



Antrag

der Abgeordneten **Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Martina Fehlner, Susann Biedefeld SPD**

Gut leben in der Stadt II

ÖPNV der Zukunft: konkret, flexibel und nachhaltig – Stärkung des Öffentlichen Personen- und Schienenverkehrs in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, einen „Aktionsplan ÖPNV und SPNV 2025“ aufzustellen und die erforderlichen Haushaltsmittel für die Realisierung dieses Plans beginnend mit dem nächsten Nachtragshaushalt einzustellen.

Begründung:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind eine wichtige Aufgabe der Daseinsfürsorge. Nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger des Stadtumlands stellt die Anbindung an den urbanen Raum ein existenzielles Bedürfnis dar. Auch in den bayerischen Städten ist die Bevölkerung von einem gut ausgebauten und funktionsfähigen Netz des ÖPNV und SPNV abhängig.

So existenziell ein vorhandenes Netz des ÖPNV und SPNV auch für die Bürgerinnen und Bürger ist, so stiefmütterlich wird dieser Bereich jedoch auch behandelt, wenn es um öffentliche Investitionen in den Erhalt, den Ausbau aber auch die Vernetzung geht. Dabei steigen die Anforderungen an die Akteure des Öffentlichen Nahverkehrs stetig.

Diesem Mehr an Anforderungen muss seitens der Staatsregierung mit Augenmaß – aber vor allem mit System begegnet werden. Hierfür muss zunächst – wie in anderen Bundesländern auch – ein Aktionsplan aufgestellt werden, der die Herausforderungen im Bereich ÖPNV und SPNV klar benennt und dringende Handlungsfelder für die Politik in einer Art Maßnahmenkatalog trennscharf definiert. In einem zweiten Schritt ist die Staatsregierung sodann dazu aufzufordern, die für die Abarbeitung des zuerst erarbeiteten Maßnahmenkatalogs erforderlichen Haushaltsmittel – insbesondere für die kommunalen Hauptakteure –

zuverlässig und maßnahmengebunden zur Verfügung zu stellen.

Dabei ist auf die drängendsten Fragen und Anforderungen an den Öffentlichen Nahverkehr einzugehen und dies nach Maßgabe einer zukunftsweisenden Angebotspolitik, das heißt ohne aufwendige Vorschaltung zeit- und kostenintensiver Prognosen, sondern durch eine beherzte Förderung und Ausweitung der verfügbaren Angebote, was sich dann – ein Blick auf das Geschehen in der Schweiz oder in Österreich bestätigt dies – automatisch in steigenden Fahrgastzahlen niederschlagen wird.

Gerade in Stadtgebieten mit stetig steigenden Feinstaubbelastungen kann der ÖPNV aber auch der SPNV einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität leisten. In Pilotprojekten können beispielsweise die Auswirkungen einer flächendeckenden Elektrifizierung der öffentlichen Verkehrsmittel auf die Luftqualität aber auch auf die Preisentwicklung getestet werden, um anschließend gegebenenfalls entsprechende Anreize zu schaffen, um eine bayernweite Elektrifizierung bis 2025 oder darüber hinaus zu ermöglichen oder zumindest in die Wege zu leiten.

Ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln bedeutet für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung auch ein gut ausgebautes Netz an elektrischen Aufladestationen, um die E-Mobilität auch über den Bereich des ÖPNV gerade im Stadtverkehr attraktiver zu machen. Hierbei und im Allgemeinen ist auf eine bessere weil effektivere Vernetzung und Kooperation zwischen den städtischen Akteuren des ÖPNV/SPNV und denen des Umlands hinzuwirken. Ein wichtiger erster Schritt kann und muss dabei die Vereinheitlichung des Ticket- und Bezahlsystems – auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der digitalen Welt – sein. Auch dem muss im Aktionsplan Rechnung getragen werden.

Die zukünftige Entwicklung in den Städten wird von einem stetigen Zuwachs an Verkehrsteilnehmern geprägt sein, dem das vorhandene Straßennetz nicht gewachsen ist. Hier ist über alternative Straßen(führungs)konzepte nachzudenken und deren Umsetzung zu realisieren. Beispielsweise kann im städtischen Bereich durch eine gesonderte Fahrspur für Busse zum einen die Attraktivität des ÖPNV durch verringerte Stauanfälligkeit gesteigert werden und zum anderen ein ungehinderter Verkehrsfluss im Bereich des ÖPNV sichergestellt werden, der einem Verkehrskollaps entgegenwirken würde.

Auch gilt es im Rahmen des Aktionsplans den Parallelverkehr von ÖPNV und SPNV völlig neu zu überdenken. In geringfrequentierten Bereichen oder außerhalb des Berufsverkehrs ist dieser Parallelverkehr aufgrund seines ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses vollständig abzuschaffen. Gleichzeitig sollten die Überlegungen der Staatsregierung aber auch dahin gehen, dass verkehrsneuralgische Knotenpunkte dadurch entlastet werden, dass auf ein sinnvolles Nebeneinander von ÖPNV und SPNV gesetzt wird. Dies würde auch einen wichtigen Ansatzpunkt zur Verkehrsentslastung und -beruhigung der Innenstädte markieren. Die Voraussetzungen für einen ausnahmsweisen Parallelverkehr sind im Aktionsplan der Staatsregierung herauszuarbeiten und streng zu definieren.

Darüber hinaus muss der Aktionsplan der Staatsregierung ausreichende Förderprogramme und Finanzierungsanreize für die Kommunen bereithalten, die

vielerorts einen Investitionsstau hinsichtlich der Qualität und der Quantität im ÖPNV und SPNV haben anlaufen lassen (müssen). Oftmals sind Busse und Züge veraltet und bedürfen dringend der Erneuerung. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass eine zukunftsorientierte Förderung des Busverkehrs nur dort gelingen kann, wo sie vom reinen Schülerverkehr entkoppelt wird. Auch diesem Aspekt ist im Rahmen des Aktionsplans dringend Rechnung zu tragen.

Ebenfalls wird die Staatsregierung bei der Aufstellung des Aktionsplans dem Grundsatz der Barrierefreiheit gerecht werden müssen. Der verstärkte Einbau von Aufzugsanlagen oder ein flächendeckender Einsatz von Abfahrts- und Ankunftsdurchsagen muss dabei dringend Berücksichtigung finden.