

POSITIONSPAPIER

GARANTIIERT MOBIL – EGAL WO DU LEBST

Grünes Mobilitätskonzept für
den ländlichen Raum

GARANTIERT MOBIL – EGAL WO DU LEBST GRÜNES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM

Ausgangslage

1 56 Prozent der Bevölkerung Bayerns wohnen in ländlichen Raum. Dieser ist geprägt durch
2 eine geringe Bevölkerungsdichte, zerstreute Siedlungsstrukturen, große Entfernungen zwi-
3 schen den Standorten für Wohnen, Arbeiten und Versorgung.

4
5 Mobilität ist eine wesentliche Grundlage für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Der Mobili-
6 tätsalltag in dünn besiedelten ländlichen Räumen ist meist Pkw-dominiert, das Angebot des
7 öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) meist völlig unzureichend. Menschen, die keinen
8 Führerschein besitzen oder sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen, sind auf Grund
9 des unzureichenden ÖPNV Angebots in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt. Wer altersbe-
10 dingt schon bzw. noch fahren kann, fährt Auto. Wer nicht selbst fahren kann, greift auf private
11 Fahrdienste zurück. Eltern chauffieren ihre
12 Jüngsten zum Sport, ins Kino oder Kinderge-
13 burtstag, Oma und Opa müssen sich von den
14 erwachsenen Enkeln zum Arzt oder Einkaufen
15 fahren lassen. Das sichert eine gewisse Mobi-
16 lität, jedoch keine Unabhängigkeit.



**Ein derart schlecht ausgebauter
ÖPNV ist keine Alternative zum
eigenen Auto.**

17
18 Der ÖPNV besteht weitestgehend aus Schü-
19 ler*innenverkehren. Faktisch orientieren sich Linienführungen und Fahrplan vielfach am
20 Schüler*innenverkehr. Außerhalb der Schulzeiten, d.h. in den Tagesrandzeiten, am Wochenende
21 oder in den Ferien ist das Angebot sehr dünn oder fehlt in Gänze. Ein derart schlecht ausge-
22 bauter ÖPNV ist keine Alternative zum eigenen Auto.

Trübe Aussichten

23
24
25
26
27 Der einigermaßen wirtschaftliche Betrieb von Linienverkehren ist in ländlichen, peripheren
28 Räumen mit geringer Siedlungsdichte eher schwierig, weil das dafür notwendige Mindest-
29 fahrgastaufkommen oft fehlt. Die demografische Entwicklung führt zu einem Rückgang der
30 Schüler*innenzahlen. Der wirtschaftliche Betrieb des herkömmlichen auf Schülerverkehre
31 basierten ÖPNV-Angebote wird dadurch erschwert, wenn die größte Kundengruppe wegbriecht.
32 Der Zuschussbedarf steigt, der Kostendeckungsgrad sinkt. Es muss mehr Überzeugungsarbeit
33 in politischen Gremien für die Aufrechterhaltung oder gar den Ausbau des ÖPNV geleistet
34 werden.

35
36 Es verändert sich aber nicht nur der ÖPNV im ländlichen Raum. Je weniger Menschen in ei-
37 nem Ort wohnen, desto unwirtschaftlicher ist es dort für den alteingesessenen Einzelhandel.

38 Die Zeiten sind vorbei, in denen man sich auch in den kleinsten Gemeinden selbstständig und
39 allumfassend mit Dienstleistungen und Gütern des täglichen Bedarfs versorgen konnte. Dafür
40 muss man heute meist in die größeren Gemeinden fahren. Ähnliches gilt für Arbeitsplätze und
41 Ausbildung: Dienstleistungen, Gewerbe, Behörden und Schulen konzentrieren sich auf immer
42 weniger zentrale Standorte. Diese Entwicklung führt zu einem zunehmenden Mobilitätsbedarf,
43 der auf ein unzureichendes Verkehrsangebot an Bussen und Bahnen trifft. Dort, wo sich Nah-
44 versorgungs-, Bildungs- und andere öffentliche Einrichtungen auf dem Rückzug befinden, ist
45 ein gutes Mobilitätsangebot aber von umso größerer Bedeutung, um auch in Zukunft attrak-
46 tive Lebensbedingungen zu gewährleisten. Ältere Menschen und Jugendliche ohne eigenes
47 Auto sind besonders betroffen und auf ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem
48 angewiesen. Auch im ländlichen Raum muss es möglich sein, alle Mobilitätsbedürfnisse für
49 Ausbildung, Beruf, Arztbesuche, Einkaufen und Freizeit auch ohne eigenes Auto nachhaltig
50 befriedigen zu können.

