

A8 (Ä1-8) ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Lukas Unger (KV Pinneberg)

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

1 Die Kürzungen im Schienennahverkehr zum Fahrplanwechsel 2025 sind eine
2 eindeutige Fehlleitung der Mobilitätswende. In Zeiten der Klimakrise und einem
3 extrem stark emittierenden Verkehrssektor braucht es eine Stärkung des gesamten
4 ÖPNVs und keinen Abbau bestehender Taktungen. Durch die angelegten Rücklagen in
5 dem Sondervermögen Moin.Sh sowie Umschichtungen im Landeshaushalt konnte ein
6 großer Teil der Kostensteigerungen abgedeckt werden und die Abbestellungen von
7 erst anvisierten 70Mio€ auf nur 4,6Mio€ reduziert werden. Und trotzdem:

8 Mit den Taktungskürzungen in Randzeiten und am Wochenende trifft man viele
9 Menschen in ihrem direkten Nutzungsverhalten, unter anderem beim Pendeln oder
10 bei Freizeitaktivitäten. Besonders Menschen ohne PKW sind auf starke
11 Verbindungen im ÖPNV angewiesen, um auch weite Strecken zuverlässig und in
12 geringer Zeit zu absolvieren. Die beschlossenen Kürzungen bedeuten für alle
13 Menschen, aber besonders diese Gruppe eine starke Einschränkung in ihrer
14 Mobilitätsfreiheit. Somit fordern wir eine schnellstmögliche Rücknahme der
15 Kürzungen im Schienenverkehr. Unser politisches Ziel bleibt der konsequente
16 Ausbau des ÖPNV Angebots.

17 Weitergehend ist die Finanzierung des ÖPNVs weder stabil noch auskömmlich. Dies
18 zeigt sich nicht nur im Schienenverkehr, auch im weiteren Öffentlichen
19 Nahverkehr, in den Kreisen und kreisfreien Städten ist die
20 Finanzierungssituation ebenso schwierig. Besonders die starken Preissteigerungen
21 in den letzten Jahren bedingen diese Situation, welche unter anderem durch
22 steigende Diesel- und Benzinkosten, Materialkostensteigerungen und
23 Tarifabschlüsse getrieben wurde. Dies erschwert nicht nur den Ausbau der
24 Leistungen, sondern setzt bereits bei der Finanzierung des bestehenden Angebots
25 an und stellt die Kreise und Städte vor herbe Herausforderungen.

26 Wir Grünen setzen uns daher auf allen Ebenen dafür ein, dass der öffentliche
27 Verkehr finanziell zukunftsfest aufgestellt wird. Dafür braucht es sowohl eine
28 Umschichtung bestehender Steuergelder als auch die Schaffung neuer
29 Möglichkeiten, mehrjährig und kreditfinanziert in unsere Infrastruktur zu
30 investieren. Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein, dass die Mittel für
31 Fernstraßenneubau in Schieneninvestitionen umgewidmet werden. Fossile
32 Subventionen wie das Dienstwagenprivileg für Verbrennerautos und die steuerliche
33 Begünstigung von Dieselmotoren sollen abgeschafft werden und die
34 freiwerdenden Steuereinnahmen in eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel und
35 die Ausfinanzierung des Deutschlandtickets sowie zur Schaffung neuer
36 zielgruppenorientierten Angebote wie einem bundesweiten Bildungs- und
37 Sozialticket investiert werden.

38 Auf Landesebene wollen wir durch die Einführung einer LKW Maut auf Landesstraßen
39 zusätzliche Einnahmen generieren, die der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
40 zugute kommen sollen. Zudem wollen wir Einnahmemöglichkeiten für Kreise und
41 kreisfreie Städte schaffen, um den öffentlichen Verkehr besser ausfinanzieren zu
42 können, beispielsweise eine KfZ Abgabe oder eine ÖPNV Abgabe für alle Menschen.

43 Außerdem setzen wir uns für eine stärkere Schwerpunktsetzung der ÖPNV
44 Finanzierung innerhalb des schleswig-holsteinischen Landeshaushalts ein. ÖPNV
45 ist sowohl effektiver Klimaschutz als auch Teil der Daseinsvorsorge und muss als
46 solcher priorisiert werden.

