

# „Fernbusse graben der Bahn das Wasser ab“

Verkehrsplaner Jörg-Michael Wienecke über die Nöte mit E-Mobilität, mit Bussen und Fernverkehrszügen im Kreis

**Der öffentliche Personenverkehr ist im Kreis Göppingen ein Dauerbrenner. Verkehrsplaner Jörg-Michael Wienecke erklärt, warum der Busverkehr verbessert werden muss und Carsharing vorerst kaum Chancen hat.**

ARND WOLETZ

**Herr Wienecke, im Urlaub schwingt sich so mancher Kreisbewohner aufs Fahrrad. Im Alltag spielt das Fahrrad für die meisten Menschen aber keine Rolle. Woran liegt das?**

JÖRG-MICHAEL WIENECKE: Die Diskrepanz liegt unter anderem daran, dass es das Fahrrad im Alltagsverkehr hier in der Übergangszone zum ländlichen Raum traditionell schwer hat, weil wir aus vielen Gründen eine sehr hohe Ausstattung mit Privat-Pkw haben und nicht den großen Parkdruck kennen wie in den Metropolen. Im Landkreis Göppingen kommt als entscheidender Faktor auch die bewegte Topographie hinzu. Deshalb sind die Chancen für die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr geringer. Das heißt aber nicht, dass wir die Hände in den Schoß legen. Es gibt auch hier Möglichkeiten für eine stärkere Förderung des Fahrrads.

**Welche Rolle spielen die Elektroantriebe für Zweiräder?**

WIENECKE: Die Technik spielt uns da momentan in die Hände, weil wir trotz dieser Topographie zeigen können, dass es doch geht. Ich glaube, das ist unsere ganz große Chance für den Fahrrad-Alltagsver-



kehr, wo wir momentan sicher weniger mehr als fünf Prozent Anteil haben, deutlich voranzukommen.

**Was können Sie dafür noch tun? Schließlich darf sich der Landkreis Göppingen formal das Etikett „fahrradfreundlich“ geben.**

WIENECKE: Wir sind bei allen Erfolgen, auf die wir ein Stück weit stolz sind, tatsächlich noch am Anfang. Wir müssen ganz genau schauen, wo die Schwachstellen im Radwegenetz sind und sie ausmerzen. Es müssen Wegeketten hergestellt werden, damit Pendler und Schüler attraktive und sichere Verbindungen vorfinden, um mit dem Fahrrad voranzukommen. Es darf auf diesen Routen beispielsweise nicht stockdunkel sein, auch der Wechsel der Straßenseite muss sicher möglich sein. Da gibt es eine ganze Palette von Möglichkeiten.

**Sie haben das Thema E-Mobilität schon angesprochen. Man muss feststellen, dass Elektroantriebe bei Autos sich nicht recht durchsetzen, obwohl das politisch sehr propagiert wird. Der Anteil an Elektroautos ist im Landkreis noch verschwindend gering. Glauben Sie noch an die Zukunft der Elektroautos?**

WIENECKE: Kurzfristig nicht. Die Kosten für den Normalbürger sind

viel zu hoch und die Reichweiten nach wie vor zu gering. Es kann momentan nur eine Ergänzung für kurze Strecken sein. Der Weg in die Zukunft ist aus meiner Sicht offen. Da müssen sicher noch bessere Technologien kommen. Das fängt schon bei dem Problem an, den Strom umweltverträglich in großem Maßstab herzustellen. Denken Sie an die Schwierigkeiten der Energie-

**In Großstädten ist das Thema Carsharing groß im Kommen. Auch das spielt im Landkreis Göppingen noch kaum eine Rolle. Kann sich das ändern?**

WIENECKE: Wir haben Gespräche mit verschiedenen Carsharing-Anbietern geführt, beispielsweise mit „Car to go“, die in Stuttgart erfolgreich sind. Bei diesen Unternehmen sind die Übergangsbereiche, zu denen auch Göppingen gehört, momentan leider kein Thema. Es ist einfach nicht wirtschaftlich. Auf absehbare Zeit wird es deshalb hier kein Angebot geben können. Das ist bedauerlich, denn besonders in der jüngeren Generation gibt es einen deutlichen Trendwechsel. Das Auto verliert als Statussymbol an Bedeutung. Im ländlichen Raum ist aber auch diese Entwicklung noch vergleichsweise schwach ausgeprägt.

