

**PRO BAHN – Landesverband  
Baden-Württemberg e. V.**

Stefan Buhl, Landesvorsitzender  
Reichenastr. 49, 78315 Radolfzell

Tel.: 07732 / 8919466  
Mobil: 0170 / 3077110  
E-Mail: [buhl@pro-bahn-bw.de](mailto:buhl@pro-bahn-bw.de)  
Internet: [www.pro-bahn-bw.de](http://www.pro-bahn-bw.de)

24.11.2021

**Stellungnahme zur ÖPNV-Strategie 2030**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg danken wir.

Zunächst sei vorausgeschickt, dass das Ziel, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln, selbstverständlich uneingeschränkt zu begrüßen ist.

Realistisch erscheint es – mit heutigen Mitteln – aber nicht. In den Bereichen mit den absolut höchsten Fahrgastzahlen, also in den Ballungszentren, fährt der ÖPNV bereits heute am Anschlag. Eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen dort wird sich nur mit äußerst hohen Investitionen, auch in die Infrastruktur, erreichen lassen, die bei dem deutschen Planungsrecht und Baurecht kaum in acht Jahren abgeschlossen sein werden.

Um dem Ziel möglichst nah zu kommen, müssen noch ungenutzte Potentiale bestmöglich genutzt werden. Dazu muss Mobilität grundlegend neu gedacht werden. Als wichtigste positive Ansätze der ÖPNV-Strategie in dieser Richtung sind zu benennen:

- grundsätzlich möglichst Abkehr von der Ausdünnung des Angebots bei geringer Nachfrage, um eine möglichst vollwertige Alternative zum MIV bieten zu können
- nicht ein bestimmtes Angebot als solches wird als Erfolgsmaßstab gewertet, sondern der Modal Split als Maß für die tatsächliche Attraktivität und Nutzung. Bei Verfehlung der Ziele wird nachgesteuert.

In der Strategie werden viele aktuelle Mängel zutreffend beschrieben; an den mehr oder weniger pauschal beschriebenen Lösungsansätzen lässt sich nichts konkretisieren.

Wie es konkret werden kann, ist im Zitat von Matthias Lieb auf Seite 7 beschrieben: Die Bürger dürfen nicht als mobile Masse betrachtet werden, sondern müssen zu ihren individuellen Bedürfnissen befragt und darin ernst genommen werden. Die „Verkehrswende von oben“ wird es ohne Zwangsmaßnahmen oder übermäßige Geldmittel nicht geben.

Vielmehr müssen die Aufgabenträger und sonstigen Akteure der Branche verstehen, dass der Öffentliche Verkehr im Bewusstsein eines großen Teils der Bürger kaum verankert ist. Dafür gibt es Gründe und hier mangelt es auch nicht an der vielbeschworenen Emotionalität.

Es gilt darüber nachzudenken, warum sich ÖPNV-Nutzer regelmäßig als Verlierer gesellschaftlicher Mobilitätsgewohnheiten fühlen (müssen).

Der Weg aus der Sackgasse führt über die Bürger. Sie müssen mitreden dürfen und dabei gleichzeitig über die Widrigkeiten der ÖPNV-Planung ehrlich informiert werden. Es muss transparent werden, wie viel (bzw. wie wenig) Öffentlicher Verkehr kostet, gerade auch im Vergleich zum Auto. Der sooft gescholtene Busverkehr wird von manchen Aufgabenträgern im ländlichen Raum mit einem zweistelligen Eurobetrag *pro Einwohner und Jahr* bestritten, während jeder Einwohner durchschnittlich einen mittleren dreistelligen Eurobetrag *pro Monat* für Automobilität ausgibt. Die Möglichkeit, als Ortsgemeinschaft gezielt neue ÖPNV-Angebote zu finanzieren, sollte durch die Gebietskörperschaften und Aufgabenträger gezielt (organisatorisch) gefördert werden. Dies könnte z. B. auch durch eine gegenseitige Verpflichtung geschehen, nach dem Motto: „Wenn 500 Jahreskarten gekauft werden, wird ein 20-Minuten-Takt eingerichtet.“

Ein Aspekt kommt aus unserer Sicht für das Erreichen einer „echten“ Verkehrswende zu kurz: Die Verlässlichkeit in der Praxis.

Dabei geht es weniger darum, sich darauf verlassen zu können, dass überall ein halbwegs brauchbares Angebot vorliegt. Viel, viel wichtiger ist es, dass dieses Angebot auch bei etwas widrigeren Bedingungen gefahren wird. Die Nonchalance, mit der jederzeit der Verkehr reduziert oder über Stunden oder Tage einfach eingestellt wird, verhindert, dass der ÖPNV als vollwertiger Ersatz für den privaten PKW wahr- und angenommen wird.

