



Thomas J. Mager

Ausbau der Nahverkehrsnetze in den Verdichtungsräumen Baden-Württembergs



Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für ein gutes Leben und erfolgreiches Wirtschaften. Baden-Württemberg ist ein Wegbereiter für nachhaltige Mobilität und ein attraktives Angebot von Bussen und Bahnen – im ländlichen Raum genauso wie in den Ballungsgebieten. Gleichzeitig sorgen wir für gute und leistungsfähige Straßen, indem wir erhebliche Mittel in deren Erhalt, Sanierung und Ausbau investieren. Die Stadtentwicklungsplanung ist Aufgabe der Kommunen, die eine Vielzahl von Aspekten beinhaltet, darunter auch den Aspekt der Verkehrsvermeidung. Die Steigerung der Attraktivität der örtlichen Zentren in einer „Stadt der kurzen Wege“ ist ein wesentlicher Beitrag auch zur Verkehrsvermeidung.

Mobilität und Stadtentwicklung

Nur in Städten mit ihrer großen Funktionsdichte können die Bewohnerinnen und Bewohner zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem gut ausgebauten, attraktiven ÖPNV-Angebot ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die Gemeinden im Rahmen der Städtebauförderung in ihrem Bemühen um eine nachhaltige Stadtentwicklung. Dies dient dem Abbau städtebaulicher Missstände und der zeitgemäßen und nachhaltigen Weiterentwicklung gewachsener baulicher Strukturen. Sie zielt unter anderem auf die Wiederbelebung von Brachen, die Aufwertung vorhandener Bebauung und die Schaffung und Stärkung von Infrastruktur in den Innenbereichen der Kommunen.

Das Land fördert dabei Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung des Wohnungsbestandes sowie des Wohnumfeldes in Wohnquartieren mit negativer Entwicklungsperspektive, die Neustrukturierung und Umnutzung baulich vorgentzter Brachflächen – z.B. Industrie- und Gewerbebrachen, bisher militärisch genutzter Gebäude und Liegenschaften, Bahnbrachen – für andere Nutzungen, insbesondere den Wohnungsbau. Zum einen können so stadtplanerische Ziele umgesetzt werden, vor allem das Gebot der Nachhaltigkeit und des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, die Stärkung der Zentralität der Stadt – und zum anderen bieten sich Chancen für eine sinnvolle Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur, die Mobilisierung von Baulücken, die Berücksichtigung ökologischer Aspekte und die Durchsetzung kostengünstiger Bauweisen.

Die Städtebauförderung hat sich als ein wirksames, zielgenaues und flexibles Instrument einer aktiven und gebündelten Strukturpolitik erwiesen, das die Qualität der Städte und Gemeinden Baden-Württembergs als Einkaufs-, Wohn- und Lebensstand-

ort durchgreifend verbessert hat. Fragen der urbanen Mobilität stehen damit neben der Verkehrsvermeidung mit im Fokus zukunftsfähiger Stadtentwicklungsstrategien und bedürfen innovativer Lösungen, da die Straßenräume in der Regel nicht vermehrbar sind und große Nutzungskonflikte aufweisen. Neben dem Ausbau des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur können hier beispielsweise Carsharing-Modelle sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung – z.B. Shared-Space-Modelle – Beiträge zur Entspannung und Verkehrsverlagerung leisten. Das Land trägt in diesem Sinne zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung ganz wesentlich bei, indem es sich mit Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für eine Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme und die Stärkung der Innenentwicklung einsetzt.

Das Land fördert darüber hinaus innovative Vorhaben in den Kommunen, die den genannten Zielen sowie der Schaffung attraktiver, kompakter Siedlungsmuster mit zukunftsweisen den ressourceneffizienten Strukturen Rechnung tragen. Denn je kompakter und attraktiver die bestehenden Siedlungsgebiete und Zentren sind, desto geringer ist der Druck auf die Fläche mit der Folge der Vergrößerung der Siedlungsflächen, die wiederum zwangsläufig auch Verkehrszunahmen besonders im motorisierten Individualverkehr generieren. Angesichts der teils großen Verkehrsprobleme in Städten und Gemeinden steht die Verkehrsvermeidung an zentraler Stelle auf der Agenda vieler Städte und Gemeinden.