**Die jungen Leute bescheren auch den Fernbussen als Alternative zur Bahn einen Boom: Der Landkreis Göppingen hat noch keinen Halt. Gehen wir da leer aus?**

WIENECKE: Wenn Sie mich persönlich nach einer Meinung fragen: Ich bin ein strikter Gegner der Fernbusse und halte überhaupt nichts davon. Fernbusse können nur dort eine sinnvolle Alternative sein, wo keine Bahn verkehrt oder die Verbindungen so schlecht sind, dass man sie nicht nutzen will. Ansonsten aber stehen die Busse in direkter Konkurrenz zur Bahn, die eine sehr teure Infrastruktur unterhalten muss. Die Fernbusanbieter nutzen dagegen die allgemeine Infrastruktur, nämlich die Autobahnen, kostenlos und graben der Bahn das Wasser ab. Die Folge sind weitere Kürzungen im Fernverkehr der Bahn. Das zeichnet sich bereits ab. Insbesondere für einen Landkreis wie Göppingen wäre das nicht gut. Für die nächsten acht Jahre, so lange die Schnellbahntrasse noch nicht fertig ist, sind wir in das IC-Netz eingebunden. Das heutige Niveau wollen wir wenigstens halten.

**Die Fernbusse lassen den Landkreis aber ohnehin links liegen.**

WIENECKE: Vielleicht gibt es eine Chance, im Querverkehr Richtung über Schwäbisch Gmünd und Aalen Richtung Nürnberg einen Halt zu bekommen. Das wäre unter Umständen auch eine sinnvolle Ergänzung, denn es gibt beispielsweise von Göppingen aus keinen attraktiven Fernverkehr in dieser Relation. Aber das ist auch schon einige der wenigen Ausnahmen, für die Fernbusse aus meiner Sicht akzeptabel sind.

**Und im Filstal?**

WIENECKE: Da kann man nur davor warnen. Denn das wäre mittelfristig das Aus für unsere Fernbahnhalte auf der Schiene Richtung Mün-



„Wir müssen die Schwachstellen im Radwegenetz erkennen und ausmerzen“, sagt Jörg-Michael-Wienecke, Leiter des Amtes für Mobilität und Infrastruktur im Landkreis Göppingen.

Foto: Staufenpress

chen, Karlsruhe und Mannheim.

**Die ja ohnehin kommen werden, wenn die neue Schnellbahntrasse fertig ist.**

WIENECKE: Aber frühestens in acht Jahren. Wenn wir in dieser Zeit ohne die derzeitigen Fernverkehrshalte auskommen müssten, wäre ich nicht begeistert.

**Das sind aber keine guten Aussichten für die Zeit nach Inbetriebnahme der Schnellbahntrasse.**

WIENECKE: Das muss man differenziert sehen. Denn künftig werden die Umsteigeverbindungen in Stuttgart und Ulm deutlich besser wie auch die Pünktlichkeit im Nahver-

## Schulen müssen sich an den Taktzeiten der Busse orientieren

kehr im Filstal. Das heißt, dass sich für die Reisenden in der Summe tatsächlich eine Verbesserung ergibt, weil sie die Fernanschlüsse zuverlässiger und mit weniger Zeitverlust erreichen. Allerdings immer mit einem Umstieg.

**In Kürze sind die Schüler zurück, die im kreisweiten Nahverkehr mit Bussen etwa 80 Prozent der Fahrgäste ausmachen. Eltern klagen aber immer wieder über zu teure Fahrkar-**

**ten. Was können Sie tun, um die Preisspirale zu stoppen?**

WIENECKE: Wir können nur gegensteuern, wenn wir ein insgesamt verlässliches Taktsystem schaffen, das sowohl den Schülerinteressen als auch den Ansprüchen der übrigen Fahrgäste gerecht wird und mehr Kunden erzielt. Das separate Angebot von Schülerkursen zu bestimmten Schulen hin werden wir uns bei sinkenden Schülerzahlen künftig nicht mehr im bisherigen Umfang leisten können. Das muss ich den Wünschen, die immer wieder an uns heran getragen werden, deutlich entgegen halten. Hier haben wir schlichtweg ein Finanzierungsproblem. Es ist nach wie vor sinnvoll, öffentliche Gelder in das System Bus zu stecken, es muss aber so organisiert werden, dass es dauerhaft stabil bleibt und nicht nur von den Schülerzahlen abhängt. Das ist unser großes Ziel für den Nahverkehrsplan: bessere Anschlüsse zwischen Bus/Bus und Bus/Schiene und saubere Vertaktung in die Fläche hinaus. Dieser Gleichklang zwischen Bus und Bahnverkehr ist das zentrale Element.

**Und was sagen die Schulen zu dieser Ansage?**

WIENECKE: Die Schulen müssen sich künftig an diesen Grundtakt orientieren. Das ist tatsächlich ein sehr kontrovers diskutiertes Thema zwischen dem Landkreis und den

betroffenen Bildungseinrichtungen, aber da gibt es aus meiner Sicht kein Zurück, denn sonst werden wir im Ganzen künftig nicht einmal die heutige Qualität halten können. Nur mit der Vertaktung ist die sinnvolle Anbindung an die Schiene zu meistern.

