

2024/KL/10

Beschluss

Überweisung an Parteikonvent, Parteirat

Verkehrswende, aber richtig! Motivation zur Veränderung

Als SPD RLP setzten wir uns seit jeher für einen guten und staatlichen ÖPNV ein, denn wir nun auf eine neue Grundlage stellen wollen.

Finanzierung und Strukturen:

Der Status Quo:

Seit der Bahnreform 1994 sind die Bundesländer für den ÖPNV zuständig und erhalten dafür Regionalisierungsmittel, die hauptsächlich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verwendet werden, wie Regional- und S-Bahnen. Fernverkehrszüge wie der ICE sind davon ausgenommen. In Rheinland-Pfalz haben Landkreise und kreisfreie Städte die Verantwortung für den ÖPNV übernommen, organisiert in Zweckverbänden, die den SPNV mit den bereitgestellten Mitteln finanzieren. Der Busverkehr (ÖSPV) wird von den Landkreisen meist eigenständig finanziert und organisiert. Betreiber werden durch Ausschreibungen ermittelt, wobei der wirtschaftlichste Anbieter den Zuschlag erhält. Die Vertragslaufzeiten betragen meist 10 bis 16 Jahre. Dies führt zu positiven, aber auch negativen Folgen, wie dem Abfluss von Mitteln an private Unternehmen, wechselnden Arbeitsbedingungen und begrenztem Einfluss auf die Qualität des ÖPNV.

In-House Vergaben als unser Lösungsansatz

Wir fordern, dass der ÖPNV stärker in öffentlicher Hand liegt, um die Verkehrswende voranzutreiben. In-House Vergaben, bei denen städtische oder kreiseigene Unternehmen den Verkehr betreiben, bieten eine Alternative zu Ausschreibungen. Dies ermöglicht einen staatlich organisierten ÖPNV innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens, was schneller umsetzbar ist als umfassende Reformen. Durch langfristige Vergaben können Investitionen effizienter geplant und Synergien bei Fahrzeugen und Personal besser genutzt werden, was Kosten senkt und mehr Flexibilität schafft. Zudem entstehen sichere Arbeitsplätze mit sozialen Standards, die im privaten Sektor oft fehlen. Die Fahrpläne können flexibler angepasst werden, was zu attraktiveren Angeboten für Fahrgäste führt. Die Jusos wollen dieses Modell auf ganz Rheinland-Pfalz ausweiten und fordern die Gründung einer landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft (LNBG), die den SPNV übernimmt und ohne Gewinnzwang betreibt.

Neustrukturierung und Finanzierung des ÖPNV

Wir sehen sowohl die Neustrukturierung als auch die Finanzierung des ÖPNV als zentrale Themen. Während der SPNV durch Regionalisierungsmittel des Bundes finanziert wird, hängt die Finanzierung des ÖSPV von den Kommunen ab. Es fehlen jedoch klare Mindeststandards, die mit dem zukünftigen Landesnahverkehrsplan festgelegt werden sollen.

Um die Finanzierung zu verbessern, schlagen wir Jusos ein Wahlmodell vor: Entweder übernimmt die landeseigene LN BG den ÖSPV, wodurch das Land auch die vollständige Finanzierung der Mindeststandards übernimmt, oder die Kommunen organisieren den ÖPNV selbst und erhalten 75% des Defizits vom Land gedeckt. Beide Modelle bieten Vor- und Nachteile, wobei die landesweite Übernahme finanziell attraktiver gestaltet werden soll. Langfristig streben die Jusos eine einheitliche Organisation des ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg an, wobei möglichst viele Leistungen durch die LN BG erbracht werden.

