

Antragsteller_innen:
LAG Verkehr und Siedlungsw.

Antrag:
ÖPNV in MV

A2neu

1
2
3 **Öffentlicher Personenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern:**
4 **Kürzungen vermeiden, Weiterentwicklung angehen.**
5 **Vorrang für Klimaschutz und Umweltverbund.**
6

7 Im aktuellen Entwurf für den Doppelhaushalt 2012/2013 des Landes Mecklenburg-Vorpommern
8 sind die Fördermittel, die für den Öffentlichen Personenverkehr eingestellt werden, nicht ausrei-
9 chend, um das aktuelle Angebot wenigstens aufrechterhalten zu können. Begründet wurde dies
10 mit den angeblich geringeren Zuflüssen aus Richtung Bund und Europäischer Union. Gleichzeitig
11 sei mit steigenden Energiekosten zu rechnen. Die Landesregierung möchte darauf aktuell mit ver-
12 schiedenen Maßnahmen reagieren.

13 Darunter fallen Abbestellungen von Schienenverkehrsleistungen und Fahrplanausdünnungen bis
14 hin zur Einstellung des Personenverkehrs auf zwei Linien nach Mirow und Rostock Seehafen.
15 Ebenfalls geplant ist eine Kürzung von Zuschüssen für den Busverkehr und die Verkehrsunter-
16 nehmen. Auch das wird zu Angebotsreduzierungen und Fahrpreiserhöhungen führen, die Moder-
17 nisierung des Fahrzeugparks wird unterbleiben.

18
19 ***Wer im ÖPNV kürzt, erzeugt an anderer Stelle neue Belastungen***

20 Wir BÜNDNISGRÜNEN befürchten eine Verschlechterung der Lebenssituation derer, die im tägli-
21 chen Leben ganz oder teilweise auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Besonders betrof-
22 fen ist der ländliche Raum. Für ganze Bevölkerungsgruppen wird der Zugang zu Mobilität weiter
23 eingeschränkt. Zu nennen sind Kinder und Jugendliche, Studierende mit normalem Finanzbudget,
24 Ältere sowie generell alle Menschen ohne Führerschein und Zugriff auf ein Fahrzeug – sei es aus
25 Klimaschutzbewusstsein oder aus Gründen, die sie nicht zu vertreten haben wie Handicaps oder
26 mangelnde Ressourcen. Angebotskürzungen im Öffentlichen Verkehr sind damit immer auch ein
27 sozialpolitischer Fehler.

28 Durch die Angebotskürzungen wird der ÖPNV als Stütze des Umweltverbundes im Verkehr weiter
29 geschwächt. Dies gilt umso mehr, da gleichzeitig an fragwürdigen Straßenbauprojekten festgehal-
30 ten wird. Die Klimaschutzziele werden jedoch ohne Beteiligung des Verkehrssektors nicht erreicht
31 werden können. Durch den geplanten Straßenneubau kommt es zu weiterem Flächenverbrauch
32 und Versiegelung, wodurch Naturräume zerstört werden und die Lebens- und Erholungsqualität im
33 Land gemindert wird. Die positiven Folgen eines starken Umweltverbundes für geringere Emissio-
34 nen, weniger Lärm und weniger Unfallopfer werden ausbleiben.

35 Stattdessen belastet der motorisierte Individualverkehr kontinuierlich die öffentlichen Haushalte.
36 Ein in weiten Teilen überdimensioniertes Straßennetz ist im Unterhalt kaum noch zu finanzieren,
37 davon besonders betroffen sind die Kommunen.

38 Schließlich wird eine Verschlechterung des Angebots absehbar zu geringerer Nutzung der verblei-
39 benden Angebote und sinkenden Fahrgasteinnahmen führen.

40 Insgesamt kann die Rechnung des Verkehrsministeriums also nur als kurzfristig bezeichnet wer-
41 den. Sie wird nicht aufgehen, die geplanten Maßnahmen werden im Gegenteil zu Mehrausgaben
42 an anderer Stelle führen.

