



**Öffentliche Videokonferenz von attac Kandel-Südpfalz
am 5. November 2020 von 20.00 bis 21.30 Uhr**

Mobilität für alle in der Südpfalz

**Diskussion mit Pascal Endres (Bündnis 90/GRÜNE)
und Martin Mendel (PRO BAHN)**

– Wortprotokoll der Impulsvorträge –

Vorbemerkung:

Dieses Wortprotokoll gibt die gesprochenen Wortbeiträge der 3 Impulsvorträge während der Videokonferenz vom 05.11.2020 [Beginn 20:00 Uhr, Ende gegen 21:40 Uhr] soweit wie möglich wortgetreu wieder. An einigen Stellen wurden kleinere sprachliche Korrekturen und Glättungen vorgenommen sowie ggf. um weitere Informationen ergänzt wie z.B. Internet-Adressen (siehe Pfeile in eckigen Klammern).

[20:00 Uhr] Beginn der Videokonferenz vom 05.11.2020



Startfolie 1

Volker Röske, Gruppensprecher von attac Kandel-Südpfalz:

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Videokonferenz von attac Kandel-Südpfalz heiße ich herzlich willkommen.

Ich begrüße ganz besonders Pascal Endres von **Bündnis 90/Die Grünen Kreisverband Germersheim** [\[↗\]](#) und Kandidat für die Landtagswahl in Rheinland-Pfalz am 14. März 2021 im Wahlkreis 52 (Wörth am Rhein), der sich bereit erklärt hat, hier etwas auch zum Thema „Mobilität in der Südpfalz“ zu sagen, und Martin Mendel aus Mainz, Vorsitzender **Fahrgastverband PRO BAHN – Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.** [\[↗\]](#), der den Blick nochmal auf den SPNV lenken wird. Es führen zumindest zwei Bahnlinien durch den Landkreis Germersheim.

Tagesordnung	
Begrüßung + techn. Erläuterungen	20:00
Vorstellung der Teilnehmenden	20:05
Einführung in das Thema (Volker Röske, ATTAC Kandel)	20:25
Mobilität für alle in der Südpfalz (Pascal Endres, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	20:30
SPNV in der Südpfalz (Martin Mendel, Fahrgastverband PRO BAHN)	20:35
Diskussion (August Wegmann, ATTAC Kandel)	20:40
Ende	21:00


Videokonferenz Regionalgruppe Kandel, 5. November 2020
2

Startfolie 2 – Tagesordnung

[20:06] Beginn der Vorstellungsrunde

Insgesamt haben 19 Personen teilgenommen. Nach den 3 Impulsvorträgen fand eine rege Diskussion statt, an der sich neben den Referenten u.a. folgende Personen beteiligten:

Lea Heidbreder, Direktkandidatin von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Wahlkreis Landau für die Landtagswahl 2021 in Rheinland-Pfalz und Sprecherin für die Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Britta Horn, Direktkandidatin von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Wahlkreis Südliche Weinstraße für die rheinland-pfälzische Landtagswahl 2021 [\[↗\]](#)

Jutta Wegmann, Kreisbeigeordnete von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Landkreis Germersheim und zuständig für Bauen, Klimaschutz und Regionalplanung [\[↗\]](#)

Michael Schindler vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Landau [\[↗\]](#)

Johannes Meichßner vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Germersheim [\[↗\]](#)

[20:18 Uhr Beginn der jeweils 5-minütigen Impulsbeiträge]

Impulsvortrag „Einführung in das Thema“ von Dr. Volker Röske

Volker Röske: Ich werde jetzt versuchen, in 5 Minuten einen Ritt durch das relativ komplizierte Thema ÖPNV, also öffentlichen Personennahverkehr zu machen und habe mir dabei 2 Sachen vorgenommen:

- Einmal den Blick von Rheinland-Pfalz auf den Nahverkehr
- und einmal auf den Landkreis Germersheim.

Der Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz (1)

- Rheinland-Pfalz ist **das** Autofahrenden-Land mit 129,3 Pkw-Ausstattung pro 100 Haushalte, 20% über Bundesdurchschnitt
Quelle: BTDs 19/220/2, Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage Bündnis 90/Die Grünen, S. 3
- Der Liniennahverkehr (SPNV + ÖPNV) **stagniert mindestens seit 15 Jahren**: Die Anzahl der Fahrten pro Einwohner*in liegt bei **72** (2004 bis 2018). Dagegen nahmen sie in der Bundesrepublik um 12% von 126 auf 141 Fahrten pro Einwohner*in zu.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020, eigene Berechnungen, © Dr. Volker Röske
- Die absoluten Fahrgastzahlen im Liniennahverkehr **entwickelten sich unterschiedlich**: Insgesamt sind sie in den Jahren 2004 - 2019 um 14% zurückgegangen, beim Busverkehr um 19%. Dagegen stiegen die Fahrgastzahlen im Eisenbahnverkehr um das 3-fache.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020, eigene Berechnungen, © Dr. Volker Röske
- **Hauptträger des Liniennahverkehrs ist der Busverkehr**. Er befördert 86 % der insgesamt 238,7 Mio. Fahrgäste (2019).
Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020, eigene Berechnungen, © Dr. Volker Röske



Videokonferenz Regionalgruppe Kandel, 5. November
2020

2

Folie „Der Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz (1)“.