Schaffung von einheitlichen Strukturen im ÖSPV

Wir möchten, dass die LN BG nicht nur den Betrieb von Verkehrsleistungen übernimmt, sondern auch als Verkehrsverbund für Rheinland-Pfalz fungiert. Sie soll sowohl den Schienen- als auch den Busverkehr betreiben und abgestimmte Linien- und Fahrplankonzepte entwickeln. Der ÖSPV wird auf den SPNV abgestimmt, um an vielen Knotenpunkten Umstiege zu ermöglichen. Zudem soll die LN BG einheitliche Beförderungsbedingungen, Ticketing, Fahrgastinformationen sowie ein Beschwerde- und Entschädigungsmanagement für ganz Rheinland-Pfalz bereitstellen. Kommunale Verkehrsbetriebe sollen diese Standards übernehmen, um eine Vereinheitlichung zu gewährleisten.

Umsetzungshorizont

Der Zeithorizont zur Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen soll gestaffelt werden. Dies hat mehrere Gründe: Zum einen erfordern höhere Bedienstandards die Beschaffung von mehr Fahrzeugen, sowohl im SPNV, als auch im ÖSPV, mit entsprechend langen Vorlauf- und Lieferzeiten und zum anderen die Akquirierung von ausreichend Fahrpersonalen. Da ein Auflösen von bereits bestehenden Verkehrsverträgen mit privaten Verkehrsunternehmen in der Regel nur unter sehr speziellen Bedingungen erfolgen kann, würde eine außerordentliche Auflösung solcher Verträge ein hohes rechtliches Risiko und wahrscheinlich auch Entschädigungen an die heutigen Verkehrsunternehmen bedeuten. Um dieses rechtliche und finanzielle Risiko für die Steuerzahler*innen abzuwenden, sollen bestehende Verkehrsverträge weitergeführt werden, bis sie regulär auslaufen und dann In-House neu an die LN BG oder ein kommunales Verkehrsunternehmen vergeben werden. Den Jusos ist bewusst, dass die Umsetzung eines ÖPNV in Rheinland-Pfalz aus öffentlicher Hand damit ein Marathon und kein Sprint sein wird. Allerdings ermöglichen die unterschiedlichen Laufzeiten der bestehenden Verkehrsverträge eine Staffelung der In-House Vergaben an die LN BG, die einen finanziellen (eventuelle Neuanschaffung von Fahrzeugen) und organisatorischen Kraftakt darstellen. Während wir anstreben, dass der

gesamte Verkehr/ das gesamte Netz durch die LN BG selbst erbracht und nicht an Subunternehmer weitergereicht werden, soll zumindest für einen Übergangszeitraum eine Vergabe von (Teil-)Leistungen an Subunternehmer möglich sein.

Im Bereich von Strukturen und Finanzen sind uns dabei folgende Kernanliegen wichtig:

- In-House Vergaben von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an eine durch das Land zu gründende Landesnahverkehrsbetriebsgesellschaft.
- Ein Wahlmodell für den straßengebundenen Personenverkehr (ÖSPV), das entweder ebenfalls eine Vergabe an die Landesnahverkehrsbetriebsgesellschaft umfasst oder eine In-House Vergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen. Dabei soll in diesem Zusammenhang auch die Finanzierung, zumindest von gewissen Bedienstandards im ÖPNV gesichert werden.
- Die heute in Rheinland-Pfalz existierenden Verkehrsverbände sollen in ihrer heutigen Form abgelöst und durch eine landesweit einheitliche Lösung ersetzt werden.

Ökologie und Infrastruktur:

Die Umstellung auf emissionsfreie Mobilität ist zentral für die Verkehrswende, jedoch gibt es rechtliche und technische Hürden. Obwohl die LN BG den SPNV betreiben soll, gehört die Infrastruktur (Bahnhöfe, Strecken) dem Bund. Eine Lösung wäre ein Kooperationsvertrag zwischen Bund und Land mit klaren Aus- und Umbauplänen. Dazu zählt auch der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen, insbesondere im ländlichen Raum, sowie die vollständige Elektrifizierung der SPNV-Oberleitungen. Akkuzüge könnten Abschnitte ohne Elektrifizierung bedienen. Im ÖSPV müssen Ladeinfrastrukturen für E-Busse geschaffen und Betriebshöfe errichtet werden, um den Betrieb effizient zu organisieren.