Der fortschreitende Klimawandel zwingt zum Handeln

Sich verändernde Lebensstile, der gesellschaftliche und wirtschaftliche Wandel hin zur Digitalisierung und technische Innovationen erfordern in Mobilitätsfragen ein Umdenken. Der Verkehr ist für rund ein Drittel des klimaschädlichen CO₂-



Ausstoßes in Baden-Württemberg verantwortlich. Wichtigste Stellschraube beim Klimaschutz ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen. Verbessertes Mobilitätsmanagement, effizientere Antriebskonzepte, die Nutzung klimaneutral erzeugter elektrischer Energie für den Verkehr, die Stärkung des Umweltverbunds (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, ÖPNV-Angebote, Schienenverkehr), der bewusster Umgang mit dem Kfz (z. B. CarSharing) und der Aufbau multi- oder intermodaler Verkehrsketten sowie der Ausbau des Emissionshandels sollen dazu beitragen, diesen Anteil deutlich zu senken. Im Straßen- und Luftverkehr sind aufgrund neuer Technologien spezifische Einsparungen zu erwarten, die allerdings nicht durch eine Verlängerung der zurückgelegten Wege und eine sorglosere Verkehrsmittelwahl aufgezehrt werden dürfen und aus heutiger Sicht noch nicht hinreichend sind, um die langfristigen Klimaschutzziele zu erreichen. Ein Eckpfeiler zur Erreichung der Ziele ist das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg (IEKK). Darin sollen Treibhausgas-Minderungsziele für verschiedene Sektoren, u.a. für den Sektor Verkehr, aufgestellt und Ziele und Maßnahmenbündel zum Ausbau der erneuerbaren Energien, zur Energieeinsparung und zur Erhöhung der Energieeffizienz benannt werden.

Verkehrspolitische Ziele der Landesregierung

Die grün-schwarze Landesregierung Baden-Württembergs hat sich zum Ziel gesetzt, das Land zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu machen. Ihre grundlegende Zielsetzung:

- Bis zur Mitte des Jahrhunderts soll die Mobilität im Land weitgehend auf erneuerbare Energien umgestellt sein.
- Chancen der technologischen Entwicklung werden ergriffen und neue Mobilitätsformen gefördert. So entsteht ein Beitrag zu einer neuen multimodalen Mobilitätskultur.
- Die neue Mobilität ist umwelt- und klimaverträglich, sozial, bezahlbar, wirtschaftlich effizient und sichert Lebensqualität.

Grundsatz einer Politik der nachhaltigen Mobilität ist es, Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten. Damit diese nachhaltig ist, muss sie ohne Einschränkung anderer Menschen und der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes funktionieren. Zentrales Ziel ist es, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse breiter Bevölkerungsgruppen in Zukunft in einer umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Zusätzlich sind auch die Mobilitätsbedürfnisse der im heutigen Verkehrssystem benachteiligten Bevölkerungsgruppen zu erfüllen. So sind beispielsweise Kinder in Städten oder ältere Menschen im ländlichen Raum zum Teil erheblich in ihrer Mobilität eingeschränkt.

Nachhaltige Mobilität heißt, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Dies gilt für Menschen und Wirtschaft. Zudem

müssen die Mobilitätschancen benachteiligter Bevölkerungsgruppen verbessert werden. Die Landesregierung hat in der Verkehrspolitik das Ziel formuliert, Baden-Württemberg zu einer „Pionierregion für nachhaltige Mobilität“ zu machen. Nachhaltige Mobilität verbindet ökologische Verantwortung und soziale Gerechtigkeit mit ökonomischer Leistungsfähigkeit und wahrt die Chancen künftiger Generationen auf Lebensqualität, intakte Umwelt und soziale Teilhabe.