47 Für eine nachhaltige Finanzierung der Investitionen in unseren öffentlichen
48 Verkehr setzen wir uns für die Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft ein,
49 die große Investitionen mehrjährig finanziert und so nicht an die enge Struktur
50 eines Haushalts gekoppelt ist. Wir setzen uns im Bund dafür ein,
51 Schieneninfrastruktur auf der vor Allem Regionalverkehr verkehrt in das Eigentum
52 des Landes zu überführen und mittels der Infrastrukturgesellschaft zu verwalten
53 und auszubauen.

54 Die daraus entstehenden zusätzlichen Mitteln wollen wir für eine
55 kontinuierliche, der Realsituation angepasste Dynamisierung von Land und Bund,
56 die den externen Kostenanstieg mitberücksichtigt, einsetzen. Wir fordern daher
57 zur langfristigen Sicherung des ÖPNVs eine Anpassung der
58 Finanzierungsmechanismen auf Bundes- und Landesebene, welche neben einer
59 kontinuierlichen Dynamisierung für einen stetigen Ausbau der Verkehrsleistung,
60 die Einbeziehung von externen Kostensteigerungen vorsieht und starke externe
61 Kostensteigerung ausgleicht. Nur so schaffen wir auf Dauer klare
62 Planungssicherheit für eine nachhaltige Mobilitätspolitik auf Landesebene und im
63 kommunalen Bereich.

64 Um den regionalen Schienenverkehr in SH zu entlasten, sollen sich Landes- und
65 Bundesregierung für eine stärkere Durchbindung des Fernverkehrs nach Schleswig-
66 Holstein und weiterführend nach Dänemark einsetzen. Auch nach Fertigstellung der
67 Fehmarnbeltquerung müssen Fernverkehrsverbindungen über Flensburg nach Dänemark
68 erhalten werden. So können die Kapazitäten im Regionalverkehr konkret entlastet
69 werden.

70 Wir kritisieren die Entscheidung, den Ausbau zurzweigleisigen Bahnstrecke nach
71 Sylt zu pausieren. Dies benachteiligt den ohnehin bereits stark vernachlässigten
72 Norden weiter. Pendler*innen, Wirtschaft und Tourismus sind auf eine
73 zuverlässige und leistungsfähige Zugverbindung angewiesen. Daher fordern wir die
74 Landesregierung und die Landtagsfraktion auf, sich für eine Aufrechterhaltung
75 der Planungen der Trasse einzusetzen.

76 Wir setzen uns für weitere Maßnahmen ein, um die Abnahme des Deutschlandtickets
77 zu erhöhen. Unser Ziel ist dafür, dass jede*r Arbeitnehmer*in ein Recht auf ein
78 Jobticket erhält. Außerdem wollen wir das Deutschlandticket deutschlandweit
79 weiterentwickeln und durch zielgruppenorientierte Angebote wie Sozialtickets
80 oder Kindermitnahmemöglichkeiten sozial gerechter gestalten.

81 Durch die bundesweite Erhöhung des Ticketpreises auf 58 Euro besteht die Gefahr,
82 dass das gerade erst eingeführte Bildungsticket in Schleswig-Holstein nicht
83 verlässlich auf dem vorgesehenen Preis von 29 Euro weitergeführt wird. Die
84 Landtagsfraktion möge sich daher für eine Absicherung des Preises von 29 Euro ab
85 2025 und eine Einigung mit den Kommunalen Spitzenverbänden einsetzen, sodass
86 Kommunen und Land gemeinsam die Fortführung sicherstellen.

87 Weiterhin soll darauf hingewirkt werden, dass sich die Verbindungen des ÖPNVs am
88 tatsächlichen Bedarf und nicht an Zuständigkeitsgrenzen orientieren. Anzustreben
89 sind möglichst viele durchgehende Busverbindungen aus den ländlichen Regionen in

90 die zentralen Orte. Besonders Verbindungen aus den Flächenkreisen in die
91 kreisfreien Städte müssen im Angebot gestärkt werden.

