

Statement von Susanna Karawanskij

THÜRINGER MINISTERIN FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT

„Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sehen Licht am Ende des Tunnels. Nach zwei harten Jahren Corona-Pandemie und ihren notwendigen, aber belastenden Einschränkungen für die gesamte Gesellschaft sieht es so aus, dass ein erneuter Lockdown abgewendet werden kann. Das ist auch ein Lichtblick für die Thüringer Omnibusunternehmer:innen. Durch die pandemische Lage erlitten die Verkehrsunternehmen drastische Fahrgeldeinbußen und fuhren seit März 2020 mit deutlich geringerer Auslastung.

Neben den enormen wirtschaftlichen Folgen für die Branche mussten wir auch einen herben politischen Rückschlag verkraften. Denn Corona durchkreuzte unsere gemeinsamen, ambitionierten Pläne für eine klimaverträgliche und sozial gerechte Mobilitätswende. In engem Austausch mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wollten wir alle Kraft in den Ausbau und die Modernisierung der Angebote des öffentlichen Nahverkehrs investieren.

Bereits 2020 hat die Thüringer Landesregierung mit anteiliger finanzieller Unterstützung des Bundes einen Rettungsschirm für die ÖPNV-Unternehmen aufgespannt. Der pandemiebedingte Schaden ist immens; er beträgt nach derzeitigem Stand in Thüringen allein in 2020 mehr als 50 Millionen Euro. Rund 80 Prozent des Schadens wurde durch das Land beglichen; die Restzahlungen erfolgen nach der Verwendungsnachweisprüfung bis zum Jahresende.

Für die Reisebusunternehmen gibt es ebenfalls Corona-Hilfen vom Thüringer Wirtschaftsministerium, die 2020 und 2021 in Anspruch genommen werden können. Es gab anfänglich Probleme mit der Anspruchsberechtigung, da der Reisebusverkehr zunächst faktisch nicht verboten war. Das Problem konnten wir jedoch beheben. Wir sind zuversichtlich, dass die Reisebusse zeitnah wieder gut ausgebucht sein werden, da die Reiselust der Menschen wieder steigt.

Die Entwicklung im ÖPNV und im Reisebusverkehr ist natürlich auch abhängig von der weiteren Entwicklung der Corona-Lage. Dennoch



Susanna Karawanskij

Daniel Santana (TMI)

besteht aufgrund der aktuellen Inzidenz Grund zur Hoffnung. Im Schülerverkehr ist die Lage ähnlich. Wenn der Präsenzunterricht weiter wie bisher möglich sein wird, erwarten wir eine stabile Nachfrage und damit auch konstante Fahrgeldeinnahmen aus den Schülerfahrausweisen. Das Land spannt für 2021 erneut einen Rettungsschirm für Verkehrsunternehmen und wird noch in diesem Jahr die Hälfte der beantragten Schadenssumme auszahlen.

Als Thüringens neue Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft steht als wichtigstes Ziel auf meiner verkehrspolitischen Agenda, schnellstmöglich mindestens den Anfang 2020 erreichten ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl wieder zu erreichen und dann bis 2030 stetig zu erhöhen.

Als erstes der ostdeutschen Bundesländer haben wir uns in Thüringen mit einem Klimagesetz einen rechtlichen Rahmen für klimaverträgliches Handeln gesetzt. Wir wollen die Treibhausgasemissionen im Freistaat Thüringen im Vergleich zu 1990 bis 2030 um bis zu 70 Prozent reduzieren. Dafür brauchen wir einen starken, klimafreundlichen ÖPNV als erstzunehmende Mobilitätsalternative zum individuellen Autoverkehr. Ich zähle hierbei auf Ihre Unterstützung.

Denn nur gemeinsam können wir es schaffen, den öffentlichen Nahverkehr als Rückgrat der Verkehrswende attraktiver zu machen und stabile, verlässliche Angebote zu schaffen. Dabei strebt die Landesregierung neben dem Ausbau und der Gestaltung einer effizienten ÖPNV-Infrastruktur an, auch die Verkehrsangebote

weiter zu optimieren und zu verknüpfen. Das wollen wir in den nächsten Schritten unter anderem mit einer Verkehrsverbunderweiterung, landesweiten Tarifen sowie mit digitalen Lösungen für einen nutzerfreundlichen und rentablen ÖPNV erreichen.