Transport und Mobilität sind Voraussetzungen für Beschäftigung und Wohlstand. Mit nachhaltiger Mobilität wird das Ziel verfolgt, dauerhaft Zukunftschancen für den Industrie- und Dienstleistungsstandort Baden-Württemberg zu sichern bzw. neu zu eröffnen. Mit einer zukunftsfähigen Infrastruktur und Produktgestaltung im Mobilitätssektor ist unsere Wirtschaft für gegenwärtige und künftige Herausforderungen gut aufgestellt. Mobilität ist auch ein Grundbedürfnis aller Bürgerinnen und Bürger. Nur durch eine ressourcenschonende, auf regenerativen Energien fußende Neuausrichtung kann Mobilität für alle dauerhaft gesichert werden. Die Abkehr von fossilen Energieträgern ist Voraussetzung dafür, dass Mobilität für alle bezahlbar bleibt. Kernpunkte nachhaltiger Mobilität sind:

- die einzelnen motorisierten Verkehrsmittel energieeffizienter und umwelt- und klimaverträglicher zu gestalten,
- den Verkehr jeweils auf ökologisch verträglichere und effizientere Verkehrsträger zu verlagern,
- Verkehrsträger intelligent intermodal zu vernetzen und
- Teile des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.

Das Land als Aufgabenträger organisiert den Schienenpersonennahverkehr

Seit der Bahnreform der neunziger Jahre ist die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auch in Baden-Württemberg Aufgabe des Landes. Als Aufgabenträger erhält das Land vom Bund zu diesem Zweck finanzielle Mittel, die sogenannten Regionalisierungsmittel. Neben den Fahrseineinnahmen der Fahrgäste sind die Regionalisierungsmittel das wesentliche Finanzierungselement für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs. Das Land hat nach Auslaufen des großen Verkehrsvertrags entschieden, die Verkehrsleistungen über wettbewerbliche Ausschreibungen zu vergeben. Basis dafür ist das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr“ sowie das Vergabekonzept des Ministeriums für Verkehr (VM) für den Wettbewerb im SPNV.

Das Ziel der Landesregierung ist es, den Öffentlichen Verkehr im Allgemeinen und den SPNV im Speziellen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie weiter zu stärken und auszubauen. Leitbild ist eine Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2030. Um dieses Ziel zu verfolgen, sieht das Zielkonzept 2025 folgende Hauptstrategien vor:

