

**Kleine Anfrage****Klaus Gagel (AfD) und Arno Enners (AfD) vom 27.01.2021****Infas Studie „Mobilität in Hessen vor dem zweiten Lockdown“ und die verkehrspolitischen Folgen – Teil 2****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Am 23.12.2020 veröffentlichte das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die von „Infas“ im Auftrag des Ministeriums durchgeführte Studie „Krise als Dauerzustand? Mobilität in Hessen vor dem zweiten Lockdown.“ Die Studie bestätigt die mehrfach vorgetragene Auffassung der AfD, dass Mobilität und insbesondere der ÖPNV neu gedacht werden müssen. Immer mehr Bürger steigen von Massen- auf Individualverkehrsmittel um und das Auto erfährt enormen Zuspruch. Aktuell findet 50 % der Mobilität mit dem Auto statt, 40 % zu Fuß und nur 6 % mit dem ÖPNV, wie am 17.01.2021 auch in „Welt TV“ berichtet wurde. Dass der Fahrradverkehr als eine Säule des Individualverkehrs im zweiten Lockdown einen starken Einbruch erfährt, liegt laut der Infas-Studie am „recht kühlen und regnerischen Wetter im Oktober“. Wir zitieren aus der Studie: „Dass der Radverkehr als Hoffnungsträger der Verkehrswende gestärkt aus der Krise hervorgeht, lässt sich aktuell nicht erkennen“. Wie die Infas-Studie bestätigt, ist der größte Verlierer im Mobilitätsverhalten der hessischen Bürger der ÖPNV. Demnach weichen 42 % der Befragten auf das Auto aus, anstatt den ÖPNV zu nutzen. Auch nach dem zweiten Lockdown wollen nur 51 % der Befragten den ÖPNV wieder nutzen. Die weitere Nutzung des ÖPNV ist auch von der sozialen und finanziellen Situation der Bürger abhängig: „Die verbliebenen ÖV-Nutzer, so hat es den Anschein, rekrutieren sich überwiegend aus denen, denen keine Alternative zur Verfügung steht.“ Dann fragt der Autor der Studie: „Doch lässt sich mit den verbliebenen Zwangsnutzern ein ÖV gestalten, der das Rückgrat der Verkehrswende darstellt? Wie attraktiv kann ein ÖV wahrgenommen werden, der möglicherweise in den Ruf gelangt, vor allem von den Zwangskunden genutzt zu werden?“

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Mit der „Hessenstrategie Mobilität 2035“ hat Hessen sich zum Ziel gesetzt, Vorreiter der Verkehrswende zu werden. Die Aufgabe besteht darin, Mobilität nachhaltig zu machen – ökologisch, ökonomisch, sozial. Es geht inzwischen nicht mehr nur darum, möglichst schnell und bequem von einem Ort zum anderen zu kommen, sondern auch umweltschonend. Die Landesregierung setzt nicht nur auf den Ausbau der Schiene und der Nahmobilität, sondern auch auf alternative Antriebe. Der Ansatz der Landesregierung ist hier technologieoffen, wie der geplante Einsatz von Brennstoffzellenzügen im RMV oder die Erprobung von Oberleitungs-Lkw auf der A5 zeigen. Die Landesregierung folgt aufgrund des parallel erforderlichen Ausbaus von Quellen erneuerbarer Energien dem Grundsatz „efficiency first“.

Das Ziel ist, auch im Verkehrssektor die CO₂-Emissionen zu senken. Ohne die Corona-Pandemie sind in den vergangenen 30 Jahren die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nicht zurückgegangen. Doch auch der Verkehr muss einen Beitrag zum Klimaziel leisten, das sich Hessen gesteckt hat. An diesem Ziel arbeitet die Landesregierung weiter, auch während der Corona-Pandemie.

