

Antrag

des Abg. Miguel Klauf u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Entwicklung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr

Antrag

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

1. wie sich die Fahrgastzahlen je Kalenderwoche im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) seit 2018, aufgeschlüsselt nach Kalenderwochen, entwickelt haben;
2. wie hoch der Zielerreichungsgrad für die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 in Bezug auf das Basisjahr 2010 ist;
3. wie die Fahrgastzahlen des ÖPNV im Land gemessen werden;
4. in welchen Verkehrsmitteln eine automatische Fahrgastzählung bereits vorhanden ist;
5. in welchem Ausmaß eine Ausweitung der automatischen Fahrgastzählung in welchen Verkehrsmitteln bis zum Jahr 2025 geplant ist;
6. inwiefern die Landesregierung eine Veränderung des Individualverkehrs ins Auge fasst, um die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen;
7. welche Konsequenzen die Landesregierung aus einem Verfehlen dieses Zieles ziehen würde;
8. welche Gründe sie für das derzeitige Stagnieren der Fahrgastzahlen sieht;
9. inwiefern Probleme mit Straftaten und ein reduziertes Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nach Ansicht der Landesregierung eine stärkere Nutzung des ÖPNV unattraktiv machen;

10. welchen Einfluss ihrer Ansicht nach die Einführung des 9-Euro-Tickets auf den dauerhaften Umstieg des gewählten Verkehrsmittels von Pendlern hatte.

20.3.2023

Klauß, Baron, Eisenhut, Goßner,
Lindenschmid, Bamberger AfD

Begründung

Wie der SWR in seiner Online-Ausgabe vom 10. Mai 2022 unter der Überschrift „Landesregierung hält an Ziel fest – Fahrgastzahlen beim ÖPNV in Baden-Württemberg sollen bis 2030 verdoppelt werden“ berichtete, plant die Landesregierung bis zum Jahr 2030 eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zum Jahr 2022.

Wie die „Stuttgarter Nachrichten“ in ihrer Online-Ausgabe vom 5. Dezember 2022 unter der Überschrift „Nahverkehr in der Region Stuttgart – Menschen kehren in Bus und Bahn zurück“ berichteten, handelt es sich bei den 2022 gegenüber dem Vorjahr angestiegenen Fahrgastzahlen des ÖPNV allerdings um Erholungseffekte aufgrund des Endes der Coronakrise. Die Fahrgastzahlen von 2019 wurden hingegen noch nicht erreicht, weswegen eine Stagnation in Bezug auf das Vor-Corona-Niveau konstatiert werden muss.

Wie die Tagesschau am 8. Juli 2022 in ihrer Online-Ausgabe unter dem Titel „Pünktlichkeit der Bahn bricht weiter ein“ berichtete, ist die Pünktlichkeit des ÖPNV in Deutschland zur Geltungszeit des 9-Euro-Tickets dramatisch eingebrochen. Ebenso ging der Fahrkomfort sowie die Chance, überhaupt befördert zu werden, wegen Überfüllung der Züge zurück, wie beispielsweise die „Zeit“ in ihrer Online-Ausgabe vom 7. Juni 2022 unter der Überschrift „Bahn-Betriebsrat meldet 400 überfüllte Züge am Pfingstwochenende“ berichtete.

Diese Sachverhalte legen es nahe, dass während der Zeit des 9-Euro-Tickets die Nutzung des ÖPNV für Personen, die notwendigerweise eine bestimmte Strecke abfahren müssen, unattraktiver wurde und die hohen Fahrgastzahlen vor allem durch Passagiere erzielt wurden, die ohne dieses Ticket gar keine Reise angetreten hätten.

Dies nährt den Verdacht, dass bei Stammkunden des ÖPNV, insbesondere bei Pendlern, die auf eine pünktliche Beförderung angewiesen sind, durch das 9-Euro-Ticket sogar ein Umstieg auf den Individualverkehr eingesetzt hat, der bei manchen Personen auch dauerhaft sein könnte.

