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

Antragsteller*in: Lukas Unger (KV Pinneberg)
Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.

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 langzeitig 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 Tariferhöhungen 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 Tariferhöhungen 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 Bünte (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)