Antrag 49: Schluss mit Pendlerfrust – für einen zuverlässigen SPNV

Laufende Nummer: 49

Antragsteller*in:	Unterbezirk Potsdam (Unterbezirke)
Status:	angenommen
Sachgebiet:	V - Verkehrspolitik und Infrastruktur

1 Die Landesdelegiertenkonferenz & Bundeskongress & SPD-Landtagsfraktion möge
2 beschließen

3

4 **Schluss mit Pendlerfrust – für einen zuverlässigen SPNV**

5 1. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll der Zwang zu Ausschreibungen und
6 Wettbewerb reduziert oder ganz abgeschafft werden. Dazu ist das entsprechende
7 Bundes- und Europarecht zu ändern.

8 2. Solange dies nicht erreicht ist, sind Möglichkeiten, auf den Wettbewerb zu
9 verzichten, soweit möglich zu nutzen – z. B. durch Direktvergaben.

10 3. Brandenburg soll gemeinsam mit Berlin eine Landesanstalt für Schienenfahrzeuge
11 aufbauen.

12 4. In neu ausgeschriebenen Verkehrsverträgen sind angemessene Reserven an
13 Fahrzeugen und Personal zu fordern. Fahrpläne sind mit ausreichenden Reserven zu
14 erstellen. Die dafür nötigen Mehrkosten sind zur Verfügung zu stellen.

Begründung

Seit der Bahnreform in den 1990er Jahren sind die Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig. Sie dürfen ihn jedoch nicht selbst betreiben, sondern müssen ihn an private Unternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) ausschreiben. Oft erhält dabei der billigste Bieter den Zuschlag. Dadurch ist ein komplexes Netz von Zuständigkeiten entstanden, die sich zudem mit jedem Betreiberwechsel ändern.

Auch die Eigentümerstrukturen sind komplex; ausländische Staatsbahnen und private Investmentfonds gehören genauso dazu wie Bund, Land und Landkreise. Dadurch werden künstliche Kommunikationsbarrieren geschaffen. Die Kommunikation und Abstimmung zwischen den Beteiligten ist schlecht, die Leidtragenden sind die Kunden: Sie werden zu spät oder gar nicht informiert.

Dabei bringt der Wettbewerb nicht die Vorteile, die man sich von ihm erhofft hat: Viele Bedingungen müssen bereits vom Land vorgegeben werden, damit der SPNV funktioniert, z. B. Tarife und Fahrpreise, Linienführung und Takt. Auch werden häufig rentable und unrentable Linien gemeinsam ausgeschrieben. Dies schränkt zwar die wirtschaftliche Autonomie der EVU stark ein (und wird von diesen auch kritisiert), ist für einen kundenfreundlichen SPNV aber zwingend notwendig.

Angesichts dieser Tatsachen sollte idealerweise vom Ausschreibungsmodell Abstand genommen werden. Da dieses jedoch von Bundes- und europäischer Ebene vorgeschrieben ist, wird eine solche Reform viel Zeit in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit kann der SPNV durch gezielte Maßnahmen verbessert werden.