Inzwischen ist es Standard, dass an einigen Tagen im Jahr wegen angekündigter Stürme der Verkehr „vorsorglich“ eingestellt wird, und damit sind keine Hurrikane oder tropischen Wirbelstürme gemeint. Dazu kommen Streiks, Baustellen, (Personen-)Unfälle, Personalausfälle, technische Unzulänglichkeiten etc. Selbstverständlich lässt sich jede Störung erklären, und ein gewisses Verständnis hat auch jeder Fahrgast. Aber man kann zur Zeit, jedenfalls außerhalb einer Großstadt, niemand, der zum arbeitstäglichen Erscheinen an der Arbeitsstelle gezwungen ist, guten Gewissens dazu raten, auf den privaten PKW zu verzichten und sich komplett auf den ÖPNV zu verlassen.

Hier ist dringend bei vielen Akteuren eine ganz andere Sensibilität notwendig. Das betrifft EIUs, EVUs, Aufgabenträger/Besteller und auch weitere Behörden. Undenkbar ist es zum Beispiel, dass die Polizei mit Autofahrern auch nur ansatzweise so umginge, wie es bei Fahrgästen absoluter Standard ist: Dass Tausende Autofahrer über Stunden bei einem Unfall in ihren Fahrzeugen verharren müssten.

Für eine schnelle und nachhaltige Verbesserung des Öffentlichen Verkehrsangebots müssen Wege gefunden werden, wie der MIV zu einem legitimen Teil des ÖPNV werden kann (vgl. „Odenwald mobil“). Dadurch könnten sogar diejenigen, die niemals mit dem Bus fahren würden, die Verkehrswende befördern. Wir denken dabei nicht nur an Erschließung kleiner und abseitiger Ortschaften, sondern auch an spontanen Schienenersatzverkehr mit privaten Pkws im Falle von Großstörungen oder Streiks bei der Bahn.

Dafür müssen die technischen Voraussetzungen geschaffen und die Bereitschaft der Zielgruppe geweckt werden. Ebenso sind geeignete rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. Einnahmenbeteiligung, Haftungs- oder Versicherungsfragen) zu schaffen.

Das Zieldatum 2030 erscheint einigermaßen weit entfernt, ist nach Maßstäben der ÖPNV-Branche im Allgemeinen und des SPNV aber als faktisch äußerst kurzfristig anzusehen.

Der Kernaussage „Der ÖPNV in Baden-Württemberg ist trotz der intensiven Bemühungen und spürbaren Verbesserungen der vergangenen Jahre heute für die Nutzerinnen und Nutzer in weiten Teilen noch nicht attraktiv und leistungsstark genug.“ können wir nicht widersprechen, auch nicht nach den in den letzten Jahren erfolgte zahlreichen Ausschreibungen. Die waren übrigens auch schon vom Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen beeinflusst, ohne dass zu er-

kennen wäre, wie das mit den ausgeschriebenen Kapazitäten jeweils in Einklang zu bringen wäre.

Die Erhöhung der Fahrzeugkapazität durch Maximierung der Sitzplatzzahl pro Fläche steht in einem natürlichen Widerspruch zum Komfortbedürfnis der Reisenden. Die Sitzabstände werden z. T. so klein, dass gegenüberstehende Personen mit den Knien kollidieren oder dass man sich in der Reihenbestuhlung quer setzen muss.

Ein echtes Eigentor, wenn somit jeder Fahrgast zwei Sitzplätze braucht, auch um mitgeführte Gegenstände unterzubringen. Bei reiner Reihenbestuhlung sitzt man selbst dann beengt, wenn man der einzige Fahrgast ist.

Die Ausbau der P+R-Infrastruktur (Teilziel Nr. 24) muss immer im Zusammenhang mit anderen Beförderungsangeboten gedacht werden. Zubringer des Umweltverbunds sollen nicht kannibalisiert werden. Insbesondere an Orten, die selbst eine Zielfunktion haben, laden kostenlose P+R-Parkplätze förmlich zum Missbrauch ein. Die Parkplätze müssen also tatsächlich (nur) den ÖPNV-Nutzern zur Verfügung stehen.

Unter 2.4 wird ausgeführt: „Für den Einsatz von mehr Zügen fehlen entsprechende Kapazitäten im Netz, und eine Verlängerung der vorhandenen Züge scheitert in vielen Fällen an zu kurzen Bahnsteigen.“

Das ist absolut richtig und wurde auch bei den zahlreichen Bahnsteigmodernisierungen verschärft (Einkürzung zahlreicher Bahnsteige bei schon bekanntem Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen).

Der Digitale Knoten Stuttgart drängt sich zwar auf (nagelneue Infrastruktur mit veralteter Leittechnik auszustatten wäre nur bedingt sinnvoll). Ist sichergestellt, dass bis dahin alle Züge mit funktionierenden ETCS ausgestattet sind? Mit den IC2-Zügen auf der Gäubahn ist das bekanntermaßen nach vielen Jahren noch nicht gelungen.