Wenn wir den Nahverkehr in Rheinland-Pfalz uns anschauen, dann müssen wir einfach sagen, dass Rheinland-Pfalz eben kein Nahverkehrsland ist, sondern ein Autofahrerland.

Rheinland-Pfalz hat den höchsten Anteil von PKWs pro Haushalt in der Bundesrepublik und liegt 20 % über dem Durchschnitt, d.h. die Ausgangsbedingungen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens sind hier äußerst, äußerst schwierig. Das sehen wir später auch noch in anderen Sachen und entgegen der Meinung des Verkehrsministers von der FDP ist der Nahverkehr überhaupt hier kein – sage ich einmal – herausragendes Ereignis, sondern der Nahverkehr stagniert hier seit mindestens 15 Jahren. Seit 2004 haben wir etwas verlässliche Zahlen, da ist die Statistik nachgehalten vor allem vom Statistischen Bundesamt [[Destatis, Code: 46181 – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen](#) ↗].

Wir sehen das an dem Beispiel, dass die Anzahl der Fahrten [Linienverkehr SPNV + ÖPNV] pro Einwohner quasi die Hälfte ist vom dem, was in der Bundesrepublik der Durchschnitt ist. Wenn wir hier noch die Anteile nehmen von den Stadtstaaten, die auch in dem Bereich von 200 und mehr sind, dann sehen wir, dass wir mit 72 Fahrten jämmerlich am Ende stehen, zusammen mit Brandenburg und dem Saarland.

Der nächste Punkt, der genau das gleiche ausdrückt, ist, dass das Land wenig getan hat, um den Nahverkehr auszubauen. Die Fahrgastzahlen sind zurückgegangen, und zwar vor allen Dingen im Bereich des für den in Rheinland-Pfalz wichtigen Busverkehr fast um 20 %. Das einzige was gemacht

worden ist, sind Investitionen in ein nicht sehr ausgebautes Schienennetz. Da sieht man, dass die Wirkung der Infrastruktur sehr deutlich wird, nämlich wir haben eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen, also das könnte man sagen, das ist ein Erfolgskonzept, aber alles andere ist jämmerlich.

Dann habe ich schon gesagt, Hauptträger des Nahverkehrs ist der Busverkehr. 86 % der Fahrgäste werden durch den Bus befördert und wir haben insgesamt etwa 240 Millionen Fahrgäste. Angesichts der wenigen Fahrten ist das auch kein herausragender Bereich. Eine Verkehrswende sieht anders aus. Da müsste man dann schon einmal in die Bereiche von 3-fach kommen.

Der Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz (2)

- 2018 befördern 9 öffentliche (kommunale) VU 39 % der Fahrgäste im städtischen Nahverkehr, 192 private VU 49 % der Fahrgäste (fast nur Ausbildendenverkehr) im meist regionalen Nahverkehr. Der Rest entfällt auf 7 gemischtwirtschaftliche VU.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020; eigene Berechnungen, © Dr. Volker Röske
- Der Bund weist Rheinland-Pfalz im Jahr 2020 gemäß RegG € 391,2 Mio. (€ 337,3 Mio. + 53,9 Mio. ergänzende Mittel) für den Liniennahverkehr zu.
Quelle: HH-Plan 2019/20, EP 08, Abt. 7
- Im Haushaltsplan 2019/20 sind für die Aufgaben aus dem NVG € 463,2 Mio. veranschlagt, davon entfallen mehr als 80% auf den SPNV.
Quelle: HH-Plan 2019/20, EP 08, Abt. 7
- Frage: „Wie haben sich die Angebote des straßengebundenen ÖPNV seit dem Jahr 2010 entwickelt?“ Antwort des Verkehrsministers Dr. Wissing: „Hierzu liegen der Landesregierung keine Daten vor.“
Quelle: LTDrs17/10808, Antwort der Landesregierung auf kleine Anfrage Bündnis 90/Die Grünen

Videokonferenz Regionalgruppe Kandel, 5. November 20203

Folie „Der Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz (2)“.

Das nächste ist – und das spiegelt sich auch darin nieder, dass wenn wir uns den Nahverkehr anschauen: Es gibt eine Konzentration in den 9 Städten. Das sind alles Kommunen, die das mit eigenen Verkehrsbetrieben machen, die also 40 % der Fahrgäste befördern. Das fängt bei uns an in Pirmasens hier im Süden und dann nachher erst wieder in Mainz und fängt bei Kaiserslautern an und geht weiter nördlich, weil andere Städte wie Speyer die Durchführung des ÖPNV an private Verkehrsunternehmen vergeben.

Die „Privaten“ sind in etwa ein bisschen unter 200 private Verkehrsunternehmen. Das waren einmal früher viel, viel mehr, die machen heute etwa 50 % aus, die fahren aber im Prinzip nur Schülerinnen und Schüler. Der Rest sind gemischtwirtschaftliche Verkehrsunternehmen. Dies soll ein Überblick über die Situation sein. Also wichtig ist: 40 % des Nahverkehrs findet in den städtischen Bereichen und 60 % auf dem Land statt.

