

zu Drs 6/1067

Änderungsantrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu Drs 6/1067

Thema: **Strategiekommision für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen einberufen**

Der Landtag möge beschließen:

den Antrag mit folgenden Änderungen anzunehmen:

I. Änderung der Feststellungspunkte

a) Punkt 2. nach „Der Landtag stellt fest:“ wird wie folgt gefasst:

„2. Für eine systematische Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum sowie zu einer Verbindung des ländlichen Raumes mit den Grund-, Mittel- und Oberzentren mit guten Fahrzeiten und bezahlbaren Tarifen ist der Öffentliche Verkehr im Allgemeinen und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Speziellen im Rahmen einer angebotsorientierten vernetzten Mobilitätsstrategie zu stärken und auszubauen.“

Dresden, den 10. März 2015

b.w.

i.V.



Volkmar Zschocke, MdL
und Fraktion

b) Punkt 3. nach „Der Landtag stellt fest“ wird wie folgt gefasst:

„3. Dies gelingt nur, wenn dafür eine auskömmliche, verlässliche und nachhaltige Finanzierung zur Verfügung steht. Im Rahmen einer landesweiten Bahnplanung und Ausbaustrategie müssen durch gute Angebote neue Fahrgast- und Einnahmepotenziale erschlossen werden.“

II. Änderungen der Beschlusspunkte

a) Punkt 1.b. nach „Die Staatsregierung wird aufgefordert“ wird wie folgt gefasst:

„b. Ermittlung des Finanzbedarfs für eine Angebotssicherung mit ÖPNV/SPNV-Leistungen durch ein garantiertes Grundangebot sowie eine Optimierung der Verkehrseffekte durch eine planvolle Ressourcensteuerung über das Grundangebot hinaus entsprechend der Nachfragepotenziale,“

b) Punkt 1. f. nach „Die Staatsregierung wird aufgefordert“ wird wie folgt gefasst:

„f. Erstellung einer Machbarkeits- und Umsetzungsstudie inklusive der Ermittlung des mittelfristigen Finanzbedarfs zur Einführung eines zwischen dem Schienenfernverkehr, dem schnellen Schienenregionalverkehr und dem S-Bahn- und Regionalbahnnetz in Knotenbahnhöfen verknüpften und vertakteten Fahrplanes mit einem regionalen auf die Halte im Schienenverkehr abgestimmten, kreisgrenzenübergreifenden TaktBus-System (Integraler Taktfahrplan),“

c) Nach Punkt 1.f. werden folgende Punkte g. und h. angefügt:

„g. Erarbeitung von Lösungsvorschlägen zur Unterstützung und Förderung örtlicher, auf den Integralen Taktfahrplan und das TaktBus-System abgestimmter alternativer Bedienformen (z.B. Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse, Kombibusse, fahrplanlose Anrufbusse, fahrplangebundene Anmeldeverkehre (Ruf-, Anruflinienbusse, Linien-, Anruflinien- und Anrufsammeltaxi),

h. Entwicklung einer Gesamtstrategie für einen leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr im Freistaat Sachsen einschließlich notwendiger Änderungen im sächsischen ÖPNV-Gesetz und im Organisationssystem der Aufgabenträger;“

e) Punkt 4. wird wie folgt gefasst:

„4. dem Landtag über die genaue personelle Zusammensetzung und die finanzielle Ressourcenausstattung der Strategiekommission vor ihrer Einberufung zu berichten sowie der Strategiekommission aufzutragen, bis spätestens zum 31. Dezember 2015 dem sächsischen Landtag einen Zwischenbericht mit konkreten Handlungsempfehlungen vorzulegen und jährlich über ihre Arbeitsergebnisse und -empfehlungen zu berichten.“

Begründung:

zu I a) Punkt 2 und zu I b) Punkt. 3.:

Für den ländlichen Raum in dieser Situation lediglich eine Grundversorgung mit ÖPNV/SPNV sicherzustellen, reicht nicht aus.

Besonders im ländlichen Raum Sachsens hat der ÖPNV heute teilweise nur noch Nischen- und Alibifunktion und taugt wenig als Alternative zum eigenen Auto. Vielerorts ist der Schülerverkehr die letzte Stütze des öffentlichen Nahverkehrs. Die demografische Entwicklung wird diese Situation verschärfen, da die Schülerzahlen weiter zurückgehen. Ohne ein Umsteuern drohen weitere Angebotseinschränkungen.

