
Rheinland-Pfalz: Ein Land in Bewegung – klimafreundlich und vernetzt

Landtagswahlen Rheinland-Pfalz: Erwartungen und Forderungen des VDV für die Legislaturperiode 2026 – 2031



Impressum

© Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Landesgruppe Südwest

Verantwortlich

Marie-Theres Wölki
Geschäftsführerin VDV Südwest
Mozartstraße 8 · 55118 Mainz · T 06131 126861 · woelki@vdv.de
www.vdv.de/suedwest

Erschienen im November 2025



@DieVerkehrsunternehmen



@vdv_verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

Bildquellen

Titelseite: Transregio, MRB Smilla Dankert · Seite 4: Stadtwerke Pirmasens Verkehrs GmbH · Seite 8: BASF · Seite 11: Koveb, Picture Colada · Seite 12: MVG, Mainzer Mobilität · Seite 14: MVG, Mainzer Mobilität · Seite 16: Stadtwerke Koblenz GmbH, Thomas Frey · Seite 18: Lineas Deutschland GmbH, Henk Zwoferink · Seite 19: Voith GmbH & Co. KG · Seite 20: vlexx GmbH, gerhard-hohl.de · Seite 21: Drazen Zigic, istockphoto.com · Seite 22: alex_ugalek, istockphoto.com · Seite 23: Reiner, istockphoto.com · Seite 24: RNN GmbH, Lumengraphie · Seite 26: INGmobil · Seite 28: MVG, Mainzer Mobilität · Seite 29: Szymon Bartosz, istockphoto.com · Seite 30: MVG, Mainzer Mobilität · Seite 31: contrastwerkstatt, stock.adobe.com · Seite 32: gong hangxu, istockphoto.com · Seite 34: vlexx: vlexx GmbH; Seite 36: Grafik VDV, Alexander Möller



Stadtwerke Pirmasens
Mehr PS für Ihre Energie.

VRN

SOLARIS

PS J14

SCHUHSTADT
PIRMASENS

Vorwort

Die anstehende Landtagswahl in Rheinland-Pfalz markiert eine richtungsweisende Entscheidung für die Zukunft der Mobilität im Land. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat einer klimafreundlichen, bezahlbaren und sozialen Mobilität – und damit ein entscheidender Faktor für gleichwertige Lebensverhältnisse, wirtschaftliche Entwicklung und gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Mit dieser Broschüre legen wir, die Landesgruppe Südwest des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), unsere zentralen Forderungen an die künftige Landesregierung vor. Unser Ziel ist klar: **Rheinland-Pfalz braucht eine verlässliche, zukunftsorientierte und nachhaltig finanzierte Mobilitätspolitik**

Im Mittelpunkt stehen dabei

1. die konsequente Umsetzung des Landesnahverkehrsplans (LNVP),
2. die dauerhafte Finanzierung und Sicherung des Deutschlandtickets,
3. die Verankerung der Mobilitätsförderung im EFRE-Programm,
4. den Ausbau des Schienengüterverkehrs,
5. die Elektrifizierung und Reaktivierung von Strecken im SPNV,
6. die Stärkung der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum,
7. die Förderung alternativer Antriebe,
8. die Gewinnung und Entwicklung von qualifiziertem Personal sowie
9. eine Digitalisierungsoffensive für mehr Effizienz und Innovation.

Diese Themen bilden den Rahmen für ein modernes, leistungsfähiges und vernetztes Verkehrssystem in Rheinland-Pfalz. Was es jetzt braucht, ist politischer Wille und ein entschlossenes Handeln in den ersten 100 Tagen der neuen Landesregierung. Denn die Verkehrswende gelingt nur, wenn Bund, Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen gemeinsam Verantwortung übernehmen.

Uwe Hiltmann
Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Südwest

Marie-Theres Wölki
Geschäftsführerin der VDV-Landesgruppe Südwest

12 Kernforderungen des VDV Südwest an die neue Landesregierung

1

Verkehrs- bzw. Mobilitätsministerium stärken

Der Verkehrsbereich soll wieder in einem Ministerium gebündelt und dadurch gestärkt werden.