**Der integrierte Taktverkehr ist aber im vergangenen Jahr nach wenigen Wochen sang- und klanglos gescheitert. Sie mussten die Notbremse ziehen. Haben Sie den Schock inzwischen verdaut?**

WIENECKE: Sie haben recht, das war eine äußerst unangenehme Erfahrung, die wir da machen mussten. Der Grundansatz war dennoch absolut richtig, aber es gab ein paar Randbedingungen, die sich in der Planung nicht abbilden ließen, die aber in der Wirklichkeit dann nicht gepasst haben und das System letztlich zum Wanken brachten – beispielsweise der häufig überlastete Kreisverkehr in Rechberghausen.

**Der Landkreis steckt im Dilemma zwischen Geldmangel und dem Bedürfnis, einen attraktiven Nahverkehr zu schaffen, der die Menschen auch lockt. Wie viel muss der Kreis ausgeben, um das Problem zu lösen?**

WIENECKE: Im Kreistag erkenne ich zunächst einmal eine sehr hohe Bereitschaft über alle Fraktionen, den ÖPNV stärken zu wollen und dafür auch Mittel zur Verfügung zu

stellen. Diese Grundbewertung ist sehr wichtig, denn vom attraktiven Nahverkehr hängt ein Stück weit auch die Antwort auf die ewige Frage ab, welche Stellung wir als Landkreis innerhalb der Region Stuttgart einnehmen. Deshalb müssen wir hier ein besseres Angebot schaffen.

**Was kostet das?**

WIENECKE: Wenn ich Ihnen diese Frage beantworten könnte, wären wir ein Stück weiter. Unsere Gutachter, die mit uns den Nahverkehrsplan erarbeiten, rechnen im Moment sehr intensiv. Wir müssen mit der vorhandenen Infrastruktur an Fahrzeugen das Optimum an Leistung herausholen, um mit möglichst wenigen Zuschüssen den erweiterten Taktfahrplan hinzubekommen. Zum Nulltarif wird es das Ganze nicht geben. Schließlich wollen wir auch die Verbindungen am Abend und am Wochenende stärken, wo wir teilweise sehr schmerzhafte Lücken haben. Nur so funktionieren Mobilitätsketten.

**Liegt das auch an den Busunternehmen und mangelnder Flexibilität?**

WIENECKE: Das möchte ich so nicht sagen. Wir haben natürlich im Kreistag beschlossen, die Linien in Raumeinheiten zu bündeln und diese, wenn es Sinn macht, auch zur Ausschreibung zu bringen. Das ist ein Szenario, das den Busunternehmen nur bedingt gefällt. Ich bin aber schon der Meinung, dass man mit einer intensiven Zusammenarbeit auch auf anderen Wegen zu einem guten Angebot kommen kann. Ich setze auf entsprechende Impulse von den Busunternehmen.

**Kontrovers wird ja auch Ihr Vorschlag diskutiert, die Bahntrasse nach Bad Boll für den Radverkehr zu nutzen. Ist damit der Ringschluss zwischen Filstal und dem S-Bahn-Halt in Kirchheim vom Tisch?**

WIENECKE: Es ist überhaupt nichts vom Tisch. Mein Vorschlag hatte nur ein Ziel: Klarheit in die Thematik zu bringen, ob man auf dieser Trasse eine Zwischennutzung einrichten kann, ohne dass man sie dafür entwidmen muss. Der Landkreis wird alles dafür tun, dass die Trasse erhalten bleibt, um später möglicherweise wieder für den Schienenverkehr genutzt werden zu können. Derzeit gibt es dafür keine Basis. Ich sehe aber keinen Sinn darin, sie deshalb einfach dahin dümpeln zu lassen, wenn es zwischenzeitlich Alternativen gibt. Das wollen wir zunächst klären. Beschlossen ist überhaupt nichts. Keiner ist daran interessiert, diese Trasse kaputt zu machen. Ich werde an diesem Thema dran bleiben und möchte alle an einen Tisch bringen.

## Zur Person

**Jörg-Michael Wienecke** ist in Karlsruhe geboren und aufgewachsen. Nach dem Studium in Mannheim kam der Diplom-Geograf nach einer kurzen Zwischenstation in Rastatt im Jahr 1991 als 30-Jähriger zum Landkreis Göppingen. Dort leitet er heute das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur. Der 53-jährige Opernkennner wohnt in Göppingen, ist verheiratet und hat zwei Kinder.