



Keupers

kritischer

Kommentar

11-2020

November 2020

Schaffen wir einen ÖPNV der Zukunft?

Es ist bekanntlich eine Binsenweisheit, dass, wenn zehn Prozent der jetzigen Berufspendler, die mit privatem Auto zur Arbeit fahren auf den Öffentlichen Nahverkehr umsteigen (müssen), der vorhandene ÖPNV diesen zusätzlichen Ansturm nicht so ohne Weiteres verkraften kann und ggf. zusammenbrechen würde. Trotzdem fordern manche Klimaaktivisten/Klimaaktivistinnen, dass bis 2025, also in weniger als 5 Jahren, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verboten werden sollten, wissend, dass bis dahin nur ein paar Zigtausend Pkw mit E-Motoren produziert sein werden. Auch Forderungen bis Mitte des nächsten Jahrzehnts die Anzahl der zugelassenen Pkw gegenüber dem heutigen Stand zu halbieren, gehen in etwa in die gleiche Richtung, einer merklichen Reduzierung des Pkw-Verkehrs im täglichen Alltag. Wobei wissentlich, oder auch unwissentlich in Kauf genommen wird, dass die Menschen mit geringeren Einkommen diejenigen sind, die davon im Besonderen hart betroffen sein werden. Daraufhin angesprochen, wird von ihnen darauf hingewiesen, dass ja der Öffentliche Nahverkehr die beabsichtigte Einschränkung der privaten Mobilität ergänzen und ausgleichen würde, nicht nur in den Stadtregionen, sondern auch im ländlichen Raum, ein ÖPNV, der sogar Kosten günstiger wäre als die Benutzung des eigenen Fahrzeugs. Um das erwünschte Umsteigen noch attraktiver zu machen, werden nun zusätzliche Fahrtkostenminderungen beim ÖPNV, ggf. bis zur totalen Fahrtkostenbefreiung wie in Luxemburg praktiziert ins Spiel gebracht. Heiß debattiert wird dabei zur Zeit in unserer Region aber auch ein 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz, wie es der Vorsitzende des DGB für Rheinland-Pfalz und dem Saarland, Dietmar Muscheid, sich wünscht, Diese Spartickets wären natürlich wunderbar und ließen sich mit einigen Hunderten von Millionen Euro finanzieren. Aber es sollte uns bewusst sein, wir brauchen insgesamt in den nächsten Jahren, den nächsten Jahrzehnten sehr, sehr viel Geld, sehr, sehr viele Hunderte von Millionen für das Nahverkehrssystem, wenn wir die auf uns zukommenden Aufgaben für und Forderungen an den ÖPNV meistern wollen. Hinsichtlich einer Abwendung eines drohenden Klimawandels sind Veränderungen im Ökonomischen aber auch Ökologischen, in Wirtschaft und Handel, in der Arbeitswelt und im gesellschaftlichen Miteinander erforderlich, die den ÖPNV total verändern, ganz anders umgestalten werden. Was dazu führen wird, dass wir sehr viel Geld in die Hand nehmen müssen, Geld, was woanders uns dann sehr fehlen wird. Den ÖPNV der Zukunft zu entwickeln, ist eine sehr aufwendige Prozedur, in welcher nicht kleine soziale Geschenke, sondern die Durchsetzung sozialer Systemfunktionen von Morgen die politische Arbeit sein werden, wobei digitale Entwicklungen uns vielleicht behilflich sein könnten.

Landesregierung plant ein Nahverkehrsgesetz der Zukunft.

„Für Katrin Eder, Verkehrsdezernentin der Stadt Mainz und vielen ihrer Kolleginnen und Kollegen in den Städten und Kreisen steht fest: Das geplante Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz wird im Grunde genommen eine gute Sache - aber nur unter der Voraussetzung, dass das Land erheblich mehr investiert wie bisher“, so in der Allgemeinen Zeitung vom 21. November. „Ohne erhebliche

