

## Forderungen zur Thüringer Wirtschafts- und Verkehrspolitik 17. Oktober 2024

Anlässlich der Regierungsbildung für die Legislatur 2024 - 2029 erklärt der Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmen e.V. (MDO):

- Die Belange des Öffentlichen Personenverkehrs mit Omnibussen, aber ebenso der touristischen Verkehre sowie der Anmietungen von Omnibussen, sind ein wesentliches Element zum Funktionieren einer modernen Wirtschaft und Gesellschaft. **Die Mitglieder des MDO erwarten die engagierte Berücksichtigung der Interessen der Omnibusunternehmen** und deren Kunden durch alle Vertreter der Gesellschaft.
- Eine Energie- und Verkehrswende kann im Bereich der Personenbeförderung nur mit einem sicheren System öffentlicher Verkehre gelingen. Dabei ist auf **bestehende Unternehmen und etablierte Vorgänge vorrangig** zurück zu greifen. Vorrang muss die Sicherung des Leistungsbestandes und der Ausbau der grundhaften Linien haben. Angefangene politische Vorhaben (Barrierefreiheit, Deutschlandticket, ITF, PlusBus) müssen zunächst beendet werden, bevor neue Projekte behandelt werden.
- Der Ausbau der Angebote muss intelligent und angebotsorientiert mit Hilfe moderner Kommunikation auf Basis bestehender Datensysteme und unter **Ausbau und Einbeziehung regulärer Linienverkehre** erfolgen. Integrierte Systeme müssen etabliert und Insellösungen vermieden werden. Wir fordern die vollständige **Integration von flexiblen Bedienformen im ÖPNV in die bestehende Thüringer Datendrehscheibe**.
- In der anstehenden Legislatur werden fast alle Omnibuslinien neu vergeben. Die Beauftragungen reichen dann wieder bis zum Ende der 2030er Jahre. Sie fallen damit in eine Periode der weiteren Digitalisierung, deutlicher demografischer Veränderungen und der vollständigen Dekarbonisierung der Antriebe. Wir fordern die **umfassende Einbeziehung der privaten Omnibusunternehmen** im Zuge anstehender Neuvergaben, die Anhebung der Nachauftragnehmerquote auf 50% und Verträge mit fairen, realkostenindexierten Preisfortschreibungen.
- Der Ausbau des Leistungsangebotes muss Vorrang vor der weiteren Subvention von Nutzerentgelten haben. Die Finanzierung des Deutschlandtickets darf nicht zu Lasten des Linienangebotes gehen. Eine umfassende **Kostenindexierung nach Muster Baden-Württemberg** zur Fortschreibung aller ÖPNV-Finanzierung muss eingeführt werden. Der notwendige Zuwachs muss aus Landesmitteln erfolgen.
- **Das Deutschlandticket ist politisch anzuerkennen als das was es ist: eine umfassende Tarifrevolution mit enormen Wirkungen als deutschlandweiter Tarifverbund** und ein maßgeblicher Schub zur Digitalisierung von Vertrieb und Kundenkommunikation. Diese Errungenschaft hätten Unternehmen, Verbände oder Länder nie von allein umsetzen können. **Eine Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets zwischen den Unternehmen und zum Verlustausgleich gegenüber Aufgabenträgern muss vollständig digitalisiert und automatisiert erfolgen.** Der MDO lehnt sogenannte „Ländervehikel“ ab und verlangt Transparenz sowie leistungsgerechte Refinanzierung über alle ÖPNV-Sparten.



- Die Finanzierung des ÖPNV muss strategisch klug und unter Vorrang verkehrsfachlicher Aspekte weiter entwickelt werden. Die politische Fokussierung auf einzelne kurzfristige Leuchtturmprojekte wie Bahn-Reaktivierungen vs. Busangebot, ÖPNV-Taxis, Bürgerbusse usw. zu Lasten eines vertakteten angebotsorientierten normalen ÖPNV-Angebotes, lehnen wir ab. Das Projekt ITF ist fortzuführen und mit zukunftsorientierten Budgets zu untersetzen. Wir fordern eine **Grundfinanzierung von 2,50 €/Fpl-km für landesbedeutsame Omnibuslinien**. Am Ende der Legislatur sollten (wie in Nachbarbundesländern) **PlusBus- und TaktBus-Linien flächendeckend** in ganz Thüringen zu finden sein. Die ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie ist mit einer innovativen Formel für die Finanzierung flexibler Bedienformen dauerhaft zu versehen, denn diese erschließen die Fläche und sichern die „letzte Meile“.
- Programme zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV im Regionalverkehr sowie des Ausbaus der Barrierefreiheit sind dringend notwendig. **Wir fordern eine Angebots- und Qualitätsoffensive im regionalen Busverkehr**. Im Landesbusnetz soll mindestens der Bedienstandard „PlusBus“ umgesetzt, alle Haltestellen barrierefrei und mit digitalen Anzeigen ausgebaut, die Fahrrad- und Rollstuhlmitnahme vereinfacht, Ampelschaltungen mit ÖPNV-Beeinflussung versehen und die Linienführungen grundlegend auf schnellen und feinerschließenden ÖPNV ausgerichtet werden.
- Im Einklang mit dem Klimaschutz und der Dekarbonisierung muss bei der **technischen Entwicklung systemoffen vorgegangen** werden. Die Dekarbonisierung der Antriebe ist das Ziel des MDO und seiner Mitglieder. Dazu bedarf es eines Masterplanes im Freistaat, denn die Investitionen können weder Aufgabenträger noch Unternehmen leisten. Wir fordern die deutliche Entbürokratisierung der Investitionsförderung im Rahmen EFRE und TMIL, das Ende des faktischen Verbrenner-Verbotes, Förderung auch „sauberer“ Fahrzeuge im Sinne der CVD, die jeweilige Verdreifachung der Budgets und grundlegend ein politisches Klima der ÖPNV-Investitionsfreundlichkeit.
- Die Verkehrswende ist nur mit gutem und motiviertem Fachpersonal und investitionsfreudigen Unternehmen erfolgreich. Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen insb. im Linienverkehr fordert der MDO den Ausbau der Verkehre, den Abbau von geteilten Diensten und die bessere Berücksichtigung von sozialen Interessen der Angestellten, besonders auch von Frauen im Fahrberuf. **Die ÖPNV-Finanzierung muss eine marktfähige Vergütungen der Beschäftigten** mit tariflichem Mindestabstand von 50% zum Mindestlohn ermöglichen. Eine umfassende Kostenindexierung nach Muster Baden-Württemberg muss eingeführt werden. Eine deutliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Führerscheinwerb der Klasse D ist dringend erforderlich.
- Reisebusverkehr ermöglicht besonders in der Region Kunden und touristischen Destinationen die Teilhabe an der Touristik. Die **Belange des Reisebusverkehrs** bei Parkplätzen und Vorfahrten, technischem und touristischem Serviceangebot, gruppentauglichen Verpflegungne und Übernachtungen sowie dem Leistungsangebot ist in der **touristischen Rahmensetzung** dringend zu berücksichtigen.