Nun kurz zu der Finanzierung: Der Bund zahlt etwa 400 Mio. Euro aus den Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr. Dieses Geld fließt in den Haushalt von Rheinland-Pfalz und wird aufgestockt mit Finanzausgleichsmitteln, d.h., das Land bekommt alles bezahlt. Und jetzt kommt es: Von diesen dann insgesamt etwa 460 Mio. Euro entfallen rund 80 % auf den SPNV. Das ist überschlägig, es könnte sogar etwas mehr sein, weil es relativ schwierig aus dem Haushaltsplan herauszuziehen ist.

Jetzt kommt noch eine interessante Sache, dass die GRÜNEN eine Anfrage gestellt haben und von dem Verkehrsminister wissen wollten, wie haben sich die Angebote des straßengebundenen ÖPNV

seit 2010 entwickelt. Herr Wissing hat schriftlich geantwortet und hat gesagt: „Hierzu liegen der Landesregierung keine Daten vor.“ [siehe hierzu **Drucksache 17/10808 – Landtag Rheinland-Pfalz, 17. Wahlperiode**, Seite 2 oben [↗](#)]

Ich meine, das ist unglaublich, dass so etwas heutzutage noch passiert. Ich dachte, das passiert nur auf der anderen Seite des Atlantiks.

Der Personennahverkehr im Landkreis GER

- Der 3. Nahverkehrsplan des Landkreises von 2018 ersetzt einen 15 Jahre alten Nahverkehrsplan.
§ 8 Abs. 4 Satz NVG: „Der Nahverkehrsplan ist entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen, spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, fortzuschreiben.“
- Eine nachvollziehbare, empirische Bestandsaufnahme (S. 8 - 13) enthält er nicht.
- Die 3 Linienbündel im Busverkehr: 4 Betreiber mit unterschiedlichen Laufzeiten der Liniengenehmigungen (Linien durchfahren Gebiete anderer Aufgabenträger)
- Das Angebot (60 - 120 Min. - Takt) ist unzureichend, mehr ein ‚aufgebohrter‘ Schülerverkehr. Schülerbeförderung (Landeszuschuss 2019: 2,79 Mio. EUR, 2020: 2,83 Mio. EUR)
- Die Unterdeckung im ÖPNV + Schülerverkehr beträgt im Jahr 2020 ca. € 3 Mio.

Videokonferenz Regionalgruppe Kandel, 5. November 20204

Folie „Der Personennahverkehr im Landkreis GER“.

Wenn wir jetzt auf Germersheim schauen, dann haben wir dort, obwohl es seit 1995 die Verpflichtung für Nahverkehrspläne nach dem Nahverkehrsgesetz gibt, einen 15 (!) Jahre alten Nahverkehrsplan 2018 abgelöst. Wunderbar, würde ich sagen, das zeigt eigentlich schon, dass auf der tatsächlichen Verantwortungsebene der Kommunen der Nahverkehr sozusagen relativ ein Mauerblümchendasein führt.

Wenn man sich den Nahverkehr dann einmal anschaut, habe ich hier 4 Punkte auf der Folie aufgeführt. Das eine ist: Es ist ein unglaublicher Nahverkehrsplan. Ich kenne relativ viele und habe mich damit seit 2008 ziemlich intensiv beschäftigt. Da ist nichts nachvollziehbar, keine empirische Bestandsaufnahme. Man hat es an den KVV [Karlsruher Verkehrsverbund [↗](#)] gegeben und dieser hat einfach da – ich sage mal – Prosa geschrieben, aber nicht zum Thema.

Dann gibt es noch – das ist sozusagen die Struktur – Linienbündel. Das ist alles in Ordnung, mit unterschiedlichen Betreibern – und hier sieht man schon den großen Unterschied: Regionalverkehr ist privat organisiert. Und wir haben den wichtigen Punkt hier, dass die Linien sozusagen durch den Landkreis durchgehen und von Germersheim nach SÜW, nach Speyer und nach Landau oder Neustadt/W. gehen. Also wir haben mehrere Aufgabenträger hier.

Das Angebot selbst halte ich persönlich für vollkommen unzureichend, also lediglich Stunden- und Zweistundentakte anzubieten.

Und jetzt zum Schluss noch ein paar Zahlen: Es ist im Prinzip ein aufgebohrter Schülerverkehr, der sozusagen alle Mittel verbraucht. Das sind in etwa 2,8 Mio. Euro. Dennoch fehlen im Haushalt 3 Mio. Euro, d.h. er ist teurer als die eingeplanten Landeszuschüsse. Das ist die Situation.

Damit gebe ich weiter an Pascal Endres als den nächsten Redner in der Reihe weiter.

[20:27 Uhr Beginn des Impulsvortrags „Mobilität für alle in der Südpfalz“ von Pascal Endres]

Impulsvortrag „Mobilität für alle in der Südpfalz“ von Pascal Endres

Pascal Endres: Danke an Volker Röske. Das waren jetzt erst einmal ein paar aufschlussreiche Zahlen. Ich sollte etwas sagen zum Thema „Mobilität für alle in der Südpfalz“. Ich habe mich erst einmal gefragt, wer sind denn eigentliche „alle“?

