

A1 ÖPNV im ländlichen Raum stärken – Das Ziel ist stündliche Erreichbarkeit Landesplanerische Vorgaben schaffen

Gremium: LFG MobiBau

Beschlussdatum: 02.03.2022

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

8 Wir beauftragen unsere Landtagsfraktion, alles Mögliche zu tun, um das Ziel des
9 grünen Sachsen-Anhalt-Taktes zu erreichen.

10 Der Nahverkehr im ländlichen Raum ist in Sachsen-Anhalt deutlich
11 ausbaunotwendig. Um die grüne Zielstellung Realität werden zu lassen, dass
12 ganztägig jeder Ort über 1.000 Einwohner stündlich durch ein öffentliches
13 Nahverkehrsangebot erreichbar, kleinere Ortschaften alle zwei Stunden und auch
14 die SPNV Verbindungen regelhaft stündlich verkehren – der GRÜNE Sachsen-Anhalt-
15 Takt - muss sich noch viel entwickeln^[1]. Ebenso für das Ziel eines integrierten
16 Taktfahrplans mit der Abstimmung des Fern- und Nahverkehrs auf die
17 Nahverkehrsangebote vor Ort. Uns ist die Herausforderung bewusst, vor dem
18 Hintergrund der angespannten Haushaltslage durch fehlgeleitete Investitionen,
19 zusätzlichen Ausgaben durch die Coronapandemie und durch die Anforderungen der
20 Schuldenbremse. Aber gerade dann darf es nicht sein, dass Mittel des Nahverkehrs
21 zweckentfremdet werden oder Bundesmittel ungenutzt bleiben. Die Zweckentfremdung
22 der Bundesmittel zur Förderung von ÖPNV und SPNV zur Finanzierung des
23 Schülerverkehrs muss endlich ein Ende haben. Damit gehen dem Nahverkehr im Land
24 jährlich 31 Mio. Euro verloren. Erfolgt hier keine Kursänderung steuern wir
25 unter den gegenwärtigen Verhältnissen auf eine immense Finanzierungslücke zu.

26 Mit Blick auf die kommenden Jahre zeigt sich aber eben auch: nie waren die
27 Zeiten so günstig für eine langfristige ÖPNV-Offensive. Die neue rot-grün-gelbe
28 Bundesregierung will zusätzlich zu der seit 2020 verankerten Dynamisierung von
29 1,8 % die Regionalisierungsmittel zur Förderung des ÖPNV und SPNV deutlich
30 erhöhen. Auch die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden im
31 Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 ab 2025 von insgesamt 1 Milliarde Euro auf
32 2 Milliarden Euro anwachsen. Diese Gelder sind im Land insbesondere für die neu
33 eingeführten Fördertatbestände zur Streckenaktivierung, -ausbau und zur
34 Elektrifizierung zu nutzen. In der Vergangenheit setzte Sachsen-Anhalt den Fokus
35 auf investive Großvorhaben im städtischen Raum mit der „Stadtbahn Halle 2025“
36 und der zweiten Nord-Süd-Verbindung in Magdeburg. Das war richtig, aber künftig
37 müssen die ländlichen Räume im Fokus stehen. Dem sprichwörtlichen Narrativ des
38 Abhängigseins der ländlichen Räume kann so etwas Zukunftsfestes entgegengesetzt
39 werden. Menschen fühlen sich ernstgenommen, ländliche Gemeinden werden
40 attraktiver, auch für junge Menschen und Familien.

41 Um ländliche Räume wieder anzukoppeln, braucht es Vorlauf auf Landesebene. Im
42 Rahmen einer qualitativen Diskussion über den Landesnahverkehrsplan mit
43 Akteur*innen der ländlichen Räume sollen Kriterien für eine neue
44 Erschließungsqualität der ländlichen Räume erreicht werden. Immer mit dem Ziel,
45 die stündliche Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dazu müssen unterschiedliche
46 Verkehrsträger wie Busse und Bahnen vernetzter und flexibler gedacht werden. Das
47 neue Personenbeförderungsgesetz eröffnet neue Spielräume für flexible
48 Bedienformen im ÖPNV. Hier ist das Land gehalten im Austausch mit den Kommunen