43
44 ***Schüler_innenverkehr ist eine Frage der Bildung***

45 Ein besonders kritischer Teilbereich des ÖPNV ist der Schüler_innenverkehr. Hier drohen die ge-
46 planteten Kürzungen die Entwicklung zu unnötig langgezogenen Linienläufen zu beschleunigen. Die
47 jetzt schon erheblichen Probleme durch überlange Schulwege werden weiter zunehmen. Damit

48 sinken auch Motivation und Lernbereitschaft der betroffenen Schüler_innen. Für uns
49 BÜNDNISGRÜNE sind Ausgaben für die Schüler_innenbeförderung Investitionen für eine gute
50 Bildung.

51 Bei weiteren Kürzungen, die den Schüler_innenverkehr betreffen, werden die Kreise nicht mehr in
52 der Lage sein, ein Angebot zu gestalten, mit dem eine Einhaltung der zumutbaren Schulwegzeiten
53 gewährleistet wird. An dieser Stelle kann eine fortgesetzte Unterfinanzierung zu – vermutlich be-
54 rechtigten – Klagen führen. Den Kommunen müssen die Aufwendungen für die Schü-
55 ler_innenbeförderung daher in ihrem vollem und tatsächlichem Umfang durch das Land erstattet
56 werden.

57 ***Eine veränderte Betrachtungsweise ist Voraussetzung für einen besseren ÖPNV***

58 Die Gründe für geringe Nachfrage im ÖPNV liegen meist in einer zu geringen Attraktivität des An-
59 gebots. Wir BÜNDNISGRÜNEN wollen ein besseres Angebot, zunächst durch eine ausreichende
60 Zahl an Verbindungen, dann durch eine Optimierung der Fahrpläne.

62 Im Öffentlichen Verkehr ist eine stärkere Betonung des Netzgedankens erforderlich. Dies ist nur
63 durch einen einheitlichen Verbund mit einheitlichem Tarif für das gesamte Land zu erreichen. Er-
64 forderlich ist ein Fahrplankonzept, das alle Angebotsträger miteinander vernetzt. Die Betrachtung
65 von Verbindungen im Öffentlichen Verkehr darf sich nicht an einzelnen Strecken und Verbindun-
66 gen orientieren, sondern muss von den Wegenetzen ausgehen, die Nutzer_innen des ÖPNV zu-
67 rücklegen. Auch die Ansprüche der potentiellen Nutzer_innen sind dabei zu berücksichtigen, um
68 Umstiege vom MIV (motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV zu erreichen.

69 Folgerichtig ist dann, sämtliche Planungen für die Entwicklung der Bahninfrastruktur und des künf-
70 tigen Angebotes an einem das ganze Land umfassenden Fahrplanmodell für einen Integralen Takt
71 auszurichten. Nicht die Geschwindigkeit einzelner Strecken ist entscheidend, sondern die Zeit, die
72 zwischen Ausgangs- und Endpunkt einer vollständigen Reise benötigt wird. Eine Erhöhung dieser
73 Netzgeschwindigkeit wird durch gezielte Maßnahmen erreicht, die die Optimierung von Über-
74 gangszeiten, die Beschleunigung systemrelevanter Abschnitte und die Schließung von Netzlücken
75 herstellen. Bei Anmeldungen für Projekte im Bundesverkehrswegeplan soll das Land sich deswe-
76 gen auf Maßnahmen beschränken, die geeignet sind, den angestrebten Fahrplan möglichst schnell
77 anbieten zu können.

78 Um den Gedanken des Umweltverbundes mit Leben zu füllen, müssen Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß-
79 gängeverkehr und Fähre als einheitlicher Verbund betrachtet werden. Dazu ist die Verknüpfung
80 des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zu verbessern. Die Bedingungen für die Fahrrad-
81 mitnahme in Bahn und Bus müssen attraktiver gestaltet werden.

82 ***Wie die Finanzierung eines leistungsfähigen ÖPNV gesichert werden kann***

84 Das von uns geforderte Umsteuern zu Gunsten des Umweltverbundes erfordert selbstverständlich
85 auch, Finanzmittel anders einzusetzen als von der Landesregierung geplant. Eine Politik, die ein-
86 fach nur Mehrausgaben für Bus und Bahn einfordert, ohne über deren Finanzierung Gedanken zu
87 machen, wollen wir daher nicht. Allerdings sehen wir BÜNDNISGRÜNEN erhebliche Spielräume
88 für Umschichtungen innerhalb des Verkehrssektors.

