

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Johannes Lichdi
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: Innovative Mobilitätskonzepte außerhalb der Großstädte

In den dünn besiedelten, ländlichen und kleinstädtischen Regionen ist der ÖPNV meist aus Kostengründen vielfach eingeschränkt. Viele Bewohnerinnen und Bewohner sind dabei aus persönlichen oder Kostengründen nicht in der Lage, einen eigenen PKW zu unterhalten.

Fragen an die Staatsregierung:

1. Welche Konzepte hält die Staatsregierung für geeignet, um Mobilität für alle die Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten, die nicht über einen eigenen PKW verfügen?
2. Wie unterstützt die Staatsregierung die Entwicklung und Umsetzung neuartiger innovativer Mobilitätskonzepte insbesondere im ländlichen Raum?
3. Welche Fördermittel des Landes, des Bundes bzw. der Europäischen Union stehen zur Verfügung, um innovative Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum zu entwickeln und umzusetzen?
4. Welche Potenziale und Hemmnisse sieht die Landesregierung insbesondere für Modelle wie Bürgerbusse, Rufbus-Systeme, Carsharing usw. als Bausteine eines ÖPNV-Nahverkehrskonzeptes in den nachfrageschwachen Räumen bzw. Regionen Sachsens?
5. Welche Erfahrungen aus anderen Bundesländern bezüglich innovativer Mobilitätskonzepte sind der Staatsregierung bekannt?

Dresden, den 14. Juni 2006



Johannes Lichdi, MdL

Eingegangen am: 15. JUNI 2006

Ausgegeben am: 14. JULI 2006



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Postfach 10 03 29 ● 01073 Dresden

DER STAATSMINISTER

Präsident des Sächsischen Landtages
Herrn Erich Iltgen, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Dresden, 12. Juli 2006
Hausapparat: 0351 564 8001
Bearb.:
Aktenzeichen: 66-3890.00
(Bitte bei Antwort angeben)

**Kleine Anfrage des Abgeordneten Johannes Lichdi, Fraktion Bündnis 90/
Die Grünen
Drs.-Nr.: 04/5572
Thema: Innovative Mobilitätskonzepte außerhalb der Großstädte**

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt: „In den dünn besiedelten, ländlichen und kleinstädtischen Regionen ist der ÖPNV meist aus Kostengründen vielfach eingeschränkt. Viele Bewohnerinnen und Bewohner sind dabei aus persönlichen und Kostengründen nicht in der Lage, einen eigenen Pkw zu unterhalten.“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die o.g. Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Konzepte hält die Staatsregierung für geeignet, um Mobilität für alle die Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen?

Den grundlegenden Ansatz enthält der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr (FEV) vom 24. Juni 1999 (GVBl. Nr. 17/ 1999 vom 21. September 1999, S. 497) in seinem Kapitel I, Leitbild 4: „Die integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung soll die Verkehrsarten Eisenbahnverkehr, ÖPNV, Binnenschifffahrt sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr stärken.“

Aus Sicht der Staatsregierung sind sowohl für Großstädte als auch für die Region Konzepte geeignet, in denen das ÖPNV-Angebot entsprechend den Kundenanforderungen gegliedert ist. In der Region kann ein solches gegliedertes System eine Eisenbahnstrecke als Rückgrat, ein regionales Busnetz mit einzelnen zentrenverbindenden Linien sowie Linien für den Schülerverkehr und die örtliche Bedienung, kleinere Stadtverkehre in den Mittelzentren sowie flexible Bedienformen beinhalten.

Die Systeme sind bedarfsgerecht auszugestalten, d. h.

- SPNV, Stadtverkehre und bedeutende regionale Buslinien im Takt,
- Verknüpfung der Verkehre an ausgebauten Punkten,
- angemessene Kommunikation der Angebote,
- einfacher Fahrscheinerwerb und
- einfache Informationsmöglichkeit für den Fahrgast.

Die Staatsregierung hält prinzipiell gerade für Schwachlastzeiten und im ländlichen Raum alle Konzepte für geeignet, die gegenüber dem traditionellen ÖPNV Betriebskosten einsparen und die Wirtschaftlichkeit erhöhen (wie z.B. flexible Bedienformen).