Die Corona-Pandemie stellt eine Ausnahmesituation dar, die für Sondereffekte in der Mobilität sorgt. Das Ziel einer erfolgreichen Verkehrswende als Beitrag zum Klimaschutz wird davon nicht berührt. Dass aber die Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus wie der Lockdown oder die Arbeit im Homeoffice das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger beeinflusst haben, liegt auf der Hand. Dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium war über die reine Annahme und Beobachtung hinaus wichtig, nachvollziehen zu können, wie sich die Mobilität in Hessen wegen der Folgen der Corona-Pandemie genau verändert hat. Diesen Zweck verfolgt die Untersuchung „MOBICOR“.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Bestätigt die Landesregierung die in der Infas-Studie gemachten Angaben zum ÖPNV:
- Rückgang der Fahrgastzahlen im 1. und 2. Lockdown?
 - Falls nein, welche anderen Erkenntnis und Fakten hat die Landesregierung?
 - Gründe für das Fernbleiben der Fahrgäste?
 - Falls nein, welche anderen Gründe sieht die Landesregierung?
 - Notwendige Maßnahmen wie vermehrte Reinigung etc., um Fahrgäste zurückzugewinnen?
 - Falls nein, welche anderen Maßnahmen plant die Landesregierung?
 - Mit welchen anderen Maßnahmen will die Landesregierung dem Schwund der ÖPNV Fahrgäste entgegenwirken?
 - Bestätigt die Landesregierung die anhaltende Skepsis der Bürger, den ÖPNV auch nach Ende des 2. Lockdowns wieder zu nutzen?

Zu Frage 1 a und b: Die Infas-Studie hat gezeigt, dass im 1. Lockdown die Fahrgastzahlen zurückgegangen sind. Da der 2. Lockdown noch anhält und nicht bekannt ist, ob es weitere Studien von Infas gibt, können dazu keine Aussagen gemacht werden.

Zu Frage 1 c und d: Die Corona-Pandemie stellt eine Ausnahmesituation dar, in allen Lebensbereichen. Diese hat auch das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger verändert. Durch die Schließungen der Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie der Gastronomie und bestimmter Dienstleistungen sind die Fahrgastzahlen bei den Freizeitwegen zurückgegangen. Wege zur Arbeit wiederum sind wegen Homeoffice-Regelungen, Kurzarbeit, Geschäftsschließungen, Video-Konferenzen und neuen digitalen Veranstaltungsformaten weggefallen.

Zu Frage 1 e und f: Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen haben dafür gesorgt, dass häufigere Fahrzeugreinigungen durchgeführt wurden. In Bussen schützen Trennscheiben die Fahrer und Fahrerinnen vor dem Kontakt zu den Fahrgästen, es gibt unterschiedlichste an die Corona-Situation angepasste regionale und lokale Ticketangebote. Darüber hinaus werden Präventions-Teams eingesetzt, um die Einhaltung der Maskenpflicht zu gewährleisten sowie mehr Fahrten im Schülerverkehr angeboten. Ferner werden den Fahrgästen auch Masken zur Verfügung gestellt.

Zu Frage 1 g: Die Abnahme der Fahrgastzahlen ist eine Folge der Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus. Bis zu Beginn der Corona-Pandemie haben die Verkehrsverbünde in Hessen deutlich steigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen gehabt. Da es sich also um eine Ausnahmesituation handelt, trägt die Landesregierung durch finanzielle Unterstützung dazu bei, dass die Verbünde und lokalen Aufgabenträger in die Lage versetzt werden, ein nahezu unverändert hohes und attraktives Fahrplanangebot bereitzustellen, damit die Fahrgäste nicht nur weiterhin ÖPNV fahren, sondern auch die Hygiene- und Abstandsvorschriften eingehalten werden können. Sie hat sich für die Aufnahme der Maskenpflicht in die Beförderungsbedingungen der Verkehrsverbünde eingesetzt, zusätzliche Mittel für ein besseres Angebot im Schülerverkehr bereitgestellt und für vermehrte Kontrollen zum Tragen der Schutzmasken sowie für die Einrichtung der Trennscheiben in den Bussen gesorgt.

Zu Frage 1 h: Eine Skepsis der Bürgerinnen und Bürger gegenüber dem ÖPNV steht in einem direkten Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Bis zum Beginn der Pandemie gab es steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV, so dass von einer grundsätzlich hohen Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer auszugehen ist.

Frage 2. Wie hoch werden Verluste bei den 10 größten Betreibern des ÖPNV in Hessen in 2021 sein?

Frage 3. Wieviel Steuergeld wird die Landesregierung 2021 in den Ausgleich dieser Verluste aus dem laufenden Betrieb der ÖPNV-Unternehmen zuschießen?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Da das Jahr 2021 erst begonnen hat, können Verluste derzeit nicht vorausgesehen werden.

Wiesbaden, 16. März 2021

Tarek Al-Wazir