Da können wir mal schauen: Das kann Jung sein, das kann Alt sein, Arm, Reich etc. Da gibt es viele Leute, die darunter fallen können. Das andere ist: Über was sprechen wir denn, wenn wir über Mobilität reden?

Mobilität äußert sich ja erst einmal darin, dass ich die Möglichkeit habe, von A nach B zu kommen – und sagt erst einmal noch gar nichts darüber aus, wie ich dies dann mache. Da haben wir ja auch wieder verschiedene Möglichkeiten: Ich kann das Ganze mit dem Fahrrad machen, ich kann es mit der Bahn machen, ich kann es mit dem Auto machen. Ich kann es auch zu Fuß machen. Das sind alles Formen der Mobilität.

Wenn wir dann einmal die letzten Jahrzehnte anschauen, dann stellen wir fest, wir haben eine unwahrscheinliche Bevorzugung des Autos. Man hat munter Straßen gebaut, Autobahnen gebaut. Man hat die Vision der autogerechten Stadt gehabt.

Ich habe 13 Jahre lang in Wuppertal gewohnt. Wuppertal ist im Krieg ordentlich schwer zerstört worden und man hat damals gesagt, jetzt haben wir die Möglichkeit, jetzt bauen wir eine autogerechte Stadt und hat förmlich Häuserblocks in der Stadt gesprengt, um vierspurige Straßen mitten durch die Stadt zu bauen. Das waren keine Autobahnen, das waren innerörtliche Straßen. Ich kann mich sogar an eine Stelle erinnern, da waren 7 Spuren in eine Richtung nebeneinander.

Das hat man hier in den Dörfern nicht ganz so extrem gemacht, aber trotzdem war das im Prinzip so die Entwicklung, die wir in den letzten Jahrzehnten hatten.

Beim Auto gibt es für mich so ein paar Kritikpunkte:

- Einmal: ein Auto steht nicht jedem zur Verfügung. Es gibt Menschen, die dürfen nicht Auto fahren. Ich habe einen Sohn, der ist 17 Jahre alt seit letzter Woche. Der möchte mobil sein, der darf aber nicht Auto fahren. Also dem steht z.B. so etwas gar nicht zur Verfügung.
- Ein weiterer Kritikpunkt ist die fürchterliche CO₂-Bilanz, die der Autoverkehr hat.
- Aber auch der Flächenverbrauch. Wenn man einmal in der Landesbauordnung nachschaut, da steht ja so als Richtwert drin: Pro Wohneinheit 1,5 Autostellplätze. Wenn wir uns dann die Größe der Autostellplätze anschauen – was das an Flächenverbrauch bedeutet!

Im Gegenzug habe ich aber auch nicht die Möglichkeit – das geht mir persönlich so tatsächlich, ich wohne in einer Mietwohnung –, ich habe eigentlich keine vernünftige Möglichkeit, ein hochwertiges Fahrrad gut abzustellen. Ich muss es immer eine Etage hochtragen, dann steht es dort in einem Laubengang. Ich kann es dann ans Geländer ketten. Das war dann schon eine Entscheidung, als ich

mir ein E-Bike geholt habe, welches nehme ich denn überhaupt? Ich musste auf das Gewicht achten, weil ich das ja jeden Tag tragen muss.

Also für das Auto sagt das Gesetz, da bekommst du so einen Stellplatz. Das muss der Vermieter machen. Beim Fahrrad sieht die Sache schon wieder ein bisschen anders aus. Ja, was heißt das für uns dann? Wir brauchen eine Verkehrswende!

Alle reden darüber: Was heißt eine Verkehrswende? Wenn über Verkehrswende gesprochen wird, dann kommt ganz oft: Ja, dann brauchen wir jetzt E-Autos.

Ich habe nichts gegen Elektroautos, nur ein Elektroauto ist eine Antriebswende. Das ist noch keine Verkehrswende. Wenn wir einmal einen Stau auf der Autobahn betrachten: Ob da 100 Autos mit Elektroantrieb oder 100 Autos mit Verbrennermotor stehen, das macht den Stau nicht einen Zentimeter kürzer. Der Flächenverbrauch bleibt in diesem Punkt absolut gleich.

Verkehrswende heißt, andere Mobilitätsformen zu fördern, z.B. Fahrradfahren oder zu Fuß gehen, öffentliche Verkehrsmittel. Für mich geht aber das Ganze noch einen Schritt weiter: Wir brauchen auch eine andere Daseinsvorsorge in den ländlichen Räumen zum Beispiel. Wenn ich gezwungen bin, für jeden Brötchenkauf ins nächste Dorf zu fahren, für alles, was ich brauche 6-7 Kilometer mit dem Auto fahren zu müssen, dann produziere ich natürlich auch viel Verkehr.

Daher sollten wir die Infrastruktur im ländlichen Raum auch so gestalten, dass sie auch Verkehre vermeiden, dass nicht jeder gezwungen ist, ständig mit dem Auto zu fahren.

