

Beschluss der SPD-Bundestagsfraktion vom 18. Oktober 2016

**Projekt Zukunft #NeuerZusammenhalt:
Deutschlandweit mobil – auch in ländlichen Regionen**

Neue Zeiten erfordern neue Ideen. Deshalb hat die SPD-Bundestagsfraktion im Rahmen des Projekts Zukunft #NeueGerechtigkeit mit insgesamt sechs Projekten über ein Jahr lang einen breit angelegten Dialog mit Fachleuten, Organisationen sowie Bürgerinnen und Bürgern geführt. Gemeinsam mit ihnen haben wir nach Lösungen für die Herausforderungen heute und in der Zukunft gesucht. Unser Ziel: Wir wollen, dass Deutschland ein gerechtes und erfolgreiches Land bleibt – ein Land, in dem die Gesellschaft zusammenhält.

Die Projektgruppe #NeuerZusammenhalt – Gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland legt drei Konzeptpapiere vor, die eng ineinander greifen und sich gegenseitig ergänzen:

- *Deutschlandweit mobil – auch in ländlichen Regionen*
- *Daseinsvorsorge sichern und sozialen Zusammenhalt stärken*
- *Lebendige Regionen: Wertschöpfungspotenziale unterstützen*

I. Mobilität im Wandel

In Deutschland verändert sich etwas: Der Trend in den Städten geht zum Verzicht auf das eigene Auto und zur zunehmenden Nutzung vorhandener Alternativen – seien es öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Car-Sharing-Angebote. In urbanen Zentren und Metropolregionen können die Menschen die genannten Transportangebote vermehrt individuell und ihren Bedürfnissen entsprechend nutzen. Anders sieht es dagegen in ländlichen Regionen aus: Hier ist der Pkw noch sehr dominant und das bevorzugte Fortbewegungsmittel.

Aber gerade für die Menschen, die nicht über einen Pkw verfügen, gerade auch für Kinder und Jugendliche ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unverzichtbar. Und auch hier nimmt die Bedeutung eines verlässlichen ÖPNV zu, weil sich immer mehr Menschen eine Alternative zum Auto wünschen.

Die SPD-Bundestagsfraktion steht zu dem Ziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, wie es auch in Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes verankert ist. Das bedeutet nicht, dass alles überall gleich sein soll. Vielmehr geht es darum, den Menschen überall gleiche Chancen zu ermöglichen. Dies gilt auch für die Mobilität, ist diese doch maßgebend für die Teilhabe am öffentlichen Leben und die Chancen jeder und jedes Einzelnen, sich entfalten und entwickeln zu können. Wenn die Anbindung unzureichend ist, verringern sich die Möglichkeiten zur Teilhabe insbesondere für Ältere, für Jugendliche sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen drastisch.

Eine gute Verkehrswegebauinfrastruktur stellt dementsprechend eine zwingende Voraussetzung dar, individuelle und öffentliche Mobilität sicherzustellen. Sie wird im Wesentlichen durch die öffentliche Hand bereitgestellt – und so sind auch zukünftig Investitionen notwendig, um die Leistungsfähigkeit der heutigen Systeme zu erhalten und zu verbessern.

Die SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag steht für eine ausreichende Bundesbeteiligung an der Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur.

Deshalb fordern wir: Die Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm sollen verstetigt und zukünftig auch für den Erhalt vormals geförderter Projekte genutzt werden können.

Auch die Erstattungszahlungen von Seiten der öffentlichen Hand für die Beförderung spezieller Kundengruppen sollen erhalten bleiben. Dazu gehören zum Beispiel Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie Angebote für Studierende und Seniorinnen und Senioren.

Chancen und Möglichkeiten durch Elektromobilität

Elektromobile Alternativen spielen schon heute eine wichtige Rolle – sowohl im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße als auch im schienengebundenen Verkehr. Ein elektrisch angetriebener öffentlicher Nahverkehr, insbesondere aus erneuerbaren Stromquellen, reduziert nicht nur die Umweltbelastung in den Städten, er leistet auch einen erheblichen Beitrag zu den im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 geforderten Einsparungen. Auch die mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzelle kann für künftige umweltfreundliche Antriebskonzepte eine wichtige Rolle spielen. Es bestehen bereits heute vielfältige Möglichkeiten – und doch leistet der Verkehrssektor aus Sicht der SPD-Fraktion noch keinen ausreichenden Beitrag, um die von der Bundesregierung vereinbarte Reduktion der klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis 2020 zu erreichen.

