



Entschließungsantrag

—

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wie geht es den Bussen und Bahnen im Land? Zur Situation der Verkehrsunternehmen, der Entwicklung der Angebote im Bereich des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) und die Herausforderungen für einen zukunftsfesten und gestärkten Öffentlichen Nahverkehr in Sachsen-Anhalt

Große Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **Drs. 8/1067**

Antwort Landesregierung - **Drs. 8/1557**

Unterrichtung Landtag - **Drs. 8/1689**

Der Landtag wolle beschließen:

Busse und Bahnen können mehr. Für eine Mobilitätspolitik mit klaren Zielen.

Der Landtag stellt fest:

Busse und Bahnen im Land sind das Rückgrat der Mobilität. Selbst unter Coronabedingungen nutzten Menschen verlässlich das Nahverkehrsangebot. Zumindest in den ländlichen Regionen, die ein regelhaftes Angebot vorhalten. Es zeigt sich: Angebot schafft Nachfrage. Umso mehr je stärker der Umweltverbund - zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren, in Busse und Bahnen steigen - aufeinander abgestimmt ist. Für diesen starken Umweltverbund muss das Land seine Aktivitäten deutlich erhöhen und beschleunigen.

Die Landesregierung wird entsprechend aufgefordert:

1. ein landesweit verlässliches und regelhaftes Angebot an Bussen und Bahnen zu befördern. Dafür ist vom Land ein Mobilitätsgesetz zu erarbeiten, das eine stündliche Anbindung aller Orte über 1.000 Einwohner*innen als Zielwert vorgibt. Auch ist neben der be-

stehenden Vorgabe einer bedarfsgerechten Verkehrsplanung im Landesentwicklungsplan (Ziel 98) ergänzend eine angebotsorientierte Planung festzuschreiben,

2. für eine auskömmliche Finanzierung des Bus- und Bahnverkehrs im Land Sorge zu tragen und sich dafür mit Nachdruck gegenüber dem Bund für eine signifikante Erhöhung der Mittel für die Investitionen und den Betrieb von Bussen und Straßenbahnen (Regionalisierungsmittel) einzusetzen,
3. zur Sicherstellung des bestehenden Angebots im ÖSPV und dessen mittelfristigem Ausbau ab dem Haushalt 2023 die bisher für den Ausbildungsverkehr zweckentfremdeten Regionalisierungsmittel komplett für den Nahverkehr bereit zu stellen und die Ko-Finanzierung der Bundesmittel gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durch die Aufgabenträger abzusichern (§ 8b Absatz 3 ÖPNV Gesetz).
4. um eine landesweit gut koordinierte und aufeinander abgestimmte Taktung von Bussen und Bahnen zu ermöglichen und das 49-Euro-Ticket in die Fläche zu bringen, einen einheitlichen Verkehrsverbund für ganz Sachsen-Anhalt zu befördern. Dafür ist die zusätzliche Finanzierung von Kooperationen und Verkehrsverbänden auszubauen (vgl. § 8a Absatz 1 Satz 4 und § 8b Absatz 2 Ziffer 1 und 2 im ÖPNV-Gesetz) und die Kopplung von Schlusszahlungen an qualitative Vorgaben (§ 8a Absatz 4 Satz 5 im ÖPNV-Gesetz) in ihren bestehenden Effekten zu evaluieren und fortzuentwickeln,
5. das Schnittstellenprogramm programmatisch weiterzuentwickeln, damit insbesondere multimodale Mobilitätsstationen befördert werden. Dafür sind beispielsweise die Schaffung und Ermöglichung von Sharingangeboten, Fahrradgaragen bzw. -parkhäusern und Fahrradstationen als explizite Fördertatbestände vorzusehen und zu bewerben und beispielsweise die Überdachung von geplanten Radabstellanlagen verpflichtend vorzugeben. Das Programm ist ab dem Haushalt 2023 finanziell aufzustocken und die Förderquote auf max. 90 % der förderfähigen Ausgaben zu erhöhen. Zielwert ist die Ausreichung von 7 Millionen Euro an die entsprechenden Zuwendungsempfänger,
6. die weiteren Planungen und alle Ressourcen zur Entwicklung und Umsetzung des bundesweit verabredeten 49-Euro-Tickets einzusetzen, und folglich den Beschluss 8/1073 des Landtages zum Modellvorhaben 365-Tage-Ticket aufzuheben,
7. eine landesweit abgestimmte Beschaffungsstrategie für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben mit den Verkehrsunternehmen im Land zu erarbeiten. Damit sind Synergieeffekte zur Umsetzung der Saubere-Antriebe-Richtlinie (Clean-Vehicle-Directive der EU) und dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz des Bundes zu heben,

8. flexible Bus- und Bahnangebote zu fördern, um auch in dünn besiedelten Regionen eine öffentliche Mobilität zu gewährleisten. Dafür sind Linienbedarfsverkehre (§ 44 Personenbeförderungsgesetz) in die Systematik der ÖPNV-Finanzierung einzubeziehen,
9. gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im Land ein Konzept samt Kampagne zu entwickeln, um vermehrt Fahrgäste zu gewinnen und das Image des ÖSPV zu steigern und
10. zu den oben genannten Aktivitäten quartalsweise im Ausschuss für Infrastruktur und Digitalisierung zu berichten.