Förderung mit Landesmitteln wird es schwer, den jetzigen aktuellen Stand aufrechtzuerhalten, geschweige denn, ihn zu verbessern, ihn den Bedingungen des Klimawandels entsprechend anzupassen“, so die Mainzer Verkehrsexpertin bei der Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages. Die Vertreter aus den kommunalen Gebietskörperschaften haben sich bei dieser Anhörung der Einschätzung der Mainzer Grünen-Politikerin im Wesentlichen angeschlossen. Ihre grundsätzliche Zustimmung zu den Vorstellungen der Landesregierung beinhaltet aber auch eine nicht unverhohlene Skepsis, denn im Gesetzentwurf wird der ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe bezeichnet, aber nur im Rahmen der finanziellen kommunalen Leistungsfähigkeit. Werde dann, wenn die Finanzkraft der kommunalen Gebietskörperschaft nicht ausreicht, die durch das Landes-Nahverkehrsgesetz vorgegebene Standardversorgung durch Zuschüsse des Landes abgesichert? „Wir können doch wohl kaum dann gegebenenfalls die Standardversorgung reduzieren“, so Daniela Franke, Hauptgeschäftsführerin des Landkreistages. „Zwar gebe das Land heute schon 65 Millionen Euro jährlich für die kommunale Mobilität aus, aber der ÖPNV, nicht nur die Pflichtaufgabe des Schülertransportes, würde immer teurer“. Erst im auf dem vorliegenden Gesetzentwurf aufbauenden Nahverkehrsplan, der Anfang 2023 vorliegen soll, wird sich letztendlich zeigen, welche Anforderungen auf die kommunalen Gebietskörperschaften so zukommen, und ob, und wenn ja, wie viel mehr das Land beizusteuern bereit ist. Erst dann wird sich zeigen, ob die jetzigen Vorstellungen der Landesregierung Substanz haben.

Die Pendlerbewegungen in Rheinhessen.

Um abzuschätzen, welche zusätzlichen Anforderungen an den ÖPNV in Zukunft zukommen könnten, wenn aufgrund der Vermeidung einer Klimaveränderung die private Mobilität eingeschränkt werden sollte, wenn also die Berufspendler auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen würden, muss man sich näher mit den vorhandenen Pendlerströmen, die sich in der Mehrzahl täglich an den Arbeitstagen durch die Regionen bewegen befassen. Denn gerade diese Berufspendler aus dem ländlichen Raum, aus dem näheren Umland der größeren Städte oder den größeren Wirtschafts- und Arbeitsmetropolen, sind eine der wichtigsten Faktoren für die zukünftige Entwicklung der Struktur des ÖPNV.

Im vorliegenden Fall wird von mir die Region Rheinhessen näher betrachtet. Rheinhessen ist zwar die kleinste Region in Rheinland-Pfalz, aber ihre Funktion am Rand der Wirtschaftsregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar, sowie die der Regionalmetropole Mainz als bestimmender Wirtschaftsfaktor verursachen entsprechende Pendlerbewegungen, welche auch für andere Regionen beispielhaft sein könnten.

Rheinhessen hat insgesamt 643.224 Einwohner (Stand 31.12.2019). Die Landeshauptstadt Mainz ist mit 218.578 Einwohnern die größte Stadt in Rheinhessen, gefolgt vom Landkreis Mainz-Bingen mit 211.417 Einwohnern, dem Landkreis Alzey-Worms mit 129.687 Einwohnern und der Stadt Worms mit 83.542 Einwohnern.

Etwa 140 Tausend sozialversicherte Berufstätige verlassen mehrheitlich täglich ihre Wohnstätten in den Stadt- bzw. Kreis-bezogenen Gebietskörperschaften, das sind rund 22% der Bevölkerung. Dazu kommen noch die Berufspendler die innerhalb ihrer Gebietskörperschaft ihren Arbeitsplatz haben und entsprechen geringere Wege zurücklegen müssen. Auch beamtete Arbeitnehmer, Freischaffende, Studenten und Schüler sind nicht in der gerundeten Zahl von 140 Tausend enthalten.

Von den 140 Tausend Sozialversicherten haben ca. 67 Tausend ihren Arbeitsplatz in Rheinland-Pfalz, ca. 60 Tausend in Hessen und etwas mehr als 7 Tausend in Baden-Württemberg.

Aus dem Kreis Alzey-Worms pendeln etwa 9 Tausend täglich nach Mainz und 7 Tausend über Mainz hinaus in das hessische Rhein-Main-Gebiet, nach Wiesbaden und nach Frankfurt oder nach Darmstadt. Etwa 2,5 Tausend Pendler aus Worms pendeln nach Mainz, Frankfurt, Darmstadt und andere Orte im Rhein-Main-Raum. Die Pendler aus dem Kreis Mainz-Bingen fahren mit überwiegender Mehrheit nach Mainz (22,5 Tausend), nach Wiesbaden (8 Tausend) und Frankfurt (5 Tausend). Die auspendelnden Berufstätige von Mainz (29 Tausend) fahren in der Mehrzahl nach Wiesbaden (10 Tausend) bzw. in den übrigen Rhein-Main-Raum, unter anderen nach Frankfurt (9 Tausend).

