

Antrag

der AFD-Fraktion

Thema: **Eltern und Senioren entlasten – kostenlose Basisangebote für den ÖPNV im ländlichen Raum ermöglichen**

Der Landtag möge beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- I. spätestens zum Beginn des Schul- bzw. Ausbildungsjahres 2019/2020 Schülern und Auszubildenden innerhalb der Landkreise, in denen sie ihren Hauptwohnsitz haben, die kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs -inklusive freigestelltem Schülerverkehr- zu ermöglichen,
- II. Personen, die Altersrente oder eine Rente wegen verminderter Erwerbsfähigkeit beziehen, spätestens ab dem in Ziffer I genannten Zeitpunkt innerhalb der Landkreise, in denen sie ihren Hauptwohnsitz haben, die kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs unter Berücksichtigung von Angebot und Nachfrage tageszeitunabhängig oder zumindest außerhalb der Hauptberufsverkehrszeiten zu ermöglichen,
- III. sobald ein kostengünstiges, sachsenweites Bildungsticket eingeführt ist, den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr nach Ziffer I und Ziffer II als Basisangebot weiter zu erhalten,
- IV. strategisch auf die Zusammenlegung der fünf ÖPNV-Zweckverbände hinzuwirken und dem Landtag ab 2019 -jeweils zum Jahresende- über den Sachstand zu berichten.

Dresden, 19.06.2018

Jörg Urban, MdL und Fraktion
i.V. André Barth, MdL

AFD-Fraktion



Unterzeichner: André Barth
Datum: 19.06.2018

Begründung:

Zu I. und II.

Im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2014 (S. 49) ist das Ziel eines einheitlichen, sachsenweit gültigen und kostengünstigen Bildungstickets definiert. Im Abschlussbericht der Strategiekommision für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV vom Dezember 2017 wird die Umsetzung dieses Ziels weiterhin empfohlen. Aufgrund der hohen Kosten sowie der unterschiedlichen Tarife und Tarifstrukturen der fünf Verkehrsverbände in Sachsen ist der Einführungszeitpunkt für das sachsenweite Bildungsticket auch im ersten Halbjahr 2018 noch nicht absehbar. Im Raum stehen derzeit nicht abgeschlossene Modellkostenrechnungen zum Bildungsticket.

Um den Einführungsprozess für mobilitätsfördernde Tickets zu beschleunigen, ist daher für die in Ziffer I und II genannten Personengruppen, die ihr Erwerbsleben vorbereiten bzw. die dieses Erwerbsleben bereits abgeschlossen haben, ein unentgeltliches Basisangebot einzuführen, welches an die 10 Landkreise im Freistaat Sachsen anknüpft und den Geltungsbereich zunächst auf den Landkreis des jeweiligen Hauptwohnsitzes festlegt.

Interessenkollisionen der verschiedenen Zweckverbände werden somit unmittelbar minimiert. Die Kosten innerhalb der einzelnen Landkreisgrenzen sind grundsätzlich einfacher kalkulierbar. Zudem eröffnet das Basisangebot im Vergleich zum Bildungsticket weiteren Personengruppen, die in ihren Erwerbsmöglichkeiten eingeschränkt sind, den Zugang zur kostenlosen Mobilität und schafft somit mehr Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das kostenlose Mobilitätsangebot steigert darüber hinaus das für den Konsum verfügbare Haushaltseinkommen und hat somit grundsätzlich einen positiven Effekt auf die lokale Wirtschaft.

Zu III.

Ziffer III stellt klar, dass das Basisangebot den in Ziffer I und II genannten Personengruppen langfristig erhalten bleibt. Gleichzeitig wird an der Forderung an einer Einführung eines kostengünstigen, landesweiten Bildungstickets festgehalten. Die kostenlosen Tickets zu Ziffer I und II des Antrages sollen nicht mit dem landesweiten Bildungsticket konkurrieren, sondern dieses ergänzen.

Während das Bildungsticket vorrangig eine attraktive Bildungslandschaft über die Landkreisgrenzen hinaus sicherstellen und Wege in die Arbeitswelt ebnen soll, verbindet das Basisangebot bildungs- und ausbildungs- sowie soziale Komponenten auf lokaler Ebene.

Zu IV.

Im Abschlussbericht der Strategiekommision für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV vom Dezember 2017 sind grundsätzliche Erwägungen zur Wahl eines Organisationsmodelles festgehalten. Als Mängel der dezentralen Organisationsform durch mehrere Zweckverbände/Verkehrsverbände wurden u.a. Effizienzverluste bei Abstimmungs- und Planungsprozessen sowie ungenutzte Synergien, beispielsweise bei der Fahrzeuganschaffung, analysiert. Zur Lösung dieser Probleme wird im Bericht die Etablierung einer Koordinierungsstelle vorgeschlagen. Diese kann jedoch die naturgemäß bestehenden Interessenkollisionen zwischen verschiedenen Akteuren allenfalls moderieren, jedoch nicht auflösen.

Um Interessenkollisionen aufzulösen, Entscheidungsprozesse zu verkürzen (vgl. Antwort zur Drs. 6/13535), Tarife schneller zu harmonisieren und somit den ÖPNV im Freistaat Sachsen kundenfreundlicher zu gestalten, ist perspektivisch auf die Zusammenlegung der fünf sächsischen ÖPNV-Zweckverbände hinzuwirken.