

Antrag

der Abg. Dietmar Bachmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Alternative Bedienungsformen in ländlichen Regionen und Ballungsraumrandzonen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie die Anbindung des ländlichen Raums und der Ballungsraumrandzonen an den öffentlichen Personennahverkehr nach ihrem Umfang und ihrer Taktzahl in Baden-Württemberg beurteilt;
2. welche Stellschrauben sie für die notwendigen Maßnahmen zur Anpassung des öffentlichen Personennahverkehrs an die durch den demografischen Wandel verursachten Veränderungen im ländlichen Raum und die Ballungsraumrandgebiete identifiziert hat und welche Veränderungen sie im Zuge des fortschreitenden demografischen Wandels an diesen vorzunehmen gedenkt;
3. wie sie die Effektivität eines konzeptionellen Ansatzes beurteilt, der die Einbeziehung kommerzieller, ehrenamtlicher und privater bedarfsorientierter Bedienungsformen zur Ergänzung des bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes vorsieht;
4. welche Möglichkeiten interkommunaler Zusammenarbeit in diesem Zusammenhang bestehen und wie sie diese beurteilt;
5. ob ihr zur Thematik der alternativen Bedienungsformen Modellversuche auch außerhalb der Landesgrenzen bekannt sind und wie sie diese in Bezug auf ihre Übertragbarkeit und Effektivität beurteilt;

6. ob sie die (weitere) Durchführung solcher Modellversuche auch für Baden-Württemberg in Erwägung zieht und wie sie diese gegebenenfalls unterstützt.

16. 12. 2008

Bachmann, Theurer, Dr. Bullinger, Berroth, Chef FDP/DVP

Begründung

Der demografische Wandel bedeutet insbesondere im ländlichen Raum und den Ballungsraumrandzonen auch für die Struktur des öffentlichen Personennahverkehrs eine große Herausforderung. Eine Möglichkeit, um die Mobilität der Bevölkerung in den betroffenen Gebieten aufrechtzuerhalten oder zu verbessern, bieten alternative Bedienungsformen, die mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand das bereits vorhandene ÖPNV-Angebot vor allem in Schwachverkehrszeiten bzw. zur innergemeindlichen Feinerschließung ergänzen können.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Januar 2009 Nr. 7–3890.0/1202 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie die Anbindung des ländlichen Raums und der Ballungsraumrandzonen an den öffentlichen Personennahverkehr nach ihrem Umfang und ihrer Taktzahl in Baden-Württemberg beurteilt;

Zu 1.:

Die Angebotskonzepte, die das Land nach der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) entwickelt und in den Jahren 1996 bis 2006 umgesetzt hat, sind durchweg erfolgreich. Die Fahrgastzahlen sind überall stark gestiegen. Dies gilt für die Angebotskonzepte mit Stadt-Umland-Verknüpfungen wie im Raum Rhein-Neckar oder Freiburg, für die hochwertigen, schnellen Nahverkehrslinien (IRE) wie z. B. Lindau–Stuttgart oder Basel–Ulm, für die RE-Linien auf den Hauptstrecken und auch für den ländlichen Raum.

Gerade im ländlichen Raum wurde das Angebotsniveau vielerorts deutlich angehoben. Beispielhaft stehen dafür Projekte wie der Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg, der Ausbau des „Freudenstädter Sterns“, der Ausbau von Enz- und Nagoldtalbahn oder die Bodensee-Oberschwaben-Bahn. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) konnte auf vielen Strecken im Land eingeführt werden. Die Grundversorgung beinhaltet nach dem Angebotskonzept des Landes ein

Basissystem (Regionalbahn) mit Halt an allen Bahnhöfen auf allen Strecken gemäß den Vorgaben des ITF (Stundentakt Montag bis Freitag von 6 bis 21 Uhr, Zwei-Stunden-Takt am Samstag ab 12 Uhr und am Sonntag von 7 bis 21 Uhr).