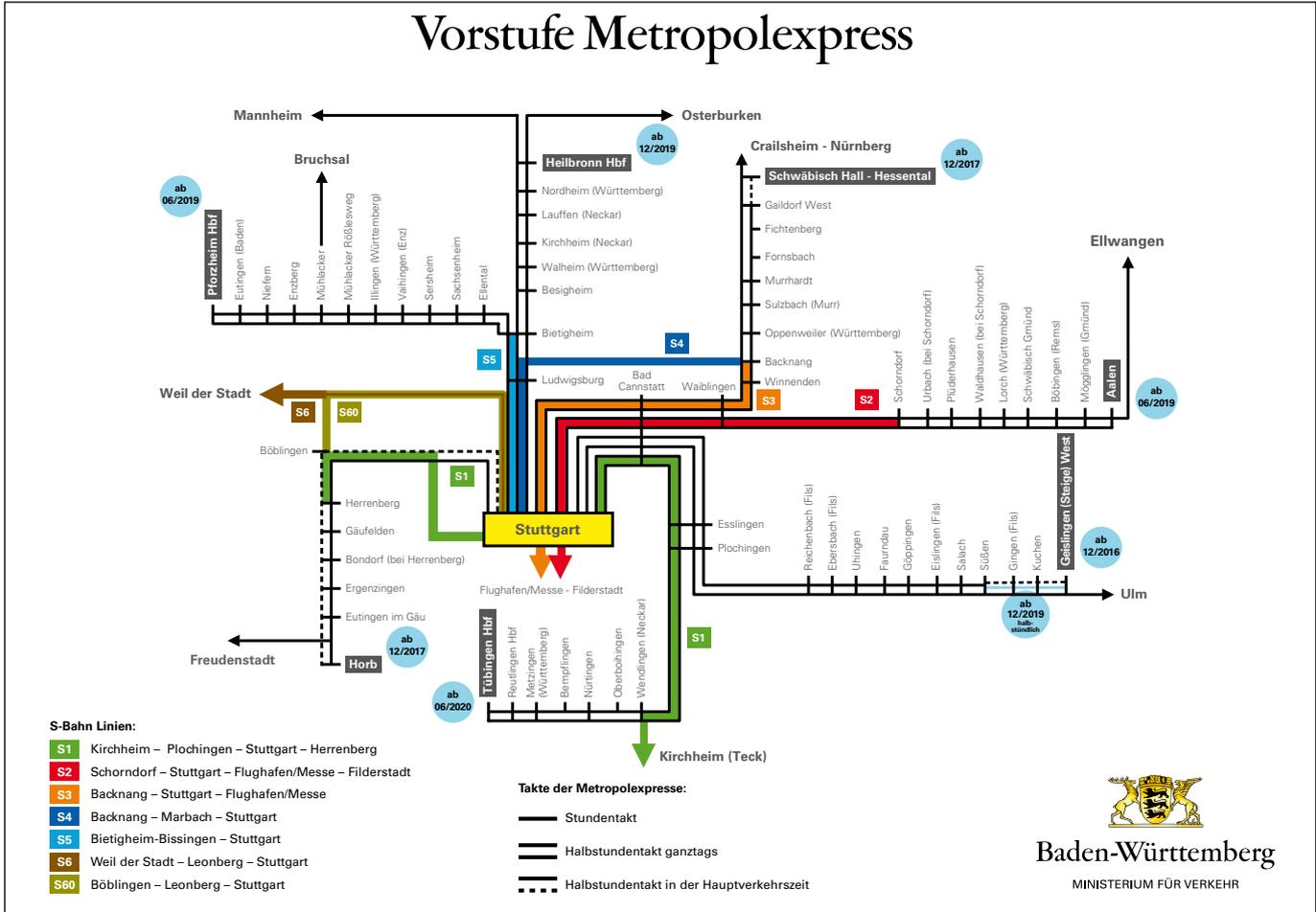


Abb. 1: Metropolexpresslinien

- Mit einem landesweiten Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr als Mindeststandard auf allen Strecken wird das Ziel verfolgt, den SPNV in allen Regionen des Landes als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern. Dieser Standard hat sich bereits in vielen Regionen des Landes erfolgreich etabliert und wird nun komplettiert werden.
- Die Angebotsverdichtungen über diesen Grundstandard hinaus folgen zukünftig landeseinheitlich klaren, an der Nachfrage und am Potenzial orientierten differenzierten Standardklassen.
- Das Angebot wird durch ein systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen den Oberzentren in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen komplettiert.

Damit verfolgt das Zielkonzept 2025 eine Doppelstrategie: eine offensive Angebotssicherung im ländlichen Raum durch ein garantiertes Grundangebot (Stundentakt zwischen 5 und 24 Uhr) einerseits und eine Optimierung der Verkehrseffekte durch eine planvolle Ressourcensteuerung über das Grundangebot hinaus entsprechend den Nachfragepotenzialen andererseits.

Stundentakt von 5:00–24:00 Uhr als Basisangebot

Auf allen Schienenstrecken des Landes wird als landesweites Mindestangebot grundsätzlich ein 1-Stunden-Takt von 5:00–

24:00 Uhr garantiert. Dies bedeutet in der Regel eine erste Ankunft in den jeweiligen Mittelzentren aus deren Einzugsbereichen (und auch in den Oberzentren in deren Funktion als Mittelzentrum) vor 6:00 Uhr und eine letzte Abfahrt nach 23:00 Uhr in deren Einzugsbereiche.