2

Langfristige Finanzierung des ÖPNV sichern

Die Finanzierung des ÖPNV muss gesetzlich verankert, dauerhaft gesichert und ausgebaut werden, insbesondere auch für lokale Verkehre nach dem Nahverkehrsgesetz.

3

Pflichtaufgabe ÖPNV umsetzen

Die Umsetzung des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe gemäß Nahverkehrsgesetz ist konsequent zu gewährleisten.

4

Sondervermögen für ÖPNV- und SGV-Infrastruktur nutzen

Bundesmittel aus dem Sondervermögen müssen gezielt für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in Rheinland-Pfalz eingesetzt werden.

5

Landes-GVFG erhöhen und weiterentwickeln

Das Landes-GVFG ist deutlich aufzustocken und an heutige Anforderungen anzupassen.

6

Kombinierten Verkehr stärken

Der Kombinierte Verkehr Schiene/Straße muss infrastrukturell gestärkt und gezielt gefördert werden, um die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene voranzutreiben.

7

Güterverkehr verlagern und koordinieren

Es braucht ein landesweites Konzept zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene sowie feste Ansprechpartner im Ministerium.

8

EFRE-Mittel für nachhaltige Mobilität nutzen

EU-Fördermittel (EFRE) in Rheinland-Pfalz sind gezielt für Projekte im ÖPNV und der nachhaltigen Mobilität einzusetzen. Dies muss in der neuen Förderperiode 2028-2034 festgelegt werden.

9

Deutschlandticket dauerhaft sichern

Das Deutschlandticket muss langfristig finanziert und weitergeführt werden.

10

Jobticket für Landesbedienstete einführen

Alle Landesbediensteten in Rheinland-Pfalz sollen ein Jobticket erhalten.

11

Erprobung der digitalen automatischen Kuppelung (DAK) im Land

Die DAK-Erprobung im Land ist fortzuführen und weiterzuentwickeln.

12

ÖPNV-Konzepte dauerhaft verankern

Die etablierten ÖPNV-Konzepte für Rheinland-Pfalz sind zu verstetigen und regelmäßig weiterzuentwickeln.



„Wir machen's einfach!“ – in den ersten 100 Tagen

Vorschläge des VDV für einen kraftvollen verkehrspolitischen Start der neuen Landesregierung

Die VDV-Landesgruppe Südwest schlägt ein Maßnahmenpaket für **die ersten 100 Tage** der kommenden Legislaturperiode vor. Ziel ist es, Qualität, Angebot und Transformation im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und der Eisenbahn schnell und pragmatisch zu verbessern.

Gemeinsam mit der Landesregierung soll die Mobilität in Rheinland-Pfalz neu ausgerichtet werden. Diese muss den ÖPNV und den Schienengüterverkehr als zentrale Zukunftsaufgabe begreifen und in den ersten 100 Tagen die Weichen für eine nachhaltige, integrierte Mobilitätsstrategie stellen.

Sondervermögen als Startschuss für eine ÖPNV-Investitionsoffensive

Der VDV Südwest fordert die neue Landesregierung auf, in den ersten 100 Tagen das Sondervermögen (4,8 Mrd. Euro in den kommenden 12 Jahren) gezielt auch als Impuls für eine Investitionsoffensive im ÖPNV zu nutzen. Vorrangig sollen eine Reform des Landes-GVFG zur Förderung emissionsfreier Busse und Betriebshöfe, der beschleunigte Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Wiederaufnahme der Förderung digitaler Systeme wie Echtzeitdaten und intelligenter Ampelschaltungen umgesetzt werden. Nur so kann Rheinland-Pfalz den Investitionsstau auflösen und den ÖPNV als Schlüssel für ein klimaneutrales und zukunftsfestes Land stärken.

