

Antrag V-01**Der Bezirksparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Überweisen an: Bezirksvorstand****ÖPNV im ländlichen Raum stärken – Verkehrswende fördern**

- 1 Die SPD setzt sich für eine sozial gerechte Ver-
 2 kehrswende ein. Das Deutschland-Ticket ist für die
 3 Verkehrswende und die Attraktivität des ÖPNV si-
 4 cherlich ein Meilenstein, der jedoch im Detail aus-
 5 baufähig ist. Darüber hinaus ist es im ländlichen
 6 Raum aufgrund des deutlich schlechteren Angebo-
 7 tes deutlich weniger wert. Im Sinne des grundge-
 8 setzlichen Auftrages gleichwertiger Lebensverhält-
 9 nisse bedarf es hier wesentlicher Verbesserungen.
 10 Dazu gehört ein starker Ausbau des ÖPNV, insbe-
 11 sondere in ländlichen Regionen, und eine deutliche
 12 Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Es muss ei-
 13 ne Mobilitätsgarantie geben: Jede und jeder muss
 14 die Möglichkeit haben, innerhalb von 30 Minuten
 15 ein bezahlbares Angebot des ÖPNV erreichen und
 16 nutzen zu können. Das Deutschland-Ticket ist für die
 17 Attraktivität bundesweit sicherlich ein Meilenstein,
 18 ist aber im ländlichen Raum aufgrund des deutlich
 19 schlechteren Angebotes deutlich weniger wert. Im
 20 Sinne des grundgesetzlichen Auftrages gleichwer-
 21 tiger Lebensverhältnisse bedarf es hierzu weiterer
 22 Maßnahmen.
 23 Dazu fordern wir im Einzelnen:
- 24 1. Vergünstigung des Deutschlandtickets bun-
 25 desweit für Empfänger*innen von Transfer-
 26 leistungen, Alleinerziehenden und Menschen
 27 unter 25 Jahren auf 29 Euro. Dazu muss die
 28 Mitnahme von Kindern unter sieben Jahren
 29 bundesweit inklusiv sein, ebenso die Mitnah-
 30 me von Fahrrädern außerhalb der Stoßzeiten.
 31 Der Bund muss sicherstellen, dass das Ticket
 32 auch als Papierticket oder als Karte zu erhal-
 33 ten. Ferner muss es möglich sein, dass Ticket
 34 unabhängig von einem Abo auch nur für einen
 35 Monat zu erwerben.
 - 36 2. Stärkere finanzielle Beteiligung der Bundes-
 37 länder und des Bundes am Ausbau des ÖPNV
 38 in den Kommunen. Es fehlt vor Ort nicht an
 39 Ideen, aber in Zeiten knapper kommunaler
 40 Kassen an den notwendigen finanziellen Mit-
 41 teln.
 - 42 3. Stärkere Förderung von Rufbus- und On-
 43 Demand-Systemen speziell im ländlichen
 44 Raum, um eine gute ÖPNV-Anbindung zu

Erledigt durch Koalitionsvereinbarungen Land (S.
 29) und Bund (S. 39 f.)

ermöglichen.

4. Förderung der Vereinheitlichung der Tarifbereiche / Buchungssysteme. Die App des VBN (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen), der „Fahrplaner“, ist ein guter Anfang, um überhaupt zentral Verbindungen und Angebote zu sehen, allerdings muss es auch möglich sein, in dieser App ein Busticket oder von Anschluss-Angeboten zu buchen. Bisher ist lediglich die Buchung von Zugtickets möglich.

5. Förderung von Anschluss-Mobilitätsangeboten an zentralen Busbahnhöfen (ZOB) wie Leihfahrräder oder Carsharing-Stationen.

6. Reaktivierung von Bahnstrecken im ländlichen Raum

7. Bei Förderprogrammen für den Ausbau des ÖPNV muss künftig, soweit praktikabel, auf E-Mobilität gesetzt werden, als Beispiel sei hier die E-Bus-Flotte von Mycity in der Stadt Uelzen zu nennen

8. Personenbeförderung muss für Kommunen eine Pflichtaufgabe, keine sog. freiwillige Leistung, sein - Die Mobilitätsgarantie ist dabei das Ziel: Jede und jeder muss innerhalb von 30 Minuten ein bezahlbares Angebot des ÖPNV erreichen und nutzen können

Begründung

Die Verkehrswende ist ohne eine deutliche Stärkung des ÖPNV nicht denkbar. Im Verkehrssektor sind Pkw und Motorräder für einen Großteil der Co2-Emissionen verantwortlich. Um wirksame Co2-Reduktionen zu erreichen, müssen mehrere Maßnahmen parallel erfolgen. Dazu gehört, dass der ÖPNV gestärkt wird, auch und gerade im ländlichen Raum. Zwar wird Mobilität im ländlichen Raum nicht ohne Pkw funktionieren, dennoch kann auch im ländlichen Raum mehr getan werden, um den andere Verkehrsmittel als das Auto attraktiv zu machen. Denn eines muss festgestellt werden: Der ÖPNV im ländlichen Raum ist in vielen Kommunen nicht attraktiv. Entweder, es gibt ÖPNV nur in Form und zu Zeiten von Schulbussen - was 2-4 Verbindungen an Tag bedeutet, mit langen Pausen zwischen der Verbindung am Morgen und der am Mittag/Nachmittag. Oder, wenn es einige Linien mehr gibt, sind die Fahrzeiten lang, unpassend