49 konkrete Umsetzungsmodelle zu entwickeln und auf Landesebene ideell und
50 finanziell zu unterstützen. Das in der Aufgabenträgerschaft des Landes
51 befindliche Landesnetz soll auf alle Grundzentren ausgebaut werden. Neue Ansätze
52 sind auch im Bereich des kombinierten Personen- und Güterverkehrs sinnvoll.
53 Entsprechende Projekte wie Kombibus aus Brandenburg sind im Land auf ihre
54 Anwendbarkeit hin zu überprüfen, um gerade die Erschließung peripherer Gebiete
55 zu stärken. Und auch ein besserer Umstieg vom Auto oder hin zum Rad sind
56 notwendig zu gewährleisten. Das kann gut über multifunktionale
57 Mobilitätsschnittstellen geschehen. Der Passus im Koalitionsvertrag der
58 aktuellen Landesregierung zum Nahverkehr strebt zwar allgemeine Verbesserungen
59 an, bleibt in seinen Zielen aber sehr vage. Mit unserem GRÜNEN Sachsen-Anhalt-
60 Takt und dem umfassenden Ziel den Umweltverbund – Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV
61 – auf über 50% am Modal Split zu heben, setzen wir dem klare und überprüfbare
62 mobilitätspolitische Meilensteine entgegen.

63 Dabei ist der Schienenverkehr ein wesentlicher Teil des dekarbonisierten
64 öffentlichen Verkehrs, daher setzen wir uns insbesondere für die
65 Elektrifizierung und den Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten von Strecken ein.
66 Strecken, auf denen der Personenverkehr abbestellt wurde, dürfen nicht
67 stillgelegt oder entwidmet werden, sodass kommenden Generationen die Möglichkeit
68 zur Reaktivierung erhalten bleibt. Zudem müssen dringend auch landkreis- und
69 landesgrenzenüberschreitende Verbindungen ermöglicht werden. Hier muss dringend
70 das Steuer herumgerissen werden. Busverkehre sind fast ausschließlich auf das
71 nächste Grund- oder Mittelzentrum ausgerichtet, wohingegen die Fahrt in den
72 Nachbarkreis häufig sehr schwierig ist. Entsprechend haben wir hierzulande einen
73 massiven Nachholbedarf in Sachen Reaktivierung und Ausbau des Angebots. Dabei
74 gilt für uns das Credo: Angebot schafft Nachfrage. Prüfungen zur
75 Wirtschaftlichkeit von Strecken dürfen nicht am Status Quo und kurzfristigen
76 Zeithorizonten gemessen werden. Vielmehr gilt es ein qualitativ hochwertiges
77 Nahverkehrsangebot zu schaffen und genügend Zeit einzuplanen, bis dieses
78 etabliert ist. Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist ein Prozess, der nicht
79 massenhaft von heute auf morgen erfolgt. Bis Menschen ihre
80 Mobilitätsgewohnheiten ändern und beispielsweise das Auto stehen lassen und
81 dafür den Bus nehmen, kann einige Zeit vergehen. Ist mithin sogar eine
82 Generationenfrage. Daher ist die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsangebots
83 nachhaltig und konsequent zu betreiben. Es ist ein Zielnetz für die
84 Zeithorizonte 2030, 2040 und 2050 zu entwickeln. Dafür ist über
85 Legislaturperioden hinaus zu denken. Entsprechend braucht es eine
86 Mobilitätspolitik mit langem Atem. Diese Ausdauer gilt es auf Landesebene zu
87 entwickeln und durch klare Zielstellungen in den entsprechenden Gesetzen zu
88 normieren.

89 Aktuelle Handlungsoptionen liegen in einer Novellierung des
90 Landesnahverkehrsplanes und in der Schaffung von Grundlagen im Rahmen der
91 Neuaufstellung des Landesentwicklungsgesetzes, diese gilt es konsequent zu
92 nutzen, um den Umweltverbund in Gänze und insbesondere den Nahverkehr als
93 Rückgrat der Mobilitätswende zu stärken

94 [\[1\]](#) SPNV Verbindungen, die noch keinen Stundentakt realisieren sind bspw.:

95 - RB47/48 Halle- Könnern- Bernburg- Calbe(- Magdeburg)

96 - S9 Halle- Eilenburg

- 97 - RB-Halte zwischen Stendal- Salzwedel (RB32)
- 98 - RB-Halte zwischen Schönebeck- Staßfurt- Güsten (RB41)
- 99 - alle Halte zwischen Güsten- Hettstedt- Sangerhausen (RE10)
- 100 - einzelne Halte zwischen Könnern- Aschersleben- Halberstadt (RE4/24, RB44)

Unterstützer*innen

Stefan Schweigel (KV Jerichower Land); Katrin Kanus-Sieber (KV Harz); Jens Kiebjieß (KV Harz); Hans Geske (KV Halle); Lysann Papenroth (KV Anhalt-Bitterfeld)