Für die Anwendung in den einzelnen Regionen muss jedoch eine sorgsame Prüfung der gewählten Maßnahmen durch die Aufgabenträger (Kreisfreie Städte und Landkreise) durchgeführt werden.

Frage 2: Wie unterstützt die Staatsregierung die Entwicklung und Umsetzung neuartiger innovativer Mobilitätskonzepte insbesondere im ländlichen Raum?

Die Staatsregierung fördert für alternative Bedienformen einsetzbare Fahrzeuge und Untersuchungen zu innovativen Mobilitätskonzepten.

So wurde parallel zu dem Forschungsvorhaben „intermobil - Region Dresden“ ein Pilotprojekt für das Vogtland zum elektronischen Ticket mit Mobiltelefon unterstützt. Es wurde belegt, dass diese Form des Fahrscheins für den ländlichen Raum realisierbar ist.

Frage 3: Welche Fördermittel des Landes, des Bundes bzw. der Europäischen Union stehen zur Verfügung, um innovative Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum zu entwickeln und umzusetzen?

Zur Förderung innovativer Mobilitätskonzepte gemäß ÖPNV-Förderrichtlinie können Regionalisierungsmittel und Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verwendet werden.

Frage 4: Welche Potenziale und Hemmnisse sieht die Landesregierung insbesondere für Modelle wie Bürgerbusse, Rufbus-Systeme, Carsharing usw. als Bausteine eines ÖPNV-Nahverkehrskonzeptes in den nachfrageschwachen Räumen bzw. Regionen Sachsens?

Zur Sicherung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in ländlichen Räumen kommen nicht nur alternative Modelle in Frage. Wichtig für den Erfolg der Maßnahmen sind eine sorgfältige Auswahl und eine gewissenhafte Abstimmung der geeigneten Mittel.

Potenziale der alternativen Bedienformen bestehen vor allem in der Flexibilisierung des Angebotes. Das Angebot orientiert sich an der Nachfrage. Weitere Potenziale liegen in Kosteneinsparungen gegenüber dem traditionellen ÖPNV.

Hemmnisse bestehen auf der Betreiber- und auf der Fahrgastseite.

Betreiberseitige Hemmnisse:

- Anfangsinvestitionen für Fahrzeuge mit geringer Fahrgastkapazität sind erforderlich bei gleichzeitiger Vorhaltung ausreichend großer Fahrzeuge zur Abdeckung der Verkehrsspitzen (insbesondere Schülerverkehr),
- starke Verkehrsspitzen vermindern die Wirtschaftlichkeit der alternativen Bedienform,
- Einrichtung einer Telefonzentrale,
- Kommunikation und Vermarktung des Angebotes erfordern einen erhöhten Aufwand durch die Vielzahl der zu vernetzenden Unternehmen und
- die zu vernetzenden Unternehmen müssen über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen (oftmals gerade im ländlichen Raum nicht gegeben).

Fahrgastseitige Hemmnisse:

- Barrierefreiheit ist zumeist nicht gegeben (z.B. Ein-/Ausstieg in Pkw anstelle Niederflerbus),
- eingeschränkte Mitnahmemöglichkeit für Gehhilfen, Kinderwagen und Fahrräder,
- Wartezeit für angemeldete Fahrt,
- zusätzliche Kosten und Aufwand für Anmeldung sowie
- ggf. Zuschlag zum ÖPNV-Tarif.

Frage 5: Welche Erfahrungen aus anderen Bundesländern bezüglich innovativer Mobilitätskonzepte sind der Staatsregierung bekannt?

Beispielhaft anzuführen sind die Projekte „IMPULS 2005“, Brandenburg, IMAGO, NRW, und die übrigen Projekte des BMBF-Förderschwerpunktes „Personenverkehr für die Region“. Die Projekte zeigen, dass im ÖPNV ein hohes Innovationspotenzial besteht und zielgerichtet mit alternativen Bedienungen weitere Attraktivitätssteigerungen und Zugewinne im ÖPNV möglich sind.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Jurk