[20:34 Uhr Beginn des Impulsvortrags „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre“ von Martin Mendel]

Impulsvortrag „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre“ von Martin Mendel



Fahrgastverband
PRO BAHN

5.11.2020
Martin Mendel
Mail: martin.mendel@probahn-rlp-saar.de

Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre

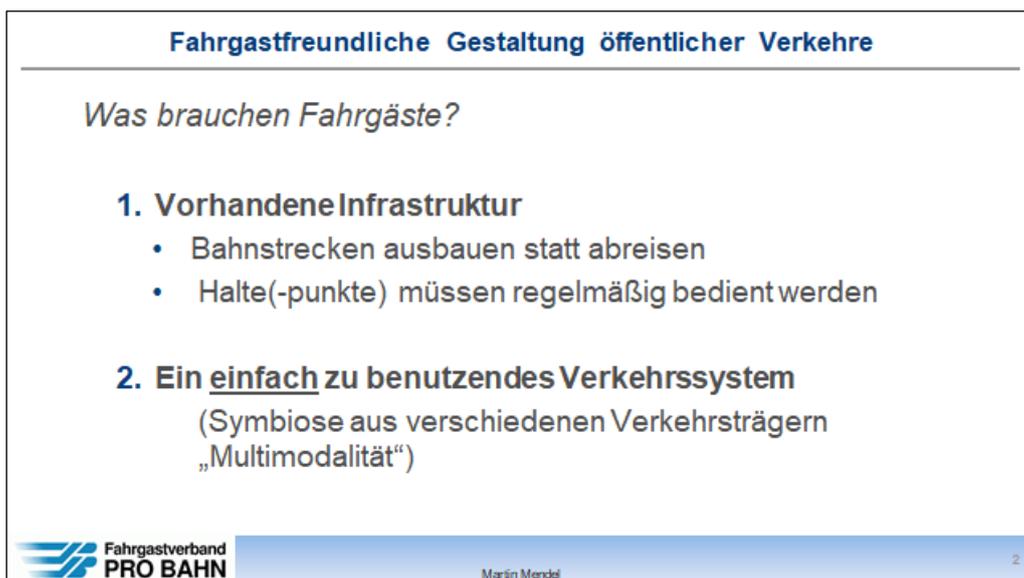
Martin Mendel
Landesvorstand

www.probahn-rlp.de

 twitter.com/PRO_BAHN  facebook.com/pro.bahn/

Folie 1 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre“.

Martin Mendel: Danke noch einmal für die Einladung. Das schöne ist ja, wenn man in so einer hochkarätigen Runde spricht und nicht gleich als erster – bei begrenzter Zeit –, dann kann man sich ein bisschen auf die Vorredner beziehen.



Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre

Was brauchen Fahrgäste?

- 1. Vorhandene Infrastruktur**
 - Bahnstrecken ausbauen statt abreisen
 - Halte(-punkte) müssen regelmäßig bedient werden
- 2. Ein einfach zu benutzendes Verkehrssystem**
(Symbiose aus verschiedenen Verkehrsträgern
„Multimodalität“)

Fahrgastverband
PRO BAHN

Martin Mendel

2

Folie 2 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre – Was brauchen Fahrgäste?“.

Wir sind in einer so hochkarätigen Runde, ich glaube, ich werde Sie jetzt ein bisschen langweilen, aber vielleicht erhält der eine oder andere noch etwas für sich für die Argumentation.

Ganz einfach eine Überfrage: Wir haben den letzten Vortrag geendet, dass wir in einer Art Wettbewerb der Verkehrssysteme sind. Ich vergleiche das immer mit einem Hundert-Meter-Sprint und der Autofahrer ist der **Usain Bolt** [Leistungssprinter ↗] und im ÖPNV, egal ob jetzt SPNV oder Bus/Rad im Umweltverbund – ich nenne immer den Umweltverbund und nicht einfach nur den schienengebundenen Verkehr – sind wir die Einbeinigen, die jetzt auch noch Hürden zu laufen haben und 5 Minuten später starten dürfen.

So, was brauchen Fahrgäste?

- Natürlich klar, ganz klassisch die **vorhandene Infrastruktur**. Bahnstrecken müssen ausgebaut statt abgerissen werden. Da haben wir gerade bei euch ein paar schöne Beispiele: Die Elektrifizierung und das zweite Gleis, was ja ewig herumschwirrt.
- Klar, die **Vertaktung** – wir hatten es vorhin schon – 60 Minuten sind vielleicht noch in Randzeiten akzeptabel, gerade im Verdichtungsgebiet. Aber 120 Minuten gehen gar nicht. Da reden sie sich ab SPD aufwärts schon dumm und dämlich, weil das nicht verstanden wird. Ich kann keinem Schichtarbeiter der Welt erzählen, der im Schichtbetrieb arbeitet: Ja, du kannst ja mit dem Bus fahren, wenn der alle zwei Stunden fährt, ist doch super!? Zur Not wartest du halt zwei Stunden danach...
- Ja, und was brauche ich dann noch? Das hört sich jetzt wirklich lächerlich an, aber das ist einfach tatsächlich so: Es braucht ein **einfach zu benutzendes Verkehrssystem**. Da reden wir von Multimodalität, aber dieses Wörtchen „einfach“, so einfach es klingt, ist gar nicht so einfach den Leuten beizubringen.

Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre

Was muss Politik aus Sicht der Fahrgäste tun?

- Denken im ganzheitlichen Ansatz ➡ **Reiseketten**

Das umfasst:

- ▶ **Infrastruktur**
z. B. Streckenreaktivierung, Abstellflächen und kurze Laufwege an Stationen schaffen
- ▶ **Taktzeiten**
z. B. Integrierter Taktfahrplan, Abstimmung der Verkehrsmittel aufeinander
- ▶ **Tarife**
Rheinland-Pfalz ist zersetzt von kleinteiligen Verkehrsverbänden, die gegenseitig keine Fahrkarten verkaufen (Anerkennung des RLP-Tickets im VRN)

 Martin Mendel 3

Folie 3 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre – Was muss Politik aus Sicht der Fahrgäste tun?“.

Was bedeutet „einfach“? „Einfach“ habe ich in Punkto **Infrastruktur**, habe ich in Punkto **Taktzeiten**, habe ich in Punkto **Tarife** und habe ich in Punkto **Zugang**. Wir müssen also einen ganzheitlichen Ansatz haben – **ÖPNV im Umweltverbund**. Und deswegen habe ich mich fast, Herr Röske, als Sie mich vorgestellt haben und sagten, ich sei jetzt nur für den SPNV zuständig, ein bisschen geärgert.

Ja, der Name ist „Fahrgastverband PRO BAHN“. Das ist richtig, aber wir brauchen diesen ganzheitlichen Ansatz in den Reiseketten.



Folie 4 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre – Bedürfnisse der Fahrgäste für guten ÖPNV“.

Meine Reisekette beginnt eben nicht einfach nur beim Regionalexpress von Wörth nach Karlsruhe beispielsweise. Ich habe hier mal ein Beispiel aus meiner Region: Das beginnt bereits in meiner Wohnung am Frühstückstisch, wenn ich mit meinem Handy meinen Reiseweg zu meiner Arbeitsstätte plane. Da ist ein Bus dabei, da ist die Fahrt zum Bus hin, da ist dann der Regionalexpress dabei, da kann die S-Bahn dabei sein, da kann dann die U-Bahn dabei sein und da ist dann von der U-Bahn wieder der Fußweg, die E-Mobilität, was auch immer, also die Nahmobilität damit verbunden.

All das in dieser Reisekette muss ich gesamtheitlich abbilden. Ich muss es mit einem einheitlichen Fahrschein bewerkstelligen können. Ich muss es mit einem einheitlichen Auskunftssystem auch sehen können, wie komme ich weiter vom jeweiligen Kettenglied zum nächsten Kettenglied. Und – das hören die Verkehrsbetriebe am aller wenigsten gerne – ich muss auch einen ganzheitlichen Gewährleistungsanspruch haben, und zwar wenn hier ein Kettenglied abreist – das ist mir völlig egal, welches –, dann muss für die gesamte Reisekette eine Gewährleistung da sein. Und wenn in dieser Reisekette noch ein Flugzeug stehen würde – also hoffentlich dann wenigstens ein internationaler Flug –, dann muss es auch dafür eine Gewähr geben.

Jetzt möchte ich nicht falsch verstanden werden. Natürlich sagt dann der kleine Busunternehmer – zu Recht auch – um Gottes Willen, das machen wir einmal, dann kommen wir einmal zu spät und dann können wir unseren Laden schließen! Deswegen plädieren wir auch vom Fahrgastverband für eine Art Ausgleichspool, in den alle EVUs (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) und auch alle anderen Unternehmen einbezahlen und aus dem auch der Schadensausgleich erfolgt. Sie kennen es vielleicht von der 10-Minuten-Garantie, die bereits vom RMV [Rhein-Main-Verkehrsverbund [↗](#)] angeboten wird.

So, jetzt sind wir hier konkret auf Germersheim oder Südpfalz gerichtet. Natürlich kann die Südpfalz jetzt nicht groß den Regionalverkehr für ganz Rheinland-Pfalz bestimmen, aber was können die

Kommunen oder der Kreis Germersheim konkret tun? Sie können das erste Kettenglied maßgebend bestimmen, und zwar wie ist mein Zugang eben zum Umweltverbund. Finde ich an der Bus-/ Bahnstation eine gut ausgebaute Mobilitätsdrehscheibe mit hoher Aufenthaltsqualität? Habe ich an der Busstation geeignete Abstellmöglichkeiten?

In der nächsten Folie kommen einfach nur noch ein paar Bilder, wie das eigentlich auch sehr gut gelöst werden kann.



Folie 5 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre – Die Reisekette beginnt bereits an der Haustür“.

Sie sehen hier den so genannten „**Backe-an-Backe-Bahnsteig**“ auf der linken Seite. Rechts wurde neu eingeweiht mit abschließbarer Fahrradstation. Und lassen Sie mich zum Ende bitte noch einen Appell anbringen ...



Folie 6 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre – Fahrradfreundliche Haltestelle / neue Tram in Luxemburg“.

Diese Fotos sind aus Luxemburg: Rechts die Fahrradstation und links die neue Tram.