Neue Fahrgastpotenziale können wiederum außerhalb der Ballungsräume nur erschlossen werden, wenn es ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot mit schnellen Reisezeiten in die Mittel- und Oberzentren gibt. Für eine solche angebotsorientierte Verkehrspolitik ist der Bahnnahverkehr mit schnellen Reisezeiten das Rückgrat.

zu II a) 1. b.

Der Finanzbedarf sollte nicht nur für ein Grundangebot, sondern entsprechend der in I. umformulierten Ziele für ein ausgebauten Angebot ermittelt werden, damit das Parlament entsprechende Konsequenzen für die Haushaltsplanung und die Prioritäten ziehen kann.

zu II b) 1. f.

Bei richtiger Schwerpunktsetzung in der sächsischen Verkehrspolitik und auf Bundesebene ist die Einführung eines Integralen Taktfahrplanes (ITF) möglich – wie das Gutachten der KCW GmbH zu Masterplan Sachsentakt 21 der GRÜNEN Landtagsfraktion zeigt. Die Fahrgastzugewinne durch den Integralen Taktfahrplan und den Netzausbau würden das sächsische Bahnnetz auch für den Bahnfernverkehr attraktiv machen – gerade in solchen Räumen, die derzeit vom Fernverkehr abgebunden sind wie Westsachsen mit Chemnitz.

Hierfür reicht ein allgemeiner und unbefristeter Prüfauftrag nicht aus. Das sächsische Schienennetz muss dafür in der Fläche des Landes ausgebaut und ertüchtigt werden – neben eigenen sächsischen Maßnahmen müssen hier vor allem auch Baumaßnahmen des Bundes durchgesetzt werden, insbesondere auch im neuen Bundesverkehrswegeplan.

Ergänzend zum ITF im Bahnverkehr sind dort, wo es keinen Bahnverkehr mehr gibt, kreisüberschreitende, ebenfalls vertaktete Busangebote notwendig. Diese müssen anders als bisher von den Aufgabenträgern kreisübergreifend geplant und umgesetzt werden.

zu II c) 1. g.

Im ländlichen Raum sind angesichts der demografischen Entwicklung neue Lösungen gefordert, um das ÖPNV-Angebot zu vertretbaren Kosten leistungsfähig und ökologisch gestalten zu können – sogenannte Alternative Bedienformen als Alternativen zu klassischem Linienverkehr, welche in anderen Bundesländern schon seit Jahrzehnten erfolgreich praktiziert werden.

Effizienzvorteile ergeben sich im Vergleich zum Regelverkehr, weil die Fahrtangebote und die Größe der Fahrzeuge genauer auf den Bedarf abgestimmt werden können. Anrufbusse, welche einen fahrplanlosen Anmeldeverkehr darstellen und Rufbusse, die fahrplangebunden sind, erweitern ein attraktives Angebot für Kunden und verhelfen dem Busbetreiber zu einem Kosten einsparenden Betrieb. Kleinere Fahrzeuge, effizientere Fuhrparke, die Einbeziehung von Taxiangeboten und bedarfsgerechte Fahrzeiten können bei entsprechenden Ausschreibungen zu günstigeren Ergebnissen führen als unregelmäßig verkehrende Großbusse mit geringer Auslastung.

zu II. d) 1. h.

Die Staatsregierung sollte die Strategiekommission – so wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD geplant – damit beauftragen, eine Gesamtstrategie für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr im Freistaat zu entwickeln. Eine zukunftsweisende Mobilitätspolitik für die Bürgerinnen und Bürger in allen Regionen des Freistaates Sachsen darf sich nicht nur auf einzelne Projekte oder Konzepte konzentrieren, sondern muss alle verkehrspolitischen Aktivitäten in eine umfassende Gesamtstrategie mit klaren Zielstellungen inklusive Terminierungen einbinden.

Für die o. g. Ziele werden u. U. Änderungen in der Verkehrsorganisation und im sächsischen ÖPNV-Recht notwendig sein.

zu II. e) Punkt 4.

Die Staatsregierung soll die Strategiekommission mit zahlreichen komplexen Themen- und Problemstellungen beauftragen und verweist bereits jetzt in der Beantwortung zahlreicher Fragestellungen auf deren Arbeitsergebnisse. Im Prozess nach der Bildung der Strategiekommission müssen zahlreiche Interessen zusammengebracht, wissenschaftliche Expertise eingeholt und umfassende rechtliche und finanzielle Bewertungen vorgenommen werden.

Deshalb soll die Staatsregierung dem Landtag vor Arbeitsbeginn der Strategiekommission über deren genaue personelle Zusammensetzung und während der Arbeit derselben nicht nur einmalig, sondern jährlich berichten.