



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.



PRO BAHN
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

DENKSCHRIFT

Zur Fortentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Baden – Württemberg

1. Ausgangslage

Seit der Bahnregionalisierung zum 1.1.1995 hat der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Verantwortung des Landes Baden-Württemberg eine stürmische Aufwärtsentwicklung erfahren. Mit zusätzlichen und modernen Zügen wurden erhebliche Fahrgastzuwächse erzielt¹. Auch reaktivierte Strecken und Haltepunkte haben weitere Potentiale erschlossen.

Die Fahrplankürzungen des Landes zum Jahresfahrplan 2005 und zum Sommer 2007 (letztere als Folge der Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund) haben diesen Ausbau zum Stillstand gebracht und sogar erreichte Erfolge wieder gefährdet. Durch die Wegnahme von Zügen auch zu Spitzenzeiten des Berufs- und Reiseverkehrs sind viele Züge bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet. Es stehen weder Mittel für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge noch zur Bestellung zusätzlicher Zugleistungen zur Verfügung. Die engen Spielräume für Umschichtungen sind bereits zur Abmilderung der beiden Kürzungsschübe ausgeschöpft worden².

¹ It. Landtagsdrucksache 14/1802: 40% Fahrgastzuwachs im Zeitraum 2002 - 2007

² Pressemeldung Innenministerium vom 7.2.2008

2. Gesellschaftliche Entwicklungen

Während das Angebot im SPNV nach den Kürzungen stagniert, gibt es gleichzeitig mehrere gesellschaftliche Entwicklungen, die eine Erweiterung des Schienenverkehrsangebots dringend geboten erscheinen lassen, um volkswirtschaftliche Folgeschäden abzuwenden.

Folgende Entwicklungen spielen dabei eine Rolle:

2.1. Entwicklung der Kraftstoffpreise

Der starke Anstieg der Kraftstoffpreise macht die Benutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) relativ gesehen billiger und daher attraktiver. Alle Verbände melden Fahrgastzuwächse bei bisher schon guter Auslastung.

2.2. Entwicklung am Arbeitsmarkt

Baden-Württemberg meldet im September 2008 eine Erwerbslosenquote von nur noch 4,0%. Gegenüber dem ersten Quartal 2004 sind heute 215.000 Menschen mehr erwerbstätig³. Um diese Arbeitsplätze zu erreichen, werden pro Arbeitstag 430.000 zusätzliche Wege zumeist per PKW oder im ÖV zurückgelegt. Zugleich werden die Wege zum Arbeitsplatz immer länger.

2.3. Entwicklung der Ladenöffnungszeiten

Die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten erfordert nach 19 Uhr zusätzliche Angebote im ÖV, um den Menschen nach dem Einkauf und nach der Arbeit im Einzelhandel eine Heimfahrgelegenheit zu bieten. Obwohl sich der Samstag nachmittag mittlerweile zur Haupteinkaufszeit entwickelt hat, ist das ÖV-Angebot dann vielerorts deutlich ausgedünnt.

2.4. Entwicklung der Schulzeiten

Das achtjährige Gymnasium, die Ausweitung der Ganztagesangebote und die Berufsschulstrukturreform haben neue Erfordernisse im Angebot des Schülerverkehrs zur Folge. Gerade im ländlichen Raum müssen zusätzlich zu den Zugangeboten nach der 5. und 6. Stunde auch Fahrmöglichkeiten nach der 8. und 9. Schulstunde geschaffen werden. Zusätzliche Herausforderungen entstehen durch Schulzusammenlegungen.

³ http://www.statistik-bw.de/ArbeitsmErwerb/arbeitsmarktBW/ArbmI_01.asp

2.5. Entwicklung des Freizeitverkehrs

Auch in der Freizeit greifen die Menschen in immer größerer Zahl auf den ÖPNV zurück. Beim Schienenverkehr entsteht Aufwand durch zusätzliche Züge beim Radverkehr, bei Volksfesten und bei Sportgroßveranstaltungen⁴.

Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass in der Bundesligaspielzeit 2008/2009 erstmals drei Fußballbundesligamannschaften aus Baden-Württemberg in der ersten Liga vertreten sind. Zu diesen Fußballspielen besteht ein erheblicher Bedarf an Zusatzzügen.

3. Anpassung des Fahrplanangebotes an die gesellschaftlichen Entwicklungen

Unter Beibehaltung des Generalziels der Nullverschuldung muss es möglich sein, aus den stark gestiegenen Steuereinnahmen in geringem Umfang Mittel für gezielte Mehrbestellungen im SPNV zuzuweisen.

