



30. September 2024

Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn zum Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes (LMG)

Irritationen – was ist mit dem SPNV?

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen wie folgt Stellung zum o.g. Entwurf:

a) Analyse und Bewertung des vorliegenden Entwurfs

Mit Irritation nehmen wir als Initiative Bodensee-S-Bahn den vorgestellten Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes zur Kenntnis. Diese Irritation findet seine empirische Bestätigung durch die Benutzung der Suchfunktion im Dokument. Die folgenden Begriffe erscheinen mit der angegebenen Häufigkeit:

- Bahn: 0x
- SPNV: 0x
- Schiene: 2x (im Zusammenhang mit Güterverkehr(!))
- Elektrifizierung: 0x
- Reaktivierung: 0x
- Straße: 87x

Mit Mühe und Not lässt sich aus folgender Passage ein Bezug zur Schieneninfrastruktur herstellen:

*„Zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs zählen insbesondere die Verbesserung des Fahrplan-, Qualitäts- und Tarifangebotes, **sowie die Verbesserung der Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich infrastruktureller und technischer Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.**“ (S.76)*

Sehr viel deutlicher ist der Entwurf hinsichtlich der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur unter §2 (1):

Bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug soll die öffentliche Hand berücksichtigen:

*1. dass sowohl für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) wie auch für den weiteren Verkehr eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente **Straßeninfrastruktur** bereitstehen soll [...].“*

Zwar haben wir den Passus gelesen, dass „[...] das LMG bestehende, verkehrsträgerspezifische Gesetze des Landes, wie beispielsweise das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg oder das Straßengesetz Baden-Württemberg [...]“ ergänze (vgl. S.2). Dennoch finden wir die Ausrichtung des LMG auf den Straßenverkehr bedenklich.

Die besonderen Ziele unter §3 sind sogar ausschließlich und direkt mit dem Straßenverkehr verknüpft (vgl. S. 10f.). Die Nichterwähnung des SPNV und der zugehörigen Infrastruktur können wir schwer in diesen Zusammenhang einordnen.

Die Ziele, die im Entwurf präsentiert werden, lesen sich wie eine direkte Vorlage zur Implementierung von Maßnahmen im SPNV:

- *Vorblatt: Vor allem der Klimaschutz erfordert ein entschiedenes und strukturiertes politisches wie gesellschaftliches Handeln, insbesondere im Verkehrssektor. Baden-Württemberg setzt dabei den Weg zu einer neuen Mobilitätskultur konsequent fort (vgl. S.1).*
- §1 (1) Nachhaltige Mobilität (vgl. S.9),
- §1 (3) Besondere Anforderungen der nachhaltigen Mobilität in Verdichtungsräumen (vgl. S.9).

Zusammenfassend lässt sich der Entwurf in seiner jetzigen Form als zumindest unvollständig beschreiben. Dabei geht es nun nicht darum, die jeweiligen Vor- und Nachteile von Straße und Schiene bzw. ÖV und IV aufzuzeigen und zu vergleichen. Das Fehlen jedes Bezugs zum SPNV sowohl im Großstadtbereich (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn) als auch im regionalen und überregionalen Bereich ist die Grundlage für unsere Einschätzung.

b) Verbesserungsvorschläge

Aus unserer Sicht muss im vorliegenden Entwurf der SPNV als Rückgrat des ÖV und damit auch der allgemeinen Mobilität seine angemessene Berücksichtigung finden. Da der ÖSPV gesondert erwähnt wird, sollte die auch für SPNV gelten. Konkret schlagen wir wie folgt vor:

- **Zusätzliches allgemeines Ziel (§2)**

Als zusätzliches Ziel §2.5 wird in den Entwurf eingefügt:

5. dass für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und intelligente Schieneninfrastruktur bereitstehen soll;

- **Zusätzliche besondere Ziele (§3)**

Als zusätzliches Ziel §3 (6) wird in den Entwurf eingefügt:

Die Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs soll für alle Menschen, auch mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, ermöglicht werden. Zu diesem Zwecke werden stillgelegte Schienenstrecken reaktiviert, insbesondere im ländlichen Raum.

- Das Ziel §3 (4) wird wie folgt ergänzt:

Bei der Schieneninfrastruktur im ländlichen Raum wird aus diesem Grunde die Elektrifizierung der noch nicht elektrifizierten Strecken vorangetrieben, insbesondere bei Durchgangsstrecken.

- Das Ziel §3 (5) wird wie folgt ergänzt:

Dies gilt insbesondere für solche Gebiete, die an einer bereits befahrenen Bahnstrecke liegen. In diesen Fällen werden ehemalige Bahnhalte wieder eröffnet und neue Bahnhalte etabliert.

- **Weiteres Ziel**

An geeigneter Stelle soll auf die Notwendigkeit einer Neuordnung von bzw. vor allem einer Reduzierung der Anzahl an Verkehrsverbänden hingewiesen werden. Die Grenzen dieser Verkehrsverbände wirken heute sehr hinderlich für die allgemeine öffentliche Mobilität, von den Anforderungen an grenzüberschreitende Verkehre ganz abgesehen.

Zusätzlich lassen sich noch viele weitere Ziele im SPNV und ÖV definieren.

c) Begründung unserer Vorschläge

Die Begründung unserer Vorschläge ist bereits im ÖPNVG vorhanden, das in §1 die folgende Zielsetzung vorgibt:

[...] Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung steht. Bei der Verwirklichung dieser Ziele ist der Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels angemessen Rechnung zu tragen. Zur Erreichung dieser Ziele sollen grundsätzlich die zuständigen Aufgabenträger auch die Ausgabenverantwortung tragen.

In §4 (5) findet sich die folgende Anforderung:

(5) Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.

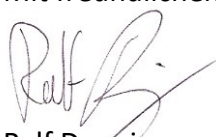
In §13 (2) findet sich die folgende Anforderung:

(2) Die nach § 5 in Verbindung mit § 6 des Regionalisierungsgesetzes auf das Land entfallenden Mittel sind vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. Die für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden insbesondere zur Erhaltung des Schienennetzes und des Leistungsangebots sowie zum Bau neuer und zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken eingesetzt.

Sämtliche genannten Anforderungen des ÖPNVG werden im vorliegenden Entwurf nicht sichtbar berücksichtigt, stattdessen rückt der ÖSPV. Die vollständige Ausrichtung des Entwurfs auf den Straßenverkehr steht für uns im Widerspruch zu den Zielen des ÖPNVG und sollten daher angepasst werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Land BW für nicht-bundeseigene Bahnstrecken zuständig ist und in diesem Bereich für Mobilität sorgen muss.

Fazit: In der vorliegenden Form ist der Entwurf einseitig auf Straßenmobilität ausgerichtet. Er bedarf einer grundsätzlichen Ergänzung hinsichtlich der Notwendigkeit, den SPNV als Grundangebot des ÖV zu etablieren und seine Rolle im Rahmen der landesweiten Mobilität zu unterstreichen. Die IBSB hat hierzu einige Vorschläge unterbreitet, die noch durch weitere Detailvorschläge ergänzt werden müssten.

Mit freundlichen Grüßen



Ralf Derwing
Co-Präsident IBSB



Geschäftsstelle

c/o Ralf Derwing T +49 7531 8047198
Am Rheinufer 4 F +49 7531 5843899
78467 Konstanz info@bodensee-s-bahn.org
Deutschland www.bodensee-s-bahn.org