- Alle Landesteile sollen zudem an das nächste Oberzentrum mit einer ersten Ankunft vor 7:00 Uhr und einer letzten Abfahrt nach 22:00 Uhr angeschlossen sein.
- Am Wochenende wird von einer Mindestbedienungszeit von 7:00–24:00 Uhr ausgegangen.
- Auf Strecken des Grundangebots mit geringer Nachfrage und ohne wichtige überregionale Verbindungsfunktion können zur wirtschaftlichen Abdeckung des zeitlich ausgedehnten Bedienungsstandards im Frühverkehr und/oder im Abendverkehr anstelle des Schienenverkehrs Busverkehrsleistungen oder auch Rufbusleistungen zum Einsatz kommen.
- Auf Strecken mit sehr geringer Fahrgastnachfrage sind in begründeten Einzelfällen am Wochenende und zu Tagesrandzeiten auch geringere Taktichten (mindestens jedoch 2-Stunden-Takt, ggf. mit der Schließung von Taktlücken durch Busse) möglich.
- Auf Strecken mit mehr als 5.000 Fahrgästen/Tag ist ins-



besondere an Wochenenden eine verlängerte Betriebszeit bis mindestens 1:00 Uhr (letzte Abfahrt nach 0:00 Uhr) im Rahmen der vorgesehenen Anzahl an Zugpaaren vorzusehen. In den Verdichtungsräumen sind in den Wochenendnächten Nachtverkehre anzustreben.

Über das Grundangebot hinaus richtet sich die Angebotsfrequenz bzw. die Angebotsdichte nach der Höhe der Fahrgastnachfrage.

Aufbau der Metropolexpresslinien im Schienenpersonennahverkehr

Das landesweite Expressnetz zwischen den Oberzentren wird weiter ausgebaut und komplettiert.

- Alle benachbarten Oberzentren des Landes und benachbarter Länder und Mittelzentren, die derartige Teilfunktionen wahrnehmen (Lörrach/Weil am Rhein/Basel, Ravensburg/Friedrichshafen, Aalen/Heidenheim/Schwäbisch Gmünd/Ellwangen), sind durch ein schnelles Netz (Expressnetz) miteinander zu verbinden. Das Angebot in benachbarte Länder ist mit den dortigen Aufgabenträgern des SPNV abzustimmen. Das Expressnetz ist zum Nahverkehrstarif nutzbar und vermittelt gesicherte Reiseketten und Angebotsstabilität. Angeboten wird grundsätzlich ein Einstundentakt. Ausnahmen wegen infrastruktureller Beschränkungen oder zur Optimierung der Vernetzung sind möglich.
- Bei Strecken mit einer Nachfrage von mehr als 5.000 Fahrgästen bildet der Express mindestens eine der Taktlinien.
- Bei Strecken mit einer Nachfrage zwischen 2.500 und 5.000 Fahrgästen wird ein Express zusätzlich zum Stundentakt des langsamen Verkehrs angeboten, sofern hierdurch signifikante Fahrzeiteinsparungen (> ca. 20% der Fahrzeit des langsamen Verkehrs, abhängig von der Konkurrenzsituation zum MIV) möglich werden.
- Bei Streckenabschnitten mit einer Nachfrage unter 2.500 Fahrgästen gibt es grundsätzlich keinen gesonderten Express, vielmehr verkehrt der Express hier als Zug mit Bedienung möglichst aller Haltepunkte.