Elektromobilität bietet die Chance, auf die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse zu reagieren. Elektrisch angetriebene Zweiräder (E-Bikes und Elektroroller) vergrößern die persönliche Reichweite im Vergleich zu einem konventionellen Zweirad deutlich.

Die Förderrichtlinie Elektromobilität vom Juni 2015 begrüßt die SPD-Fraktion ausdrücklich. Damit wird eine große Bandbreite an kommunalen Elektromobilitätsprojekten unterstützt, wie zum Beispiel die Etablierung von Carsharing-Services mit E-Autos oder E-Mobilitätskonzepte für ganze Landkreise.

Ein wichtiger Schritt hin zu einer besseren Förderung der Elektromobilität war die im April 2016 von der Bundesregierung gemeinsam mit den deutschen Automobilherstellern vereinbarten Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität, die zuvor bereits von der SPD-Bundestagsfraktion gefordert worden waren. Die vereinbarten und zwischenzeitlich bereits überwiegend umgesetzten Maßnahmen setzen bei den drei größten Herausforderungen an, die es für einen Durchbruch der Elektromobilität noch zu bewältigen gilt: dem im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen hohen Anschaffungspreis, der noch unzureichenden Ladesäuleninfrastruktur und der Reichweite der Akkus.

Deshalb streben wir an, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die Finanzierung der Förderrichtlinie Elektromobilität bedarfsgerecht fortzuführen. Wir wollen eine Förderung von E-Mobilität auch bei Bussen und im Nutzfahrzeugsbereich erreichen.

II. Mobilität im ländlichen Raum

Bis heute ist der Pkw das wichtigste Mittel zur Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum. Wer kein Auto hat oder sich bewusst dafür entscheidet, kein eigenes zu besitzen, nutzt auch im ländlichen Raum die Angebote des ÖPNV. Im Gegensatz zu urbanen Regionen konzentriert sich dieser allerdings in zu vielen ländlichen Gebieten auf die Schülerbeförderung. Das Busliniennetz und regionale Schienenverkehrsangebote sind daher vielerorts zeitlich und örtlich begrenzt.

Dünnbesiedelte Gebiete stehen somit vor der Herausforderung erhöhter Mobilitätsanforderungen, die mit einem verringerten Verkehrsangebot abgedeckt werden sollen. Werden Mobilitätsangebote eingeschränkt, sinkt die Attraktivität des ländlichen Raums und in der Folge verschlechtern sich die ökonomischen Perspektiven. Bestehende Angebotsformen müssen flexibilisiert und vernetzt werden. Für die SPD-Fraktion ist klar: Um die Versorgung dünnbesiedelter Räume mit Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge abzusichern, braucht es ein abgestimmtes Handeln aller staatlichen Ebenen. Es ist die gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern, aber auch der Europäischen Union, das Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse mit angemessenem (finanziellen) Mitteleinsatz und passenden rechtlichen Regelungen umzusetzen.

Dafür sind eine verlässliche Förderung von Infrastruktur und leistungsfähigen Mobilitätskonzepten genauso notwendig wie auch der zügige Ausbau einer flächendeckend hochleistungsfähigen Breitbandversorgung. Zudem braucht es geeignete Förderinstrumente, um auch in der Fläche mit der technologischen Entwicklung mithalten zu können.

Ziel unserer Politik ist es, die ländlichen Räume als attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume zu stärken, die wirtschaftlichen Entwicklungschancen zu unterstützen und ihre spezifischen Potentiale durch Programme der integrierten Entwicklung auszubauen. Wir wollen die Grundversorgung vor Ort sicherstellen. Der besonderen Bedeutung dieser Aufgabe vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind wir uns bewusst.

Neben strukturschwachen und dünnbesiedelten ländlichen Räumen gibt es sehr viele, sehr wirtschaftsstarke ländliche Regionen. Hier müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die gute Struktur der Gebiete zu erhalten. Die Wirtschaftskraft ist hier sehr hoch, die Mobilitätsangebote (ob verkehrlich oder auch in Bezug auf die Breitbandversorgung) entsprechen aber nicht dem geforderten Standard.