4. Strecken mit dringendem Handlungsbedarf

4.1 Abbau der Überbesetzung Schwarzwaldbahn durch partiellen RE-Halbstundentakt Karlsruhe-Offenburg,

4.2 Bewältigung der Verkehrsspitzen am Wochenende durch Stundentakt des IRE am Hochrhein,

4.3 Verdichtung des IRE-Angebotes Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe auf einen partiellen 30-Minuten-Takt zum Abbau von Überbesetzungen,

4.4. Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten Heidelberg – Wiesloch-Walldorf (SAP),

4.5 Schließung erheblicher Taktlücken auch im Berufsverkehr zwischen Heilbronn und Osterburken,

4.6 Schließung von Taktlücken auf der Bodenseegürtelbahn,

4.7. Wiedereinführung des Stundentaktes zwischen Öhringen und Hessental,

4.8. Sicherung einer Mindestbedienung im Taubertal (sanfter Tourismus),

⁴ auch bei „Public-Viewing“-Veranstaltungen

- 4.9. Anpassung der Zollernbahn an das gestiegene Verkehrsaufkommen,
- 4.10. Schließung von Taktlücken zwischen Ulm und Geislingen,
- 4.11. Anpassung der Strecke Tübingen-Stuttgart an das weiter steigende Verkehrsaufkommen,
- 4.12. Ausreichende Verkehrsbedienung bei Volksfesten und Fußballspielen (bzw. „Public-Viewing“-Veranstaltungen).

5. Kosten und Finanzierung

Die unter 4. vorgeschlagenen Maßnahmen sind geeignet, die durch die unter 2. aufgezeigten Entwicklungen entstandene zusätzliche Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen zu bewältigen. Für die Umsetzung wäre die Bereitstellung von jährlich rund 1 Mio. zusätzlicher Zugkilometer gegenüber dem Status-Quo erforderlich.

Abhängig von der Vertragsgestaltung der Neu- und Wiederbestellungen nach dem Verkehrsvertrag zwischen der DB und dem Land Baden-Württemberg bzw. von neu auszuhandelnden Vereinbarungen über diese Zugleistungen wäre mit Kosten zwischen 5 und 8 Mio. EUR pro Jahr zu rechnen. Bei den bestehenden Verträgen wäre zu berücksichtigen, dass die steigenden Fahrgastzahlen schon heute zu höheren Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen führen und dass die Streichung schwach genutzter Züge in der Vergangenheit ohnehin zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit geführt hat, ohne dass das Land als Besteller davon profitiert hat.

Bei wettbewerblichen Verfahren – die aufgrund des bestehenden Verkehrsvertrages zwischen der DB und dem Land Baden-Württemberg derzeit leider kaum angewandt werden können – wäre es möglich, die o.g. Verbesserungen mit deutlich weniger Steuermitteln umzusetzen, als dies bisher in Baden-Württemberg der Fall ist. Daher sollte neben der kurzfristigen Mehrbestellung der unter 4. genannten Leistungen zur Behebung der größten Missstände für weitere Angebotsverbesserungen mehr Wettbewerb im SPNV aktiv von Seiten des Landes betrieben werden. Bei gleicher Ausgangslage (Mittelkürzungen des Bundes) kann der Freistaat Bayern sein Verkehrsangebot auf der Schiene in den nächsten Jahren um rund 20% ausbauen, ohne dafür mehr Steuermittel zu verwenden. Grund hierfür sind konsequente Ausschreibungen.

6. Zusammenfassung

Die Nachfrage nach SPNV-Leistungen steigt aufgrund steigender Benzinpreise, steigender Beschäftigung, geänderter Schulzeiten und anderer Entwicklungen weiter an. Das bestehende, in zwei Stufen in den Jahren 2005 und 2007 reduzierte Angebot im SPNV kann die Nachfrage nicht mehr befriedigen und muss ausgebaut werden. Zur Behebung der größten Mängel sind jährlich rund 1 Mio. Zugkilometer zusätzlich gegenüber dem Status-Quo notwendig. Die Finanzierung dieser Mehrleistungen erfordert auf Basis der in Baden-Württemberg gültigen Rahmenbedingungen 5 bis 8 Mio. EUR. Zukünftig wären durch mehr wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren die Kosten für den Steuerzahler zu minimieren (Beispiel Bayern).

Stuttgart, 30.09.2008

PRO BAHN
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.
Kasernenstr. 58
78315 Radolfzell
www.pro-bahn.de/bw

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
www.vcd-bw.de

Stefan Buhl
Landesvorsitzender



Matthias Lieb
Landesvorsitzender

