



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Horst Arnold, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayer, Margit Wild, Susann Biedefeld** und **Fraktion (SPD)**

Zukunftsplan Mobilität für eine Verkehrswende in Bayern 2030 – Mobilitätssicherung für Land und Stadt

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, mit einem Masterplan Mobilität eine Verkehrswende in Bayern bis 2030 in die Wege zu leiten. Er etabliert ein Leitbild Mobilität statt Verkehr. Er sichert und befriedigt Mobilitätsbedürfnisse in Land und Stadt. Diese sind in den Vordergrund aller politischen Entscheidungen zu stellen und zielgenau umzusetzen.

Das Ziel muss sein, Mobilität zu sichern mit kürzeren Wegen, kostengünstiger, umweltschonender und letztlich effizienter.

Verkehr darf nicht mehr nur schneller, leichter und flüssiger, somit auch attraktiv und billig gemacht werden, um überwiegend städtische Zentren zu fördern.

Ein Paradigmenwechsel ist notwendig: Statt zusätzlicher Personen- und Tonnenkilometer muss es in Zukunft um Mobilität zur Abdeckung von Bedürfnissen und um eine Verringerung des Verkehrs in allen Räumen gehen:

1. Der Masterplan etabliert dieses neue Leitbild auf allen Ebenen und bei allem landespolitischen Handeln in Raumordnungspolitik, in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik.
2. Der Masterplan sorgt dafür, dass Mobilität insgesamt, Straße wie Schiene und hier insbesondere der öffentliche Personenverkehr, technologisch, umweltfreundlich, flächensparend, organisatorisch und finanziell weiterentwickelt wird.
3. Der Masterplan berücksichtigt in hohem Maße, dass eine Verkehrswende nicht nur eine kommunale, sondern überwiegend auch eine freistaatliche Aufgabe ist.
4. Der Masterplan setzt laufende und lang geplante Verkehrsprojekte besonders in den Ballungsräumen München, Nürnberg, Fürth, Erlangen, Augsburg

und in den Großstädten Regensburg, Würzburg und Ingolstadt bis zum Jahr 2030 um. Hierzu zählen u. a. Projekte wie die 2. Stammstrecke in München und die Ergänzung des S-Bahn-Systems, die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach als auch die Errichtung eines S-Bahn-ähnlichen Systems im Raum Augsburg.

5. Der Masterplan schafft ein breit angelegtes, langfristiges und flexibles Aktionsprogramm, dass Mobilität ein wichtiger Eckpfeiler unseres Sozialstaats bleibt und gesellschaftliche Teilhabe aller Personengruppen in allen Regionen ermöglicht. Als beispielhafte Handlungsfelder sind zu nennen: Vorhandene kommunale Angebote besser auszulasten zum Zwecke des Gemeinwohls, ohnehin stattfindende Fahrten von Pendlern und Lieferanten für die Mitnahme von weiteren Personen öffnen, aktive Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Pedelec zu fördern, die Entwicklung und Umsetzung eines Schnellbuslinienkonzepts für Haupt- und Tangentialverkehrsachsen zu ermöglichen und eine anbieter- und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform (Mobilitäts-App) zu entwickeln für die Nutzung durch Kommunen oder Regionen. Neue Mobilitätsangebote sind gerade für ländliche Räume zu erproben, mit Monitoringkonzepten auszuwerten, die Erkenntnisse öffentlich zu kommunizieren und best practice-Fälle zu übertragen.
6. Finanzielle Unterstützungen und Anreizsysteme zur Förderung des ÖPNV sind fortzusetzen, deutlich aufzustocken und mobilitätsgerecht und raumspezifisch anzupassen und neu aufzulegen. Hierzu zählen u. a. die ÖPNV-Zuweisungen, spezielle Förderprogramme zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum, Mittel für die umweltfreundliche Fahrzeugförderung sowie die Bereitstellung einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur zur Schaffung, Unterstützung und Anwendung einheitlicher Tarifsysteme, Fahrpläne und spezifischer Mobilitätsangebote („on demand“).
7. Der SPNV muss insbesondere in ländlichen Räumen um getaktete, regionale Buslinien ergänzt werden, um fehlende Schienenverkehrsangebote auszuweiten.
8. Verkehrs- und Tarifverbünde sind landesweit zu fördern und auszubauen, genauso wie touristische Verkehrsverbünde als Pilotregionen entwickelt werden könnten, um ein Denken und Handeln in Mobilitätsketten zu ermöglichen. Mit regionalen Ausschreibungen können Kostentransparenz und

Wettbewerb gefördert werden, wobei Ausschreibungslose und Bedingungen so zu gestalten sind, dass regionale Unternehmen reale Chancen haben, die Ausschreibungen zu gewinnen.