Berufspendler in südlicher Richtung, nach Ludwigshafen (4 Tausend), in den Rhein-Pfalz-Kreis (2 Tausend), nach Mannheim (3,7 Tausend) und den Rhein-Neckar-Kreis (0,5 Tausend) oder dem hessischen Landkreis Bergstraße (2 Tausend) kommen hauptsächlich aus der Stadt Worms und dem südöstlichen Teil des Kreises Alzey-Worms, d. h. aus dem ehemaligen Landkreis Worms.

Ein Szenario: 60 Prozent der Pendler wechseln zum ÖPNV.

Es wird von mir nun mal beispielhaft untersucht, wenn aus eventuellen Gegebenheiten 60 Prozent der Berufspendler ihr Auto stehen lassen und mit dem ÖPNV zu ihrem Arbeitsplatz gelangen wollen, kann der ÖPNV, besonders der Zugverkehr, diese zusätzlichen Massen an Fahrgästen verkraften oder müssen zusätzlich Fahrtmöglichkeiten geschaffen werden?

Für die Bahnstrecke (Kirchheim-Bolandern) -Alzey - Mainz wird angenommen, dass $\frac{2}{3}$ der zuvor ermittelten Auspendler des Kreises Alzey-Worms Richtung Mainz und Rhein-Main im Einzugsbereich der Zugstrecke wohnen und diese ggf. benutzen würden. Wenn nun 60 Prozent der Pendler wie angenommen zukünftig diese Zugverbindung nutzen wollen, werden zwischen 5 und 8 Uhr etwa $0,6 \times \frac{2}{3} \times 16.000 = 6.400$ Pendler die Züge Richtung Mainz dann frequentieren. Zusätzlich geschätzte 3.000 zusteigende Pendler aus Nieder Olm und Ober Olm - Klein Winterenheim, sowie noch weitere Schüler, Studenten und Kurzpendler die nur Teile der Zugstrecke frequentieren, so dass man mit über 10.500 Fahrgäste innerhalb 3 Stunden rechnen sollte. 2 gekoppelte dreiteilige Dieseltriebwagen LINT81 der Vlexx können bei einer Zuglänge von 162 m etwa 530 Sitzplätze und gut 350 Stehplätze bieten. Das bedeutet, dass innerhalb von 3 Stunden mindestens 12 Zugfahrten geplant werden müssten, das bedeutet wiederum eine 15-minütige Zugfolge! Bei einem Ausbau der eingleisigen Strecke mit jeweiligem Begegnungsverkehr in den Bahnstationen und entsprechenden vollautomatischen Fahrbetrieb ist dieses grundsätzlich möglich, doch kann der Mainzer Hauptbahnhof eine solche engere Zugfolge überhaupt aufnehmen?

Auch für die Bahnstrecke von Bingen bzw. von Bad Kreuznach nach Mainz ergeben sich, bei ähnlichen Annahmen: $35.500 \times 0,6 \times \frac{2}{3} = 14.200$ Pendler, zuzüglich geschätzter 6.000 zusätzlicher Pendler aus dem Naheraum und 2.000 aus dem Mittelrheingebiet sowie Kurzpendler aus dem Kreisgebiet, Schüler und Studenten. Damit sind es geschätzte 23.000 Fahrgäste die innerhalb von 3 Stunden etwa 18 Regionalbahnzüge (3 gekoppelte dreiteilige Triebwagen) mit mindestens 792 Sitzplätzen und 525 Stehplätzen erforderlich machen, was ebenfalls eine erhöhte Zugfolge (alle 10 Minuten), wie zur Zeit 7 Züge innerhalb 3 Stunden von Bad Kreuznach und 6 Züge von Bingen, bedeuten würde. Auch hier muss man feststellen, dass die Bahnstrecke ggf. erweitert werden muss, (4-gleisiger Ausbau teilweise schon vorhanden), da die Gleise ja noch durch überregionalen Fernverkehr stärker frequentiert werden, und dass der Mainzer Hauptbahnhof auch diese stärkere Belastung ggf. nur schwer verkraften kann.