Das Beispiel Region Stuttgart

Der Öffentliche Personennahverkehr wird in der Region Stuttgart seit mehreren Jahren deutlich ausgebaut, damit mehr Men-

schen zum Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen bewegt werden. Entsprechende Ziele hatten der Verband Region Stuttgart, die Landeshauptstadt Stuttgart und die VVS-Verbundkreise und das Verkehrsministerium im sogenannten ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart festgelegt. Teil des ÖPNV-Paktes ist u.a. der Aufbau von Metropolexpresslinien im Schienenpersonennahverkehr, für den das Land verantwortlich ist. Das Konzept Metropolexpress ist auf das Jahr 2025 nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ausgelegt. Dann sollen auf allen Linienästen nach Pforzheim, Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen, Tübingen und Horb halbstündlich Metropolexpresszüge in einem verlässlichen Takt fahren. Das Land hat im ÖPNV-Pakt zugesagt, bereits mit den laufenden SPNV-Ausschreibungen mit Inbetriebnahme vom Jahr 2018 an – also noch vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – eine Vorstufe des Metropolexpresses umzusetzen. Bereits in der ersten Stufe kann der angenäherte 30-Minuten-Takt auf den Strecken bis

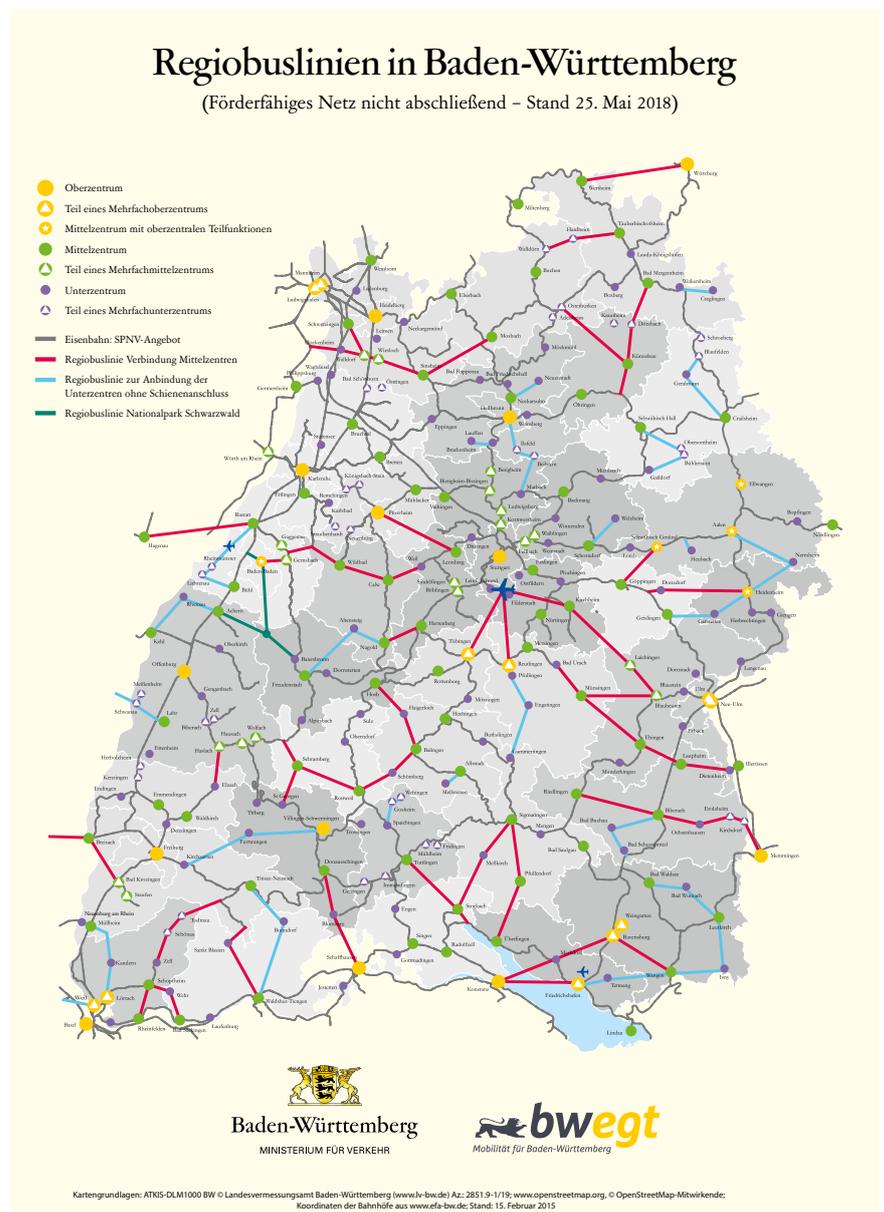


Abb. 2: Netz der Regiobuslinien



Abb. 3: Foto Regiobus im Landesdesign (Foto: Landratsamt Göppingen)