Dieser Berichtsantrag hat die Absicht, die Realitätsnähe des von der Landesregierung angestrebten Ziels und die Messung seines Erreichens zu beleuchten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 9. Mai 2023 Nr. VM3-0141-12/41/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sich die Fahrgastzahlen je Kalenderwoche im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) seit 2018, aufgeschlüsselt nach Kalenderwochen, entwickelt haben;

Im Rahmen der Aufgabenträgerschaft des Landes ist für den Schienenpersonennahverkehr aus technischen Gründen (u. a. Zählfrequenz bei manuellen Zählungen) eine halbjährliche Darstellung möglich. Die Daten aus den Zählhalbjahren ab 2018 zeigten folgenden Nachfrageverlauf:

- 1. Halbjahr 2018: 2,5 Milliarden Pkm
- 2. Halbjahr 2018: 2,9 Milliarden Pkm
- 1. Halbjahr 2019: 2,5 Milliarden Pkm
- 2. Halbjahr 2019: 2,9 Milliarden Pkm
- 1. Halbjahr 2020: 1,5 Milliarden Pkm
- 2. Halbjahr 2020: 1,6 Milliarden Pkm
- 1. Halbjahr 2021: 1,2 Milliarden Pkm
- 2. Halbjahr 2021: 1,7 Milliarden Pkm
- 1. Halbjahr 2022: 1,9 Milliarden Pkm
- 2. Halbjahr 2022: 2,9 Milliarden Pkm

Das 2. (Fahrplan-)Halbjahr ab dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni umfasst grundsätzlich etwas mehr Tage als das 1. (Fahrplan-)Halbjahr. Daher liegen die Werte des 2. Halbjahres meist etwas über den Werten des 1. Halbjahres.

Im Übrigen wird auf die Zuständigkeit der Kommunalen als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr verwiesen.

2. wie hoch der Zielerreichungsgrad für die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 in Bezug auf das Basisjahr 2010 ist;

Die dem Verkehrsministerium vorliegenden Daten der letzten Jahre fallen in die Pandemiephase. Eine repräsentative Bemessung und Bewertung des aktuellen Zielerreichungsgrades ist daher aufgrund der immer noch andauernden Effekte der Pandemie auf die Mobilität derzeit nicht möglich. Es wird ferner auf die Ausführungen unter Ziffer 3 verwiesen.

3. wie die Fahrgastzahlen des ÖPNV im Land gemessen werden;

Die zentrale Messgröße, an der die Zielerreichung des Verdopplungsziels der Fahrgastzahlen gemessen wird, stellt die Beförderungsleistung dar, angegeben in Personenkilometern (Pkm). Zudem sind flankierend auch andere Kenngrößen wie beispielsweise die Zahl der beförderten Fahrgäste oder der Modal-Split-Anteil des ÖV von großer Bedeutung. Um eine adäquate Erfolgskontrolle betreiben zu können, ist zudem eine aufgeschlüsselte Betrachtung der Entwicklung in unterschiedlichen Raumeinheiten (z. B. einzelne Landkreise oder Verbände) erforderlich.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. in welchen Verkehrsmitteln eine automatische Fahrgastzählung bereits vorhanden ist;

Im landesbestellten SPNV werden Fahrgastzählungen durch Automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) im Falle von Neufahrzeugen standardmäßig vorgegeben. Stand heute sind bei ungefähr zwei Dritteln der Verkehrsverträge bereits automatische Zählssysteme im Einsatz.

Zum Busbereich obliegt es den Stadt- und Landkreisen im Rahmen der grundgesetzlich verankerten Maßgabe der kommunalen Selbstverwaltung und nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes die Planung, Bestellung und Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung zu organisieren. Das Verkehrsministerium hat sich mit den kommunalen Landesverbänden, dem WBO und dem VDV-BW in einem gemeinsamen Eckpunktepapier auf automatische Fahrgastzählungen geeinigt. Landesseitig wird derzeit eine Förderkulisse erarbeitet, um Investitionen und den Betrieb von AFZS zu unterstützen und so ÖPNV-Nachfragedaten landesweit und vergleichbar zu erheben.