Lassen Sie mich einen Appell noch zu Ende bringen, weil wir natürlich auch ganz viele Fahrrad-Befürworter haben. Was mir ganz wichtig ist, und das möchte ich bitte mitgeben und ich hoffe, dass wir da auf diesen Weg kommen. Wir haben ganz viel in Rheinland-Pfalz, aber auch im ganzen Bundesgebiet und vor allem im Norden von Rheinland-Pfalz diese verhärteten Fronten zwischen Bahnbefürwortern und Radbefürwortern. Da geht's dann bei den Radbefürwortern so: ‚Ei, reißt doch die alten eingleisigen Schienen da raus, da fährt seit 20 Jahren kein Zug mehr drauf, lasst uns doch da einen Radweg draufbauen‘.

Das erzeugt Widerspruch bei den Bahnbefürwortern. Ich habe es mir echt zum Ziel genommen, diese Krusten aufzubrechen, weil wir sind ein Umweltverbund und noch einmal: Wir stehen in einem Wettbewerb der Verkehrsmittel und wir sind 10 Minuten hinten dran und wir können kaum aufholen! Das wird verhindert von anderer Seite. Lassen Sie uns das gemeinsam aufholen!

Damit bin ich durch, vielen Dank!



Folie 7 von Martin Mendel: „Fahrgastfreundliche Gestaltung öffentlicher Verkehre – Mitfahrerbank“.

Nachtrag von Martin Mendel zu diesem Foto:

Genau, das ist ein schönes Beispiel für eine **Mitfahrerbank** [\[↗\]](#) hinter dem parkenden Golf. Das ist so ein klassisches Beispiel, wo ich mich regelmäßig darüber aufregen kann. Diese Mitfahrerbänke, die vor ein paar Jahren wie Pilze aus dem Boden geschossen sind – überall Mitfahrerbänke, das hat natürlich den ländlichen Raum vorangebracht!?! Ich weiß nicht, ob jemand von Ihnen jemals schon jemanden auf so einer Mitfahrerbank gesehen hat, der regelmäßig auch davon Gebrauch nehmen konnte.

[Ende der Impulsvorträge gegen 20:40 Uhr – Beginn der Diskussion]



Hendrik Auhagen / Thomas Eberhardt-Köster / Achim Heier /
Mark Herterich / Hermann Mahler / Volker Röske /
Carl Waßmuth / Winfried Wolf

Klimagerechte Mobilität für alle

Verkehr der Zukunft
nicht den Konzernen überlassen

AttacBasisTexte 57

96 Seiten | 2020 | EUR 7.00

ISBN 978-3-96488-048-2

Zu erwerben im

Attac-Shop [\[↗\]](#)

oder in Ihrer Buchhandlung.

Der Buchtitel „Klimagerechte Mobilität für alle“ – AttacBasisTexte 17 wird im Präsentationsbereich für die Dauer der Diskussion angezeigt.

August Wegmann von attac Kandel-Südpfalz moderierte die Diskussion, die etwa 1 Stunde dauerte.

[Ende der Videokonferenz gegen 21:40 Uhr]

Verantwortlich für das Wortprotokoll vom 10.11.2020:

Michael Wünstel von attac Kandel-Südpfalz, Gartenstr. 28, 76770 Hatzenbühl,
Tel. 07275 913833, E-Mail: michael_wuenstel@web.de

Anhang – Linksammlung:

Behörden

Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Rheinland-Pfalz (ADD) [\[↗\]](#)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [\[↗\]](#)

Kreisverwaltung Germersheim [\[↗\]](#)

– Petra Gerstner-Seeber, zuständig für ÖPNV [\[↗\]](#) und Nahverkehrsplan [\[↗\]](#)

Kreisverwaltung Südliche Weinstraße [\[↗\]](#)

– Lothar Zimmermann, zuständig für ÖPNV, Ruftaxi, Planung Linien- und Schienenverkehr, Fortschreibung Verkehrsplan [\[↗\]](#)

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Stadtverwaltung Landau/Pfalz [\[↗\]](#)

– Ralf Bernhard, Abteilung Mobilitäts- und Verkehrsinfrastruktur [\[↗\]](#)

Fachverbände, Vereine und Arbeitsgemeinschaften

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e.V ADFC [\[↗\]](#)

– Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Landau / Südliche Weinstraße e.V. [\[↗\]](#)

– Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Germersheim e.V. [\[↗\]](#)

attac Kandel-Südpfalz [\[↗\]](#)

Chawwerusch-Theater in Herxheim – Projekt „Tour for Future“ zum Thema Mobilität in und um Herxheim [\[↗\]](#)

Fahrgastverband PRO BAHN – Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V. [\[↗\]](#)

Fridays for Future [\[↗\]](#)

Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Verkehrsforum Südpfalz [hat keine eigene Website; persönliche Website „Eisenbahnreisen für Eisenbahnfreunde“ von Sprecher Hans-Jürgen Burckhardt [↗](#)]

Personen, die teilgenommen haben

Burckhardt, Hans-Jürgen – „Verkehrsforum Südpfalz“ [hat keine eigene Website; persönliche Website „Eisenbahnreisen für Eisenbahnfreunde“ von Hans-Jürgen Burckhardt [↗](#)]