Deshalb fordern wir: Auf Grund der stark unterschiedlichen Entwicklungen und Faktoren müssen wir zur Bewältigung der Herausforderungen im ländlichen Raum auch unterschiedliche Strategien entwickeln. Einen besonderen Schwerpunkt der Politik für den ländlichen Raum wollen wir auf die Regionen setzen, die durch erhebliche Strukturprobleme gekennzeichnet sind. In dem Konzeptpapier „Daseinsvorsorge sichern und sozialen

Zusammenhalt stärken“ schlagen wir deshalb vor, eine Enquete-Kommission mit dem Ziel der Sicherung der Daseinsvorsorge und der Verbesserung gleichwertiger Lebensverhältnissen einzusetzen. Diese könnte sich dabei auch mit Fragen der Finanzierung des ÖPNV und mit neuen Organisationsformen öffentlicher Mobilität beschäftigen. Auch zukünftig ist eine gute Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum vorzuhalten.

Um die digitale Spaltung zwischen Stadt und Land zu überwinden, brauchen wir ein flächendeckendes Angebot von schnellem und leistungsfähigem Internet in ganz Deutschland. Ziel ist auch im ländlichen Raum eine flächendeckende Breitbandversorgung von mindestens 50 Megabit pro Sekunde bis 2018. Zur Umsetzung investiert der Bund rund vier Milliarden Euro. Darüber hinaus brauchen wir eine Glasfaserstrategie mit Ausbauzielen bis 2025, damit Unternehmen und private Haushalte erschwingliche Anschlüsse bekommen.

III. Mobilität Deutschlandweit ermöglichen

1. Neue Rahmenbedingungen im ÖPNV

Bis heute bildet der Linienverkehr mit Bussen im ländlichen Raum das Kerngerüst des ÖPNV-Angebotes. Er prägt damit unsere Vorstellung, wie öffentlich ermöglichte Mobilität sichergestellt werden kann. Um die Erreichbarkeit von Einrichtungen auch in verkehrsschwachen Zeiten – sei es am Tag, Abend oder an den Wochenenden – sicherstellen zu können, haben sich vielerorts zusätzliche Varianten mit Bürgerbussen und Taxen etabliert.

Neue Mobilitätsformen können eine attraktive Ergänzung zu bestehenden Verkehrsangeboten bieten. Für die Kundinnen und Kunden bietet sich ein abwechslungsreicheres Angebot, zum Beispiel in Form zusätzlicher Fahrten oder weiterer Betriebszeiten. Eine moderne Telekommunikationsinfrastruktur kann als technische Basis für eine verbesserte Verfügbarkeit von Informationen über die bestehenden Angebote dienen und zur Koordinierung der Nachfrage beitragen. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine gute Breitband- und Funknetzinfrastuktur.

Chancen und Möglichkeiten der Digitalisierung

Die Digitalisierung bietet große Chancen, Menschen und Güter besser, schneller und sicherer an ihr Ziel zu bringen. Für die SPD-Bundestagsfraktion bedeutet dies effizient im umfassenden Sinne – also den ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen unserer Gesellschaft entsprechend. Im Bereich der Entwicklung digitaler Medien bieten sich zum Beispiel zusätzliche und leichtere Informationen über die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel, Mitfahrmöglichkeiten oder den Fußwegoptionen.

Damit dies bequem und sinnvoll möglich ist, brauchen wir eine gemeinsame Darstellung der Daten über alle Verkehrsträger hinweg. Den Nutzerinnen und Nutzern sollen Auskünfte über die aktuelle Verkehrslage, über Kosten und Umweltaspekte, über die Verfügbarkeit von Leihrädern oder Ladesäulen etc. einfach zur Verfügung stehen. Dafür müssen einheitliche offene Standards entwickelt und durchgesetzt werden. Die Daten über die Verkehrsträger und aktuelle Verkehrssituation müssen frei zwischen Anbietern von Verkehrs- und Informationssystemen ausgetauscht werden können. Dies ist nur ein Beispiel dafür, dass im Open Data erhebliche gesellschaftliche und ökonomische Potentiale liegen.

