

Landratsamt Konstanz  
Herrn Landrat  
Zeno Danner  
Benediktinerplatz 1  
78467 Konstanz

16.04.2022

## **Antrag: ÖPNV der Zukunft 2**

Sehr geehrter Herr Landrat Danner,

nachdem unser Antrag vom März 2021 zum ÖPNV DER ZUKUNFT im TUA am 12.4.2021 zurückgestellt wurde, ist es nach den Beratungen zum Nahverkehrsplan im TUA am 11.4.2022 Zeit, diesen Antrag wieder aufzugreifen.

Die Fraktion der Freien Wähler hat deshalb die Vorstellungen zu einem ÖPNV DER ZUKUNFT in diesem Antrag Nr. 2 konkretisiert und bittet darum, nun keine zeitlichen Verzögerungen mehr eintreten zu lassen und parallel an der Weiterentwicklung eines umfassenden Systems zu arbeiten, da derzeit zahlreiche Einzelanträge und Petitionen unterschiedlichste Einzelaspekte aufgreifen, die aber so nur teilweise in ein Gesamtsystem integriert werden können. Einzel(fall)bezogene Entscheidungen dürfen aber nicht eine neue und zukunftsorientierte Gesamtsystematik konterkarieren.

Deshalb beantragt die Fraktion der Freien Wähler:

Aufbauend auf den Vorarbeiten der Verwaltung in der Vorlage 2022/066 muss ein neues, konsistentes **Nahverkehrssystem „aus einem Guss“** geschaffen werden. Dazu ist es erforderlich, alle neueren Entwicklungen aufzunehmen und zeitnah in ein schlüssiges Konzept zu integrieren.

### **1) Es ist notwendig den Grundgedanken des 1-Euro Tickets aufzunehmen und für unseren Flächenlandkreis, ggf. angepasst, umzusetzen.**

Denkbar ist die Einführung eines 1-Euro-Tickets zeitgleich mit der vom Land vorgesehenen Nahverkehrsabgabe für den gesamten Landkreis einheitlich.

1a) Alternativ wäre denkbar ein System für 4 Raumschaften des Landkreises zu schaffen, die jeweils einzeln eine Tarifzone darstellen. (Raumschaft Konstanz, Raumschaft Radolfzell-Höri, Raumschaft Stockach, sowie Raumschaft Singen-Hegau). In jeder Zone soll ein 1-Euro-Ticket umgesetzt werden. Konsequenterweise ist dann die Fortsetzung, wer in zwei Zonen unterwegs ist zahlt 2 Euro etc. Mögliche Ungerechtigkeiten in der Verkehrsführung sollten ausgeglichen werden (z.B. die Fahrt von Stockach nach Singen wäre eine Fahrt in 3 Zonen, da die Verkehrsführung über Radolfzell erfolgt. Hier sollte nur ein Tarif gelten für 2 Zonen, da es angrenzende Zonen sind, die aber verkehrlich nicht direkt verbunden sind.)

6-17jährige sollten jeweils die Hälfte bezahlen. Gleiches gilt für (Berufs-)Schüler. Ebenso für Senioren ab 68 Jahren. Tagestickets für 5.- Euro ergänzen das System ebenso wie Monatstickets für 45 Euro.

**2) Entsprechend ist ein 365-Euro-Jahresticket anzubieten (ggf. für ein 4-Zonen-System aufzubauen).**

2a) Alternativ zum 365-Euro-Jahresticket für den gesamten Landkreis bedeutet dies für ein 4-Zonen-System: in einer Zone kostet ein Jahresticket 365 €. D.h., an jedem Tag im Jahr kann man innerhalb der Zone für 1.- Euro fahren.

Ein 2-Zonen-Ticket kostet entsprechend den 1,33-fachen Satz, 3 Zonen den 1,66-fachen und 4 Zonen den 2,0-fachen Satz. 6-17jährige, Berufsschüler und Senioren ab 68 Jahren sollten jeweils die Hälfte bezahlen. Beträge sollten immer auf volle Euro-Beträge aufgerundet werden.

**3) Bedarfsverkehre, wie z.B. Anrufsammeltaxi, sind konsequent als Taktverdichtung auszubauen, voranzutreiben und intensiv zu bewerben.**

Dazu ist es notwendig, zum Beispiel durch eine App, ein einfaches Buchungs- incl. Zahlungssystem zeitgleich zu implementieren.

**4) Die Wiederbelebung von sinnvoll und kostengünstig zu reaktivierenden und zu betreibenden Bahnstrecken ist intensiv zu prüfen.**

Dabei ist ein besonderer Augenmerk auf die zu erwartenden Kosten im Verhältnis zu den positiven Effekten zu legen. Insbesondere sind vorab zusteigefreundlichere Alternativen (300m-Radius) im Busverkehr zu prüfen.

**5) Weiter Bausteine der verkehrlichen Anbindungs-Verbesserung sowie der nutzerfreundlichen Kostengestaltung sind zu prüfen.**

Vielfältigste Ansätze und Ideen sind dabei auf konsistente Konzeptintegration zu prüfen.