Die Zukunft unserer Mobilität ist digital und vernetzt. Mittelfristig brauchen wir neue, flexiblere Mobilitätskonzepte. Digitale Abruf- und Mitnahmeangebote bewähren sich bereits als Ride-Pooling-Dienste großer Automobilunternehmen. Hier sehe ich Nachholbedarf, aber auch große Potenziale bei den Verkehrsunternehmen des ÖPNV.

Durch die PBefG-Novelle hat der Bund die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um das vorhandene ÖPNV-Angebot mit On-Demand-Diensten zu ergänzen. Es liegt an den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen, diese Möglichkeit als eine potenzielle Chance für ein Comeback und eine Zukunftsoption des Straßenpersonennahverkehrs zu nutzen.

Ich kann Ihnen versichern, dass Ihnen die rot-rot-grüne Landesregierung als konstruktive Partnerin beim Ausbau des ÖPNV zur Seite stehen und diese Maßnahmen politisch, strukturell und finanziell unterstützen wird.

Seit Sommer 2021 gilt nach der Clean-Vehicle-Richtlinie der EU (CVD) eine feste Beschaffungsquote für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge im Stadtverkehr. Die CVD verfolgt das klimapolitisch richtige Ziel, die ÖPNV-Busflotten in den nächsten Jahren auf saubere und emissionsfreie Antriebe umzustellen. So kann die Lebens- und Luftqualität, insbesondere in den Städten, spürbar verbessert werden. Neben der Elektromobilität sind im ÖPNV auch andere saubere Technologien wie die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik einsetzbar.

Die Länder haben bei der Umsetzung der CVD in nationales Recht beim Bund gefordert, die unterschiedlichen wirtschaftlichen Möglichkeiten der Busunternehmen und der Kommunen zu berücksichtigen und diese nicht zu überfordern.

Es ist ein Erfolg, dass es nun für die Länder möglich ist, Branchenvereinbarungen abzuschließen, mit denen die nach CVD erforderlichen Mindestbeschaffungsquoten nicht einzelbetrieblich, sondern landesweit sichergestellt werden können.

Im Sinne eines sozial verträglichen ÖPNV ist es für mich unabdingbar, dass die erforderlichen Mehrkosten für die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe nicht auf die Fahrgäste umgelegt

werden. Der Bund hat auf Druck der Länder angekündigt, die Mehrkosten durch attraktive Bundesprogramme finanziell abzufedern.

In Thüringen beabsichtigen wir, insbesondere die Beschaffung klimafreundlicher Busse zusätzlich zu fördern. Das wird jedoch nicht auf Kosten der regulären Busförderung gehen, sondern separat im Landeshaushalt bereitgestellt werden. Die finanzpolitische Umsetzung ist ab dem Haushalt 2023 geplant.

Wie Sie sehen, leistet die rot-rot-grüne Landesregierung ihren Beitrag zur Stabilisierung und zum Ausbau des ÖPNV. Für die dringend notwendige klimafreundliche Mobilitätswende sind wir auf die Verkehrsbranche angewiesen. Denn diese große Aufgabe können wir nur gemeinsam erfolgreich bewältigen. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies in guter Partnerschaft gelingen wird.

SACHSEN-ANHALT

Statement Dr. Lydia Hüsken

MINISTERIN FÜR INFRASTRUKTUR UND DIGITALES DES LANDES SACHSEN-ANHALT

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser,

das Digitale prägt zunehmend die Verkehrsströme, auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – seien es die Infrastruktur und die Fahrzeugtechnik oder aber das Management und die Informationssysteme.

Mit meinem Amtsantritt als Ministerin war es mir deswegen wichtig, ein sichtbares Zeichen für diese Verknüpfung zu wählen. Die Umstrukturierung und Neubenennung des Ministeriums in Infrastruktur und Digitales war daher folgerichtig und wird nun Schritt für Schritt mit Leben erfüllt.