51
52

53 **So stellen sich Grüne nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum vor**

54 **>>> Mobil, egal wo du lebst**

55

56 Um immer und überall gut angebunden zu sein, ist unser langfristiges Ziel eine Mobilitätsga-
57 rantie für Bayern: Alle Orte im Land sollen an allen Wochentagen von 5 Uhr bis Mitternacht
58 mindestens stündlich angebunden sein

59

60 **>>> Ungenutzte Potentiale des Schienenverkehrs nutzen**

61

62 Zur Bewältigung der Verkehrsströme aus den ländlichen Raum hin zu den Verdichtungsräu-
63 men sowie zwischen den ländlichen Zentren untereinander kann die Schiene als Rückgrat des
64 ÖPNV noch deutlich mehr leisten. Dazu sind die Fahrzeiten durch Schließung von Elektrifizie-
65 rungslücken oder Infrastrukturausbauten zu verkürzen und insgesamt mehr Züge durch den
66 Freistaat zu bestellen.

67 - Halbstundentakt

68 - Streckenreaktivierungen und Bestellung von Regelverkehre, dort wo verkehrlich sinnvoll

69 - Bestellung von Freizeitverkehren

70

71 **>>> Bayern-Takt für Bus und Bahn**

72

73 Der Schienenverkehr gewährleistet zwar bereits eine grobe Erschließung der Fläche, er kon-
74 zentriert sich aber meist nur auf die Anbindung der umliegenden Ballungsräume und kann
75 somit nur einen Teil der Verkehrszwecke der ländlichen Bevölkerung abdecken. Der SPNV
76 ist dazu um getaktete, regionale Buslinien in Räumen zu ergänzen, die nicht vom Schienen-
77 verkehr bedient werden. Dort, wo wichtige Zentren im Ländlichen Raum keinen Schienen-
78 anschluss haben oder wichtige Verkehrsknoten nicht direkt verbunden sind, wollen wir die
79 Lücken im Netz durch miteinander getaktete Schnellbuslinien schließen.

80

81

82

83 >>> Bayerntarif

84

85 Für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV sind einfache und kundenfreundliche Tarife eine wichtige
86 Voraussetzung. Das gilt auch für Fahrten, die über die Grenzen eines Verbunds hinausgehen.
87 Dafür wollen wir einen Landestarif, wie dies Baden-Württemberg plant, schaffen. Andere
88 Bundesländer wie Brandenburg, Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen
89 haben solche Tarife bereits in unterschiedlicher Ausgestaltung. Mit einem Bayern-Tarif wäre
90 man landesweit einfach und bequem unterwegs für Fahrten mit dem Nahverkehr.

91

92 Ganz gleich ob mit Nahverkehrszügen, Regional- oder Stadtbussen, Straßen- oder U-Bahn –
93 mit dem Bayerntarif können die Menschen landesweit und einfach bequem unterwegs sein.
94 Eine Fahrkarte reicht aus, um zum Ziel zu gelangen.

95

96 >>> Bayern-Fahrplan

97

98 Zu einem leistungsfähigen und verlässlichem Verkehrsangebot gehören auch ein einheitliches
99 Fahrkartensortiment, einheitliche Tarifbestimmungen und eine qualitativ hochwertige Fahr-
100 gastinformation. Diese so genannte Bayern-Info liefert alle notwendigen Infos verkehrsträger-
101 übergreifend für die gesamte Reisekette.

