

Fahrgastbeirat Baden-Württemberg

Herrn
Minister
Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

SPNV-Zielkonzept 2025 – Stellungnahme FGB-BW 29.07.2014

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

auf der letzten Sitzung des Fahrgastbeirates Baden-Württemberg wurde uns das SPNV-Zielkonzept 2025 sowie die Konzeption für die Stuttgarter Netze vorgestellt.

Nachstehend erhalten Sie unsere Stellungnahme:

I. SPNV-Zielkonzeption 2025

Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg begrüßt die SPNV-Zielkonzeption 2025. Ausdrücklich wird das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen unterstützt. Mit der vollständigen Umsetzung des SPNV-Zielkonzeptes inkl. der Expresslinien sehen wir eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen als durchaus realistisch an.

Die Angebotskonzeption mit klarem Stundentakt für alle Haltepunkte von früh bis spät sowie das Expressnetz im Stundentakt stellen eine signifikante Verbesserung dar. Damit wird der SPNV im Land auf vielen Strecken eine attraktive Alternative zum MIV.

Je nach Ausgang der Verhandlungen über die Höhe der zukünftigen Regionalisierungsmittel für Baden-Württemberg ist ggf. aus Landesmitteln die Finanzierung des SPNV-Zielkonzeptes sicherzustellen.

Denn dieses Konzept ist für die Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele der Landesregierung im Verkehrsbereich ein wesentlicher Baustein.

Die Abstufung der Angebotsdichte gemäß nachvollziehbaren Nachfrageklassen wird vom FGB-BW begrüßt – allerdings sollte aus Gründen der Transparenz auch streckenbezogen die heutige und zukünftig erwartete Nachfrage aufgezeigt werden.

Fahrgastbeirat
Baden-Württemberg

Vorsitzender
Matthias Lieb

FGB-BW@nvbw.de

www.3-löwen-takt.de/mobil-in-bw/auskuenfte/fahrgastbeirat/

Postanschrift

c/o
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Telefon 0711-23991-104
Telefax 0711-23991-23

Neben den schematischen Liniendarstellungen in der Broschüre sollte auch eine Fahrplannetzgrafik mit den minutenscharfen Fahrzeiten der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Angesichts der auf allen Strecken im Land vorgesehenen Stundentakte (Strecken, die heute Fernverkehr im 2-Stunden-Takt aufweisen, sollen auf einen 1-Stunden-Takt mit ergänzenden schnellen Nahverkehrszügen gebracht werden) ist eine alternierende Linienführung der RE-Züge zwischen Mannheim und Heilbronn (abwechselnd über Elsenz- bzw. Neckartal) schwer vermittelbar. Hier sollten einheitliche Linienwege gefunden werden – möglicherweise um 30 Minuten versetzte Stundentakte.

Nach dem SPNV-Zielkonzept wäre Heilbronn das einzige Oberzentrum im Umkreis von einer Stunde Fahrzeit von Stuttgart, das nicht mit zwei schnellen Zügen pro Stunde bedient wird. Angesichts des starken Verkehrs auf der Autobahn wäre hier eine zusätzliche Non-Stop-Verbindung, die nördlich von Heilbronn entweder Richtung Mannheim durchgebunden wird oder „Feinverteilung“ übernimmt, durchaus angemessen.

Das SPNV-Zielkonzept beinhaltet keine Aussagen zum Infrastrukturausbau im Allgemeinen und zu Streckenelektrifizierungen im Besonderen. Gerade durch Elektrifizierungslücken kommt es heute zu Umsteigevorgängen, die aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig sind. Verschiedentlich war in der Vergangenheit argumentiert worden, dass sich der elektrische Betrieb innerhalb weniger Jahre durch günstigere Betriebskosten amortisiere. Hier sollten weitere Überlegungen angestellt werden, wie im Rahmen der Ausschreibungen des Betriebs auch ggf. Streckenelektrifizierungen realisiert werden können (höhere Infrastrukturkosten zur Abdeckung der Investitionskosten, dafür geringere Netto-Betriebskosten). An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass im europaweiten Vergleich die Investitionskosten für das Schienennetz in Deutschland am unteren Ende liegen und eine Erhöhung dieser Mittel dringend notwendig ist.

Aus Sicht des FGB-BW ist die Sicherstellung einer verlässlichen Eisenbahninfrastruktur-Finanzierung unerlässlich. Hierbei sollte auch verstärkt über Modelle regionalisierter Infrastruktur nachgedacht werden, wie dies auch im Koalitionsvertrag beschrieben ist.