Endres, Pascal – Direktkandidat von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Wahlkreis 52 für die Landtagswahl 2021 in Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Heidbreder, Lea – Direktkandidatin von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Wahlkreis 50 für die Landtagswahl 2021 in Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#) auf Landesliste Platz 9 [\[↗\]](#)

Horn, Britta – Direktkandidatin im Wahlkreis 49 für die Landtagswahl 2021 in Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Meichßner, Johannes – 1. Vorsitzender vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Kreisverband Germersheim e.V. [\[↗\]](#)

Mendel, Martin – Vorsitzender Fahrgastverband PRO BAHN – Landesverband Rheinland-Pfalz und Saarland e.V. [\[↗\]](#)

Röske, Dr. Volker – Gruppensprecher von attac Kandel-Südpfalz [\[↗\]](#)

Schindler, Michael – 1. Vorsitzender vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Kreisverband Landau / Südliche Weinstraße e.V. [\[↗\]](#)

Wegmann, Jutta – Kreisbeigeordnete von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Landkreis Germersheim [\[↗\]](#)

Personen, die genannt wurden

Bolt, Usain – Sprinter, achtfacher Olympiasieger und elffacher Weltmeister [\[↗\]](#)

Hupfer, Prof.Dr.-Ing. Christoph – Institut für Verkehr und Infrastruktur (IVI) der Hochschule Karlsruhe [\[↗\]](#)

Wissing, Dr. Volker – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Veranstaltungen und Kampagnen

attac-Kampagne „einfach.umsteigen“: Klimagerechte Mobilität für alle! [\[↗\]](#)

IAA-Proteste 2019: Dem Klimakiller Auto erfolgreich den Kampf angesagt [\[↗\]](#)

Nahverkehrstag in Koblenz – 12. Deutscher Nahverkehrstag in Koblenz 2018 [\[↗\]](#)

Verkehrsunternehmen und –verbände

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH [\[↗\]](#)

DB Netz AG – Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe [\[↗\]](#)

Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) [\[↗\]](#)

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) [\[↗\]](#)

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) [\[↗\]](#)

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) [\[↗\]](#)

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) [\[↗\]](#)

Videos

Das Erste: **Auf dem Land ohne Auto – Wie geht das?** (Ausschnitt aus der Sendung vom 10.10.2020 zu Winden/Pfalz, 05:41 Min.) [\[↗\]](#)

Das Erste: **Auto – Nein danke!** (Ganze Sendung vom 10.10.2020 u.a. mit Prof.Dr.-Ing. Christoph Hupfer, 29:25 Min.) [\[↗\]](#)

Planet Wissen: **Pendler – Was tun gegen Staus, Stress und verpasste Anschlüsse?** (Sendung vom 23.09.2020 mit Prof.Dr.-Ing. Christoph Hupfer, 59:02 Min.) [\[↗\]](#)

Weitere Informationen

attac-Basistext 57: „Klimagerechte Mobilität für alle“ im Attac-Shop [\[↗\]](#) und auf der Verlagsseite VSA [\[↗\]](#)

Autor*innenpapier von Tobias Linder, Lea Heidbreder, Pascal Endres und Werner Schreiner:
„Ausbaukonzept für ÖPNV und Rad in der Südpfalz“ [\[Mitteilung ↗\]](#) und „Die Mobilitätsangebote aller Verkehrsträger zwischen der Südpfalz und Baden substanziell verbessern! Den Gerichtsvergleich um eine zweite Rheinbrücke ernst nehmen.“ [\[PDF-Datei ↗\]](#)

Bundesverkehrswegeplan 2030 [\[PDF-Datei ↗\]](#)

Mitfahrrbank [\[↗\]](#) – und ein Beispiel in der Verbandsgemeinde Speicher: „Die Mitfahrrbank - Das Original“ [\[↗\]](#)

Nahverkehrsgesetz – Gesetzentwurf bzw. Neufassung vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz [\[↗\]](#)

Nahverkehrsplan im Landkreis Germersheim [\[↗\]](#)

ÖPNV-Konzept Nord in Rheinland-Pfalz: „Mehr Bus fürs Land“ [\[PDF-Datei ↗\]](#)

Pendlerradroute Landau – Bad Bergzabern – Schweigen-Rechtenbach [\[↗\]](#)

Pendlerradroute Schifferstadt – Wörth [\[Machbarkeitsstudie als Online-Broschüre ↗\]](#)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [\[↗\]](#)

Qualitätsranking der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH: „Das Messsystem Servicequalität macht Leistung vergleichbar“ [\[↗\]](#)

Statistik „Personenverkehr mit Bussen und Bahnen“ in Rheinland-Pfalz vom Statistischen Bundesamt [\[Destatis, Code: 46181 ↗\]](#)

Stellwerk am Bahnhof Wörth – Landrat Brechtel fordert Erneuerung von defektem Stellwerk in Wörth: Stadtbahn-Ausfälle sorgen immer wieder für Ärger [\[↗\]](#)

Weichen in Wörth und Bellheim sollen wiederhergestellt werden [\[↗\]](#)