92 Der Mobilitätssektor steht zudem vor der Herausforderung des Personalmangels.
93 Bereits jetzt fehlen in weiten Teilen Beschäftigte, die Situation bis 2030 wird
94 sich weiter verschärfen. Dabei braucht es diese Fachkräfte, um die
95 Verkehrsleistungen aufrecht zu erhalten und vielzählige Fahrtenausfälle zu
96 Lasten der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu
97 vermeiden. Es gilt somit vorausschauend zu handeln und dem Personalmangel
98 frühzeitig entgegenzutreten. Hierfür braucht es auf allen politischen Ebenen
99 gute Personalstrategien in den Verkehrsunternehmen, Aufmerksamkeits- und
100 Einstellungskampagnen, eine niederschwellige Ausbildung und vor allem eine gute,
101 attraktive und faire Bezahlung. Das Land steht hierbei in der Pflicht, die
102 Kreise bei Maßnahmen zur Fachkräftegewinnung in der Mobilitätsbranche zu
103 unterstützen.

104 Es braucht ausreichende Ausbildungskapazitäten für Lokführer*innen in Schleswig-
105 Holstein. Deswegen ist es wichtig, dass das Land inzwischen selbst ausbildet, um
106 Verkehrsunternehmen zu Beginn der Streckenübernahme einen reibungslosen Start zu
107 erleichtern und dass bei neuen Ausschreibungen sichergestellt wird, dass
108 Verkehrsunternehmen über den Bedarf und über die gesamte Vertragslaufzeit
109 ausbilden. Wir wollen Möglichkeiten finden, den schulischen Teil der
110 Berufsausbildung auch in Schleswig-Holstein anbieten zu können. Die
111 Landtagsfraktion sollte sich zudem für mehr Sprachkurse einsetzen, die neben
112 Kindererziehung, Praktika und Arbeit möglich sind und durchgängig bis zum B2-
113 Niveau (Ausbildungsvoraussetzung) führt. Perspektivisch sollte aber auch eine
114 Absenkung der sprachlichen Barrieren für Busfahrer*innen diskutiert werden.
115 Zudem sollen auf Kreisebene Gespräche über einen Wechsel in den Tarif TVN für
116 die eigenen Kommunalen Verkehrsgesellschaften geführt werden.

117 .

Begründung

Die Kürzungen im Schienenverkehr zum Fahrplanwechsel 2024 sind ein herber Schlag in der Verkehrswende. Im ganzen Bundesland wird im Regionalverkehr gekürzt, den Kreis Pinneberg trifft es dabei besonders hart bei den Einsparungen bei der AKN und der S3. Zwar betreffen diese grundsätzlich Rand- oder Wochenendzeiten, die jedoch lange erkämpft wurden. Diese Zeiten haben zudem enorme Relevanz, denn neben den Arbeitswegen vieler Pendler:innen treffen diese Zeiten besonders Familien und allgemein Menschen bei Freizeitaktivitäten wie dem Besuchen von Kultur- oder Sportveranstaltungen und somit bei einem essenziellen Bestandteil ihres Lebens. Besonders Menschen ohne PKW, häufig also junge oder ältere Menschen, die sich auf Grund der finanziellen Situation oder auf eigene Entscheidung hin ohne PKW fortbewegen, sind auf den ÖPNV zu allen Zeiten angewiesen, denn nicht ohne Grund stellt der ÖPNV gesetzlich einen essenziellen Bestandteil der Daseinsvorsorge dar. Gerade der Schienenverkehr ermöglicht größere Distanzen in kurzer Zeit. Eine Kürzung bedeutet somit also auch einen direkten Einschnitt in die Mobilitätsfreiheit, denn Wege werden komplizierter, Wartezeiten länger und der ÖPNV allgemein unattraktiver. Dieser Attraktivitätsverlust ist ein fatales Signal, denn es schreckt Menschen von der Nutzung des ÖPNVs ab, baut langfristig aufgebautes Vertrauen in die öffentlichen Verkehrsmittel ab und wirkt entgegen zum eigentlich benötigten Umdenken im Verkehrssektor, um Emissionen zu senken und die Klimaziele einhalten zu können.