Die Angebote werden hervorragend angenommen. So hat sich die Nachfrage beim RB-Verkehr auf der Zollernbahn beispielsweise seit 1997 von täglich rd. 4.000 auf 11.000 Fahrgäste nahezu verdreifacht. Auf der Strecke Freudenstadt–Hausach, welche vor wenigen Jahren noch vor der Einstellung stand, wurden die Fahrgastzahlen nach der Vertaktung des Angebotes und der Einbindung der Strecke in die Knotenbahnhöfe bei nur rund 30 % mehr Verkehrsleistung seit 2004 mehr als verdoppelt.

Aufgrund des großen Erfolgs der Angebote sollen die in den vergangenen Jahren entwickelten Angebotskonzepte der Entwicklung weiter angepasst werden. Die diesbezüglichen konzeptionellen Arbeiten wurden bereits in Angriff genommen.

Die seitens des Bundes gekürzten Regionalisierungsmittel im Juni 2006 hatten leider zwingende Angebotsreduzierungen der DB Regio AG zur Folge. Durch die Bereitstellung von 2,4 Mio. Euro Landeshaushaltsmitteln konnten zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2007 und Frühjahr 2008 die gravierendsten Auswirkungen wieder beseitigt werden.

Das Land wird auch darüber hinaus im Rahmen der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten alles dafür tun, um in ganz Baden-Württemberg ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten.

2. welche Stellschrauben sie für die notwendigen Maßnahmen zur Anpassung des öffentlichen Personennahverkehrs an die durch den demografischen Wandel verursachten Veränderungen im ländlichen Raum und die Ballungsraumrandgebiete identifiziert hat und welche Veränderungen sie im Zuge des fortschreitenden demografischen Wandels an diesen vorzunehmen gedenkt;

Zu 2.:

Die Enquete-Kommission des Landtags von Baden-Württemberg kam in ihrem Abschlussbericht zum demografischen Wandel aus dem Jahr 2006 zum Ergebnis, dass die Bevölkerung in Baden-Württemberg in den nächsten Jahrzehnten zunächst noch geringfügig zunehmen und anschließend etwas abnehmen wird, um sich im Jahr 2050 etwa auf das heutige Niveau einzupendeln. Innerhalb des Landes wird die demografische Entwicklung regional voraussichtlich weitgehend gleichmäßig verlaufen. Mit einer „Entvölkerung“ einzelner Gebiete ist also nicht zu rechnen. Trotz der Verschiebung der Altersstruktur (geringere Geburtenrate, höhere Lebenserwartung) soll in Baden-Württemberg die Zahl der durchschnittlich zurückgelegten Kilometer pro Person und Tag von 33 km im Jahr 2005 auf voraussichtlich bis zu 41 km im Jahr 2050 steigen.

Ergebnisse der Studie „Die demografische Lage der Nation“ des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung aus dem Jahre 2006 untermauern die Prognose zur Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg. Die Bewertung erfolgte anhand von 22 Indikatoren zur demografischen, ökonomischen und sozialen Lage. Am zukunftsfähigsten erwiesen sich die Länder Baden-Württemberg und Bayern mit ihrer modernen und innovativen Wirtschaft, die viele Zuwanderer aus dem In- und Ausland anlockt. In Baden-Württemberg liegen zwölf der 20 „besten“ Kreise der Gesamtbewertung, in Bayern sieben.

Die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums von den Unternehmen Intraplan Consult (München) und Beratergruppe Verkehr + Umwelt (Freiburg) erstellte Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 zeigt, dass das Verkehrswachstum in den einzelnen Ländern aufgrund der unterschiedlichen demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen je nach regionaler Struktur erheblich schwankt. In Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Hamburg ist ein deutlich überproportionales Verkehrswachstum erkennbar. Für Baden-Württemberg wird im motorisierten Personenverkehr von 2004 bis 2025 ein Zuwachs von 14,5 Prozent prognostiziert. Der Eisenbahnverkehr in Baden-Württemberg wird danach in diesem Zeitraum von 290 Mio. auf 317 Mio. Personenfahrten um 9,3 Prozent zunehmen.

