

Antrag

Fraktion der SPD

Hannover, den 24. 1. 1984

Betr.: Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Der Landtag möge beschließen:

EntschlieÙung

Die Landesregierung wird aufgefordert, ein Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorzulegen und mit dem Landtag sowie der Öffentlichkeit zu erörtern. Dieses Konzept soll folgenden Forderungen gerecht werden:

1. Das Land und der Bund mit seinen Verkehrsunternehmen müssen ihrer Aufgabe gerecht werden, eine angemessene Versorgung mit ÖPNV zu gewährleisten. Die Verkehrsregionen sind dabei so zu organisieren, daß auch Bewohner ohne Pkw ihren Weg zur Ausbildung, zur Arbeitsstätte, zum Einkauf, zu Dienstleistungsangeboten und zu Freizeitangeboten mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichen können.
2. Raumordnung und öffentlicher Personennahverkehr sind untrennbar miteinander verbunden. Kommunale Planungen müssen in der Verkehrsregion so weit gefördert und abgestimmt werden, daß neue Siedlungsgebiete kostengünstig und attraktiv durch ÖPNV erschlossen werden können.
3. Die Verkehrsregionen haben für ihr ÖPNV-System anhand der örtlichen Gegebenheiten und der Bedürfnisse die Mindestanforderungen an den ÖPNV selbst festzulegen.
4. Das Land hat dafür Sorge zu tragen, daß die Verkehrsregionen in die Lage versetzt werden, einen angemessenen ÖPNV zu organisieren. Bestehende Verkehrsträger wie Bahn, Post, Kommunen und auch Privatunternehmen etc. haben sich bei der Gründung neuer Verkehrssysteme und -verbünde zu beteiligen. Der Bund darf dabei nicht aus seinen traditionell bestehenden Verpflichtungen entlassen werden. Versuche, den ÖPNV unter finanziellen Gesichtspunkten zu einer Pflichtaufgabe der kommunalen Gebietskörperschaften zu erklären, ohne einen finanziellen Ausgleich zu schaffen, müssen zurückgewiesen werden. Das Land hat im Fall einer solchen Entwicklung die Pflicht, kommunalen Gebietskörperschaften für die daraus entstehenden Mehrbelastungen die notwendigen finanziellen Ausgleichsmassen zuzuweisen. Das Land Niedersachsen muß sich zu der Verpflichtung bekennen, seinen eigenen finanziellen Beitrag für öffentliche Verkehrssysteme zu leisten.
5. Der Schülerverkehr und der Werksverkehr sind in das System des ÖPNV einzubinden unter Beibehaltung der bisherigen Finanzierungsanteile und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen (so die Schlüsselzuweisungen nach § 94 Schulgesetz und nach § 45 a PersBefG).
6. Ein Gebiet ist dann nicht als verkehrsmäßig versorgt zu bezeichnen, wenn lediglich ausreichend Straßen vorhanden sind oder gebaut werden. Eine ausreichende Versor-

gung mit ÖPNV erfordert zusätzliche Finanzmittel. Kurzfristig sind diese Mittel durch eine Erhöhung der Förderung des ÖPNV nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) zu Lasten des Straßenbaues sowie durch die Schaffung einer Möglichkeit von Zuschüssen zu den Betriebskosten bereitzustellen. Die Ausgleichsleistungen nach § 45a PersBefG müssen erhalten und die Leistungen aus der Gasölbetriebsbeihilfe wieder nach früherem Stand gewährt werden. Ferner muß die Investitionsförderung für die Anschaffung des rollenden Materials im ÖPNV — wie in Niedersachsen schon einmal praktiziert und in Nordrhein-Westfalen gewährt — wieder eingeführt werden. Durch solche aufeinander abgestimmte Finanzierungsinstrumente soll ein den jeweiligen Verkehrsregionen angemessenes Nahverkehrssystem sichergestellt werden.

Begründung

Seit Mitte der sechziger Jahre ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) besonders in den Ballungsräumen ausgebaut und modernisiert worden. Auch die Kernrandzonen einiger großer Städte sind teilweise in die Nahverkehrssysteme einbezogen worden. Eine entsprechende Entwicklung des ÖPNV in der Fläche ist demgegenüber weitgehend nicht erfolgt.

Wegen steigender Kosten ziehen sich der Bund und das Land zunehmend aus der finanziellen Mitverantwortung für den ÖPNV zurück. Die Absicht der Deutschen Bundesbahn, den durch die DB betriebenen Schienen-Nahverkehr in der Fläche abzubauen und auch in den großen Verdichtungsräumen zu vermindern, wird zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen.

Für die Deutsche Bundesbahn ist kraft Grundgesetz der Bund zuständig; das gilt für den Schienen- wie für den Busverkehr. Die gegenwärtigen Absichten und Pläne, über Angebotsreduzierungen die Defizite der DB zu verringern, gehen in erster Linie von betriebswirtschaftlichen Überlegungen aus. Die notwendigerweise zu beachtenden volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Aspekte werden nicht berücksichtigt.

Folge der engen betriebswirtschaftlichen Betrachtung sind die jetzt drohenden Streckenstillegungen und Fahrplanänderungen im Schienenbereich. Leitlinie einer verantwortlich zu gestaltenden Verkehrspolitik muß demgegenüber der Ausbau des Angebotes an ÖPNV als ergänzende Alternative zum Individualverkehr sein.

Wichtigste Voraussetzung für die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ist die Kooperation aller Träger des ÖPNV in den Verkehrsregionen. Dazu gehört die Zusammenarbeit zwischen Schiene und Bus, um das Angebot unter zweckmäßigen Gesichtspunkten zu koordinieren. Neue organisatorische Formen und Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit zwischen Bundesunternehmen und den übrigen Veranstaltern von ÖPNV, die eine gemeinsame Verantwortung für die Region gewährleisten, müssen in die Überlegungen einbezogen werden.

R a v e n s

Fraktionsvorsitzender