

Antragsbereich V / **Antrag V2**

AntragstellerInnen: KV Dingolfing

Empfänger: Bundesparteitag

Bundestagsfraktion Landesparteitag

Landtagsfraktion

V2: Die Verkehrswende in Niederbayern verwirklichen

Unter dem Titel Sozial Verkehrswende: Klimafreundliche Mobilität – bezahlbar und für Alle hat die Bayern-SPD am 12.09.2020 eine Grundsatzposition beschlossen. Der SPD Bezirksverband Niederbayern
5 unterstützt diese Grundsatzposition und macht das Thema ÖPNV zu einem Schwerpunkt für die künftige politische Arbeit. Damit die Verkehrswende in Niederbayern erfolgreich sein kann, müssen folgende ergänzende Forderungen verwirklicht werden:

10

1. *Mindestdichte des Haltestellennetzes*

Die Mobilitätsgarantie für ganz Bayern muss durch eine Aussage zum Netz der Haltestellen ergänzt werden. Die nächstgelegene Haltestelle soll im Bereich
15 von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen mit einer Wegstrecke von nicht mehr als 1000 m erreicht werden.

In Städten und Verdichtungsräumen muss die Haltestellendichte deutlich enger
20

sein. Weitere Haltestellen sind, insbesondere für Freizeitnutzungen, nach Bedarf

25 und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf

Natur und Umwelt einzurichten.

1. *Umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs*

30

Die Bürger müssen aktiv in die Planung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs einbezogen werden. Insbesondere sind folgende Gruppen in die Entscheidungsfindungen einzubeziehen:

35

- BenutzerInnen des ÖPNV; für Kinder und Jugendliche, Ältere und in der Mobilität eingeschränkte BenutzerInnen sind jeweils geeignete Beteiligungsformen anzubieten
- 40 • Verbände der Zivilgesellschaft wie Umweltverbände, Verband der Verkehrsunternehmen (VDV), Gewerkschaften, Handwerkskammern und IHK, Sozialverbände usw.
- Beschäftigte bei den öffentlich-rechtlich organisierten Verkehrsverbänden oder beauftragten Firmen

45

1. *Verkehrsverbund Niederbayern und Oberpfalz*

Die Organisation des ÖPNV soll in flächendeckenden regionalen Verkehrsverbänden erfolgen. Für Niederbayern wäre ein Verkehrsverbund Ostbayern gemeinsam mit der Oberpfalz zielführend bzw. ein Verkehrsverbund, der ganz Bayern mit einbezieht. Träger der Verkehrsverbände soll der Freistaat Bayern sein. Die Organisation, Gestaltung und Planung des ÖPNV sind einvernehmlich mit den Kommunen und Landkreisen zu gestalten.

55

1. *Finanzierungs-, Planungs- und Organisationsverantwortung des Freistaates Bayern*

Der Freistaat Bayern ist für die Finanzierung und die

60 Gesamtorganisation des

ÖPNV zuständig.

In Grenzgebieten zu anderen Bundesländern stellt
65 der Freistaat Bayern in Abstimmung mit dem anderen
Bundesland sicher, dass diese Rahmenbedingungen
auch im Grenzbereich entsprechend sichergestellt
werden.

70 Sinngemäß ist dies auch in den Grenzbereichen zu
anderen Staaten umzusetzen.

1. *Die Finanzierung dauerhaft sichern*

Die Finanzierung des Investitionsbedarfs für den
75 ÖPNV kann durch Umwidmung z. B. von Mitteln des
Straßenbaus erfolgen.

Die Finanzierung des Betriebes des ÖPNV soll durch
Steuern und freiwerdende Mittel

80

durch den Abbau von klimaschädlichen Subventionen
erfolgen, wie etwa:

- Dienstwagenprivileg
- 85 • Pendlerpauschale
- Subventionen von Treibstoffen

Die Finanzierung eines bedarfsdeckenden ÖPNV
darf nicht von der konjunkturbedingten Finanzsi-
tuation des Freistaates Bayern abhängig sein. Eine
90 Möglichkeit einer konjunkturunabhängigen Finan-
zierung ist eine allgemeine Nahverkehrsabgabe
oder Nahverkehrssteuer. Eigentümer von bebauten
Grundstücken (Wohngebäude, Gewerbeimmobilien,

Geschäfte usw.) könnten zusätzlich als Nutznießer
95 des ÖPNV in die Finanzierung mit einbezogen werden.