9. Regionale Aufgabenträger, insbesondere kleinere Kommunen, sind durch die Errichtung einer zentralen Servicestelle bei allen Projekten und Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität durch eine zentrale Servicestelle zu beraten und zu unterstützen.
10. Im Rahmen eines Entwurfs für einen zweiten Nachtragshaushaltsplan 2018 hat die Staatsregierung die Voraussetzungen zu schaffen für eine deutliche Erhöhung der finanziellen Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in Bayern auf der Straße und der Schiene, um die Umsetzung eines flächendeckenden Masterplans zur Sicherung der Mobilität in Land und Stadt für 2030 zu gewährleisten.

Begründung:

Noch im Sommer letzten Jahres hat das bayerische Kabinett am 18.07.2017 zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV in Bayern beschlossen. Nahezu alle diese Maßnahmen begannen mit einer nicht näher definierten Zielstellung „Ziel ist es ...“ ohne Zeithorizont.

Noch als designierter Ministerpräsident hat der jetzt gewählte Ministerpräsident Dr. Markus Söder angekündigt „Wir wollen die komplette Planung für den ÖPNV der Zukunft“ mit der Zielstellung, dies bis 2050(!) zu ermöglichen.

Angesichts der wenig konkreten Zielvorstellungen, angesichts des weit in der Zukunft liegenden Zeithorizonts und angesichts mangelhafter finanzieller Förderung des öffentlichen Verkehrs in Bayern ist es dringend erforderlich, analog zur Energiewende in Bayern eine Verkehrswende mit einem entsprechenden Masterplan für Mobilität bis 2030 aufzulegen.

Trotz finanzieller Verbesserungen im Nachtragshaushalt 2018 wurden im Jahr 2017 in Bayern „nur“ rund 200 Mio. Euro als Finanzhilfen für den ÖPNV aufge-

wendet. Originäre Landesmittel waren nach Abzug von 35 Mio. Euro Regionalisierungsmitteln (Bund) und 50 Mio. durch den Kraftfahrzeugsteuerersatzverbund „nur“ 115 Mio. Euro. Hinzu kommen rund 48 Mio. Euro an Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im Nahverkehr.

Im Zeitverlauf hat sich die ÖPNV-Finanzierung in Bayern seit 2003 mit einem kumulierten Fehlbetrag von 830 Mio. Euro aufgebaut. Die jährlichen Fehlbeiträge gegenüber 2003 betragen in den letzten Jahren rund 60 Mio. Euro.

Obwohl die Verkehrsleistung bei der Beförderung mit Eisenbahnen gegenüber der Beförderung mit Omnibussen im Linienverkehr in einem Verhältnis von 5 Prozent zu 88 Prozent (Rest Tram und U-Bahnen) steht, ist der staatliche Mitteleinsatz genau „spiegelverkehrt“. Beförderten die Busse in Bayern 2015 rund 760 Mio. Fahrgäste, wurden im SPNV lediglich 36 Mio. Fahrgäste befördert (Tram und U-Bahnen 735 Mio.).

Während Bayern vom Bund aktuell mehr als 1 Mrd. Euro an Finanzhilfe für den SPNV erhält, werden „nur“ rund 200 Mio. Euro an Finanzhilfen aus Bayern für den ÖPNV geleistet. Allein schon die hohen Fahrleistungen im ÖPNV sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum rechtfertigen eine deutlich bessere Finanzausstattung durch den Freistaat Bayern.

Nicht nur in den Ballungsräumen, sondern insbesondere in den ländlichen Räumen müssen die Grundbedürfnisse der Bevölkerung für Mobilität befriedigt und gesichert werden. Allein der ausschließliche Bau attraktiver und schneller Straßen, ein Ausbau der Fernverkehre auf der Schiene löst diese Defizite nicht, sondern fördert weite und längere Verkehre und verstärkt die Zentralisierung von Wirtschafts-, Versorgungs- und Bildungsstandorten.

Es ist an der Zeit, endlich eine Perspektive für eine Verkehrswende zu entwickeln und mit geeigneten Maßnahmen umzusetzen, die eine integrierte Strategie, basierend auf einer überwiegenden Nahverkehrsorientierung, Mobilität in Bayern in Land und Stadt im Jahr 2030 sichert.