Bei der Diskussion des Konzeptes wurde deutlich, dass auf einzelnen Strecken durch Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr rückläufig sind und somit nur noch ein geringer dimensioniertes Angebot rechtfertigen. Das MVI sollte im Vorfeld von Straßenbaumaßnahmen viel deutlicher als heute die negativen Effekte auf den SPNV herausstellen und beim Bund auf eine Neukonzeption der Nutzen-Kosten-Betrachtung für Straßenbaumaßnahmen drängen, die diese Effekte nutzenmindernd einbezieht.

Aus Sicht des FGB-BW muss für die Finanzierung des SPNV sichergestellt werden, dass die Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste, die durch die Umsetzung des SPNV-Zielkonzeptes induziert werden, auch beim SPNV-Betreiber (bzw. Aufgabenträger im Fall eines Brutto-Vertrages) ankommen.

II. Fahrzeuglastenheft

Der FGB-BW begrüßt die Fahrzeugstandards und hat dazu ja schon Stellungnahmen abgegeben. Hinsichtlich der Sitzabstände geben wir zu bedenken, dass in anderen Wettbewerbsnetzen in anderen Bundesländern fast regelmäßig Probleme mit zu geringen Sitzabständen und Ablageflächen bekannt geworden sind. Ein Sitzteiler von 1750 mm wie vorgesehen mag im Kurzstreckenverkehr ausreichend sein, zumindest auf den zukünftigen Durchmesserlinien rund um Stuttgart und dem landesweiten Expressnetz regen wir 20-30 mm zusätzliche durchschnittliche Beinfreiheit an.

Weiter möchten wir hinsichtlich der Radmitnahme in den Zügen noch folgende Punkte zu bedenken geben:

Wunsch/Ziel hinsichtlich der Radmitnahme:

1. optimale Raumausnutzung, d.h. möglichst viele Fahrräder auf kleinstem Raum
2. schneller Zugriff auf jedes Fahrrad beim Ein- und Aussteigen, auch im Hinblick auf die Umsteigezeit
3. sichere Unterbringung der Fahrräder ohne Gefährdung anderer Fahrgäste bei Bremsvorgängen oder Not-Halt (Personenschutz, funktionale Sicherheit!)

Im heutigen Zustand werden die Fahrräder der Länge nach stehend transportiert, in hängender Lage würde der Grundflächenbedarf halbiert. Deshalb sollten zusätzlich Möglichkeiten zum Aufhängen von Räder vorgehalten werden, um bei Bedarfsspitzen größere Mitnahmekapazitäten (zumindest für leichtere Nicht-Pedelects) anbieten zu können.

Bei den üblichen Lösungen werden die Fahrräder nebeneinander gestellt, wodurch die Zugänglichkeit erheblich eingeschränkt sein kann. Dadurch kann es zu Verzögerungen beim Aussteigen kommen.

Außerdem können die Fahrräder beim nebeneinander Stellen beschädigt werden, z.B.: Pedale zwischen den Speichen, Kratzer im Lack usw.

In Frankreich und der Schweiz gibt es Wagen, wo die Fahrräder am Vorderrad hängend - ähnlich wie beim IC, allerdings auch für MTB -

Reifen passend - mitgenommen werden. Der Vorteil gegenüber der bisherigen Mitnahme besteht darin, dass jedes Rad zugänglich bleibt und es keine Rolle spielt, wer wann ein- und aussteigt.

Sinnvoll bei einer hängenden Mitnahme wäre eine Mechanik, die das Auf- und Abhängen eines Fahrrades (insbesondere schwerer Pedelecs) unterstützt, z.B. über einen Hebel oder Gurt. Die bisher in den ICs vorhandenen Fahrradaufnahmen sind auf keinen Fall Vorbild, wegen unzureichender Flexibilität bei den Radbreiten und Kombination von stehender und hängender Mitnahme.

III. Stuttgarter Netze

Zu den Stuttgarter Netzen möchten wir abschließend vorschlagen, dass das Metropolexpress-Netz rasch ausgebaut und konsequent im 30-Minuten-Takt bedient wird. Dabei sollte ein Ast des Metropolexpress-Netzes auch die zur Reaktivierung vorgesehene Strecke nach Calw beinhalten. Damit könnte eine Querspange von der Region Stuttgart in den Nordschwarzwald geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb

Vorsitzender Fahrgastbeirat Baden-Württemberg