Begründung

Der Bus- und Bahnverkehr (ÖSPV) im Land ist - auch in den ländlichen Regionen - Rückgrat der Mobilität. Im Sinne einer nachhaltigen, effizienten, klimafreundlichen und verlässlichen Mobilität ist der ÖSPV das Verkehrsmittel der Wahl. Ein bedarfsgerechter und angebotsorientierter Nahverkehr ist in den ländlichen Regionen essenziell für die Mobilität der Bevölkerung. Das zeigen eindrücklich folgende Angaben aus der Antwort zur Großen Anfrage Drs. 8/1557: In den Landkreisen mit entsprechend regelmäßig verkehrenden Verkehrsangeboten hielten sich die Fahrgastzahlenrückgänge durch Corona deutlich in Grenzen. Die in der Großen Anfrage als gelungene Beispiele angeführten Landkreise eines an den Jedermannverkehr ausgerichteten ÖSPV verzeichneten von 2019 zu 2021 Fahrgastzahlenrückgänge von 8 % bis 9 %. In Landreisen, die in diesem Prozess noch am Anfang stehen, sind Rückgänge von ca. 15 % bis 30 % zu verzeichnen. Da wo es Angebote gibt, werden sie also angenommen und sind schlicht notwendig zur Gewährleistung der Mobilität. Gerade im ländlichen Raum. Denn dort entfallen oftmals alternative Verkehrsmittel auf Grund der längeren Distanzen. Da in Magdeburg, Halle und Dessau wahrscheinlich viele ehemalige ÖSPV-Nutzer*innen in Folge von Corona auf Fahrrad oder Fußverkehr umgestiegen sind, sind auch dort Fahrgastzahlenrückgänge von 16 %, 20 % resp. 27 % zu verzeichnen.

Es zeigt sich Angebot schafft Nachfrage und dieses Angebot ist gerade im ländlichen Raum essenziell. Die Anstrengungen des Landes, der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen in Sachen Jedermannverkehr und regelmäßig verkehrender Angebote sind zu intensivieren und insbesondere durch Mindeststandards in einem Mobilitätsgesetz und im Landesentwicklungsplan (LEP) zu normieren. Zielwert für ein solches Mobilitätsgesetz ist die stündliche Anbindung aller Orte mit mehr als 1.000 Einwohner*innen. Im LEP ist der Grundsatz einer angebotsorientierten ÖPNV-Planung in Ziel 98 zu ergänzen. Damit sich die Verkehrsplanung nicht nur reaktiv an einem (fiktiven) gegenwärtigen Bedarf bzw. Nachfrage orientiert, sondern auch zielorientiert durch die Schaffung von Angeboten eine zunehmende Nachfrage anstrebt.

Die Schaffung von landkreisübergreifenden Verkehrsverbänden bis hin zu einem Sachsen-Anhalt weiten Verkehrsverbund ist vom Land zu befördern. Dafür ist das bestehende Sanktionsmittel des Einbehalts von Schlusszahlungen gemäß § 8 Absatz 4 ÖPNV-Gesetz in seiner Wirksamkeit zu überprüfen und davon ausgehend weiter zu entwickeln. Flankierend ist die zusätzliche Finanzierung von Kooperationen und Verkehrsverbänden gemäß § 8a Absatz 1 Satz 4 und § 8b Absatz 2 Ziffer 1 und 2 auszubauen. Ein solcherart Malus- und Bonussystem soll einen neuen starken Impuls für die Schaffung von Verkehrsverbänden setzen, da dieser Prozess seit vielen Jahren im Land teils sehr schleppend voran geht.

Die Stärke des Umweltverbundes kommt erst im Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zur Geltung. Daher ist der Ausbau von Mobilitätsstationen unerlässlich. Das Schnittstellenprogramm des Landes ist daher weiterzuentwickeln insb. im Hinblick auf Sharing-Angebote und Fahrradstationen. Überdies ist es finanziell aufzustocken und der Eigenanteil der Kommunen von 20 % auf 10 % zu reduzieren. Vor dem Hintergrund von ausgezahlten 3,6 Millionen Euro an die Zuwendungsempfänger im Jahr 2021 ist dieser Wert für 2023 zu verdoppeln.

Mit dem laufenden Prozess auf Bundesebene zur Schaffung eines Nachfolgetickets des 9-Euro-Tickets sind Landesmodellprojekte zum 365-Tage-Ticket obsolet und folglich zu beenden.

Alternative Antriebe im ÖSPV werden durch die Clean-Vehicle-Directive der EU verpflichtend vorgegeben. Deren Anschaffung stellt für die Verkehrsunternehmen im Land eine große Herausforderung dar. Um Synergien zu heben, ist eine landesweit abgestimmte Beschaffungsstrategie zu entwickeln. So können etwa durch größere Stückzahlen günstigere Preise erreicht werden. Es gilt zu verhindern, dass aus Kostengründen noch die nächsten 3-4 Jahre Dieselsebusse durch die Verkehrsunternehmen erworben werden, was die besagte Richtlinie prinzipiell zulässt, aber im Sinne des Klimaschutzes und des Gesundheitsschutzes natürlich fatal wäre.

Das laufende Prüfverfahren zur Integration von flexiblen Linienverkehren in die ÖPNV Finanzierungssystematik ist zeitnah abzuschließen, da gerade diese Bedienformen entscheidend sein werden für die Feinerschließung des ländlichen Raumes.

Schließlich braucht es ein fundiertes Konzept samt landesweiter Kampagne, um verstärkt Fahrgäste zu gewinnen und das Image des Nahverkehrs weiter zu steigern. Gerade Menschen, die vor Corona nur gelegentlich den ÖPNV nutzten sind zurückzugewinnen. Die Zahlen der Zeitkarten sind entsprechend stark eingebrochen hier hat sich das Land an Strategie- und Kampagnenentwicklung einzubringen. Wobei nicht nur der Status Quo vor der Coronapandemie Zielwert ist, sondern eine im Vergleich zu den Jahren vor Corona deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen.

Cornelia Lüddemann
Fraktionsvorsitz