Im Bereich von Infrastruktur und Ökologie sind uns dabei folgende Kernanliegen wichtig:

- Elektrifizierung des Bahn- und Busverkehrs in RLP zentraler Bestandteil einer emissionsfreien Mobilität.
- Die LN BG ist zwar nach einer erfolgten In-House Vergabe zwar Betreiberin von Schienenverkehrsleistungen, allerdings ist die Infrastruktur weiterhin im Besitz der DB InfraGO, die wiederum dem Bund gehört. Um trotzdem einen schnelleren Ausbau der Schieneninfrastruktur zu gewährleisten, sollen Kooperationsverträge den Ausbau sicherstellen.

Ähnliche Kooperationsverträge sollen auch mit Rheinland-Pfälzischen Kommunen für den beschleunigten barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen getroffen werden

- Bei einer Übernahme von Verkehren im ÖPSV sollen die LN BG oder kommunale Verkehrsunternehmen eigene Betriebshöfe für Elektrobusse aufbauen

Soziales und Teilhabe:

Mindestbedienstandards im ÖPNV

Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens und muss soziale Teilhabe ermöglichen. Entsprechend darf ÖPNV, besonders in ländlichen Räumen, nicht nur aus Schulverkehr und einzelnen Fahrten bestehen, sondern muss eine Grundversorgung für alle Mobilitätsbedürfnisse bieten. Um dies zu erreichen, soll der Landesnahverkehrsplan Mindeststandards definieren. Da jedoch noch offen ist, wann dieser kommt, wollen wir als Jusos selbst solche Mindeststandards definieren, die aus unserer Sicht eine echte Alternative zum Auto darstellen. Wir streben grundsätzlich einen flächendeckenden Stundentakt in ganz Rheinland-Pfalz als Mindeststandard an. Unser Motto muss lauten: "Jeder Ort, jede Stunde". Uns ist bewusst, dass Rheinland-Pfalz ein Flächenland ist, allerdings gibt es auch erdichtete Räume und Städte, in denen ein Stundentakt definitiv keine attraktive Alternative zum Auto darstellt. Daher sehen wir die Notwendigkeit, eine Bediendichte anhand der verschiedenen Raumtypen vorzugeben. Neben dem Stundentakt in ländlichen Räumen planen wir in verdichteten Räumen mindestens einen Halbstundentakt und in Großstädten mindestens einen Viertelstundentakt. Auf besonders stark frequentierten (innerstädtischen) Ästen soll ein 7,5min-Takt gelten. Diese Bedienstandards sollen zwischen ca. 5 und 20 Uhr gelten. Im Nacht- und Wochenendverkehr soll eine Halbierung der Taktdichte möglich sein, z.B. ein Halbstundentakt anstelle eines Stundentakts. In besonders ländlichen geprägten Regionen oder als Ergänzung zum klassischen Linienverkehr können auch On-Demand Verkehre dienen. Des Weiteren wollen wir speziell für FINTA ein flächendeckendes Angebot an (Nacht-) Taxis einführen, welches insbesondere die sogenannte "Letzte Meile" abdecken soll. Dabei können Taxifahrten mit speziell geschulten Personal zu einem vergünstigten Preis gebucht werden, um ein sicheres Nachhausekommen zu gewährleisten.