Langfristig ist ein Rückgang der Schülerzahlen zu erwarten. Dabei wird in den ländlich geprägten Landkreisen der zahlenmäßige Rückgang der Grund- und Hauptschüler stärker ausgeprägt sein. Offen ist allerdings, wie sich dieser Rückgang auf den ÖPNV auswirkt. Die Entwicklung im Schülerverkehr hängt nicht nur von den Schülerzahlen ab. Eine wichtige Einflussgröße kann auch die Veränderung von Schulstandorten sein.

Aufgrund der absehbaren demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie dem prognostizierten überproportionalen Verkehrswachstum ist in Baden-Württemberg im SPNV in den kommenden Jahrzehnten entgegen dem bundesweiten Trend mit einem zusätzlichen Bedarf an Verkehren zu rechnen. Trotz der schwierigen Finanzlage hält die Landesregierung daher an dem Grundsatz des Integralen Taktfahrplans fest. Der SPNV muss auch weiterhin das Rückgrat der Nahverkehrsbedienungsform in Baden-Württemberg sein. Damit einhergehen muss dann eine Neuverteilung der Regionalisierungsmittel unter den Bundesländern bei der Revision in 2015.

3. wie sie die Effektivität eines konzeptionellen Ansatzes beurteilt, der die Einbeziehung kommerzieller, ehrenamtlicher und privater bedarfsorientierter Bedienungsformen zur Ergänzung des bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes vorsieht;

Zu 3.:

Eine Flexibilisierung der Bedienungsangebote durch Einbeziehung kommerzieller, ehrenamtlicher und privater bedarfsorientierter Bedienungsformen wird künftig unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrsangebots sein. Sie kommt vor allem dort in Betracht, wo dadurch neue Angebote im ÖPNV geschaffen oder vorhandene Angebote aufrechterhalten werden können, die im regulären Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

4. welche Möglichkeiten interkommunaler Zusammenarbeit in diesem Zusammenhang bestehen und wie sie diese beurteilt;

Zu 4.:

Die interkommunale Zusammenarbeit bei der Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV hat sich grundsätzlich bewährt. Von der Gründung eines Zweckverbandes über die gemeinsame Beauftragung eines Verkehrsunternehmens bis hin zur Unterstützung ehrenamtlicher Tätigkeit gibt es eine Fülle von Maßnahmen, die die Aufgabenträger und die Gemeinden im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit ergreifen können.

5. ob ihr zur Thematik der alternativen Bedienungsformen Modellversuche auch außerhalb der Landesgrenzen bekannt sind und wie sie diese in Bezug auf ihre Übertragbarkeit und Effektivität beurteilt;

Zu 5.:

Im Rahmen der Reihe der ÖPNV-Innovationskongresse in Freiburg wurden verschiedene alternative Bedienungsformen, auch von außerhalb des Landes, vorgestellt. Aus der Vielzahl der hier bekannten Projekte hat sich herausgestellt, dass letztlich nur Verkehrsangebote mit den folgenden Variablen möglich sind: alternative Linienführung, flexible Haltestellen, flexible Fahrpläne und variable Fahrzeuggrößen. Es wird von den konkreten Bedürfnissen vor Ort abhängen, welche Alternativen den Bedürfnissen der Fahrgäste am ehesten entsprechen. Bei allen Modellen sind zudem die Fahrgastbedürfnisse nach Zuverlässigkeit und Sicherheit zu berücksichtigen, die im Einzelfall gegen ein Übermaß an Flexibilisierung sprechen können. Diese Aspekte sind jeweils genau abzuwägen, sodass eine pauschale Aussage hier nicht möglich ist.

6. ob sie die (weitere) Durchführung solcher Modellversuche auch für Baden-Württemberg in Erwägung zieht und wie sie diese gegebenenfalls unterstützt.

Zu 6.:

Die Entscheidung über die Durchführung von Modellversuchen liegt zunächst bei den Stadt- und Landkreisen als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV. Im Rahmen der derzeit laufenden Fortschreibung des Generalverkehrsplans prüfen das Innenministerium und das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum, ob und gegebenenfalls zu welchen Konditionen ein Sonderprogramm zur Förderung bedarfsorientierter innovativer Projekte konzipiert werden kann.

In Vertretung

Arnold
Ministerialdirektor