Lassen Sie mich das an einem Beispiel erläutern: Einige Passanten in den Gassen von Stolberg schauen immer noch etwas ungläubig, wenn der blau-weiße Mini-Elektro-Bus über das Kopfsteinpflaster rollt. Einen Busfahrer hinterm Steuer suchen sie vergeblich. Das Harzstädtchen ist Versuchsfeld für automatisiertes Fahren.

Forscher der Magdeburger Otto-von-Guericke-Universität testen hier den Einsatz eines fast autonom fahrenden Shuttle-Busses. Das Projekt wird vom Land Sachsen-Anhalt und der EU mit fast einer Millionen Euro aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

Dabei geht es nicht um Konkurrenz zum herkömmlichen Linienbusverkehr, sondern um die künftige Feinerschließung abgelegener Gemeinden im ländlichen Raum. Autonom



Dr. Lydia Hüsken

fahrende Shuttles könnten diese Orte auf der ersten oder der letzten Meile an größere Knoten des ÖPNV anbinden. Genauso denkbar ist ein Betrieb zwischen Parkplätzen am Rand von Ballungszentren und der Innenstadt, was den Verkehr dort entlasten und die Umwelt schonen würde. Beides ginge bei Bedarf rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr. Das könnte die Attraktivität des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs deutlich steigern.

Noch ist das alles Zukunftsmusik, aber ein zweites Testfeld besteht bereits in der Landeshauptstadt Magdeburg. Hier verkehrt ein automatisierter Shuttle-Bus auf einer definierten Strecke mitten im Cityverkehr.

Mit beiden Forschungsprojekten soll getestet werden, was machbar ist und was noch zu tun bleibt. Dabei geht es auch um die erforderliche Infrastruktur entlang der Strecken, das Lademanagement für Elektrobusse, die Steuerung durch eine Betriebsleitstelle sowie um Fragen der Echtzeit-Übermittlung von Daten, um den Shuttle-Bus später optimal in die ÖPNV-Planungen und -Informationssysteme einbeziehen zu können.

Fest steht: Autonome Verkehrsmittel sind eine neue digitale Dimension, deren Chancen und Qualitäten wir schnellstmöglich nutzen sollten.



Das Land Sachsen-Anhalt hat mehrere automatisierte Shuttle-Busse im Feldversuch. Foto: Sönke Beckmann

Statement von Martin Dulig

SÄCHSISCHER STAATSMINISTER FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR

Liebe Leserinnen und Leser des Mitteldeutschen Omnibus-Magazins,

die Menschen in unserem Land benötigen ein leistungsfähiges und übergreifendes öffentliches Verkehrsangebot bis hinein in die ländlichen Räume und sie sollen die Möglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger auch nutzen können. Dafür brauchen und haben wir starke und verlässliche Partner wie die zahlreichen Omnibusunternehmen, die das Rückgrat des ÖPNV bilden. Der ÖPNV wiederum ist ein wichtiger Baustein zur Bewältigung der Verkehrs- und Klimawende, die uns allen am Herzen liegt. Deswegen hat der Freistaat Sachsen im Rahmen seiner Gesamtverantwortung gute Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des ÖPNV geschaffen. Die kommunalen Aufgabenträger verfügen über langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit und sind dadurch in der Lage, kundenfreundliche ÖPNV-Angebote zu bestellen.

Im Hinblick auf die aktuelle Pandemielage verfolgen die ÖPNV-Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger und der Freistaat Sachsen das gemeinsame Ziel, den Fahrgästen so viel ÖPNV-Leistungen wie möglich anbieten zu können und dabei bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten. Die Verkehrsunternehmen sind mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln und Ressourcen bemüht, in den Verkehrsmitteln einen bestmöglichen Infektionsschutz zu gewährleisten.

Auch in den Zeiten mit sehr geringer Fahrgastnachfrage haben es die sächsischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger geschafft, ihr Angebot aufrecht zu erhalten und die Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger gewährleistet. Dies spricht für die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit unserer Verkehrsunternehmen. Ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich für das große Engagement, welches die Unternehmen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den vergangenen Monaten unter teils schwierigen Bedingungen gezeigt haben, herzlich bedanken.