Zugangshürden für den ÖPNV überwinden

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein bedeutender Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens, der die soziale Teilhabe ermöglicht. Bahnhöfe und Haltestellen sind eines der Aushängeschilder des ÖPNV und sollten auch entsprechend ausgestattet sein. Neben dem reinen barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen, sind auch andere Elemente wichtig, damit sie für alle sinnvoll nutzbar sind. Dazu gehören Sitzgelegenheiten, Fahrgastunterstände, eine ausreichende Beleuchtung, um Angsträume zu vermeiden, aber auch Fahrgastinformationssysteme und nach Möglichkeit eine Form der Begrünung. Für größere Knotenpunkte und Bahnhöfe sollen darüber hinaus auch öffentlich zugängliche, kostenlose und gepflegte Toiletten rund um die Uhr zur Verfügung stehen und zusätzlich auch eine Ausstattung mit kostenlosem WLAN erfolgen. Nicht zuletzt müssen aber auch Fahrzeuge entsprechende Qualitätsmerkmale aufweisen. Ausreichend viele sogenannte Sondernutzungsflächen (z.B. für Rollstühle oder Kinderwagen), podest- und nach Möglichkeit auch rampenfrei zugängliche Sitzplätze und Fahrgastinformationssysteme sind hier aus unserer Sicht ein Muss-Kriterium. Ebenso müssen die Fahrzeuge auch über Annehmlichkeiten unserer modernen Gesellschaft verfügen, also z.B. eine Klimaanlage, Steckdosen bzw. USB-Ladebuchsen oder kostenloses WLAN. Für Schienenfahrzeuge ist darüber hinaus auch mindestens eine barrierefreie Toilette je Fahrzeug zwin-

gend.

Die LN BG als soziale Arbeitgeberin

Gute Arbeitsbedingungen sind für einen funktionierenden ÖPNV unerlässlich. Neben fairer Bezahlung müssen insbesondere die harten Bedingungen im Schichtbetrieb verbessert werden, z.B. durch bessere Sozialräume und Toiletten. Die LN BG soll humane Dienstpläne und flexible Arbeitszeiten bieten, besonders für alleinerziehende oder pflegende Beschäftigte. Eine betriebliche Altersvorsorge neben der gesetzlichen Rente ist wichtig, um Altersarmut zu verhindern. Zudem soll die Ausbildungsvergütung angehoben und innerbetriebliche Rechte gestärkt werden. Ein solider Tarifvertrag, der gute Bezahlung und bessere Arbeitsbedingungen regelt, ist unerlässlich – sowohl für das Fahrpersonal als auch für Mitarbeitende im Kundenservice, der Verwaltung und in Werkstätten.

Im Bereich von Soziales und Teilhabe sind uns dabei folgende Kernanliegen wichtig:

- Wir wollen als Jusos eigene Mindestbedienstandards definieren und nicht auf den Landesnahverkehrsplan warten. Eine Bedienung auch in ländlichen Räumen, an Wochenenden und im Spät- und Nachtverkehr sind dabei ein elementarer Bestandteil um eine gesellschaftliche Teilhabe auch ohne Auto zu ermöglichen
- Wir müssen die Zugangshürden zum ÖPNV überwinden und sowohl die Bahnhöfe und Haltestellen, als auch die eingesetzten Fahrzeuge an die heutigen Bedürfnisse der Fahrgäste anpassen. Dabei spielt Barrierefreiheit ebenso eine Rolle wie die Beseitigung von Angsträumen oder die Bereitstellung von kostenlosen Toiletten.
- Wir wollen die LN BG nutzen, um für die Beschäftigten die Arbeitsbedingungen im ÖPNV signifikant zu verbessern. Insbesondere im Fahrbetrieb müssen die Arbeitsbedingungen deutlich gesteigert werden. Daher wollen wir mit Betriebsvereinbarungen und einem guten Tarifvertrag die Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten im ÖPNV verbessern

Der Antrag wurde am a.o. Landesparteitag der SPD Rheinland-Pfalz am 28.09.2024 an den Parteikonvent der Bundes-SPD und an den Landesparteirat der SPD Rheinland-Pfalz überwiesen.

Der Antrag wurde am a.o. Landesparteitag am 15.04.2025 verabschiedet.