Zukunftskonzept Eisenbahninfrastruktur

Finanzierung und Planung der Eisenbahninfrastruktur brauchen langfristige Perspektiven. Dafür ist ein nachhaltiges, mehrjähriges Finanzierungsmodell erforderlich. Innerhalb der ersten 100 Tage sollte die Landesregierung, auch über den Bundesrat, erste Schritte zur Umsetzung einleiten. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) muss zügig angepasst und weiterentwickelt werden, um Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zu sichern. Der noch ausstehende 3. Nachtrag zur LuFV 3 ist umgehend zu beschließen.

Bedarfsorientierte Finanzierung der NE-Bahnen

Auch in Rheinland-Pfalz leisten die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung. Ihr Streckennetz ist ein zentraler Bestandteil der regionalen Infrastruktur. Ein mehrjähriger, bedarfsorientierter Fonds unter Einbeziehung von Landesmitteln ist notwendig, um Erhalt und Ausbau der NE-Bahnen langfristig zu sichern und die Resilienz des Schienennetzes zu stärken.

Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs stärken

Die Landesregierung soll sich über den Bundesrat für die Sicherung der Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs einsetzen, besonders durch gezielte Förderung, marktgerechte Trassenpreise und faire Rahmenbedingungen. Die Trassenpreisförderung muss kurzfristig so erhöht werden, dass die stark steigenden Kosten vollständig ausgeglichen werden, um Verlagerungen zu vermeiden.

Zudem ist das Trassenpreissystem dringend zu reformieren, um Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Eisenbahnsektors zu stärken. Der VDV hat dazu zwei Reformvorschläge („Nachjustierung“ und „Neukonzeption“) vorgelegt.

Einzelwagenverkehr wettbewerbsneutral fördern

In den ersten 100 Tagen muss die neue Landesregierung ein Konzept vorlegen, um die Förderung des Einzelwagenverkehrs wettbewerbsneutral auszugestalten. Ziel ist es, den Einzelwagenverkehr als Rückgrat des Schienengüterverkehrs zu sichern, ohne Marktverzerrungen zu schaffen. Dafür braucht es transparente Förderkriterien, eine faire Verteilung der Mittel und eine enge Abstimmung mit Bund und Branche, um den Zugang für alle Marktakteure gleichberechtigt zu gewährleisten.

Verkehrswende (vor)leben – Jobticket für alle Landesbediensteten

Das Land Rheinland-Pfalz muss seiner Vorbildfunktion bei der Verkehrswende gerecht werden. Derzeit leistet es mit Blick auf Jobticketangebote nur einen geringen Beitrag. Der VDV fordert daher, innerhalb der ersten 100 Tage der neuen Legislaturperiode ein verbindliches und kostenfreies Jobticket für alle Landesbediensteten einzuführen, mit freiem Zugang zum gesamten ÖPNV, nicht nur für den Arbeitsweg.

Deutschlandticket langfristig sichern

Das Deutschlandticket ist ein zentraler Baustein der Mobilitätswende. Um seinen Erfolg dauerhaft zu sichern, muss Rheinland-Pfalz eine verlässliche, langfristige Finanzierung gewährleisten und klare rechtliche sowie gesetzliche Zuständigkeiten

festlegen. Das Ticket sollte im Regionalisierungsgesetz verankert und die jährlichen Landesanteile bedarfsgerecht dynamisiert werden.

Masterplan für den ÖPNV

Rheinland-Pfalz braucht einen verbindlichen Masterplan für den ÖPNV, der Finanzierung, Ausbau, Digitalisierung und Sicherheit langfristig absichert. Ziel ist es, mehr Menschen für den Umstieg auf Bus und Bahn zu gewinnen. Eine Wiederaufnahme der Echtzeitinitiative Rheinland-Pfalz zur Förderung von ITCS- und Zählsystemen kann dabei unterstützen. Im Mittelpunkt müssen die Digitalisierung, eine bessere Fahrgastinformation, mehr Sicherheit für Fahrgäste und Personal sowie eine höhere Barrierefreiheit stehen.

Modernisierung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes

In den ersten 100 Tagen muss die neue Landesregierung das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) modernisieren und durch eine ergänzende Landesförderung stärken. Die bestehende Befristung für Grunderneuerungsmaßnahmen bis 2030 im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist zu streichen, um den erheblichen Modernisierungsbedarf im ÖPNV langfristig zu decken. Zusätzlich sollte Rheinland-Pfalz die Bundesmittel durch einen Landesaufschlag erhöhen, um zusätzliche Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen. Die neue Landesregierung muss dabei auch den Neubau von Betriebshöfen für Bus und Schiene sowie die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge einbeziehen.

Einrichtung einer zentralen Förder-Lotsen-Stelle

Zur effizienten Nutzung von Fördermitteln sollte eine zentrale Förder-Lotsenstelle beim Land eingerichtet werden. Sie bündelt Programme von Bund, Land und EU, berät Kommunen und Verkehrsunternehmen und beschleunigt Verfahren.

Zusammenlegung der Verkehrs- und Mobilitätsbereiche in einem Ministerium

Die bisherige Aufteilung der Verkehrsthemen auf zwei Ministerien hat sich aus Sicht der VDV-Landesgruppe nicht bewährt. Für eine effizientere Organisation, klare Zuständigkeiten und eine ganzheitliche Verkehrspolitik sollten alle Mobilitätsfragen in einem Ministerium gebündelt werden. Ziel ist ein neues, abgestimmtes Miteinander in der Landesverkehrspolitik. Ergänzend sollte ein interministerielles Steuerungsgremium eingerichtet werden, das eine ressortübergreifende Strategie für nachhaltige Mobilität entwickelt und die Bereiche Verkehrsplanung, Umwelt, Stadtentwicklung und Digitalisierung miteinander verknüpft.

Druck machen für den „Modernisierungspakt ÖPNV“

In den ersten 100 Tagen muss die neue Landesregierung Rheinland-Pfalz auf Bundesebene aktiv Druck machen, damit der vereinbarte „Modernisierungspakt ÖPNV“ zügig umgesetzt wird. Ziel ist eine verlässliche, dauerhaft auskömmliche Finanzierung für Ausbau, Digitalisierung und Qualität des Nahverkehrs. Rheinland-Pfalz sollte sich dabei als treibende Kraft für eine schnelle Einigung zwischen Bund und Ländern positionieren.





Jetzt verlässlich handeln – Den Landesnahverkehrsplan gemeinsam zum Leben erwecken

Der neue Landesnahverkehrsplan (LNVP) schafft erstmals verbindliche Angebots- und Qualitätsstandards im Nahverkehr in ganz Rheinland-Pfalz und beschreibt klare Ziele für Klimaschutz, soziale Teilhabe und Barrierefreiheit. Um diese Ziele tatsächlich zu erreichen, ist eine verlässliche und langfristige Finanzierung unabdingbar. Die Verkehrsunternehmen stehen bereit, Verantwortung zu übernehmen, doch sie benötigen Planungssicherheit und faire Rahmenbedingungen.

Unsere zentralen Forderungen für die Umsetzungsphase ab 2026:

1. Verpflichtung ernst nehmen – Pflichtaufgabe Nahverkehr langfristig finanzieren

Die Umsetzung des LNVP erfordert, dass die Pflichtaufgabe der kommunalen Aufgabenträger (gemäß § 5 NVG RLP) auch finanzierbar bleibt. Die Aufgabenerfüllung darf nicht an haushaltsrechtlichen Engpässen scheitern. Daher fordern wir eine gesetzlich verankerte, dynamische und mehrjährige Finanzierungssystematik, die auch über Legislaturperioden hinaus Bestand hat, sowie eine verlässliche, dauerhafte Ausstattung der Landkreise und Städte zur Umsetzung der LNVP-Standards.