Die SPD-Fraktion befürwortet interdisziplinäre Forschungs- und Evaluierungsarbeiten auf dem Gebiet der Mobilitätsforschung und der integrierten Verkehrsplanung. Die notwendige Verschränkung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr benötigt zum einen ausreichend evaluierte technische Lösungen, zum anderen auch datenbasierte Kenntnisse der Erfahrungen und Bedarfe der Zielgruppen. Best-Practice-Beispiele für die Mobilität im ländlichen Raum sollen systematisch analysiert werden, um sie in die Breite zu transferieren und eine weitere Vernetzung unterstützen zu können. Dies ist wichtig für die Gestaltung und Akzeptanz einer umwelt- und familienfreundlichen Mobilität.

Deshalb fordern wir: Intelligente Mobilitätskonzepte der Zukunft müssen verkehrsträgerübergreifend ausgebaut sein. Die Nutzer sollen digital Informationen zu Mobilitätsangeboten unterschiedlicher Verkehrsträger erhalten können – sowohl buchbar als auch abrechenbar über PC und Smartphone.

Ganz konkret sollen die Einführung eines verkehrs- und anbieterübergreifenden E-Tickets sowie die Entwicklung einer bundesweiten Mobilitäts-App unterstützt werden – mit dem Ziel einer verbesserten Verzahnung des ÖPNV mit alternativen Carsharing-Angeboten. Denn: Die heutigen Systeme sind oftmals noch zu kleinräumig organisiert, in ihrer Ausführung wenig kundenfreundlich und auch nicht barrierefrei.

2. Das Personenbeförderungsgesetz

Der Markt für Personenbeförderung ist reguliert, weil er einen gesellschaftlichen Auftrag erfüllen muss. Einige der gesetzlichen Grundlagen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind sicher diskussionswürdig und nicht mehr zeitgemäß.

Den berechtigten Anspruch der Bürgerinnen und Bürger auf verlässliche Mobilitätsversorgung nehmen wir sehr ernst. Eine Anpassung der Gesetze ist möglich, wenn sie zu einer Verbesserung der Angebote führt. Dabei geht es nicht nur um Komfort und Preis, sondern auch um Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Im ländlichen Raum wie in Ballungsgebieten brauchen wir bei den Fahrdiensten flexible Angebote.

Die bestehenden flexiblen Angebotsformen haben sich in den letzten Jahrzehnten schrittweise entwickelt. Grundsätzlich gibt das Personenbeförderungsgesetz klare Definitionen vor – insbesondere in der Unterscheidung zwischen dem Linienverkehr gemäß § 42 PBefG, Gelegenheitsverkehr gemäß § 46 PBefG und Verkehr mit Taxen gemäß § 47 PBefG. In der Praxis handelt es sich häufig um gemischte Angebotsformen. Viele Verkehrsunternehmen verwenden darüber hinaus eigene Begriffe, so dass auch nicht immer von einheitlichen Bezeichnungen für dieselbe Angebotsform ausgegangen werden kann.

Deshalb fordern wir: Wir brauchen verbesserte Informationen über Verbindungen, Verspätungen und alternativer Routen sowie der Lage von Haltestellen und Aufzügen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen etc. Für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer muss klar angezeigt werden können, welche Angebote vor Ort konkret verfügbar sind und wie diese genutzt werden können.

Barrierefreiheit

Nachdem das Personenbeförderungsgesetz zum 01.01.2013 novelliert wurde, sind darin auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV enthalten. In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention verankerte der Gesetzgeber die politische Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit zum 01.01.2022.

Barrierefreie Mobilität bedeutet sowohl Erreichbarkeit als auch Zugang – zu Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung und gesellschaftlichem Leben. Eine barrierefreie Umwelt kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute. Sie erleichtert und ermöglicht vielen älteren Personen, Familien mit Kindern und zeitweise mobilitätseingeschränkten Menschen den Alltag.

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes und die letzte PBefG-Novelle haben die barrierefreie Gestaltung der Busse verstärkt in den Fokus gerückt. Diese wird in zwei Stufen erfolgen: Neuzugelassene Reisebusse müssen seit dem 01.01.2016 mit zwei Rollstuhlplätzen ausgerüstet sein, ab dem 01.01.2020 gilt dies für alle Reisebusse.

Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms unterstützt die Bundesregierung außerdem den barrierefreien Ausbau kleiner Bahnhöfe im ländlichen Raum. Mit den finanziellen Mitteln wird die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene auch im Bereich der Bahnhöfe, die weniger als 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag aufweisen, weiter gesteigert werden.

Deshalb fordern wir: Menschen mit Behinderung muss eine diskriminierungsfreie Beförderung ermöglicht werden; Verkehrsmittel müssen daher barrierefrei sein. Die SPD-Fraktion steht für einen integrativen Ansatz, der im Rahmen der Raum- und Verkehrsplanung zum Beispiel kompakte Siedlungsstrukturen mit einer verbesserten Nahversorgung fördert. Besonders im ländlichen Raum soll dies durch flexible und möglichst barrierefreie öffentliche Verkehrsangebote ergänzt werden.

a. Bürgerbusse

Ein Bürgerbus wird im Grunde vergleichbar zu konventionellen oder flexiblen ÖPNV-Angeboten betrieben. Er stellt eine interessante Möglichkeit dar, durch bürgerschaftliches Engagement Mobilität und Erreichbarkeit zu sichern. Das Angebot lebt von der Unterstützung durch die Bürgerinnen und Bürger. Seine Verlässlichkeit hängt somit von der Bereitschaft der Menschen ab, sich hier zu engagieren.

Ein Vereins- oder Gemeindebus kann ebenfalls ehrenamtlich betrieben werden, im Unterschied zum Bürgerbus wird er aber nicht für geschäftliche Zwecke eingesetzt. Damit unterliegt er nicht den Vorgaben des PBefG. Das Fahrzeug wird von den Vereinen für konkrete Vorhaben genutzt und auch Gemeinden können es für bestimmte Angebote einsetzen (zum Beispiel Marktfahrten).

In beiden Fällen ist das Führen von Bürgerbussen im Ehrenamt in der B-Klasse bis 3,5 Tonnen zulässig. Mit Blick auf die politische Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV können Bürgerbusse nach entsprechenden Umbauten jedoch zukünftig deutlich schwerer werden.

Deshalb fordern wir: Für diese Fahrzeuge soll eine Anpassung der Fahrerlaubnis auf 4,25 Tonnen (ähnlich wie bei E-Fahrzeugen) geprüft werden.

Bürgerschaftliche Engagement und Selbsthilfe sind eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Daseinsvorsorge gerade in dünnbesiedelten ländlichen Regionen. Die Bürgerinnen und Bürger müssen in die Erarbeitung und Umsetzung von Leitbildern für die jeweilige Region einbezogen werden. Dazu wollen wir das Ehrenamt als eine wichtige Säule in diesen Regionen besonders fördern.

b. Private Mitnahme

Neue Anbieter wie Wundercar und Uber zeigen, dass die Digitalisierung auch vor der Personenbeförderung nicht Halt macht. Dabei gibt es die alternativen Beförderungsmodelle zum klassischen Taxigewerbe schon lange. Der Unterschied liegt im Grunde in der Gewinnerwartung des Betriebes mit der technischen Plattform. Daher fordern insbesondere die Plattformdienste, bürokratische Markteintrittsbarrieren zu senken – so zum Beispiel im Bereich der Konzessionen, Betriebs- und Beförderungspflichten, Ortskenntnisprüfungen und Führungszeugnisse.

Die Verpflichtung zur Ortskundeprüfung findet sich in § 48 Absatz 4 Nr. 7 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung, kurz FeV). Die Vorgabe ausreichender Ortskenntnisse verfolgt seit jeher das Ziel, genügend Sicherheit für die Fahrgäste zu gewährleisten. Darüber hinaus dient sie auch der Verkehrssicherheit im Allgemeinen, da ortsunkundige Fahrer den Verkehr gefährden könnten. Eine Ausnahme über die Ortskundeprüfung sieht die FeV allerdings vor: in Orten des Betriebssitzes mit weniger als 50.000 Einwohner.

Ein wesentliches Abgrenzungsmerkmal des Mietwagenverkehrs zum Taxigewerbe ist die Rückkehrpflicht nach Ausführung des Beförderungsauftrages. Hier ist eine Ausnahme lediglich dann vorgesehen, wenn zuvor fernmündlich ein neuer Beförderungsauftrag erteilt wurde.