Pforzheim, Heilbronn, Murrhardt/Gaildorf, Schwäbisch Gmünd (Hauptverkehrszeit bis Aalen), Süssen und Tübingen umgesetzt werden. Auf den wenigen übrigen Streckenabschnitten wird der Metropolexpress zunächst nur im Stundentakt verkehren. Dies gilt auch für die Gäubahn nach Horb, auf der das Integrationskonzept Fern-/Nahverkehr realisiert wird.

Die Region arbeitet intensiv daran, den öffentlichen Nahverkehr in der Landeshauptstadt auszubauen und wo möglich in die Region zu verlängern, z.B. durch den Ausbau der Stadtbahn und die Verlängerung der S-Bahn auf die Fildern, an dem die Landeshauptstadt sich maßgeblich beteiligt. Außerdem hat die Stadt ein Mobilitätskonzept auf den Weg gebracht, das umgesetzt wird. Das JobTicket der Landeshauptstadt ist ein wichtiger Baustein und noch dazu erfolgreich. Seit 1. April sind über 3.700 städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Neukunden dazugekommen. Inzwischen nutzen 46% oder rund 9.200 (von über 19.000) Beschäftigte das Jobticket.

Regiobuslinien als Ergänzung bzw. zur Stärkung der Schiene

Bei der Umsetzung eines landesweiten Stundentakts sieht sich die Landesregierung zunächst bei den überörtlichen Verbindungen mit landesweiter Bedeutung gefragt. Dazu strebt das Ministerium für Verkehr ein Grundnetz mit der Anbindung sämtlicher Mittel- und Unterzentren an. Nicht alle dieser Verbindungen werden mit dem Schienenverkehr abgedeckt. Mittelzentren wie Schramberg, Künzelsau oder Pfullendorf sind nicht an die Schiene angebunden, ebenso zahlreiche Unterzentren. An manchen Stellen sind zwischen benachbarten Mittelzentren Lücken im Schienennetz, die große Umwege

mit dem SPNV erfordern. Hier bestehen noch große Aufgaben, um ein zuverlässiges und attraktives landesweites Angebot auszubauen.

Daher hat sich das Land entschlossen, den Aufbau eines Netzes von Regiobuslinien zu fördern. Die Regiobuslinien sollen die abseits liegenden Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz anbinden sowie Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren schließen. Sie sollen analog zum SPNV-Zielkonzept ebenfalls mindestens stündlich von 5 bis 24 Uhr verkehren, sich durch eine direkte und schnelle Linienführung auszeichnen und mit qualitativ hochwertigen Bussen verkehren. Gute und fahrgastfreundliche Anschlüsse zur Schiene einschließlich einer zuverlässigen Anschlussicherung sind weitere Qualitätskriterien. Im Endzustand kann das Netz etwa 60 Regiobuslinien umfassen.

Aufgabenträger für den Busverkehr sind in Baden-Württemberg die Stadt- und Landkreise. Daher wird das Land nicht selbst tätig bei der Umsetzung der Regiobuslinien, sondern beteiligt sich finanziell an solchen neu geschaffenen oder verbesserten Linien, wenn sie den vom Land erstellten Kriterienkatalog erfüllen. Ein entsprechendes Förderprogramm wurde aufgelegt. Nun sind die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger aufgerufen, attraktive Regiobus-Verbindungen zu initiieren.

Thomas J. Mager, Dipl.-Geogr./Stadt- u. Verkehrsplaner
Leiter Referat 34 Öffentlicher Personennahverkehr, Verkehrsverbände und Tarife, Digitalisierung im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart