

Ungeduldige Zaungäste? – Die Ländle-Perspektive

Ulm-Augsburg liegt fast vollständig in Bayern. Aber eben nur fast, die Strecke reicht einige Meter über die Donau und damit nach Baden-Württemberg. Das ist der Grund, warum auch Vertreter aus dem Verkehrsministerium in Baden-Württemberg mit am Tisch sitzen. Ein Gespräch mit Gerd Hickmann, der dort die Abteilung Öffentlicher Verkehr führt, über den Sinn von Fahrzeitverkürzungen, worüber sich die Menschen bei ihm beschweren und wie er Fledermäuse findet.



Gerd Hickmann

Abteilung Öffentlicher Verkehr
Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Intro

...Die Eisenbahn kommt pünktlich wie die Eisenbahn... Oh Fledermäuse... Ja, da werde ich dann die nächsten Tage mal darüber nachdenken...

Theresa Wiesmeier:

Streng genommen beginnt das Bahnprojekt Ulm-Augsburg in Augsburg-Oberhausen und endet in Neu-Ulm. Also gerade noch in Bayern. Aber eigentlich ist die Strecke natürlich auch überregional von großer Bedeutung. Wir stehen mit unseren Nachbarn in Baden-Württemberg in engem Kontakt, so auch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Wir sind heute bei Gerd Hickmann zu Gast, er leitet im Ministerium die Abteilung Öffentlicher Verkehr. Hallo Herr Hickmann!

Gerd Hickmann:

Hallo, ich grüße Sie.

Theresa Wiesmeier:

Herr Hickmann, das Projekt liegt eigentlich nicht in Ihrem Einflussbereich. Was wir planen, könnte Ihnen ja theoretisch egal sein. Trotzdem sind wir heute hier. Ist ULA bei Ihnen im Verkehrsministerium ein Thema? Oder nicht, weil es ein Bundesprojekt ist und außerdem in Bayern liegt?

Gerd Hickmann:

ULA: Auch wenn der Begriff uns nicht so flüssig über die Lippen kommt: Aber das Projekt dieser Strecke zwischen Ulm und Augsburg ist für uns natürlich von größter Bedeutung. Wir schauen da ganz genau hin, da sind wir auch irgendwie eingebunden und beteiligt. Das Ganze ist ja ein Baustein in der Gesamtrelation zwischen Frankfurt, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München. Wir haben ja jetzt seit einem starken Jahr die neue Strecke zwischen Wendlingen und Ulm in Betrieb. Und die Strecke ist natürlich die konsequente Fortsetzung, um die Fahrzeiten in diesem Korridor zu verkürzen und ist ja zugleich auch der internationale Korridor zwischen Paris, Karlsruhe, Stuttgart, München, Wien und weiter nach Budapest / Bratislava. Wir schauen da also ganz genau hin und das ist ein weiterer Baustein, um die Fahrzeiten zu verkürzen, attraktiv für die Fahrgäste zu machen.

Andrea Morgenstern:

Herr Hickmann, Sie leiten im Verkehrsministerium die Abteilung Öffentlicher Verkehr. Dazu gehört sowohl der öffentliche Personennahverkehr wie die Busse als auch die Schiene. Können Sie unserem Publikum kurz erklären, was Sie genau machen?

Gerd Hickmann:

Ja, also das ist natürlich ein ganzer Blumenstrauß an Aufgaben. Wir sind zunächst mal originär zuständig für die Bestellung der Nahverkehrszüge in Baden-Württemberg. Dafür bekommen die Länder Geld vom Bund Baden-Württemberg, etwa eine Milliarde jedes Jahr. Und wir als Land, wie Bayern auch, sind dafür zuständig zu bestimmen, welche Züge im Nahverkehr wann und wo, in welcher Taktdichte fahren und müssen das mit diesen Mitteln finanzieren. Die Züge, die von uns bestellt werden, legen im Jahr 100 Millionen Kilometer zurück mit dieser Milliarde Euro und das ist eine große Aufgabe, das können Sie sich vorstellen, die da zu bewältigen ist. Das ist mal die originäre Zuständigkeit oder die größte, die das Land hat. Dann fördern wir das, was die kommunalen Gebietskörperschaften an Aufgaben haben. Die sind nämlich für den Busverkehr zuständig. Das fördern wir in verschiedenster Weise. Die kriegen Geldzuweisungen von uns. Wir fördern bestimmte Buslinien ganz gezielt, die jetzt größere Ortschaften an das Schienennetz anbinden. Das sind unsere Regio-Buslinien, die auch, wie die Schiene, konsequent den ganzen Tag von 05 Uhr bis Mitternacht im Stundentakt mindestens fahren. Mit einer gewissen Mindestgeschwindigkeit direkter Linienführung als Expressbusse. Das ist ein wesentlicher Baustein. Dann fördern wir und sind zuständig für die ganzen Tarifangebote. Das heißt die Gestaltung und Förderung der Tarifverbände in Baden-Württemberg und die neuen Themen wie Deutschlandticket und Jugendticket mit den ganzen finanziellen Abwicklungen gehören auch dazu. Das ist mal so der Bereich, was laufend zu organisieren ist an Verkehr und dann haben wir natürlich den Infrastrukturbereich: Da haben wir die Großprojekte, da zählen jetzt diese Neubaustrecken dazu, bei uns in Baden-Württemberg natürlich als Besonderheit das Projekt Stuttgart 21, das ja auch langsam auf die Zielgerade kommt, das wir als Land, als Vertragspartner, mitfinanzieren, ganz eng eingebunden sind und uns viel beschäftigt, das können Sie sich vorstellen. Dann haben wir aber auch noch eben die ganzen regionalen Schienenstrecken, die für den Bund jetzt anders als Ulm-Augsburg nicht so im Fokus stehen, die über

andere Förderinstrumente vom Bund noch mal gefördert werden, aber nicht zustande kommen, wenn sie nicht die Länder oder die Region drum kümmern. Das sind Elektrifizierungen von Ausbauten, von - ich will sie jetzt nicht Nebenstrecken nennen, das klingt so abwertend - aber von wichtigen Strecken abseits der Hauptkorridore, wie bei uns die Bodenseegürtelbahn entlang des Bodensees, die Hochrheinstrecke zwischen Singen und Basel und viele weitere Strecken im Land auch. Im Grenzbereich zwischen Baden-Württemberg und Bayern haben wir auch die Brenzbahn von Ulm dann über Heidenheim nach Aalen, die auch elektrifiziert werden soll, und die auch ein paar Kilometer durch Bayern führt.

Andrea Morgenstern:

Sie haben unser Projekt schon aus Ihrer Perspektive eingeordnet. Ulm-Augsburg liegt auf der bedeutenden Technologieachse zwischen Paris und München. Wie wichtig ist es für Baden-Württemberg noch mal genau, dass wir die Lücke zwischen Stuttgart und München so bald wie möglich schließen?

Gerd Hickmann:

Na ja, diese Strecken haben ja zwei Funktionen: Einmal natürlich die Beschleunigung auf der neuen Strecke, um die Fahrzeiten für die Fahrgäste attraktiver zu machen. Aber es gibt natürlich einen zweiten Aspekt, nämlich die Kapazitätssteigerung. Die alte Strecke bleibt ja in Betrieb und damit hat man praktisch eine Verdoppelung der Kapazitäten und kann schnelle und langsame Verkehre entmischen: also der Schnellverkehr auf der neuen Strecke, der Nahverkehr und der Güterverkehr auf der alten Strecke. Und damit kommen sie sich weniger ins Gehege. Das bietet natürlich die Chance auf eine Qualitätssteigerung im Schienenverkehr, die wir so dringend brauchen. Und wir haben das bei uns gesehen, bei unseren Projekten, das wird auch dann aus unserer Sicht eben östlich von Ulm so sein: Das bietet natürlich die Chance, dann auch den Nahverkehr auf der Regionalstrecke auszubauen.

Andrea Morgenstern:

Und wie wichtig ist unsere Strecke und insbesondere die von Ihnen angesprochene Kapazität, die wir schaffen werden, für den S-Bahn-Verkehr im Raum Ulm?

Gerd Hickmann:

Ja, wir haben ja das grenzüberschreitende Projekt der Regio-S-Bahn Donau-Iller. Da liegen die meisten Strecken in Baden-Württemberg, aber eben einige mit der Illertalbahn und der Strecke nach Günzburg, Dinkelscherben weiter, liegt halt in Bayern und wir sind dabei, ein gemeinsames Konzept weiter auszuarbeiten. Die grundsätzliche Übereinstimmung ist ja getroffen, dass wir dieses Projekt angehen. Jetzt geht es in den Detailplanung. Und natürlich sind im Moment die Möglichkeiten auf der Strecke nach Augsburg begrenzt, Nahverkehre zu fahren, aufgrund der hohen Auslastung. Und das wird sich dann eben auch bessern. Ich kenne die genauen Planungen der BEG hier nicht, welche Taktichte dann nach Fertigstellung von ULA geplant ist, aber die Chancen bestehen dann natürlich.

Theresa Wiesmeier:

Bei ULA besteht ja auch noch die Chance, dass wir noch eine zusätzliche Kapazität durch einen zusätzlichen Regionalhalt schaffen. Es kann gut sein, dass wir in Bayerisch-Schwaben künftig der schnellsten Regionalbahnstrecke Deutschlands, wie die Verbindung Ulm-Wendlingen genannt wird, damit dann Konkurrenz machen. Denn entlang unserer geplanten Neubaustrecke gibt es in Zusmarshausen die Möglichkeit für einen Regionalhalt, an dem ein schneller Regionalexpress halten könnte. In Baden-Württemberg gibt es so etwas schon, nämlich in Merklingen auf der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen. Dass die Idee gut ist, darauf können sich viele einigen. Was

aber strittig sein kann: Wer bezahlt so eine Haltestelle und Herr Hickmann, wie war es denn bei Ihnen?

Gerd Hickmann:

Ja, also in Baden-Württemberg war das so, dass dieser Regionalhalt in Merklingen nicht von vornherein Bestandteil der Planungen war, sondern die Idee kam aus der Region zu einem Zeitpunkt, als die Strecke bereits im Bau war. Und unser Minister Herrmann hat diese Idee, die er sehr gut fand, aufgegriffen und es war dann ein Kraftakt, das noch in der Realisierungsphase nachzuplanen und zu realisieren. Das ist gelungen, durch ein konstruktives Zusammenwirken aller, auch die DB hatte sehr gut mitgespielt und hat sich das Projekt zu eigen gemacht, war nicht auf Abwehrhaltung. Allerdings muss man sagen: Finanziert werden musste das Projekt vollständig aus der Region heraus und vom Land. Am Ende lagen wir doch bei 53 Millionen Euro an Kosten für die Station und die ganzen Umfeldmaßnahmen, also der große Parkplatz, den Bushaltestellen, alles, was dazugehört an Schnittstelle, um diese Station tauglich zu machen. 13 Millionen haben die Gemeinden vor Ort aufgebracht, die sich zu einem Zweckverband zusammengeschlossen haben. Sind ja nicht sehr große und nicht sehr finanzstarke Gemeinden, es ist halt die strukturschwache Gegend auf der Schwäbischen Alb. 40 Millionen dieser Kosten hat das Land Baden-Württemberg übernommen. Also wie immer ist da bei solchen Nahverkehrsinfrastrukturvorhaben die Zurückhaltung des Bundes groß. Das muss man aus dem Land, aus der Region heraus, finanziert werden.

Theresa Wiesmeier:

Hätte man nicht früher darauf kommen können, dass es eine gute Idee wäre?

Gerd Hickmann:

Ja, hinterher ist man immer schlauer. Man ist eben vorher nicht auf die Idee gekommen, man hat ja auf dieser Strecke eine weitere neue Station gebaut, nämlich am Flughafen Stuttgart. Die gibt es ja bislang auch nicht, die war von vornherein Bestandteil der Planungen und der Regionalhalt Merklingen kam halt später dazu. Ich kann dazu keine Erklärung liefern, weil ich zu einem früheren Zeitpunkt auch noch nicht dabei war, als die Schnellfahrstrecke mal ganz ursprünglich geplant wurde.

Andrea Morgenstern:

Ja der Bahnhof ist jetzt seit mehr als einem Jahr in Betrieb. Wie läuft es denn?

Gerd Hickmann:

Es läuft sehr gut. Wir haben die Grenze von 1000 Fahrgästen pro Tag bereits überschritten, obwohl der Halt noch gar nicht seinen ganzen Nutzen entfaltet hat. Wir haben zwar die sehr schnelle Verbindung in Richtung Ulm in zwölf Minuten nur, das ist mit dem Auto auch über die Autobahn A8 nicht zu schaffen. Aber in die andere Richtung, nach Stuttgart ist es ja so, dass die Schnellfahrstrecke noch nicht bis nach Stuttgart reicht, sondern im Moment nur bis zum Zwischenstopp in Wendlingen. Die Züge biegen da ab auf die alte Strecke. Die Züge die in Merklingen halten, kommen aus Kapazitätsgründen gar nicht umsteigefrei nach Stuttgart. Das heißt, die Reisezeit ist heute 50 Minuten mit umsteigen und sie wird dann später einmal in ein, zwei Jahren, wenn die Strecke durchgehend, das Projekt Stuttgart 21 durchgängig fertig ist, wird die Reisezeit von Merklingen bis zum Flughafen nur noch gut 20 Minuten betragen, bis in die Stuttgarter Innenstadt nur noch 30 Minuten und umsteigefrei. Dann wird die Attraktivität von Merklingen natürlich noch mal eine ganz andere und die Fahrgastzahlen werden sicherlich weiter steigen.

Andrea Morgenstern:

Sie sagten, die Grenze von 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag, die es eben auch grundsätzlich braucht, damit so eine Bahnhalt überhaupt in Frage kommt, die wurde schon gerissen. Haben Sie mal nachgezählt, wie viele es so im Durchschnitt täglich sind, an Ein- und Aussteigern?

Gerd Hickmann:

Ich sagte ja, wir haben die 1000er Marke knapp gerissen, es sind 1100 am Tag. Aber ich sagte es schon: mit der Direktanbindung dann nach Stuttgart rechnen wir noch mit einer deutlichen weiteren Steigerung.

Andrea Morgenstern:

Bei uns im Projektgebiet kam schon häufiger die Frage auf, ob man den schnellen Regionalverkehr dann auch nicht gleich über Ulm und Augsburg hinaus, also bis Stuttgart und München weiterführen kann. Geht das?

Gerd Hickmann:

Ja, das wäre sicherlich technisch möglich. Aber wir wollen ja auch nicht dem Fernverkehr, der diese Achse bedient, Konkurrenz machen. Die Aufgabe von uns als Nahverkehr ist ja schon dann ergänzende Verbindungen, die durch den Fernverkehr noch nicht direkt bedient werden, direkt in die Landeshauptstädte zu führen. Also in unserem Fall natürlich bietet sich dann die Südbahn an - unsere sogenannte Südbahn in Richtung Bodensee - das heißt um das bayerische Lindau, aber unser Friedrichshafen, Ravensburg, Biberach dann direkt über Ulm an die Landeshauptstadt anzubinden. Das heißt, unsere Züge über die Schnellfahrstrecke und über Merklingen nach Ulm werden dann eben auf diese andere Strecke abbiegen, die sonst keine Direktverbindung nach Stuttgart hätte.

Theresa Wiesmeier:

Mal grundsätzlich: Sprechen die Verkehrsministerien der beiden Bundesländer über Themen wie Ulm-Augsburg miteinander oder überlassen sie das dem Bund, der ja Auftraggeber ist?

Gerd Hickmann:

Nein, wir sprechen natürlich immer wieder auf Arbeitsebene darüber und auch auf Abteilungsleitungsebene haben wir regelmäßige Austausche zu den grenzüberschreitenden Themen zwischen Bayern und Baden-Württemberg. Das ist sichergestellt.

Theresa Wiesmeier:

Wenn wir mit den Menschen über Zeit und Kosten sprechen, verweisen viele auf Großprojekte, die länger gedauert haben und teurer geworden sind als ursprünglich geplant. Was können wir den Menschen erwidern?

Gerd Hickmann:

Na ja, das ist natürlich für alle Beteiligten ein großes Ärgernis, dass unsere Verfahren so lange dauern, die Rechtsverfahren. Das hat natürlich einerseits damit zu tun, dass wir heute den Anspruch haben, den Umweltbelangen, den Belangen der Anwohner auch gerecht zu werden und nicht mehr Großprojekte wie in anderen Ländern der Welt durchzupeitschen. Das kostet Zeit, aber viele Schleifen drehen wir auch unnötig. Oft sind es gar nicht mal die eigentlichen Planungszeiten, die so lange dauern, sondern die Zeiten, die man verbraucht, um die Finanzierung sicherzustellen. Das jahrelange Hin und Her: Wer zahlt was? Wann kommt das Projekt dran? Da müssen wir mit Sicherheit besser werden. Wir müssen die Schieneninfrastrukturförderung und -finanzierung in Deutschland reformieren. Sie haben davon gehört: Es ist in der Diskussion, dass man einen Infrastrukturfonds aufstellt, um überjährig Finanzierungssicherheit zu bekommen und wegzukommen von diesem Jährlichkeitsprinzip, dass man

immer im laufenden Jahr noch nicht weiß: Wie viel Geld gibt es im nächsten Jahr? Das hält uns sehr stark auf.

Andrea Morgenstern:

Gibt es weitere Möglichkeiten, wie Sie ganz konkret im Ministerium vielleicht Projekte beschleunigen können?

Gerd Hickmann:

Na ja, wir als kleines Landesministerium sind da natürlich bei den Großvorhaben nicht so sehr die bestimmende Instanz. Große Infrastrukturprojekte werden ja über Planfeststellungsverfahren geregelt. Die sind in den Bundesfachgesetzen geregelt. Und das liegt alles beim Deutschen Bundestag, beim Bundesverkehrsministerium, die Umsetzung beim Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörden. Da reicht unser Arm nicht so weit.

Andrea Morgenstern:

Sie haben es schon angesprochen: Im Dezember 2022 wurde der Teilabschnitt Ulm-Wendlingen in Betrieb genommen und seitdem ist man jetzt zwischen Ulm und Stuttgart so rund 15 Minuten schneller unterwegs. Und es stehen eben vor allem zwei Strecken zur Verfügung. Was halten Sie denn für den größeren Vorteil? Die Viergleisigkeit, dank der Züge auch mal umgeleitet werden können und so zuverlässiger ankommen, oder die Fahrzeitverkürzung?

Gerd Hickmann:

Ja, das ist eine sehr gute Frage, die auch aktuell ist. Diese ganzen Projekte wurden ja ursprünglich mal geplant mit dem Fokus auf die Fahrzeitverkürzung. Und es bleibt natürlich auch ein ganz wesentlicher Aspekt. Aber wir mussten lernen in den letzten zehn Jahren, dass das, was wir mal für selbstverständlich hielten, nämlich die Eisenbahn kommt pünktlich wie die Eisenbahn und zuverlässig, dass das keine Selbstverständlichkeit ist und dass wir wieder mehr Augenmerk legen müssen auf Robustheit des Systems, Redundanz, und deshalb halte ich persönlich inzwischen die anderen Aspekte, nämlich dass wir Ausweichstrecken damit generieren, dass wir die Verkehre entmischen können und damit zu einer höheren Stabilität und Qualität im Eisenbahnverkehr kommen, für mindestens genauso wichtig.

Theresa Wiesmeier:

Bei Ihnen plant und koordiniert die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die NVBW, den Schienenpersonennahverkehr. Das Geld dafür kommt wiederum vom Verkehrsministerium. Sie sitzen also an einem zentralen Hebel. Wo sehen Sie Raum, den Bahnbetrieb in Baden-Württemberg zu verbessern und zu modernisieren?

Gerd Hickmann:

Ja, unsere Koalition auf Landesebene, die grün-schwarze Koalition, hat ja in ihrem Koalitionsvertrag ein ehrgeiziges Ziel formuliert, nämlich die Verdopplung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr gegenüber dem Jahr 2010, ursprünglich geplant oder bis zum Jahr 2030. Wir müssen natürlich feststellen, dass uns da die Corona-Pandemie und die Einbrüche auch im öffentlichen Verkehr ein bisschen auf der Zeitachse aufgehalten haben. Gleichzeitig haben wir natürlich durch das Deutschlandticket jetzt einen großen Schub bekommen, dass wir auch gerade im Schienenverkehr doch einen Schritt weitergekommen sind bei diesem Ziel. Wir haben gegenüber dem "vor-Corona" im Jahr 2019 einen Fahrgastzuwachs in Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr von rund 25 % im letzten Jahr gehabt, das heißt im schienengebundenen Verkehr kommen wir gut voran mit den Fahrgaststeigerungen und können bis zum Jahr 2030 dieses Ziel der Verdopplung

vielleicht auch noch erreichen. Dazu müssen wir natürlich mehr Züge bestellen. Wir haben gegenüber der Bahnreform im Jahre 1994 mit der Regionalisierung des Schienenverkehrs, also da ging diese Zuständigkeit ja auf die Länder erst über, fahren inzwischen doppelt so viele Nahverkehrszüge in Baden-Württemberg und damit sind wir unter den Bundesländern ganz weit vorne. Wir haben also am meisten ausgeweitet und werden jetzt mit dem Projekt Stuttgart 21 auch noch mal einen weiteren kleinen Schub, auch mengenmäßig haben. Es wird noch mal mehr Linien und mehr Verkehre geben. Und das sind die Maßnahmen, mit denen wir diesem Ziel näher kommen wollen. Wichtig ist natürlich, dass das Schienennetz auch in Ordnung ist. Darüber haben wir noch nicht gesprochen. Wir haben viel gesprochen über die neuen Strecken, aber mindestens genauso wichtig ist natürlich, dass die Bestandsinfrastruktur wieder in Schuss kommt, der Sanierungsstau abgebaut wird. Denn die alltäglichen Störungen und Probleme, die das Netz verursacht, begeistert unsere Eisenbahnverkehrsunternehmen und vor allem natürlich unsere Fahrgäste nicht. Wir können mit Sicherheit noch sehr viel mehr Fahrgäste haben, wenn das System zuverlässiger funktioniert und neben der Schaffung von Redundanzstrecken, Umleitungsstrecken, darüber haben wir gesprochen, ist natürlich die Sanierung des Bestandes ganz, ganz wichtig.

Andrea Morgenstern:

Es braucht unbedingt eine Kombination aus allem: Sanierung plus Neubaustrecken, ja.

Theresa Wiesmeier:

Wenn Sie mit Bürgerinnen und Bürgern in Baden-Württemberg sprechen, gibt es eine besondere Kritik oder Forderungen an das Verkehrsministerium, die Sie immer wieder hören?

Gerd Hickmann:

Ja, das, worüber wir gerade schon sprachen, nämlich die Qualität. Wir haben auf dem Papier und bestellt von uns, vom Land, inzwischen ein Angebotsniveau erreicht, das sehr, sehr gut ist, viele Wünsche erfüllt. Aber was wir natürlich hören, ist: Warum sind die Züge so unpünktlich? Warum gibt es Zugausfälle? Ich weiß es selber, ich bin jeden Tag selber mit diesen Zügen unterwegs und das ist im Moment die größte Herausforderung für uns. Das wird natürlich ein langer Prozess sein, weil die Mängel in der Infrastruktur, die so viele Störungen auslösen, nicht von heute auf morgen beseitigt sein werden. Auch wenn der Bund jetzt in den letzten Jahren sehr viel mehr Geld für die Bestandsnetzsanierung gegeben hat. Das ist noch ein weiter Weg. Wichtig ist, dass die nächste Bundesregierung hier auch weiterhin die notwendigen Mittel bereitstellt und wahr macht, dass wir eine überjährige Finanzierung bekommen, mit einem solchen Schieneninfrastrukturfonds, der das Planen der Sanierung auch einfach leichter macht und das Vorankommen berechenbar.