Das Gleiche gilt grundsätzlich auch für den Bahnverkehr von und nach Mainz nach und aus Frankfurt oder Wiesbaden. Das heißt, der Mainzer Hauptbahnhof kann die Summe der dann erforderlichen engeren Zugfolge wahrscheinlich nur schwer bewältigen. Da jedoch eine flächenmäßige Erweiterung des Bahnhofs nicht möglich ist, bleibt nur die Möglichkeit zu prüfen, einen neuen Zentralbahnhof für Mainz und Wiesbaden zu schaffen, denn auch der Wiesbadener Sackbahnhof wird die erforderliche stärkere Frequentierung durch die zunehmenden Pendlerströme nicht so einfach übernehmen können.

Das Ergebnis dieser Modellberechnungen zeigt, dass eben der vorhandene ÖPNV, ob Bahn oder auch Bus, entsprechende Kapazitäten nicht vorweisen kann, um den erforderlichen Bedarf bei einer abrupten Reduzierung der privaten Mobilisierung im ländlichen Raum verkraften zu können. Daher sind, wenn man aus klimatischen Gründen die (private) Mobilität so stark einschränken will oder muss, in Rheinland-Pfalz erhebliche Investitionen in größeren Milliardenbereich für den ÖPNV erforderlich und ein erheblicher Zeitaufwand für Planung und Realisierung entsprechender notwendiger (ergänzender) Baumaßnahmen. Wie gezeigt, für Mainz und Wiesbaden zum Beispiel ein gemeinsamer neuer Zentralbahnhof auf der rechten Rheinseite. Außerdem ist ggf. möglichst ein vollautomatischer Zugbetrieb erforderlich, was aber bei fortschreitender technischer Digitalisierung kein Problem sein wird, aber erst mal Kosten verursacht.

Auch der Busbetrieb steht bei einer vorgesehenen Reduzierung der privaten Mobilisierung im ländlichen Raum vor fast unlösbaren Problemen. Ob ein vollautomatisches Carsharing eine Teillösung sein kann, werde ich in einem der nächsten: „Keupers kritischer Kommentar“ versuchen zu erörtern.

Wünschenswert und nützlich wäre für Mainz und das nähere rheinhessische Umland die Erweiterung des Mainzer Straßenbahnnetz über den Lerchenberg hinaus, über Stackeden-Elsheim bis ins Industriegebiet von Nieder Olm, oder über Hechtsheim hinaus, über Gau Bischofsheim bis nach Mommenheim oder gar Selzen. Auch die geplante Citybahn zwischen Wiesbaden und Mainz sollte, trotz negativen Bürgerentscheid der Wiesbadener Bürger nicht so klanglos beiseitegelegt werden, denn er wäre der richtige Schritt bei einer erforderlichen Reduzierung der (privaten) Mobilität hinsichtlich des Kampfes gegen den Klimawandel.

Die Zukunft macht erhebliche Finanzaufwendungen für einen starken ÖPNV erforderlich.

Fazit: Die erforderlichen Maßnahmen gegen den Klimawandel, aber auch die Herausforderungen der kommenden digitalen Evolution erfordern finanzielle Investitionen bzw. notwendige soziale Maßnahmen, die Bund, Länder und Kommunen so stark belasten werden, dass man die eine oder andere gut gemeinte zeitnahe (soziale) Wohltat, wenn man die Risiken der Zukunft beachtet, nicht mehr mit gutem Gewissen fordern oder gar realisieren kann. Man sollte Vorsicht walten lassen und beachten, dass das Hauptaugenmerk zukünftiger Politik auf eine soziale Absicherung, insbesondere der Schwächeren in unserer Gesellschaft und auf die Rettung der Arbeit als finanzielles Fundament für die meisten der Menschen im Lande gerichtet sein muss. Lassen wir das Gerede vom 365-Euro-Jahresticket, welches, wenn es in jedem Bundesland eingeführt würde, zwar etwa 12,8 Milliarden kosten wird, aber durch eine dann erforderliche Reduzierung der Pendlerpauschale teilweise wieder aufgefangen und damit kaum eine Entlastung für die Bahnpendler wäre. Schauen wir also nach vorne und meistern wir die größeren (sozialen und finanziellen) Probleme von morgen!

In diesem Sinne,

Wörrstadt, den 23. November 2020,

Heinrich Keuper