

Antrag

des Abg. Jan-Peter Röderer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zukunft der Mobilitätsgarantie

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. seit wann ihr bekannt ist, dass es einen Fahrermangel im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt;
2. seit wann dem Verkehrsminister bekannt ist, dass dieser Fahrermangel auch Auswirkungen auf das Ziel der Landesregierung hat, bis 2026 eine flächendeckende Mobilitätsgarantie einzuführen;
3. welche weiteren Gründe es gibt, weshalb die Mobilitätsgarantie nun noch nicht bis 2026 umgesetzt werden soll;
4. wann die vom Verkehrsminister angekündigte neue Definition für die Mobilitätsgarantie bis zum Jahr 2030 der Öffentlichkeit vorgestellt wird;
5. inwiefern diese Definition mit den übrigen Trägern des ÖPNV im Land abgestimmt ist;
6. wie die Mobilitätsgarantie bis zum Jahr 2030 finanziert werden soll;
7. wie viele originäre Mittel aus dem Landeshaushalt sie dafür einsetzen wird;
8. welchen Anteil sie von den übrigen Trägern des ÖPNV im Land hierfür erwartet;
9. inwiefern ihr hierfür bereits finanzielle Zusagen von kommunaler Seite bis 2030 vorliegen;

10. inwiefern sie weiterhin am Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 festhält;
11. wie sie beabsichtigt, dieses Ziel ohne Mobilitätsgarantie und mit möglichen Angebotskürzungen beim Schienenpersonennahverkehr des Landes zu erreichen.

16.1.2024

Röderer, Storz, Hoffmann, Binder, Rivoir SPD

Begründung

In ihrem Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2021 haben Bündnis 90/Die Grünen und die CDU den Menschen im Land eine Mobilitätsgarantie bis 2026 versprochen. Dieses Versprechen hat der Verkehrsminister nun in einem Interview kassiert.

Mit diesem Antrag sollen nun die Konsequenzen dieses Vorgangs für die Fahrgäste, die übrigen Partner beim ÖPNV und die Folgen für weitere Ziele und Versprechen der Landesregierung näher beleuchtet werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. Februar 2024 Nr. VM3-0141.5-32/3/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *seit wann ihr bekannt ist, dass es einen Fahrermangel im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt;*

Der Personalmangel ist an keinem konkreten Datum festzumachen. Er ist den dynamischen Entwicklungen des Arbeitsmarktes in den vergangenen Jahren geschuldet, der in zahlreichen Branchen einen Fachkräftemangel zum Vorschein gebracht hat.

Des Weiteren wird auf die Drucksache 17/4205 verwiesen.

2. *seit wann dem Verkehrsminister bekannt ist, dass dieser Fahrermangel auch Auswirkungen auf das Ziel der Landesregierung hat, bis 2026 eine flächendeckende Mobilitätsgarantie einzuführen;*
3. *welche weiteren Gründe es gibt, weshalb die Mobilitätsgarantie nun noch nicht bis 2026 umgesetzt werden soll;*

Zu den Ziffern 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Mobilitätsgarantie im ÖPNV erfordert einen Personalaufwuchs. Das ist bereits seit den ersten Arbeiten zu dem Thema bekannt und auch berücksichtigt worden. Entsprechend muss zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie neues Fahrpersonal gewonnen werden. Dieser Aufwuchs an Personal ist dabei vom Ausbaupfad abhängig. Der Landesregierung ist es wichtig, diesbezüglich realistische Ziele zu verfolgen.

Insbesondere die nicht vorhersehbare Energiekrise und die kurzfristig erforderliche Finanzierung des Deutschlandtickets haben wesentlich dazu beigetragen, dass ein Einstieg in die Finanzierung der Mobilitätsgarantie nicht bereits zum Doppelhaushalt 2023/2024 erfolgte.

Zudem kann aus systemischen Gründen die Mobilitätsgarantie nicht in einem Schritt umgesetzt werden. Daher war für das Jahr 2026 avisiert, zunächst eine erste Stufe der Mobilitätsgarantie anzugehen. Aufgrund der genannten Umstände ist es jedoch erforderlich – auch im Sinne der Planungssicherheit für die Aufgabenträger – den Hochlaufpfad zeitlich anzupassen.

Gleichwohl muss gesehen werden, dass in den letzten Jahren das Fahrtenangebot im Busverkehr in Baden-Württemberg bereits deutlich ausgeweitet wurde, im landesweiten Durchschnitt um ca. 3 Prozent pro Jahr. In manchen Landkreisen lag dabei der Aufwuchs mit bis zu 30 Prozent deutlich darüber. Dieser signifikante Aufwuchs konnte durch die Gewinnung von zusätzlichem Personal bewältigt werden.

4. wann die vom Verkehrsminister angekündigte neue Definition für die Mobilitätsgarantie bis zum Jahr 2030 der Öffentlichkeit vorgestellt wird;

5. inwiefern diese Definition mit den übrigen Trägern des ÖPNV im Land abgestimmt ist;

Zu den Ziffern 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Eine neue Definition der Mobilitätsgarantie im Sinne einer Abweichung vom Koalitionsvertrag ist nicht vorgesehen. Es werden aktuell Details zur konkreten Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie diskutiert und berechnet. Dazu erfolgen aktuell Abstimmungen mit den kommunalen Landesverbänden.

6. wie viele originäre Mittel aus dem Landeshaushalt sie dafür einsetzen wird;

7. welchen Anteil sie von den übrigen Trägern des ÖPNV im Land hierfür erwartet;

8. inwiefern ihr hierfür bereits finanzielle Zusagen von kommunaler Seite bis 2030 vorliegen;

9. wie die Mobilitätsgarantie bis zum Jahr 2030 finanziert werden soll;

Zu den Ziffern 6 bis 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Für die Umsetzung der Mobilitätsgarantie ist ein stufenweiser Einstieg in die Finanzierung erforderlich. Diese ist ein Gemeinschaftsprojekt, d. h. mehrere Finanzierungsquellen werden zu deren Umsetzung beitragen. Hierzu befindet sich das Land derzeit in Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden.

10. inwiefern sie weiterhin am Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 festhält;

11. wie sie beabsichtigt, dieses Ziel ohne Mobilitätsgarantie und mit möglichen Angebotskürzungen beim Schienenpersonennahverkehr des Landes zu erreichen.

Zu den Ziffern 10 und 11 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Klimapolitisch ist es – als ein Baustein – zwingend erforderlich die Fahrgastzahlen im ÖPNV massiv zu erhöhen, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. An dem Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen wird die Landesregierung daher festhalten.

Für die Erreichung dieses Zieles wurde die ÖPNV-Strategie 2030 vom Kabinett im Jahr 2022 verabschiedet. Der Ausbau des ÖPNV im Sinne einer Mobilitätsgarantie ist darin lediglich eines von zehn Handlungsfeldern. Durch die Einführung des Deutschlandtickets wurde bereits ein wesentlicher Baustein zum Erreichen dieses Ziels umgesetzt.

Hermann

Minister für Verkehr