89 So gab es im Bahnverkehr zuletzt vor allem bei der Gestaltung der Ausschreibungen gravierende
90 Mängel, die zu Mehrkosten führten. Denn anders als die Darstellung des Verkehrsministeriums
91 glauben machen will, gehen 2012 und 2013 die Einnahmen aus Zuweisungen des Bundes und der
92 EU nicht zurück. Die angekündigten Angebotskürzungen sind daher nur mit Fehlkalkulationen des
93 Ministeriums bzw. der VMV sowie mangelhafter Ausschreibungen zu erklären. Daher ist zunächst
94 ein stärkeres Augenmerk darauf zu legen, Fehler bei Ausschreibungen zu vermeiden.

95 Für die Förderung des ÖPNV hat das Land bislang praktisch nur Mittel verwendet, die EU und
96 Bund bereitstellen. Wenn nun also 2012 und 2013 jenseits der Ausgabeverpflichtungen des FAG
97 erstmals 5 bzw. 10 Mio. € aus eigenen Mitteln für den ÖPNV eingestellt werden, so ist es dies als
98 zu gering zu bezeichnen. Denn die eigenen Aufwendungen des Landes für Straßenbauprojekte
99 sind insgesamt höher als die für den ÖPNV. Auch die EFRE-Förderung begünstigt die Straße stets
100 mehr als Bus und Schiene.

101 Gerade im Bereich des Straßenbaus bestehen aus unserer Sicht Einsparmöglichkeiten. So können
102 durch gezielten Rückbau überdimensionierter oder nicht benötigter Straßen die Unterhaltskosten
103 gesenkt werden. Das Kriterium der geringen Auslastung in Schwachlastzeiten muss für alle Ver-
104 kehrsträger in gleicher Weise gelten. Auch Straßenneubauprojekte sind nicht notwendig. Sie ha-

105 ben, auch wenn sie zunächst aus Bundesmitteln finanziert werden, immer offensichtliche und ver-
106 steckte Folgekosten für das Land und die Kommunen zu Folge, solange die Gesamtlänge des zu
107 unterhaltenden Netzes bei jedem Neubau steigt, nicht aber der Finanzierungsanteil des Bundes
108 am Unterhalt.

109 Viele Richtlinien zum Neu- und Ausbau von Straßen führen zu unnötigen Ausgaben und sind da-
110 her zu hinterfragen. Dabei sind im Sinne der Verkehrssicherheit etwa Geschwindigkeitsbegren-
111 zungen stets wirksamer als ein Ausbau von Straßen.

112 Eine offensichtlich unsinnige Ausgabe des Landes sind schließlich die Mittel für die Flughafenför-
113 derung.

114 Innerhalb des ÖPNV-Sektors kann durch eine konsequente Vermeidung von Parallelverkehren
115 zwischen Bahn und Bus die Effizienz gesteigert werden. Ein Problem ist bislang die getrennte Auf-
116 gabenträgerschaft. Dies ist anzugehen, indem etwa die Einführung eines landesweiten Verkehrs-
117 verbundes endlich angegangen wird.

118 ***Die Alternativen zur Angebotskürzung müssen jetzt genutzt werden***

120 Mit unseren Vorschlägen belegen wir BÜNDNISGRÜNEN, dass es zu den von der Landesregie-
121 rung vorgeschlagenen Angebotskürzungen klare und finanzierbare Alternativen gibt. Andere Dar-
122 stellungen, die dazu öffentlich kursieren, sind absurd und zum Teil irreführend. Vielmehr ist es so,
123 dass das Land Mecklenburg-Vorpommern bislang selbst im Prinzip nichts für den ÖPNV ausgege-
124 ben hat.

125 Den Negativtrend zu beschleunigen erscheint SPD und CDU vordergründig als Weg des geringe-
126 ren Widerstands.

127 Wenn hingegen entsprechend unserer Ansätze das Angebot verbessert wird, so erhöhen sich
128 dadurch auch die Einnahmen in Folge zusätzlicher Fahrgäste. Das geschieht aber nicht von heute
129 auf morgen. Ein Umsteuern ist in der Übergangszeit immer mit Aufwand verbunden, sowohl in poli-
130 tischer als auch in finanzieller Hinsicht. Nur mit politischem Willen kann die Verkehrswende einge-
131 leitet werden. Dieser ist bei der Landesregierung nicht zu erkennen.

132 Wir BÜNDNISGRÜNEN haben ihn.

133

134

135

136

137