



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 66 Abs. 3 Naturschutzgesetz)

Anerkannter Natur- und
Umweltschutzverband
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Bearbeitung:
Hermann Krafft
LNV-Verkehrsreferent

Stuttgart, den 28.07.2014

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom

Telefon/E-Mail

mvi-sprnv-zielkonzept2025

0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

Zielkonzept 2025 Schienenpersonennahverkehr Baden-Württemberg

Hier: LNV-Stellungnahme

Bezug: MVI-Pressemitteilung vom 06.06.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband (LNV) nimmt zu dem Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit den folgenden Ausführungen Stellung:

Der LNV hält das vorgelegte Konzept für sinnvoll und notwendig; im Vergleich zu dem, was auf diesem Gebiet bisher vorhanden war, stellen wir einen enormen Fortschritt fest: Es ist gelungen, Angebote zu systematisieren und zu standardisieren, sachgerecht nach transparenten Kriterien. Das Landesverkehrsgesetz, das den ÖPNV als gleichwertige Alternative zum Individualverkehr beschreibt, wird durch konkrete Zielsetzungen unterstützt: Stundentakt, Expresszugsystem zwischen Oberzentren, Verdichtung bei höherer Nachfrage, Grundangebot auch im ländlichen Raum, Verdoppelung des ÖPNV bis 2030 ...

Baden-Württemberg ist als Pionierland für nachhaltige Mobilität angesagt: daran wird die Entwicklung des SPNV in den nächsten 10 Jahren zu messen sein und nicht am Finanzierungsvorbehalt, wenn die angestrebten Standards doch nicht eingehalten werden.

Die Finanzierung des ÖPNV darf nicht zu sehr an die Bereitstellung von Bundesmitteln geknüpft sein: die Suche nach zuverlässigen Finanzierungsinstrumenten, nach Verbreiterung der Finanzierungsbasis, insbesondere durch Drittnutzerfinanzierung sollte weiter verfolgt werden, auch über den Bundesrat. Dabei kommt für den LNV eine deutliche Erhöhung der Kfz.-Steuer durch eine stärkere Spreizung nach CO₂-Emissionen und eine 50%-Abführung (zur Finanzierung des ÖPNV) an die Länder in Frage, die Ausweitung der LKW-Maut, eine Mineralölsteuererhöhung um 1 C/l oder eine angemessene Flugverkehrsabgabe. Belastungen in diesen Bereichen sind bei Betrachtung der externen Kosten durchaus sachgerecht und können z.B. durch ei-

Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.
Olgastraße 19
70182 Stuttgart

Telefon 0711.24 89 55-20
Telefax 0711.24 89 55-30
info@lnv-bw.de
www.lnv-bw.de

Bankverbindung
GLS Bank
Konto Nr. 702 132 6300
BLZ 430 609 67

Nahverkehrsanschluss
Stadtbahnhaltestelle Olgaek
3 Stationen ab Hauptbahnhof
mit U5, U6, U7, U12 oder U15

nen hochwertigen öffentlichen Nahverkehr und durch preiswerte Pauschaltarife für alle Mobilitätsbedürfnisse ausgeglichen werden.

Ein Hinweis auf den angestrebten verbundübergreifenden Landestarif und dessen Beitrag zum Zielkonzept 2025 wäre wünschenswert. Der LNV hält es für erwiesen, dass zu der vorgelegten Angebotsgestaltung die Tarifvereinfachung, die Erweiterung des Gültigkeitsbereichs und der Finanzierungsbasis hinzukommen muss, damit der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich gesteigert wird. Nahverkehr darf nicht zu eng gedacht werden und ist immer im größeren Zusammenhang zu sehen, auch in der Verbindung von Bahn, (Regional-)Bus und bahnaffinen Systemen: Rad, Carsharing, Rufbus. Der Fahrradtransport hat in den Angebotsstandards leider keine Aufnahme gefunden.

Der LNV schlägt ein BW-Jahresticket im Nahverkehr vor, das maximal 700.-€ kosten sollte mit preisreduzierten Varianten für Schüler, Auszubildende, Studenten, Senioren und als Jobticket. Damit würde die Vielfalt der Verkehrsverbünde unter einem gemeinsamen Dach (das bereits mit dem BW-Ticket existiert) harmonisiert und der überwiegend öffentlichen Verantwortung und Finanzierung des ÖPNV Rechnung getragen.

Zu Recht wird im Punkt 7 auf die Notwendigkeit eines neuen Einnahmenaufteilungssystems hingewiesen, das der Leistung des SPNV und der verbundübergreifenden Mobilität mehr gerecht wird.

Wenn es bei den zaghaften Aussagen zur Erweiterung des Streckennetzes und zur Reaktivierung von Strecken bleibt, wird Baden-Württemberg aus der Sicht des LNV jedoch kein Pionierland werden. Wir verweisen in dieser Hinsicht auf das Schienenausbauprogramm (siehe <http://lnv-bw.de/lnv-positions-papier-bw-21/>), das der LNV im Jahr 2011 vorgelegt hat und das den Ausbaubedarf konkret aufzeigt.

Eine echte „Pioniertat“ wäre z.B. die Reaktivierung der Strecke (Freiburg-) Breisach-Colmar im Zusammenhang mit der Elektrifizierung und dem Ausbau der Breisgau-S-Bahn. Im Einzugsbereich einer kulturell und wirtschaftlich eng verflochtenen Region leben 400 000 Einwohner, täglich passieren 20 000 Menschen die Grenze bei Breisach, aktuelle Berechnungen prognostizieren 3000 Fahrgäste pro Tag bei einem guten Verkehrsangebot.

Modellhaft v.a. für den ländlichen Raum wäre eine Neukonzeption der Donaubahn (Ulm-Donauwiesing) mit der Reaktivierung und Busanbindung von Haltestellen.

Mit freundlichem Gruß und Dank für die Möglichkeit und Beachtung unserer Stellungnahme



Reiner Ehret
Vorsitzender