Andrea Morgenstern:

Welche großen Projekte stehen denn bei Ihnen auf der Agenda des Ministeriums?

Gerd Hickmann:

Ja, das Ganze rankt sich beim öffentlichen Verkehr, das meinen Sie ja, beim Schienenverkehr, rankt sich um dieses Ziel der Verdopplung der Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr und auf der Schiene. Wir haben das Leitbild einer landesweiten Mobilitätsgarantie, so nennt sich das. Das ist die Vorstellung, dass für jeden jede Ortschaft im Land von 05 bis 24 Uhr an allen Wochentagen mindestens stündlich erreichbar sein soll. Das geht natürlich nicht nur mit der Schiene. Es geht auch nicht nur mit dem großen, normalen Bus. Das funktioniert auch nur mit On-Demand-Verkehr-

ren, bedarfsgesteuerten Verkehren, die nur dann verkehren, wenn auch wirklich eine Bestellung vorliegt. Sonst kann man Räume mit schwacher Nachfrage, oder auch Tages- und Wochenzeiten mit schwacher Nachfrage, nicht effizient und finanzierbar bedienen. Das ist ein wichtiges Ziel, an dem wir arbeiten. Ein wichtiges Element ist dabei der Aufbau des Regio-Busnetzes, das habe ich vorhin auch schon kurz angesprochen: Nicht alle Mittel- und Unterzentren Baden-Württembergs, das wird in Bayern nicht anders sein, sind an das Schienennetz angebunden. Wir fördern ganz gezielt, obwohl die Kommunen eigentlich für den Busverkehr zuständig sind, solche hochwertigen Buslinien, um das Schienennetz sozusagen auf diese Art und Weise in die Fläche zu verlängern und fortzusetzen. Wo wir voranschreiten, ist natürlich auch die Modernisierung der Schienenverkehrsflotte, also der Fahrzeuge, die auf der Schiene fahren. Wir bestellen jetzt im Zusammenhang mit Stuttgart 21 nochmal 150 Doppelstockzüge, moderne Doppelstockzüge, die dann auch zwischen Stuttgart, Ulm und weiter Richtung Bodensee verkehren werden. Das sind mal so einige wichtige Punkte.

Theresa Wiesmeier:

Herr Hickmann, ich habe noch drei Begriffe für Sie. Sie dürfen mir erzählen, was Ihnen dazu einfällt. Der erste Begriff, Sie hatten es vorher schon angesprochen: Umweltbelange können manchmal zu Projektverzögerungen führen. Erster Begriff: "Fledermäuse".

Gerd Hickmann:

Oh, Fledermäuse. Ja, da haben wir gleich zwei Themen im Land: Wir haben die sogenannten "Sauschwänzlebahn", ganz im Süden des Landes, an der Schweizer Grenze, eine Museumsbahn, die im Winter nicht verkehren darf, weil sich dort Fledermäuse in den Kehrtunneln eingenistet haben. Und wir haben ein Thema mit einer Streckenreaktivierung einer stillgelegte Bahn zwischen Stuttgart, dem Großraum Stuttgart und dem nördlichen Schwarzwald, zwischen Weil der Stadt und Calw, die sogenannte Hermann-Hesse-Bahn, weil Hermann Hesse aus Calw kommt, wurde sie so getauft, die wird reaktiviert. Die hat auch ein paar Tunnel und da drin wohnen auch Fledermäuse. Und wir haben jetzt große Probleme und große Kosten, um die Tunnel so auszubauen, dass beide miteinander friedlich koexistieren können, der Zug durchfahren kann und die Fledermäuse weiterhin im Tunnel wohnen können. Da wurden Einhausungen gebaut, dass praktisch aus einem Tunnel zwei Tunnel schnell gemacht werden. Das sind große Herausforderungen, in der Tat, um die Bedürfnisse, einmal des Schienenverkehrs, und aber auch natürlich die berechtigten Interessen des Natur- und Artenschutz, unter einen Hut zu bringen.

Theresa Wiesmeier:

Zweiter Begriff, er ist vorher schon mal gefallen: "On-Demand-Verkehre".

Gerd Hickmann:

Ja, das ist natürlich sehr wichtig, wenn man flächendeckend öffentlichen Verkehr anbieten möchte. Mit diesem Anspruch, wie ich ihn beschrieben habe, geht es nur, wenn man in Gegenden und zu Uhrzeiten mit schwacher Nachfrage bedarfsgesteuert fährt, das heißt nur auf Abruf. Das ist in vielen Kreisen bei uns im Land auch ländlich der Schlüssel. Wir haben schon Landkreise, die dieses beschriebene Ziel, alle Ortschaften mindestens stündlich anzubinden, bis Mitternacht, realisiert haben. Aber das geht natürlich nur in einer Kombination aus starken Buslinien auf den Achsen und solchen On-Demand-Verkehren in der Fläche, Rufbusse / Ruftaxis. Die nächste Stufe wird dann sein, dass diese dann auch noch autonom und ohne Fahrpersonal verkehren. Dazu haben wir auch schon einige Pilotprojekte im Land, wo das erprobt und weiterentwickelt wird, am Bodensee zum Beispiel in Friedrichshafen mit Landesunter-

stützung. Das ist dann die nächste Stufe, die dann eine solche Qualität noch mal leichter realisierbar und finanzierbar machen.

Theresa Wiesmeier:

Dritter Begriff: "Verkehrswende".

Gerd Hickmann:

Verkehrswende ist ja Folge der Energiewende. Die war zuerst in der politischen Diskussion und der Begriff hat sich dann erst langsam übertragen auf den Mobilitätsbereich und stellt die Vorstellung dar, das würde auch den Mobilitätsbereich unter dem Leitbild der Klimaneutralität umkrempeln. Die Verkehrswende ist in den letzten zehn Jahren eigentlich zum politischen Allgemeingut geworden. Wir stellen aber jetzt im Moment natürlich fest, dass sich die Gesellschaft mit so vielen Wenden überfordert fühlt und der Begriff Wende vielleicht nicht mehr so en vogue ist. Vielleicht müssen wir in den nächsten Jahren unsere Pläne und Ambitionen unter einem anderen Begriff verkaufen.

Theresa Wiesmeier:

Beispiele?

Gerd Hickmann:

Ja da werde ich dann die nächsten Tage mal drüber nachdenken.

Theresa Wiesmeier:

Vielen Dank, Herr Hickmann, dass wir bei Ihnen sein durften!

Andrea Morgenstern:

Ganz lieben Dank.

Gerd Hickmann:

Ja, ich bedanke mich. Hat mir sehr viel Freude gemacht.

Theresa Wiesmeier:

Und an die Zuhörerinnen und Zuhörer: Wir haben auch noch eine Aufnahme mit dem Alexander Bonfig vom bayerischen Verkehrsministerium, gerne zum Nachhören!
Und Andrea, bis zum nächsten Mal!

Andrea Morgenstern:

Bis zum nächsten Mal Theresa!

Outro

Das war ein Podcast vom Bahnprojekt Ulm Augsburg. Moderiert haben die Folge Andrea Morgenstern und Theresa Wiesmeier. Für die Redaktion sind Jakob Neumann und Andrea Morgenstern verantwortlich. Technik und Produktion hat Jakob Neumann übernommen. Gerd Hickmann ist in Baden-Württemberg im Landesverkehrsministerium für den ÖPNV zuständig. Mit seinem bayerischen Kollegen Alexander Bonfig haben wir auch schon gesprochen. Die Folge heißt "Läuft nach Plan? – Ein Bundesprojekt in Bayern."

Viele Tierarten, wie eben auch Fledermäuse, werden durch Infrastruktur beeinträchtigt. Was der BUND Naturschutz von den Planungen zu Ulm–Augsburg hält, hat uns deren Regionalreferent Thomas Frey verraten. Diese beiden und viele weitere interessante Gespräche findet ihr auf allen gängigen Podcastplattformen und auf der Website ulm-augsburg.de.