102

103 Aktuell baut die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Staatsministeriums
104 des Innern, für Bau und Verkehr ein eigenes „durchgängiges elektronisches Fahrgastinfor-
105 mations- und Anschlusssicherungs-System“ (DEFAS) auf. Ziel ist nach Angaben der BEG eine
106 hochwertige, flächendeckende Fahrgastinformation und Anschlusssicherung des öffentli-
107 chen Verkehrs auf Straße und Schiene auf der Basis von Echtzeitdaten. Um dieses Ziel aber
108 zu erreichen, besteht offensichtlich noch Optimierungsbedarf: **In das System müssen endlich
109 alle ÖPNV-Angebote in Bayern einschließlich Mobilitätsplattformen sowie eine Preisauskunft
110 integriert werden.**

111

112 >>> Neue Angebotsformen

113

114 Digitale Systeme eröffnen neue Möglichkeiten für neue Angebotsformen. Mobiles Internet
115 macht es unglaublich einfach, alle verfügbaren Mobilitätsformen im ländlichen Raum zu bün-
116 deln und intelligent miteinander zu verbinden. So hat die DB Regio mit „wohin du willst“ einen
117 Mobilitätsplaner entwickelt, der weit mehr ist als eine Fahrplan-App.

118

119 Wir wollen diese Möglichkeiten nutzen und Angebote schaffen, damit die Menschen ans Ziel
120 kommen, selbst dann wenn dies mit einer bestehenden Verbindung nicht möglich ist. Dafür
121 muss in die App bayern-fahrplan.de die Automatische Suche nach Mitfahrgelegenheiten von
122 flinc integriert werden, um Mobilitätsangebote über den öffentlichen Nahverkehr hinaus zu
123 schaffen.

124

125

126

127

128 >>> Flexible Angebote

129

130 Angebote wie Rufbus oder Bürgerbus bieten neue Perspektiven für flexible Bedienkonzepte
131 überall dort, wo ein attraktiv getakteter Busverkehr im Regelbetrieb nicht umsetzbar ist.

132

133 >>> Mobilitätsdrehscheiben

134

135 Knotenbahnhöfe und Busbahnhöfe im ländlichen Raum sind zur Förderung einer nachhaltigen
136 Mobilität zu multimodalen „Mobilitätsdrehscheiben“ zu entwickeln. Diese verknüpfen leis-
137 tungsfähige ÖPNV-Angebote auf den Hauptachsen mit örtlichen und regionalen Busverkehrs-
138 systemen, die für die letzte Meile mit Car-Sharing-Systemen sowie Fahrradverleihsystemen
139 abgerundet werden.

140

141 >>> Touristische Verkehre mitdenken

142

143 Urlaubsgäste wollen vor Ort gerne mobil ohne Auto sein. Bei der Planung des ÖPNV sind des-
144 halb touristische Verkehre mitzudenken. Urlauber können helfen, den ÖPNV besser auszulast-
145 ten. Über die Kurabgabe finanzierte Gästekarten, die die kostenlose Nutzung des ÖPNV bein-
146 halten, sind nicht nur bei den Urlaubern beliebt, sie leisten auch einen wesentlichen Beitrag
147 zur Finanzierung des ÖPNV Angebotes. In Baden-Württemberg ist die Verwendung der Kurab-
148 gabe auch für ÖPNV-Finanzierung erlaubt. In Bayern ist das leider nicht erlaubt. Wir wollen
149 daher das Kommunale Abgabengesetz überarbeiten, um den Kommunen die Mitfinanzierung
150 des ÖPNV über die Kurabgabe zu erlauben.

151

152 Was braucht es dazu?

153

154 Das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, aber auch das An-
155 gebot werden von zahlreichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Der rechtliche Rahmen und
156 die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs geben den Gestaltungsspielraum vor. In Zeiten
157 knapper Finanzmittel und rückläufiger Bevölkerungszahlen müssen alternative Finanzierun-
158 gen und Mobilitätsangebote entwickelt und umgesetzt werden.