Die Finanzierungsschwierigkeiten beziehen sich dabei nicht nur auf das Land, auch die Kreise und kreisfreien Städte kriegen durch den hohen Kostenanstieg und den vergleichsweise gering angewachsenen Mitteln Probleme in der Finanzierung der Verkehre vor Ort. Neben gestiegenen Kosten im Antrieb von Fahrzeugen wirken sich auch die Tarifierhöhungen auf die finanzielle Lage aus. Diese externen Faktoren werden in den Finanzierungsmechanismen nicht mit einbezogen. Zwar sind einmalige Erhöhungen wirkungsvoll und können zeitnah Probleme lösen, sie wirken aber nicht kontinuierlich und bieten keine sichere und standfeste Finanzierung. Die stetige Dynamisierung von Bundes- und Landesmitteln von 1,8 % [1,2] ist dabei meist nicht ausreichend und wirkt vor allem nicht auf die Zielsetzung des Ausbaus der Verkehrsleistungen ein. Dies muss jedoch unser Ziel sein, um den ÖPNV zukunftsgerichtet zu entwickeln und möglichst vielen Menschen ein gutes, attraktives Mobilitätsangebot zu schaffen. Dafür bedarf es neben einem standardmäßigen Anstiegs Faktoren zur Einbeziehung von externen Kostensteigerungen, um einen Ausbau langfristig zu sichern.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen warnt zudem vor einem massiven Fachkräftemangel, welcher bereits jetzt erste Ausprägungen zeigt und sich bis 2030 massiv verstärken wird. So Bedarf es in diesem Zeitraum nach der Aussage des Verbands bis zu 110.000 neue Fachkräfte [3]. Dies muss in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, um rechtzeitig das benötigte Personal zu gewinnen. Dafür müssen möglichst viele Maßnahmen rechtzeitig ergriffen werden, um die Arbeitskräfte mit Vorlauf zu gewinnen. Angepasste Arbeits- und Stundenkonzepte können dabei helfen, bspw. eine zunächst kontraintuitiv wirkende Stundenreduzierung, die jedoch die Jobattraktivität steigern kann. Auch eine Anpassung von Arbeitszeiten, die aktuell durch die Hauptverkehrszeiten geprägt sind, kann der Attraktivität dienen und den Job besser in die Lebensstrukturen der Menschen einzugliedern. Zur Neugewinnung Bedarf es eines guten Marketings, der die Jobmöglichkeiten aufzeigt und gleichzeitig die Bedeutung und Relevanz, sowie die Attraktivität der Arbeitgebenden spiegelt. Zudem haben die Forderungen nach Tarifierhöhungen gezeigt, dass die Bezahlungen im ÖPNV-Sektor nicht ausreichend sind. Um langfristig einen vitalen Personalbestand zu haben ist eine adäquate Bezahlung eminent wichtig. Auch eine Anpassung von Einstellungshürden ist ein möglicher Lösungsansatz, da beispielsweise ausgeprägte Sprachkenntnisse nur bedingte Relevanz haben, jedoch bisher größtenteils gefordert werden. In Gesprächen mit den Verkehrsunternehmen müssen die bestehenden Anforderung auf den Prüfstand gestellt werden und wenn möglich gesenkt werden, ohne dabei die Qualität der Leistung zu beeinträchtigen.

Antragssteller*innen:

Lukas Unger (KV Pinneberg)

Nadine Mai (KV Pinneberg)

Quellen:

[1] RegG: <https://www.gesetze-im-internet.de/regg/BJNR239500993.html>

[2] ÖPNVFV SH: <https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/jlr-ÖPNVFVSHrahmen>

[3] VDV, Personal- und Fachkräftebedarf im ÖPNV: <https://www.vdv.de/personal-und-fachkraeftebedarf-im-oepnv.aspx>

Unterstützer*innen

Mathias Schmitz (KV Pinneberg); Andrea Eva Dreffein-Hahn (KV Pinneberg); Ocean Renner (KV Nordfriesland); Frank Wegener (KV Pinneberg); Katrin Stange (KV Pinneberg); Florian Juhl (KV Pinneberg); Michael Brandtner (KV Kiel); Gerd Weichelt (KV Dithmarschen); Susanne Hilbrecht (KV Dithmarschen); Rolf Bünthe (KV Nordfriesland); Ann Christin Hahn (KV Pinneberg); Alexandra Königshausen (KV Flensburg); Hans vom Schloß (KV Pinneberg); Christof Martin (KV Rendsburg-Eckernförde); Kirsten Schaltenberg (KV Schleswig-Flensburg); Achim Jansen (KV Segeberg); Wiebke Garling-Witt (KV Stormarn); Britta Klingspor (KV Ostholstein); Sabine Loof (KV Pinneberg); Oliver

Lorentzen (KV Pinneberg); Maik-Torben Kristen (KV Kiel); Stefan Lansberg (KV Plön); Denise Kreissl (KV Segeberg); Jürgen Becker (KV Schleswig-Flensburg); Max Hansen (KV Herzogtum Lauenburg)