Um auch für die Zeit nach der Pandemie leistungsfähige Unternehmen am Markt zu haben, die qualitative Verkehrsleistungen erbringen können, müssen die Belastungen der Unter-



Martin Dulig

nehmen während und nach der Corona-Pandemie gemildert werden. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) steht hierzu in ständigem Austausch mit den betreffenden Akteuren und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Zur Absicherung der Liquidität der Verkehrsunternehmen haben wir uns unter anderem für die Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms ausgesprochen. Der Bund stellt dafür bundesweit zusätzlich eine Milliarde Euro bereit.

Voraussetzung für den Erhalt der Bundesmittel ist die Bereitstellung und Verwendung von Landesmitteln in gleichem Umfang. Hier halten wir als Staatsregierung unser Versprechen, den ÖPNV weiter zu unterstützen und nicht im finanziellen Regen stehen zu lassen. Wir sichern damit die Liquidität der Verkehrsunternehmen und erhalten einen qualitativ und quantitativ leistungsstarken ÖPNV auch nach der Pandemie.

Jetzt geht es vor allem darum, das Vertrauen der Fahrgäste in den ÖPNV zurückzugewinnen. Ich gehe davon aus und bin zuversichtlich, dass sich mit der Normalisierung der Verhältnisse auch das Mobilitätsverhalten wieder zugunsten der Öffentlichen entwickeln wird.

Die Corona-Pandemie war und ist für den sächsischen ÖPNV eine enorme Herausforderung. Mit attraktiven Angeboten, wie dem Bildungsticket, dem AzubiTicket oder einem wachsenden Plusbus- und Taktbus-Netz soll der ÖPNV in Sachsen attraktiver und die Fahrgastnachfrage gesteigert werden. Beispielsweise können seit dem 1. August 2021 rund 380.000 Schülerinnen und Schüler sowie rund

50.000 Jugendliche in schulischer Ausbildung zum monatlichen Abo-Preis von 15 Euro das Bildungsticket in allen sächsischen Verkehrsverbänden erwerben. Die Kinder und Jugendlichen können mit diesem Ticket nicht nur preisgünstig in die Schule oder wieder nach Hause fahren, sondern sind auch in ihrer Freizeit und den Ferien im Verkehrsverbund mobil. Unsere Azubis in der dualen Berufsausbildung können bereits seit zwei Jahren das sogenannte AzubiTicket nutzen. Insbesondere als Familienvater ist es mir ein großes Anliegen, für diese Zielgruppe ein sachsenweit einheitliches und kostengünstiges Angebot zu schaffen und die Familien zu entlasten.

Die kommenden Jahre werden für den ÖPNV erhebliche Herausforderungen bereithalten: Mit dem inzwischen in Kraft getretenen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz stehen die Unternehmen im ÖPNV vor der Herausforderung, ihren Betrieb auf neue Antriebstechnologien umzurüsten. Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben erfordert eine gute Vorbereitung durch die Verkehrsunternehmen – nicht nur für die Wahl der Antriebsart, sondern auch für die Planung der dafür erforderlichen Infrastruktur. Die Beschaffungsplanung zur Einhaltung der Mindestziele kann am besten durch die Unternehmen selbst erfolgen. Das SMWA befürwortet daher eine Branchenvereinbarung für Sachsen. Für die Umsetzung stehen Förderprogramme vom Bund zur Verfügung. Das SMWA strebt darüber hinaus an, auch Fördermittel der Europäischen Union hierfür zur Verfügung stellen zu können.

Wir werden die Interessen der Branche im Sinne eines funktionierenden Nahverkehrs auch weiterhin bestmöglich vertreten. Wir wollen den ÖPNV. Er ist sicher, kostengünstig und klimafreundlich.

Um dies zu unterstreichen, die Verbände in ihrer Arbeit zu unterstützen, den ÖPNV zu stärken und Kundinnen und Kunden für den ÖPNV zurückzugewinnen, haben wir eine Mobilitätskampagne gestartet und fordern damit die Menschen im Freistaat auf: „Sachsen, steigt ein!“