ein durchgängiger Stundentakt notwendig. Mit guten Angeboten für den Freizeitverkehr wird nicht zuletzt auch die Tourismusbranche in Baden-Württemberg gestärkt. Insbesondere ist der Nachfrage nach Fahrradmitnahme im Zug Rechnung zu tragen.
- Durch wettbewerbliche Maßnahmen soll versucht werden, die begrenzten Mittel optimal einzusetzen. Bei Ausschreibungen müssen Nachteile insbesondere tariflicher Art für die Fahrgäste, die sich aus der Übernahme von Strecken durch NE-Bahnen ergeben können, unbedingt vermieden werden. Weiterhin müssen Ausschreibungen flexibel ausgestaltet werden, um beispielsweise Kapazitätsengpässen, die durch gesteigerte Nachfrage infolge verbesserter Qualität entstehen, wirksam begegnen zu können.
- Die „weitere Flexibilisierung des Verkehrsangebots“ darf insgesamt nicht zu Verschlechterungen für die Fahrgäste führen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass nicht durch Umstellung von vertakteten Linienverkehren auf Rufbusse o. ä. neue Zugangsbarrieren zum ÖPNV geschaffen werden (siehe auch unten 3.4 „Vernetzung der Verkehrsträger / Allgemeines“).

3.3 Tarife

- Zur Vermeidung künstlicher Zugangsbarrieren zum ÖPNV ist eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Tarifstrukturen erforderlich.
- Die Handhabung muss einfach und einheitlich sein (z. B. die Entwertung von Fahrausweisen).
- Zwischen den Tarifverbänden müssen sinnvolle Übergangslösungen gefunden werden (Übergangstarife, Überlappungsgebiete, Anstoßtarife).
- Gelegenheitsfahrer dürfen nicht durch unübersichtliche Tarife oder Fahrausweisautomaten abgeschreckt oder zu unfreiwilligen Schwarzfahrern gemacht werden. Prohibitive Fahrpreise sind zu vermeiden.

- Touristische Angebote nach Vorbild der KONUS-Gästekarte sind auszubauen.

3.4 Vernetzung der Verkehrsträger / Allgemeines

- Alle Verkehrsträger sind gleichwertig zu berücksichtigen. Für einen Primat des Autoverkehrs ist zur Berücksichtigung insbesondere ökologischer, demographischer und sozialer Ziele kein Raum. Die geforderte Stärkung des Umweltverbunds darf keine Worthülse bleiben, sondern muss durch wirksame und spürbare Maßnahmen erreicht werden.
- Durch den Autoverkehr bereits überlastete Innenstädte dürfen nicht durch vermeintlich attraktive Angebote (kostenfreies Parken an Adventssamstagen) zusätzlichen Autoverkehr anziehen. Der Einzelhandel soll durch geeignete Maßnahmen angehalten werden, nicht nur Parkgebühren, sondern auch Fahrausweise des ÖPNV anteilig zu erstatten.
- In die Parkleitsysteme sind Angebote des ÖPNV zu integrieren. Neben der dynamischen Anzeige freier Parkplätze können beispielsweise aktuelle Abfahrtszeiten der nächsten Busse, Straßenbahnen oder Nahverkehrszüge angezeigt werden. Damit kann auch das ÖPNV-Angebot ins Bewusstsein der Menschen gerückt werden.
- Verknappte Angebotskürzungen wie Rufbusse oder Anruf-Sammel-Taxen (als „flexible und individuelle Angebote“ beschönigt) können nur in Ausnahmesituationen sinnvoll sein, sind aber grundsätzlich abzulehnen.
- Innerhalb des ÖPNVs ist die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger, vor allem Bus/Bahn zu stärken. Bei der Sicherung von Transportketten dürfen nicht nur Bahn-/Bahn-Anschlüsse berücksichtigt werden, sondern ebenso Bahn-/Bus-Verknüpfungen.

4 Zusammenfassung

Der ÖPNV stellt einen wichtigen Beitrag dar, um „wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Anforderungen“ gerecht zu werden.

Ein bedarfsgerechtes Angebot im ÖPNV ermöglicht auch Wenig- und Zweitverdienern, zu bezahlbaren Preisen zum Arbeitsplatz zu gelangen und so wirtschaftlich auf eigenen Füßen zu stehen.

Dass der ÖPNV ökologischen Anforderungen grundsätzlich besser als der individuelle Verkehr gerecht wird, ist offensichtlich und bedarf keiner weiteren Ausführungen.