Der Forderung in Nr. 39 können wir uns anschließen: „Bedarfsgerechter Bau von Infrastrukturergänzungen zur Reduzierung der Auswirkungen in Störungsfällen“.

Die Schieneninfrastruktur darf nicht mehr auf Kante geplant, gebaut oder optimiert werden. Ein Mindestmaß an Redundanz muss so selbstverständlich werden wie der Standstreifen an Autobahnen. Bei der Nutzen-/Kostenrechnung dürfen im Regelbetrieb nicht genutzte Weichenverbindungen, Kreuzungsstellen oder Signale nicht nur mit ihren Kosten, sondern auch mit dem entsprechenden Nutzen für einen verlässlicheren Verkehr berücksichtigt werden.

Gute, kundenfreundliche Fahrpläne dürfen nicht an vergleichsweise geringen Ausbaumaßnahmen in die Infrastruktur scheitern. Als Negativbeispiele seien nur für die Bodenseegürtelbahn die Bahnhöfe Markdorf und Überlingen oder die fehlende Kreuzungsstelle in oder in der Nähe von Sipplingen genannt.

In tariflicher Hinsicht klingen „Preisvergünstigungen“, hier „für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene“ grundsätzlich gut. Zu bedenken ist aber, dass eine relative Begünstigung für eine Klientel zwingend zu einer relativen Benachteiligung einer anderen Gruppe führt und das Tarifsystem grundsätzlich weiter verkompliziert.

Der „Ausbau von Preisvergünstigungen für finanziell Bedürftige, um finanzielle Nutzungsbarrieren weiter zu verringern sowie als Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe“ ist eine Vermischung von Sozial- und Verkehrspolitik, die staatliche Transferzahlen verschleiert und auch nicht zielführend ist. Wenn Fahrgastzahlen erhöht werden sollen, dann muss der ÖPNV für „freiwillige“ Fahrgäste attraktiver werden. Weitere Vergünstigungen für Personen, die mangels Alternative ohnehin den ÖPNV nutzen müssen, mögen aus sozialen Gründen berechtigt sein, sollen dann aber auch aus den Sozialhaushalten bezahlt werden.

Die „Ausweitung vom Arbeitgeber und/oder der öffentlichen Hand bezuschusster Jobtickets als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement“ ist grundsätzlich eine vernünftige Idee. Es muss aber sichergestellt sein dass es faktisch nicht auf eine sachlich nicht zu begründende Bevorzugung von Mitarbeitern von Großunternehmen hinausläuft. Vergünstigte Angebote (gemeint ist wohl für Pendler) müssen allen Personen (und nicht nur Arbeitnehmern) unbürokratisch zur Verfügung gestellt werden. Das bezieht sich natürlich nur auf die öffentlicher Seite gewährten Zuschüsse; selbstverständlich soll kein Arbeitgeber daran gehindert werden, aus eigenen Mitteln Fahrtkosten zuzuschießen).

Der landesweite Ausbau von Check-in-/Check-out-/Be-out-Systemen ist von Grundsatz ebenfalls zu begrüßen. Dabei dürfen aber (landes-)grenzüberschreitende Verkehre nicht unnötig benachteiligt werden; und bei den technischen Anforderungen dürfen keine zu hohen neuen Hürden aufgebaut werden.

zu 2.7 „Handlungsfeld Kommunikation und Mobilitätskultur: Verlässlich und sympathisch“

Zur Verlässlichkeit verweisen wir auf die obigen ausführlichen Darstellungen. Unabhängig davon ist ein besseres Image des ÖPNV unerlässlich. Die ÖPNV-Nutzung muss sich als Normalfall ins Bewusstsein der Menschen einprägen. Das ist sicherlich eine schwierige und langwierige Aufgabe. Hilfreich könnte es beispielsweise sein, wenn in Anreisehinweisen zu Veranstaltungen bzw. Veranstaltungsorten zuerst die Anreise mit dem ÖPNV beschrieben wird. Eintrittskarten zu Großveranstaltungen müssen, was ja durchaus schon oft der Fall ist, standardmäßig die ÖPNV-Nutzung einschließen etc.

Die Ausführungen zur Finanzierung der Strategie sind sehr kurz geraten. Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen erfordert zwingend dauerhaft hohe Summen. Hierfür ist eine langfristig verlässliche Finanzierung zwingend erforderlich. Dabei muss auch das Land selbst in die Pflicht gehen.

Um nochmal auf den Anfang zurückzukommen: Die nötigen Veränderungen werden nur möglich sein, wenn die Bürger mit ihren Bedürfnissen und Ideen eingebunden werden. Dafür stehen wir gerne zur Verfügung und freuen uns auf einen entsprechenden Austausch.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Buhl  
Landesvorsitzender