5. in welchem Ausmaß eine Ausweitung der automatischen Fahrgastzählung in welchen Verkehrsmitteln bis zum Jahr 2025 geplant ist;

Im landesbestellten SPNV kommt es bis zum Jahr 2025 mit dem Auslaufen einiger Verkehrsverträge und dem dadurch bedingten Ausscheiden von Altfahrzeugen zur Ausweitung der automatischen Fahrgastzählung analog zur Antwort auf Ziffer 4.

Für Verkehre, die in kommunaler Aufgabenträgerschaft liegen, können landesseitig keine verbindlichen Vorgaben zur Ausweitung automatischer Fahrgastzählung gemacht werden. Ab dem Jahr 2025 sehen § 15 Absatz 2 ÖPNVG i. V. m. § 5 Absatz 6 ÖPNV-VO und Anlage 5 zur ÖPNV-VO allerdings vor, dass sich die Mittelzuweisung des Landes an die kommunalen Aufgabenträger zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV (jährlich ca. 250 Mio. Euro) aus einem Verteilschlüssel zu ergeben hat, der auch leistungsbezogene Parameter – mithin Fahrgastzahlen – zu berücksichtigen hat. Konkrete Vorgaben zur Erhebung bzw. Bereitstellung der Fahrgastnachfragedaten trifft die ÖPNV-VO nicht, sie müssen aber in landesweit vergleichbarer Qualität vorliegen. Seitens des Ministeriums für Verkehr wird derzeit eine Förderkulisse für Automatische Fahrgastzählssysteme erarbeitet. Ziel ist es, landesweit flächendeckend ÖPNV-Nachfragedaten zu generieren und die Aufgabenträger dabei zu unterstützen, die gesetzlichen Anforderungen mittels automatischer Fahrgastzählung zu erfüllen.

6. inwiefern die Landesregierung eine Veränderung des Individualverkehrs ins Auge fasst, um die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen;

Insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes ist eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit des Modal-Split-Anteils vom Autoverkehr hin zu mehr ÖPNV-Nutzung sowie der weiteren Verkehrsträger des Umweltverbunds erforderlich. Zudem kann durch weniger Autoverkehr in den Städten und Gemeinden die Lebensqualität vor Ort erhöht werden. Im Kontext der ÖPNV-Strategie 2030 und der Zielerreichung einer Verdopplung der Fahrgäste bis 2030 bedeutet dies, dass eine Verlagerung von Mobilität vom Auto hin zu mehr Nutzung von Bus und Bahn durch den breiten Maßnahmen-Mix unterstützt wird. Zu nennen ist neben dem Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr bspw. die Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs durch den Umbau von Straßenräumen oder durch intelligente Verkehrssteuerung sowie die Intensivierung des Parkraummanagements oder die geplante Einführung von kommunalen Mobilitätspässen als Anreize zu einer Verkehrsverlagerung.

7. welche Konsequenzen die Landesregierung aus einem Verfehlen dieses Zieles ziehen würde;

Der ÖPNV-Report 2020 hat auf der Basis einer Bestandsaufnahme des ÖPNV im Land sowie eines Quervergleichs zu Best-Practice-Regionen in Österreich und der Schweiz gezeigt, dass eine Verdopplung der Fahrgastzahlen gegenüber 2010 grundsätzlich möglich ist. Dies bedarf jedoch der Kraftanstrengung aller Beteiligten in unterschiedlichen Bereichen. Ein zentraler Baustein ist hierbei ein Angebotsausbau entsprechend der Mobilitätsgarantie, wie sie auch im Koalitionsver-

trag verankert ist. Des Weiteren definiert die ÖPNV-Strategie 2030 ein breites und ganzheitliches Maßnahmenportfolio der zuständigen Akteure auf allen Ebenen für den Ausbau der Öffentlichen Mobilität.

