

Mobilität? Ja! Aber nicht um jeden Preis!

Am 1. Mai 2023 wurde das 49-Euro-Ticket deutschlandweit eingeführt. Mit dem Ticket soll der öffentliche Personennahverkehr vor allem auch für Pendler attraktiver werden. Bund und Länder wollen die Einnahmehausfälle, die vor allem bei den Verkehrsbetrieben entstehen werden, jeweils zur Hälfte ausgleichen. Das bedeutet, dass der Bund sich bis 2025 mit je 1,5 Milliarden Euro an der Finanzierung beteiligt. Für die andere Hälfte kommen die Länder auf.

Unbestritten befürworten wir, der Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e. V. (VSWG) als auch der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) den Ansatz und den Willen, allen Bürgern unseres Freistaats die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs finanziell zu erleichtern und damit letztendlich auch die Attraktivität der Nutzung durch Verzicht auf Individualverkehr zu erhöhen.

Ehrlich machen – Mobilität im ländlichen Raum kostet

Dennoch ist überschwängliche Begeisterung fehl am Platze und Realismus gefragt. Denn Mobilität – und dies bezieht sich vor allem auf die ländlichen Regionen – darf nicht Opfer des 49-Euro-Tickets werden, indem den an der Mobilität Beteiligten Mittel zur Erweiterung bestehender Strukturen und Mittel für Neuinvestitionen fehlen. Ein Großteil der sächsischen Bevölkerung lebt außerhalb der Zentren Dresden und Leipzig. Mit insgesamt 85,5 % befinden sich so auch die meisten Wohnungsgenossenschaften außerhalb der Metropolen. Hingegen haben nur 12,8 % ihren Sitz in den Metropolen selbst. Mehr als die Hälfte aller genossenschaftlich organisierten Wohnungen sind damit im ländlichen Raum vertreten. Allein diese beispielhaften Zahlen zeigen, wie wichtig die Aufrechterhaltung einer praxisnutzbaren Mobilität in allen Regionen Sachsens erforderlich, ja sogar existenziell ist. Denn das Thema Mobilität kann nicht nur als subventionierter Ticketbus gesehen werden, sondern muss in seiner Komplexität erkannt werden.

Die Verkehrsanbindung spielt eine immense Rolle für die Zukunftsfähigkeit unserer Städte und Gemeinden. Standorte ohne ausreichende Mobilitätsangebote sind von der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung und Attraktivität weitestgehend ausgeschlossen.

Potenziele nutzen – Mobilität weit denken

Gut ausgebauter ÖPNV ist unerlässlich für das Arbeiten in den ländlichen Regionen, der Erhöhung der Attraktivität für lebenswerte Regionen im sächsischen Umland und die Erweiterung der Wohnungsangebote für alle Zielgruppen: von Jung bis Alt.

Intelligente Mobilitätskonzepte sind vielfältig. Das heißt, die Entwicklung „Guter Mobilitätskonzepte“ unter Berücksichtigung aller Verkehrsformen muss weiter im Fokus bleiben. Dies betrifft den ÖPNV, die Nahmobilität – Fuß und Radverkehr inkl. Aufenthalts- und Abstellmöglichkeiten – den

motorisierten Individualverkehr (MIV) – fließend und ruhend – sowie den Wirtschaftsverkehr. Ergänzt werden diese Aspekte durch Querschnittsthemen wie Verkehrssicherheit oder barrierefreie Mobilität. Im Gegensatz zu früheren netz- und infrastrukturorientierten Verkehrsplanungen verbinden „Gute Mobilitätskonzepte“ konkrete Lösungsansätze aus vielen verschiedenen Bereichen: Infrastruktur-, Freiraum- und Gebäudeplanung, Baurecht und Planungsrecht, Mobilitätsdienstleistungen sowie Information und Öffentlichkeitsarbeit werden in einer integrierten Gesamtstrategie zusammengeführt.

Keine Realitätsverweigerung – Gegebenheiten optimieren nicht verhindern

Eine Gesamtheit intelligenter Mobilitätslösungen muss fokussiert werden, die nicht durch fehlende Investitionskosten leiden dürfen. Beispiel: Das Plus-Bus-Konzept hat zur Anschlussfähigkeit des ländlichen Raumes geführt. Aber kann dies unter der Finanzierung des 49-Euro-Tickets weiter aufrechterhalten werden?

