

Antrag

Initiator*innen: Landesdelegiertenrat (beschlossen am: 19.03.2022)

Titel: **ÖPNV im ländlichen Raum stärken – Das Ziel ist stündliche Erreichbarkeit Landesplanerische Vorgaben schaffen**

Antragstext

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

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

119 Mit Blick auf die kommenden Jahre zeigt sich aber eben auch: nie waren die
120 Zeiten so günstig für eine langfristige ÖPNV-Offensive. Die neue rot-grün-gelbe
121 Bundesregierung will zusätzlich zu der seit 2020 verankerten Dynamisierung von
122 1,8 % die Regionalisierungsmittel zur Förderung des ÖPNV und SPNV deutlich

123 erhöhen Auch die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden im
124 Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 ab 2025 von insgesamt 1 Milliarde Euro auf
125 2 Milliarden Euro anwachsen. Diese Gelder sind im Land insbesondere für die neu
126 eingeführten Fördertatbestände zur Streckenaktivierung, -ausbau und zur
127 Elektrifizierung zu nutzen. In der Vergangenheit setzte Sachsen-Anhalt den Fokus
128 auf investive Großvorhaben im städtischen Raum mit der „Stadtbahn Halle 2025“
129 und der zweiten Nord-Süd-Verbindung in Magdeburg. Das war richtig, aber künftig
130 müssen die ländlichen Räume im Fokus stehen. Dem sprichwörtlichen Narrativ des
131 Abgehängtseins der ländlichen Räume kann so etwas Zukunftsfestes entgegengesetzt
132 werden. Menschen fühlen sich ernstgenommen, ländliche Gemeinden werden
133 attraktiver, auch für junge Menschen und Familien.

134 Um ländliche Räume wieder anzukoppeln, braucht es Vorlauf auf Landesebene. Im
135 Rahmen einer qualitativen Diskussion über den Landesnahverkehrsplan mit
136 Akteur*innen der ländlichen Räume sollen Kriterien für eine neue
137 Erschließungsqualität der ländlichen Räume erreicht werden. Immer mit dem Ziel,
138 die stündliche Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dazu müssen unterschiedliche
139 Verkehrsträger wie Busse und Bahnen vernetzter und flexibler gedacht werden. Das
140 neue Personenbeförderungsgesetz eröffnet neue Spielräume für flexible
141 Bedienformen im ÖPNV. Hier ist das Land gehalten im Austausch mit den Kommunen
142 konkrete Umsetzungsmodelle zu entwickeln und auf Landesebene ideell und
143 finanziell zu unterstützen. Das in der Aufgabenträgerschaft des Landes
144 befindliche Landesnetz soll auf alle Grundzentren ausgebaut werden. Neue Ansätze
145 sind auch im Bereich des kombinierten Personen- und Güterverkehrs sinnvoll.
146 Entsprechende Projekte wie Kombibus aus Brandenburg sind im Land auf ihre
147 Anwendbarkeit hin zu überprüfen, um gerade die Erschließung peripherer Gebiete
148 zu stärken. Und auch ein besserer Umstieg vom Auto oder hin zum Rad sind
149 notwendig zu gewährleisten. Das kann gut über multifunktionale
150 Mobilitätsschnittstellen geschehen. Der Passus im Koalitionsvertrag der
151 aktuellen Landesregierung zum Nahverkehr strebt zwar allgemeine Verbesserungen
152 an, bleibt in seinen Zielen aber sehr vage. Mit unserem GRÜNEN Sachsen-Anhalt-
153 Takt und dem umfassenden Ziel den Umweltverbund – Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV
154 – auf über 50% am Modal Split zu heben, setzen wir dem klare und überprüfbare
155 mobilitätspolitische Meilensteine entgegen.

156 Dabei ist der Schienenverkehr ein wesentlicher Teil des dekarbonisierten
157 öffentlichen Verkehrs, daher setzen wir uns insbesondere für die
158 Elektrifizierung und den Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten von Strecken ein.
159 Strecken, auf denen der Personenverkehr abbestellt wurde, dürfen nicht
160 stillgelegt oder entwidmet werden, sodass kommenden Generationen die Möglichkeit
161 zur Reaktivierung erhalten bleibt. Zudem müssen dringend auch landkreis- und
162 landesgrenzenüberschreitende Verbindungen ermöglicht werden. Hier muss dringend
163 das Steuer herumgerissen werden. Busverkehre sind fast ausschließlich auf das
164 nächste Grund- oder Mittelzentrum ausgerichtet, wohingegen die Fahrt in den

165 Nachbarkreis häufig sehr schwierig ist. Entsprechend haben wir hierzulande einen
166 massiven Nachholbedarf in Sachen Reaktivierung und Ausbau des Angebots. Dabei
167 gilt für uns das Credo: Angebot schafft Nachfrage. Prüfungen zur
168 Wirtschaftlichkeit von Strecken dürfen nicht am Status Quo und kurzfristigen
169 Zeithorizonten gemessen werden. Vielmehr gilt es ein qualitativ hochwertiges
170 Nahverkehrsangebot zu schaffen und genügend Zeit einzuplanen, bis dieses
171 etabliert ist. Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist ein Prozess, der nicht
172 massenhaft von heute auf morgen erfolgt. Bis Menschen ihre
173 Mobilitätsgewohnheiten ändern und beispielsweise das Auto stehen lassen und
174 dafür den Bus nehmen, kann einige Zeit vergehen. Ist mithin sogar eine
175 Generationenfrage. Daher ist die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsangebots
176 nachhaltig und konsequent zu betreiben. Es ist ein Zielnetz für die
177 Zeithorizonte 2030, 2040 und 2050 zu entwickeln. Dafür ist über
178 Legislaturperioden hinaus zu denken. Entsprechend braucht es eine
179 Mobilitätspolitik mit langem Atem. Diese Ausdauer gilt es auf Landesebene zu
180 entwickeln und durch klare Zielstellungen in den entsprechenden Gesetzen zu
181 normieren.

182 Aktuelle Handlungsoptionen liegen in einer Novellierung des
183 Landesnahverkehrsplanes und in der Schaffung von Grundlagen im Rahmen der
184 Neuaufstellung des Landesentwicklungsgesetzes, diese gilt es konsequent zu
185 nutzen, um den Umweltverbund in Gänze und insbesondere den Nahverkehr als
186 Rückgrat der Mobilitätswende zu stärken

187 [\[1\]](#) SPNV Verbindungen, die noch keinen Stundentakt realisieren sind bspw.:

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

189 - S9 Halle- Eilenburg

190 - RB-Halte zwischen Stendal- Salzwedel (RB32)

191 - RB-Halte zwischen Schönebeck- Staßfurt- Gүsten (RB41)

192 - alle Halte zwischen Gүsten- Hettstedt- Sangerhausen (RE10)

193 - einzelne Halte zwischen Könnern- Aschersleben- Halberstadt (RE4/24, RB44)