2. Lokale Verkehre absichern

Das Landesnahverkehrsgesetz (NVG) sieht ausdrücklich vor, dass der ÖPNV eine gemeinsame Aufgabe des Landes und der Aufgabenträger ist (§ 16 NVG RLP). Entsprechend braucht es eine verlässliche, einfache und langfristig planbare Finanzierung über stabile Förderkulissen statt kurzfristiger Projektförderungen, um den Bestand und die Qualität der lokalen Verkehre nachhaltig zu sichern.

3. Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen schaffen

Ab 2026 beginnt die operative Umsetzung, mit konkreten Ausschreibungen, Fahrzeugbeschaffungen, Personalgewinnung und Infrastrukturmaßnahmen. Die Unternehmen benötigen dazu Investitions- und Betriebssicherheit durch mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen mit klarer Förderlogik, verlässliche Förderprogramme für emissionsfreie Antriebe, Betriebshöfe und Ladeinfrastruktur.

4. Dialog mit der Branche intensivieren

Der LNVP wurde unter Beteiligung vieler Akteure erstellt, nun muss er mit ihnen gemeinsam umgesetzt werden. Wir fordern einen dauerhaften Umsetzungsdialog mit den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und kommunalen Aufgabenträgern und eine stärkere Abstimmung bei der Standardisierung von Verträgen, Qualitätsvorgaben und Kontrollsystemen.

5. Gemeinsame Investitionen in die Zukunft ermöglichen

Die Umsetzung des LNVP braucht auch neue Investitionsimpulse, um die Verkehrs- und Klimawende im Land voranzutreiben. Dafür schlagen wir die Einrichtung eines „Zukunftsfonds Nahverkehr RLP“ zur Kofinanzierung von Fahrzeugen, Infrastruktur und Digitalisierung, flankierende Programme zur Fachkräftesicherung im ÖPNV und eine jährliche Fortschrittsprüfung der LNVP-Umsetzung, transparent und unter Einbindung aller relevanten Partner.



51E Zollhafen
Inse-Reitz-Straße

trinkbahn

 MAINZER
MOBILITÄT

228


MAINZER
MOBILITÄT

WIR BEWEGEN MAINZ


MAINZER
MOBILITÄT

Verankerung des ÖPNV in der neuen EFRE-Förderperiode 2028-2034

Der ÖPNV ist ein zentraler Baustein einer nachhaltigen, klimagerechten und sozial ausgewogenen Mobilitätspolitik. Angesichts der europäischen Zielsetzungen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen, zur Stärkung gleichwertiger Lebensverhältnisse und zur Förderung einer resilienten Infrastruktur muss der ÖPNV in Rheinland-Pfalz künftig auch im Rahmen der neuen EFRE-Förderperiode 2028-2034 berücksichtigt werden.

In zahlreichen anderen Bundesländern, darunter Baden-Württemberg, Bayern, Sachsen und Nordrhein-Westfalen, werden Investitionen in den ÖPNV bereits seit mehreren Jahren erfolgreich über EFRE-Mittel kofinanziert. Dabei werden nicht nur Maßnahmen zur Digitalisierung, zur Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote oder zur Barrierefreiheit unterstützt, sondern auch infrastrukturelle Projekte, wie etwa der Ausbau und die Modernisierung von Straßenbahnen und Stadtbahnssystemen.

Rheinland-Pfalz sollte diesem Beispiel folgen und die Förderung des ÖPNV als integralen Bestandteil der EFRE-Förderkulisse verankern. Nur so können die Potenziale europäischer Fördermittel für die Mobilitätswende voll ausgeschöpft werden.

Die Einbindung des ÖPNV in die EFRE-Programme würde Kommunen und Verkehrsunternehmen ermöglichen, dringend benötigte Investitionen in klimafreundliche Mobilität, innovative Betriebskonzepte und attraktive Angebote umzusetzen, zum Nutzen von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.

Wir fordern daher die künftige Landesregierung auf, den ÖPNV als festen Bestandteil der EFRE-Förderung in Rheinland-Pfalz zu verankern; als klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität, wirtschaftlicher Zukunftsfähigkeit und europäischer Verantwortung.



Stärkung des Schienengüterverkehrs und der Schieneninfrastruktur

Das politische Ziel ist, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split in Deutschland bis 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen.

Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zeigen jedoch: Dieses Ziel wird nicht automatisch erreicht. Eine Steigerung des Schienenanteils gelingt nur durch neue politische Rahmenbedingungen und gezielte Investitionen.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist dabei das wichtigste Wachstumssegment und spielt eine zentrale Rolle. Rheinland-Pfalz sollte sich daher entschlossen für mehr Güter auf der Schiene einsetzen.

Unsere zentralen Forderungen:

1. Unterstützung von Industrie und Handel bei der Verlagerung auf die Schiene

- **Einrichtung einer Landesberatungsstelle** zur Güterverlagerung auf die Schiene für interessierte Unternehmen, nach Vorbild Baden-Württembergs. Die Stelle sollte im Landesverkehrsministerium angesiedelt und von praktisch erfahrenen Fachleuten aus Industrie, Bahn und KV betrieben werden.
- **Förderung der logistischen Infrastruktur** bei Neuansiedlungen oder Erweiterungen von Industriestandorten, etwa beim Batterieproduktionsstandort Kaiserslautern.

2. Stärkung der Terminalinfrastruktur im Kombinierten Verkehr

- **Länderübergreifendes Forschungsprojekt** (Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg) zur Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der A61 auf den KV mit Einbindung der großen Terminals entlang der Strecke und Zielhorizont 2030.
- **Erhöhung des KV-Förderprogramms des Bundes um 50 Prozent**, um bestehende Terminals zu sichern und neue Kapazitäten zu schaffen.
- **Modernisierung und Ausbau von Umschlaganlagen sowie Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur** für Zu- und Abführung der Züge.
- **Verbesserung der Straßenanbindung** für anliefernde und abholende Lkw außerhalb der regulierten Terminalflächen.

3. Nachhaltige Schieneninfrastruktur in Rheinland-Pfalz

- **Landeskonzept zur langfristigen Sicherung der Schienenwege**, einschließlich einer Ausweichstrecke zur Rheinschiene.
- **Modernisierung und Elektrifizierung der Holzbachtalbahn** mit moderner Sicherungstechnik, auch zur Nutzung im Personenverkehr.

4. Einzelwagen- und Trassenpreisförderung

- Die **Einzelwagenförderung** ist Voraussetzung für den Erhalt eines leistungsfähigen Einzelwagennetzes bis zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK).
- Die **Trassenpreisförderung** gleicht Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßenverkehr aus.

Rheinland-Pfalz sollte sich beim Bund für die Beibehaltung beider Förderinstrumente einsetzen.



Digitale Automatische Kupplung (DAK)

Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Sie ermöglicht längere und schwerere Züge, senkt Transportkosten und erhöht die Netzkapazität. Zugbildung und Rangierprozesse werden schneller, sicherer und effizienter. Das verbessert die Arbeitssicherheit, reduziert Kosten und stärkt die Attraktivität des Berufsbildes im Rangierdienst.

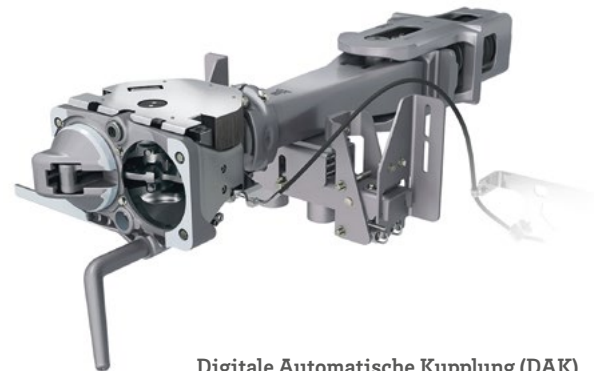
Die DAK ist zugleich Voraussetzung für den Erhalt des Einzelwagenverkehrs, der insbesondere für Chemie-, Stahl- und Papierindustrie in Rheinland-Pfalz von zentraler Bedeutung ist.