Deshalb fordern wir: Im Hinblick auf die Möglichkeiten durch die Nutzung moderner Navigationsgeräte möchten wir mit den betroffenen Akteuren diskutieren, ob die heutige Form der Ortskundeprüfung auch zukünftig zwingende Voraussetzung für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bleiben soll. Für die SPD-Fraktion ist dabei klar, dass die Qualität der Beförderung auch weiterhin verlässlich gewährleistet werden muss.

Weil sich viele dieser Fahrten gerade im ländlichen Raum durch wenige und weit voneinander entfernte Standorte verteuern können, wollen wir prüfen, ob bzw. wie die Rückkehrpflicht flexibilisiert werden kann. Aus Sicht der SPD-Fraktion ist diese zum Beispiel durch die Zulassung entsprechender Apps vorstellbar.

Hoteliers und anderen Gastgebern wollen wir den Transport ihrer Gäste ermöglichen, ohne dass sie dafür eine Taxi-Lizenz erwerben müssen. Bedingung ist, dass der örtliche Taxikonzessionsnehmer seiner Beförderungspflicht nicht nachkommen kann. Damit wollen wir beiden Anspruchsgruppen eine individuelle und verlässliche Mobilität ohne Hürden garantieren.

c. Kombi-Bus

In Deutschland war es bis in die 1960er Jahre üblich, in anderen europäischen Ländern bis heute, im Rahmen eines so genannten Postbusses gemeinsam sowohl Personen als auch Gepäck oder Lebensmittel zu befördern. Vor diesem Hintergrund wurde in der Uckermark der sogenannte Kombi-Bus entwickelt, der die Beförderung von Personen mit dem Transport von Gütern verknüpft.

Auch wenn die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport vor Jahrzehnten sicherlich gute Gründe hatte, kann ein flächendeckendes Kombiangebot heute dazu führen, dass die Personenbeförderung auf einer Strecke aufrechterhalten wird. Die Verkehrsunternehmen erhalten durch den Gütertransport eine zusätzliche Einnahmequelle, die die Wirtschaftlichkeit des Angebots erhöht. Für die Fahrgäste kann sich die Reisezeit damit allerdings verlängern, da entsprechend mehr Zeit für eine Be- und Entladung an den Haltestellen notwendig ist.

Für die SPD-Bundestagsfraktion ist klar: Das Modellprojekt Kombi-Bus hat sich bis heute regional bewährt und kann nun flächendeckend eingesetzt werden. Bundesgesetzliche Regelungen – insbesondere das Personenbeförderungsgesetz und das Güterkraftverkehrsgesetz – stehen diesem Dienstleistungsmix nicht entgegen.

Zugleich erkennen wir an, dass der Kombi-Bus aufgrund der politischen Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV und der gleichzeitig zunehmenden Forderung nach mehr Sitzplatzkapazität in Regionalbussen vor einen Zielkonflikt steht. Bisher sind die Kofferräume im Linienverkehr mit Hochflurbussen technisch möglich. Kommen Niederflurbusse ohne Kofferboden zum Einsatz, sind für die Güterbeförderung Einbauten im Fahrgastraum erforderlich. Dadurch gehen Sitzplätze für die entgeltliche Fahrgastbeförderung verloren.

Deshalb fordern wir: Obwohl die unterschiedlichen Logistikunternehmen sich in der Vergangenheit schwergetan haben, sollte nochmals intensiv geprüft werden, welche Überlegungen und Anreize dazu führen könnten eine bessere Koordinierung dieser Dienste voranzubringen (ein Beispiel: in einem Teilort von 140 Einwohnern sind teilweise bis zu fünf verschiedene Zulieferer am Tag unterwegs, dies trägt keinesfalls zur CO₂- Reduzierung bei).

Die positiven Projekte in größeren Städten, bei denen Waren mit elektrisch betriebenen Kleintransportern verteilt werden, sollten auch flächendeckend in kleineren Städten verwirklicht werden. Hierzu könnte kommunales Ordnungsrecht eingesetzt werden.

Ebenso soll geprüft werden, wie das Kombibusmodell flächendeckend gefördert werden kann. Alternativ muss zumindest die Gütermithnahme in Linienbussen ermöglicht werden.