159

160 Der ÖPNV ist nach dem BayÖPNVG lediglich eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und
161 kreisfreien Gemeinden. Bei einer Aufwertung des ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe müssten die
162 Kommunen mit entsprechenden Mitteln für den Betrieb des ÖPNV ausgestattet werden.

163 Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personen-
164 nahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen muss für Aufgabenträger des allgemei-
165 nen öffentlichen Personennahverkehrs verpflichtend werden.

166

167 Bedienungsstandards wie Betriebs- und Verkehrszeiten, räumliche Erschließung (Erschlie-
168 ßungsqualität) und Bedienungshäufigkeiten (Bedienungsqualität) sind verbindlicher zu regeln
169 als in Art. 5 BayÖPNVG oder in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“ des Bayeri-
170 schen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

171

172

173 Bei der Investitionsförderung über Entflechtungsmittel ist der Schwerpunkt auf den kommu-
174 nalen ÖPNV und den Radverkehr zu legen. Der Verteilungsschlüssel zwischen kommunalem
175 Straßenbau und ÖPNV ist umzudrehen.
176
177 Vertaktete Schnellbuslinien könnten über ein Förderprogramm „Regiobuslinien“ bezuschusst
178 werden.
179
180 Bürgerbusprojekte könnten durch Zuschüsse für Fahrzeuge und die Erstattung der Kosten für
181 Personenbeförderungsscheine besser unterstützt werden.
182
183 Die Anschaffung von Fahrrädern mit Elektromotor (Pedelecs) an Bahnhaltestationen mit Ab-
184 stellplätzen und Ladevorrichtungen könnte gefördert werden.
185
186 Impulse für bedarfsgerechte Innovationen im ÖPNV könnte ein „Kompetenzzentrum Innova-
187 tive Angebotsformen im ÖPNV“ wie in Baden-Württemberg geben. Das Kompetenzzentrum
188 erarbeitet Leitlinien für die Einrichtung neuer Angebotsformen im ÖPNV, berät kommunale
189 Aufgabenträger bei der Einrichtung neuer Angebotsformen im ÖPNV, baut ein Netzwerke der
190 ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Betreiber neuer ÖPNV-Angebotsformen zur Förderung des
191 Best-Practice-Austauschs auf und tritt als Ideengeber zur Entwicklung neuer Angebotsformen
192 im ÖPNV auf. Das Kompetenzzentrum könnte bei der BEG angesiedelt werden.
193
194 Der ÖPNV ist in der Standort- und Bauleitplanung stärker zu berücksichtigen. Bei Standort-
195 festlegungen werden die entstehenden Kosten für den ÖPNV, etwa durch ungünstige Stre-
196 ckenverläufe, kaum in die Abwägung einbezogen. Hier ist darauf hinzuwirken, dass der ÖPNV
197 einen höheren Stellenwert in der Abwägung von Standorten erhält (z. B. bei Schulstandorten,
198 Neubaugebieten, sonstigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und darüber hinausgehenden
199 Einrichtungen).
200
201 Ebenso sollte die Verhandlungsposition des ÖPNV gegenüber den Schulen gestärkt werden.
202 Durch auf den ÖPNV abgestimmte Schulbeginn- und Schulschlusszeiten sind erhebliche Ein-
203 sparpotenziale vorhanden.
204
205 Damit Urlaubsorte Touristen vor Ort die Möglichkeit der kostenlosen Benutzung des öffentli-
206 chen Personennahverkehrs anbieten können, ist im Kommunalabgabengesetz eine Ausweitung
207 des Verwendungszweckes für Kurbeiträge vorzusehen.
208
209 Touristische Verkehre sind im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

210
211

212 **Markus Ganserer, MdL,**
213 **Sprecher für Mobilität, Forsten und Öffentlicher Dienst**

214
215
216
217

Stand 27. Juni 2016



KONTAKT:

Markus Ganserer, MdL

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Bayerischen Landtag
Maximilianeum, 81627 München

Tel: 089 4126-2654

Fax: 089 4126-1135

markus.ganserer@gruene-fraktion-bayern.de