Darüber hinaus ermöglicht sie die Digitalisierung betrieblicher Abläufe – etwa automatisierte Bremsproben, digitale Zuguntersuchungen und sensorgestützte Instandhaltung. Das erhöht Planbarkeit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit und schafft neue Möglichkeiten, z. B. für temperaturgeführte Transporte.

→ **Die DAK ist damit die schnellste und kosten-effizienteste Maßnahme, um Kapazitäten zu erhöhen und mehr Güter auf die Schiene zu bringen.**

Unsere zentralen Forderungen zur DAK:

- **Forschungsprojekt in Rheinland-Pfalz** zur Entwicklung einer praxisnahen Migrationsstrategie initiieren, die Kundensicht und Herausforderungen auf der ersten und letzten Meile berücksichtigt.
- **Landesförderprogramm für Gleisanschlüsse aufbauen**, um Unternehmen in der DAK-Übergangsphase gezielt zu unterstützen.
- **Politische Unterstützung** der flächendeckenden DAK-Einführung in Europa sowie eines **europaweiten Förderprogramms** zur Umrüstung von Güterwagen und Lokomotiven.





Der Schienenpersonennahverkehr – Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Rheinland-Pfalz

Die Umsetzung der Mobilitäts- und Klimawende erfordert eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Die Reduzierung des Individualverkehrs kann nur durch eine kundenorientierte und koordinierte Verbindung des Schienenverkehrs mit dem regionalen Busverkehr erreicht werden. Hierbei muss der Landesnahverkehrsplan die wesentlichen Grundlagen schaffen. So kann der Schienenpersonennahverkehr in einem Flächenland wie Rheinland-Pfalz seine Vorteile noch stärker zur Geltung bringen, wie es bereits in vielen Ballungsräumen Standard ist.

Der Schienenverkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, bietet Sicherheit und Verlässlichkeit in der täglichen Mobilität, steigert die Lebensqualität und ist ein wichtiger Standortfaktor auch für den ländlichen Raum.

Zudem muss der SPNV im Zuge der Digitalisierung stärker auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Ein flächendeckender Mobilfunkempfang sowie WLAN-Angebote in Zügen müssen landesweit Standard werden.

Um die bestehende Qualität der SPNV-Leistungen zu sichern, ist es erforderlich, laufende Verkehrsverträge an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Steigende Kosten, Infrastrukturgengpässe und verstärkte Bauaktivitäten haben die betrieblichen Voraussetzungen seit Vertragsabschluss deutlich verändert. Wie in anderen Bundesländern sollte dies branchenübergreifend und partnerschaftlich umgesetzt werden, um die Leistungsfähigkeit der Netze zu erhalten.



Eisenbahninfrastruktur als Schlüsselfaktor

Die Eisenbahninfrastruktur ist das zentrale Kriterium für einen kundenfreundlichen und leistungsfähigen SPNV. Rheinland-Pfalz benötigt dringend höhere Kapazitäten und eine Modernisierung der Regionalnetze.

Neben den bundesweiten Generalsanierungen sind vor allem kleine und mittlere Infrastrukturprojekte wichtig, um Engpässe zu beseitigen und die Betriebsqualität zu erhöhen. Die Landespolitik sollte DB InfraGO nachdrücklich auffordern, die Planungsqualität und Kommunikation bei Baumaßnahmen zu verbessern, damit Einschränkungen für Fahrgäste besser planbar und transparent sind.