1. *Beschäftigte beim ÖPNV*

Der ÖPNV ist von qualifiziertem und motiviertem
Personal abhängig. Es ist deshalb

100

von entscheidender Bedeutung das gute Arbeitsbe-
dingungen geschaffen werden.

Die Arbeitsbedingungen sind entsprechend dem DGB

105 Index „Gute Arbeit“ zu bewerten.

Grundsätzlich soll der ÖPNV in der Verantwortung
des Freistaates Bayern bzw. der öffentlich-rechtlichen
Verkehrsverbände durchgeführt oder organisiert
110 werden. Eine Vergabe von ÖPNV-Leistungen ist
dann möglich, wenn die Arbeitsbedingungen für
die Beschäftigten mindestens dem Standard in den
Verkehrsverbänden entsprechen und die betriebliche
Mitbestimmung gesichert ist.

115

1. *Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen*

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs
muss durch flankierende rechtliche Rahmenbedin-
gungen unterstützt werden. Beispiele hierfür sind:

120

- Verkehrliche Anbindung durch den ÖPNV als Er-
schließungsvoraussetzung in die baurechtliche Prü-
fung mit aufnehmen
- Verkehrliche Anbindung durch den ÖPNV als Vor-
aussetzung für die Ausweisung von Baugebieten
- 125 • Abschaffung der Stellplatzverordnung
- Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die Er-

hebung von Maut für durch den Individualverkehr belastete Bereiche

130 1. *Breites Bündnis für den ÖPNV*

Einen leistungsfähigen und flächendeckenden ÖPNV können wir nur dann erreichen, wenn wir unsere Forderung in einem breiten gesellschaftlichen Bündnis präsentieren. Der SPD-Bezirk Niederbayern wird
135 deshalb Gespräche mit allen relevanten gesellschaftlichen demokratischen Gruppen zur Gründung eines entsprechenden Bündnisses aufnehmen.

Begründung:

140

Der ÖPNV soll mithelfen, für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu sorgen. Er hat als Aufgabe der Daseinsvorsorge die örtliche Mobilität sicherzustellen, die erforderlich ist, um die Teilhabe
145 aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben zu ermöglichen.

Insbesondere ist die Mobilität im Nahbereich für folgende Aufgaben sicherzustellen:

150

- Private Versorgung mit Waren und Gütern
- Erwerbsmöglichkeiten
- Gesundheitliche Versorgung
- Erreichbarkeit von Verwaltungseinrichtungen
- 155 • Kulturelle und gesellschaftliche Ereignisse
- Freizeit und Erholung
- Bildung

Ohne einen funktionierenden und bedarfsgerechten ÖPNV sind alle Bevölkerungsgruppen ohne
160 Zugriff auf ein Auto von wichtigen gesellschaftlichen Möglichkeiten ausgeschlossen. Der motorisierte

Individualverkehr fördert damit nicht die Mobilität, sondern gefährdet im Gegenteil den Zugang zu wichtigen gesellschaftlichen Leistungen für große Bevölkerungsgruppen. Dieser Effekt verstärkt sich durch die hohen Energiekosten. Die aus Klimaschutzgründen erforderlichen Kostensteigerungen für Energie sind nur dann sozial und gerecht, wenn entsprechende Angebote des ÖPNV für eine ausreichende Mobilität sorgen.

Nach dem Bundesklimaschutzgesetz muss der Verkehrssektor die Jahresemissionsmenge in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent von 139 Millionen Tonnen 2022 auf 85 Millionen Tonnen 2030 senken. 2021 wurde trotz Corona die zulässige Jahresemissionsmenge mit 148 Millionen Tonnen um 3 Millionen Tonnen überschritten. Ohne ein entschlossenes Umsteuern werden die Klimaschutzziele beim Verkehr nicht zu erreichen sein. Auch deshalb ist eine Stärkung des ÖPNV alternativlos.