**6) Alle Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen sind in ein konsistentes, schlüssiges, vertaktes Nahverkehrssystem einzubauen.**

Dabei soll insbesondere auf die - zukünftig zu erwartende - neue Nutzungsfrequenz ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Dazu ist vorab zu klären, was ggf. notwendige Zusatzverkehre an Kosten und Voraussetzungen verursachen.

**7) Die angedachten und vorgesehenen Anforderungen des Landes hinsichtlich des Ausbaus und der Finanzierung des Nahverkehrs sind bereits jetzt mitzudenken und deren Umsetzung vorzubereiten.**

Insbesondere der Mobilitätspass/die Nahverkehrsabgabe soll kreisweit als Finanzierungsinstrument den konsequenten Ausbau des klimafreundlicheren Nahverkehrs gesamthaft finanzieren. Dabei sind soziale Aspekte zu berücksichtigen.

Die Gespräche mit den eigenständigen Aufgabenträgern in den 4 Städten über die kreisweit einheitliche Handhabung bzw. Erhebung sollen baldmöglichst dahingehend geführt werden.

**8) Für die nächste Ausschreibungsphase des ÖPNV soll frühzeitig eine Prüfung über die klimafreundlichste Variante der Antriebe ab 2028 bzw. 2030 vorgenommen werden.**

Ggf. sind Weichenstellungen und Planungen deutlich früher abzustimmen und voranzutreiben um die Planungen dann umzusetzen zu können.

**9) Der SPNV muss als zentrales Kernelement und Hauptachse kapazitativ ausgebaut werden.**

Dazu gehören neben Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten v.a. auch infrastrukturelle Überlegungen für mehr Kapazitäten. Nachdem kostentechnisch und planungsrechtlich die Verlängerung von Bahnsteigen oft langwierig oder unmöglich sind, sollte die mobile Infrastruktur genauer betrachtet werden, ob ggf. durch doppelstöckige Wagen eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann.

Ggf. sollte auf Teilverbindungen als Kapazitätserweiterung das Verbot der Parallelverkehre aufgehoben werden. Es kann durchaus sinnvoll sein eine „Lückenvertaktung“ zwischen SPNV und ÖPNV zuzulassen und damit eine Kapazitätsverbesserung und Attraktivierung des Netzes bzw. der Verkehre zu erreichen.

## **10) Ein neues Nahverkehrssystem muss digital sein.**

Stadtverkehre, Landkreisverkehre, SPNV und AST müssen zukünftig über eine einzige, moderne, einfach zu bedienende App für Buchung, Bezahlung und Echtzeitanzeige der Fahrzeiten den grundlegenden Anforderungen der Nutzer entsprechen. Eine Anbindung der technischen Infrastruktur an den Haltestellen ist kostenmäßig zunächst zu prüfen.

### **Begründung:**

Im Verkehrsbereich stehen in diesem Jahr ein ganzes Bündel an politischen Entscheidungen und Maßnahmen des Landes an. Landesmobilitätskonzept, Mobilitätsgarantie von 5-24 Uhr (6-22 Uhr) und Mobilitätspass sind dabei nur einige Stichworte, die die Land- und Stadtkreise vor große Herausforderungen stellen werden, die aber auch Antworten geben sollen auf die Frage, wie wirkungsvoller Klimaschutz im Verkehr aussehen kann.

Nachdem zahlreiche Einzelideen und Vorstellungen durch Petitionen, Anträge, etc. bereits eingebracht sind, aber auch die 9-Euro-Ticket-Pläne der Bundesregierung und eine Vielzahl von weiteren verschiedensten Ansätzen für Reformen des ÖPNV diskutiert werden, sollte nun konsequent und zeitnah an einem in sich schlüssigen, den neuen Anforderungen an kundenfreundliche Preisgestaltung, klimarelevanten Ausbau etc. gerecht werdenden, neuen Konzept gearbeitet werden. Damit kann sichergestellt werden, dass eine schnelle Umsetzung angegangen werden kann, wenn das Land seine Rahmenbedingungen aus dem Koalitionsvertrag endlich umsetzt.

Die Freien Wähler unterstützen die grundsätzliche Zielsetzung des Landes, die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs zu steigern, in vollem Umfang. Allerdings müssen nun die vielen verschiedenen verkehrspolitischen Vorhaben bewertet, priorisiert und aufeinander abgestimmt werden. Zudem muss die Finanzierung der Maßnahmen zeitgleich geklärt werden.

Für die Fraktion der Freien Wähler im Kreistag Konstanz



Martin Staab

Dr. Thomas Auer, Dietmar Baumgartner, Hubertus Both, Jürgen Faden, Wolf-Dieter Karle, Peter Kessler, Dr. Michael Klinger, Benjamin Mors, Johannes Moser, Manfred Ossola, Bernhard Volk, Pius Wehrle, Dr. Wolfgang Zoll