3. Carsharing

Besonders in den großen Städten gilt beim Pkw schon heute: Teilen ist das neue Besitzen. Für viele Menschen stellt das Carsharing eine sinnvolle Alternative zum eigenen Auto oder dem Zweitauto dar. Darüber hinaus gehende Vorteile liegen ebenfalls auf der Hand: Wird ein Wagen geteilt, kann sich der Verkehr in Innenstädten deutlich reduzieren und damit der Parkdruck in der Nachbarschaft vermindern. Insbesondere in großen Städten genügt oftmals ein kurzeitiges preisgünstiges Ausleihen – also Carsharing. Neue Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglichen verschiedenen Plattformen, Anbieter und Nachfrager passgenau zusammenzubringen.

Die Voraussetzungen sind also günstig, so dass auch in Nahverkehrsräumen Mitfahrssysteme entstehen, die in Ergänzung – und auch in Wettbewerb – zum Angebot des traditionellen ÖPNV treten.

In ländlichen Regionen konnte sich klassisches, geschäftlich betriebenes Carsharing bislang nicht durchsetzen. Hier fehlt es (noch) an der entsprechenden Nachfrage. Eine Alternative stellt lediglich das private Autoteilen dar, wenn sich mehrere Personen – zum Beispiel zu einem Verein – zusammenschließen und das Auto nutzen.

Deshalb fordern wir: Untersucht werden soll, inwiefern über ehrenamtliche Vereine initiiertes Carsharing unterstützt werden könnte – zum Beispiel über die Möglichkeit, ihnen unter konkreten Bedingungen die Gemeinnützigkeit zuzuerkennen.

Kommunen brauchen Rechtssicherheit, um gesonderte Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge ausweisen können. Mit dem Carsharing-Gesetz schaffen wir dafür eine Ermächtigungsgrundlage für die Länder. Wir fordern die Länder auf, nach Verabschiedung des Gesetzes schnellstmöglich von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und dies in ihrer Landesgesetzgebung entsprechend zu verankern.

IV. Ausblick

Ziel unserer Politik ist ein Gesamtkonzept, in das alternative Angebotsformen eingebunden werden. Alle Verkehrsmittel – dazu gehört auch das Fahrrad und die fußläufig sichere Erreichbarkeit naheliegender Ziele – sollen entsprechend ihrer jeweiligen Eigenschaften konkret eingesetzt und genutzt werden können. Wir wollen aktive Mobilität mit dem Fahrrad ermöglichen und die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen – wie kreuzungsfreie Radschnellwege, Fahrradabstellplätze und für den Fußgänger sichere, breite Fußwege – prüfen. Negative Effekte der Mobilität, wie Lärm und Staub, wollen wir minimieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir eine neue Generation von Nahverkehrs- und Mobilitätskonzepten anstoßen.

Den öffentlichen Raum wollen wir durch den Ausbau von verkehrsberuhigten Straßen und Fußgängerüberwegen aufwerten. Wir wollen den elektrisch und mit Erdgas angetriebenen ÖPNV technikoffen fördern. Bei der Planung und Umsetzung verkehrsbezogener Initiativen wollen wir die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen. Die interdisziplinäre Forschung und Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Stadtregionen und im ländlichen Raum, die Akzeptanz vernetzter Mobilität und neuer Mobilitätsbedürfnisse sowie die Aus- und Weiterbildung in diesem Bereich wollen wir unterstützen.

Um Mobilität im ländlichen Raum über die Nutzung des eigenen Pkws hinaus zu ermöglichen, teilen wir die Empfehlung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, regionalspezifische und an die Problemlage angepasste Lösungen zuzulassen – zum Beispiel über Öffnungsklauseln in den ÖPNV-Gesetzen der Länder.

Bund, Länder und Kommunen stehen gleichermaßen in der Verantwortung, die Infrastruktur in ihrer Substanz zu erhalten, anzupassen und zukunftsfest zu machen. Mobilität und Erreichbarkeit müssen verlässlich, umweltfreundlich und bezahlbar sichergestellt werden. Für die SPD-Fraktion ist deshalb klar: Um die unterschiedlichen regionalen Potentiale zu berücksichtigen, braucht es passgenaue Maßnahmen und Entwicklungsstrategien. Eine funktionierende Anbindung an das Verkehrswegenetz und an den öffentlichen Personennahverkehr sind unerlässliche Bedingungen für eine gute Entwicklung.