94 und das Ticket ist teuer oder die Buchung ist unüber-
95 sichtlich. Das sind Punkte, die sich deutlich verbesser-
96 n müssen. Es muss attraktiver werden, mit dem
97 ÖPNV zu fahren, durch eine kürzere Taktung, günsti-
98 gere Preise und auf die Nutzer*innen abgestimmte
99 Fahrzeiten. Das wird sich nicht mehr nur allein mit
100 dem klassischen Linienverkehr bewerkstelligen las-
101 sen. Rufbus-Systeme und On-demand-Systeme wer-
102 den hierfür wichtige Ergänzung sein. Ziel muss eine
103 Mobilitätsgarantie sein: Innerhalb von 30 Minuten
104 muss ein bezahlbares Angebot des ÖPNV erreichbar
105 sein.

106 Das 49-Euro-Ticket, dessen Einführung wir aus-
107 drücklich begrüßen, ist ein wichtiger Ansatz, um den
108 ÖPNV zu stärken. Es muss jedoch festgestellt wer-
109 den, dass das Ticket im ländlichen Raum, in Orten
110 ohne Bahnhof und mit keiner oder zwei Busverbin-
111 dungen am Tag, nicht viel wert ist. Das Grundge-
112 setz verpflichtet uns, gleichwertige Lebensverhält-
113 nisse auf dem Land und in den Städten sicherzustel-
114 len. Um das zu erreichen, ist das 49-Euro-Ticket nicht
115 ausreichend. Was es braucht, ist den Ausbau von
116 ÖPNV, mehr Möglichkeiten, mehr Verbindungen.

117 Um die Attraktivität zu steigern, muss sich nicht nur
118 das Angebot selbst verbessern - es muss auch be-
119 zahlbar sein. Das 49-Euro-Ticket ist für viele Men-
120 schen noch zu teuer. Im Bürgergeld-Satz sind gera-
121 de einmal 45,06 Euro für Verkehr enthalten - das
122 Deutschlandticket ist teurer. Und selbst 45,06 Euro
123 ist für viele Menschen, die Transferleistungen erhal-
124 ten oder aus anderen Gründen ein sehr niedriges
125 Einkommen haben, noch zu teuer. Deshalb fordern
126 wir ein reduziertes Deutschlandticket für 29 Euro für
127 die oben genannten Personengruppen. Dazu muss
128 die Mitnahme von Kindern kostenlos sein, bis diese
129 Schüler*innen-Tickets erhalten.

130 ÖPNV wird auch durch übersichtliche und einheit-
131 liche Buchungssysteme attraktiver. Niemand möch-
132 te erst durch zwei bis Websites surfen oder ein bis
133 zwei verschiedene Apps herunterladen, um ein Ti-
134 cket kaufen zu können – so ist es aber vielfach. Dies
135 wird sich durch das Deutschlandticket erst dann än-
136 dern, wenn dieses deutlich günstiger wird. Derzeit
137 ist es noch teurer als viele Monatsangebote im länd-
138 lichen Raum.

139 In den Kommunen gibt es vielfach gute Ideen, wie
140 der ÖPNV vor Ort organisiert werden kann - krea-
141 tiv und passend für die Situation vor Ort. Gleich-
142 zeitig ist die Haushaltslage vieler Kommunen ange-

143 spannt, nicht zu letzt durch die steigenden Zahlen
144 geflüchteter Menschen. Bund und Länder müssen
145 den Kommunen daher hier den Rücken stärken und
146 mehr Gelder zur Verfügung stellen. Dauerhaft und
147 zusätzlich in Form von guten und auf Nachhaltig-
148 keit achtenden Förderprogrammen. Bei Förderpro-
149 grammen sollten insbesondere Anschlussangebote
150 berücksichtigt werden, die an ZOBs zur Verfügung
151 stehen - denn auch vom Bahnhof oder ZOB muss in
152 der Regel noch ein Weg zur Schule, nach Hause oder
153 zum Arbeitsplatz zurückgelegt werden. Um Kom-
154 munen zu entlasten, ist es erforderlich, den ÖPNV
155 auch jenseits des Schüler*innen-Transportes nicht
156 als freiwillige Aufgabe, sondern als Pflichtaufgabe
157 einzustufen - dann kann zumindest die Kommu-
158 nalaufsicht den Kommunen, die hier einen Schwer-
159 punkt setzen sollen, keinen Strich durch die Rech-
160 nung machen.

161 Wenn diese Punkte umgesetzt werden, ist es mög-
162 lich, einen guten und attraktiven ÖPNV zu gestalten,
163 der gemeinsam mit einem verbesserten Deutsch-
164 landticket einen wirkungsvollen Beitrag zur Ver-
165 kehrswende leisten kann.