Wichtig ist, dass bestehende Strukturen unter der Einführung nicht leiden müssen. Wenn die Verkehrswende erfolgreich sein soll, muss gerade jetzt das Angebot erhalten und noch viel weitergedacht werden. Zur optimalen Nutzung des Tickets bedarf es auch der entsprechenden Infrastrukturanbindung und Buslinien – ist das wirklich im ländlichen Raum überall gegeben?

Die Komplexität des Themas zeigt sich auch an den Herausforderungen des Fachkräftemangels und der klimapolitischen Beauflagungen durch Bund und Land. Busfahrer, die nicht nur fahren, sondern auch ihre Fahrgäste – klein und groß – bedarfsgerecht betreuen, sind existenzielle Voraussetzung für ein funktionierendes und attraktives Mobilitätskonzept. Dies gilt es zu erhalten, was Zeit, Geld und gewiss auch manchmal Nerven kostet.

Die Transformation des ÖPNV hin zu Treibstoffalternativen darf wirtschaftlich nicht dazu führen, dass Investitionen in die Ausstattung und den Komfort auf der Strecke bleiben. Nur wenn dies gewährleistet ist, kann man Menschen überzeugen, auf den ÖPNV umzusteigen bzw. ihn zu nutzen. Damit steht die Entwicklung bedarfsgerechter und vernetzter Mobilitätskonzepte – vor allem im ländlichen Raum – an zentraler Stelle.

Wir – der VSWG und der ZVON – fordern daher nicht nur auf, sondern wir fordern ein, dass Bundesvorgaben bzw. Beschlussfassungen zur Mobilität in Einklang mit der praktischen Machbarkeit der Umsetzung im Freistaat Sachsen gebracht werden müssen. In den letzten Jahren wurden im Freistaat und in den Regionen zahlreiche Konzepte erarbeitet. Es ist an der Zeit, diese umzusetzen. Die aufgebauten Strukturen im ÖPNV bzw. der Verkehrs- und Zweckverbünde Sachsens dürfen nicht durch Schnellregelungen des Bundes in Schieflage geraten. Dies erfordert ein gemeinsames Handeln des Landes Sachsens mit den Verkehrsträgern und weiteren betroffenen Akteuren, auch der Wohnungswirtschaft – wer wohnt will auch fahren!

Die 207 im Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e. V. (VSWG) organisierten Wohnungsgenossenschaften sind ein bedeutender Faktor im sächsischen Wohnungsmarkt. Sie bewirtschaften mit insgesamt 297.724 Wohneinheiten 20,5 Prozent des gesamten Mietwohnungsbestandes im Freistaat Sachsen und bieten damit rund einer halben Million Menschen ein zukunftsicheres Zuhause. Als Unternehmen erwirtschaften sie mit den jährlichen Umsatzerlösen in Höhe von rund 1,36 Milliarden Euro einen Anteil von ca. 1,1 Prozent am sächsischen Bruttoinlandsprodukt und sind für mehr als 2.600 Mitarbeiter sowie 75 Auszubildende und 23 Studenten ein verlässlicher Arbeitgeber und sichern gleichzeitig Aufträge sowie Arbeitsplätze in vielen weiteren, die Wohnungswirtschaft flankierenden Branchen. Der VSWG hat seinen Sitz im Verbandshaus in Dresden und ist gesetzlicher Prüfungsverband sowie Fach- und Interessenverband für die im Bundesland Sachsen ansässigen Wohnungsgenossenschaften. Zu seinen Aufgabenzahlen unter anderem Information, Beratung sowie Aus- und Weiterbildung der Mitglieder. Zudem übernimmt der Verband die gemeinschaftliche Interessenvertretung der Mitglieder in der Öffentlichkeit.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Ostsachsen. Das Gebiet des Verkehrsverbundes ist ländlich strukturiert und erstreckt sich auf den östlichen Landkreis Bautzen und den gesamten Landkreis Görlitz. Zu den Verbandsmitgliedern gehört neben den Landkreisen auch die Stadt Görlitz. Im Verbandsgebiet wohnen knapp 400.000 Menschen. Der ZVON steht in der Region Oberlausitz-Niederschlesien für eine optimale Abstimmung und Gestaltung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestehend aus Eisenbahn, Bus und Straßenbahn sowie einem einheitlichen Verbundtarif. Jährlich bestellt der ZVON SPNV-Leistungen im Umfang von ca. 50 Mio. Euro. Neben den klassischen Aufgaben eines Verkehrsverbundes arbeitet der ZVON mit den benachbarten Aufgabenträgern an der Gestaltung grenzüberschreitender ÖPNV-Angebote in der Euroregion NEISSE.