Mindestdichte des Haltestellennetzes

Ein zentraler Punkt für einen funktionierenden ÖPNV ist ein dichtes Netz an Zu- und Ausstiegsstellen. Wenn zur Benutzung des ÖPNV ein privates Kraftfahrzeug benutzt werden muss (z.B. zur Fahrt zum Bahnhof), werden viele Umstiege auf den ÖPNV nicht erfolgen. Weiter werden gesellschaftliche Gruppen ohne Auto von einer eigenständigen Mobilität ausgeschlossen.

Umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Einbeziehung der potenziellen Nutzer sowie der Interessensgruppen in Planungen und Umsetzung ist ein Erfolgsrezept für einen zukunftsfähigen ÖPNV.
200 Nur auf diesem Weg können die notwendigen Informationen zum Bedarf und zur Qualitätsverbesserung gewonnen werden.

Verkehrsverbund Niederbayern und Oberpfalz

205

In der beratenden Äußerung zur Weiterentwicklung der staatlichen Finanzierung vom November 2017 hat der Oberste Bayer. Rechnungshof auch Aussagen zu der Bedeutung und Anzahl der Verkehrsverbände
210 in Bayern gemacht. Verkehrsverbände haben nach Ansicht des Obersten Bayer. Rechnungshofes eine hohe Bedeutung insbesondere bei der Verbesserung der Schnittstellen Stadt – Umland. Es wird vorgeschlagen, dass das Ziel einer kompletten Abdeckung
215 des Staatsgebietes mit Verkehrsverbänden zeitnah umgesetzt werden soll. Für Bayern solle eine Zahl von 5 Verkehrsverbänden angestrebt werden. Damit ist ein Verkehrsverbund Ostbayern für die Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern zielführend.

220

Finanzierungs-, Planungs- und Organisationsverantwortung des Freistaates Bayern

Eines der Hauptprobleme bei der Weiterentwicklung
225 des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Zersplitterung der Verantwortlichkeiten auf verschiedenen Träger wie Landkreise oder den Freistaat Bayern. Die Finanzierungs-, Planungs- und Organisationsverantwortung muss sich in einer Hand befinden. Um für

230 ganz Bayern einen vernünftigen ÖPNV zu erreichen,
muss der Freistaat Bayern diese Aufgaben über-
nehmen. Durch eine weitgehende Einbindung der
Bevölkerung sowie von gesellschaftlichen Gruppen
und eine zwingende Abstimmung mit den betrof-
235 fenen Kommunen werden die örtlichen Interessen
gewahrt.

Die Finanzierung dauerhaft sichern

240 Die derzeitige Finanzierung des ÖPNV ist unübersicht-
lich und nicht nachhaltig. Es müssen neue Modelle
wie etwa eine Nahverkehrsabgabe usw. diskutiert
werden. Weiter ist der Abbau von umweltschädlichen
und sozial ungerechten Subventionen möglich.

245

Beschäftigte beim ÖPNV

Gute Arbeitsbedingungen und Löhne sind für die Per-
sonalgewinnung und -haltung Grundvoraussetzung.
250 Nur durch qualifizierte und engagiertes Personal
kann der ÖPNV für die Zukunft ausgebaut und gesi-
chert werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen

255

Der ÖPNV muss in allen Entscheidungen vorrangig
betrachtet werden. Die Stellplatzverordnung soll
als generelle Verpflichtung abgeschafft werden. Ge-
setzliche Regelungen sollen den Kommunen weitere
260 Möglichkeiten zur Verkehrsregelung und zur Mauter-
hebung schaffen.

Breites Bündnis für den ÖPNV

265 Bereits die derzeitigen Diskussionen zur Nach-
folgelösung des 9-Euro-Tickets zeigen auf, dass
Veränderungen in der Verkehrspolitik nur über breite
Bündnisse möglich sind. Die SPD muss deshalb
vorrangig Verbündete finden und gemeinsame Hand-
270 lungsstrategien umsetzen.