Das Ministerium für Verkehr begleitet die Umsetzung der ÖPNV-Strategie im engen Dialog mit den Aufgabenträgern und Umsetzenden vor Ort. Auch ist künftig neben dem unter Ziffer 3 erwähnten Monitoring zur Entwicklung der Nachfrage des Weiteren ein jährliches Monitoring zum Fortschritt der Umsetzung der ÖPNV-Strategie vorgesehen. So kann frühzeitig nachgesteuert werden, sofern sich ein Verfehlen der Ziele abzeichnen sollte. Dies soll unter Einbindung aller beteiligten Akteure geschehen.

8. welche Gründe sie für das derzeitige Stagnieren der Fahrgastzahlen sieht;

In den letzten Jahren kann grundsätzlich festgehalten werden, dass die Coronapandemie eine Rezession im Hinblick auf die Steigerungen der Fahrgastzahlen darstellte. Erste aktuelle Zahlen für das Jahr 2022 bestätigen allerdings eine weitere Erholung der Nachfrage im ÖV. Das Vor-Corona-Niveau wurde allerdings meist noch nicht wieder vollständig erreicht, ähnlich wie im Pkw-Verkehr. Offen ist, in welchem Ausmaß und wie dauerhaft sich eine andauernd verringerte Mobilität im Bereich von Berufspendler/-innen und Dienstreisen durch das Arbeiten im Homeoffice auf die Nachfrage im ÖV insgesamt auswirken wird.

Durch das 9-Euro-Ticket stiegen die Fahrgastzahlen auf einigen Strecken über das Niveau vor der Pandemie. Im Anschluss gingen die Fahrgastzahlen wieder etwas zurück.

Daneben zeigt der Blick auf die längerfristige Entwicklung vor der Pandemie in den Kreisen und Verbänden ein differenzierteres Bild. So waren einzelne Landkreise oder Verbände auf einem erfolgsversprechenden Weg hinsichtlich der Verdopplung. Beispiele hierfür sind etwa der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) oder der Regio-Verkehrsverbund Lössach (RVL). In anderen Räumen haben erschwerende Rahmenbedingungen die Nachfrage im ÖV beeinträchtigt, wie etwa der mitunter starke Rückgang von Schülerzahlen aufgrund demografischer Entwicklungen oder auch lange andauernde Infrastrukturmaßnahmen (Baustellen) im ÖPNV-Netz.

9. inwiefern Probleme mit Straftaten und ein reduziertes Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nach Ansicht der Landesregierung eine stärkere Nutzung des ÖPNV unattraktiv machen;

Dem Ministerium für Verkehr sind keinerlei validen und repräsentativen Daten bekannt, welche zunehmende Probleme mit Straftaten belegen, wodurch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im ÖPNV maßgeblich reduziert und hierdurch die Nutzung unattraktiver würde. Im Rahmen des Qualitätssystem des Landes wurden 2018 bis 2022 jährlich ca. 12 000 bis 20 000 Fahrgäste des SPNV auch nach ihrer Zufriedenheit mit der Sicherheit vor Kriminalität, Bedrohungen und Belästigungen im Zug sowie am Bahnsteig befragt. In beiden Kategorien hat sich die durchschnittliche Bewertung der befragten Fahrgäste von 2018 bis 2022 stetig verbessert.

Die Verbesserung des Wohlbefindens und der Sicherheit für die Nutzung des Schienenverkehrs ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen. Dies ist auch in der ÖPNV-Strategie 2030 verankert.

10. welchen Einfluss ihrer Ansicht nach die Einführung des 9-Euro-Tickets auf den dauerhaften Umstieg des gewählten Verkehrsmittels von Pendlern hatte.

Die Marktforschung zum 9-Euro-Ticket hat ergeben, dass 10 Prozent der mit dem 9-Euro-Ticket getätigten Fahrten andernfalls mit dem Pkw getätigt worden wären. Darüberhinausgehende belastbare Zahlen zur Folgenutzung liegen aktuell nicht vor, da sich zu viele Entwicklungen überlagern (z. B. Erholungseffekt nach der Coronapandemie).

Hermann
Minister für Verkehr