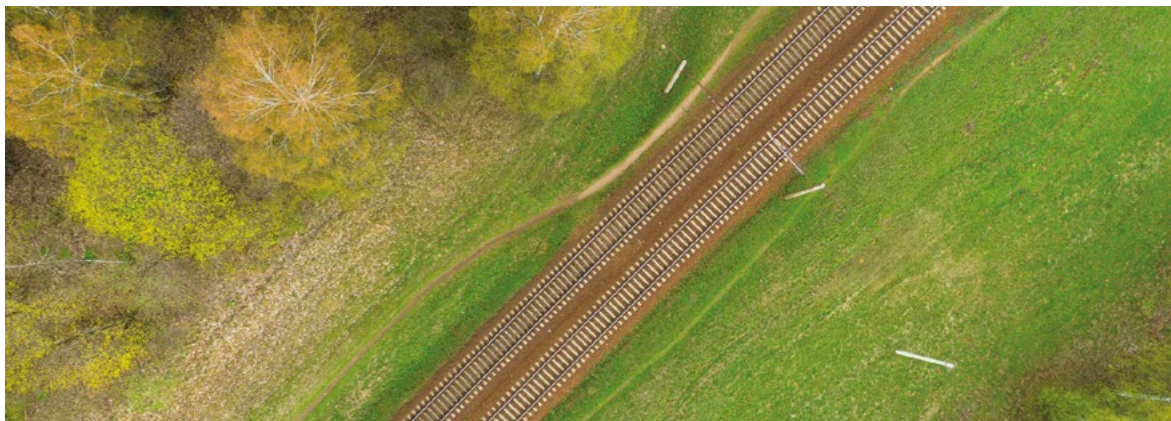
Ein entscheidender Schritt für die Klimawende ist die Elektrifizierung der Schienenstrecken oder der Einsatz von alternativen Antriebstechnologien, wie Batterie-Fahrzeuge. Rheinland-Pfalz hat nur

etwa 46 Prozent elektrifizierte Strecken im Vergleich zum Bundesschnitt von ca. 62 Prozent. Die Landesregierung muss sicherstellen, dass Bundesprogramme hier wirksam umgesetzt werden.

Bei der Ausschreibung alternativer Antriebstechnologien sollten die Aufgabenträger die technologischen Risiken weitgehend übernehmen, um eine verlässliche Kalkulationsbasis für die Verkehrsunternehmen zu schaffen.

Die Reaktivierung stillgelegter Strecken kann das SPNV-Angebot erweitern und ländliche Regionen besser an Oberzentren anbinden, vorausgesetzt, die Anschlussqualität und Infrastrukturleistung sind gewährleistet.

Nur unter diesen Bedingungen kann eine Reaktivierung langfristig wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll sein.



Rheinland-Pfalz-Takt goes Deutschland-Takt

Die Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr mit kurzen Anschlusszeiten ist entscheidend für die Attraktivität des Bahnfahrens. Diese Integration kann das Angebot aus Kundensicht verbessern und mehr Verkehr auf die Schiene verlagern. Der Rheinland-Pfalz-Takt muss Teil des deutschlandweiten Takts werden, wofür ausreichende Infrastruktur nötig ist. Wichtig dafür ist auch die Fortführung des Deutschlandtickets zur Erleichterung des Zuganges in den Verkehr über Länder- und Verbundgrenzen hinweg.





253

Bad Sobernheim
über Duchroth



ORNN

MAN

KH-K 392

Daseinsvorsorge im ländlichen Raum: ÖPNV als Rückgrat der Mobilität

Die größten Fahrgastzuwächse im ÖPNV sind dort möglich, wo das Angebot gezielt verbessert, neue Nutzergruppen erschlossen und tarifliche sowie digitale Innovationen umgesetzt werden.

In Rheinland-Pfalz zeigen Streckenreaktivierungen, Taktverdichtungen und das Deutschlandticket bereits gute Erfolge. Künftige Zuwächse hängen maßgeblich von weiteren, verstetigten Angebotsausweitungen, flexiblen Lösungen im ländlichen Raum und ihrer nachhaltigen Finanzierung ab. In ländlichen Regionen ist das Potenzial auf den ersten Blick zwar begrenzt, da dort weniger Menschen leben und der Kostendruck hoch ist. Dennoch können gezielte Maßnahmen wie On-Demand-Angebote und bessere Anbindung auch hier Fahrgastzuwächse ermöglichen. Erfolgreiche Mittel zur Gewinnung neuer Fahrgäste durch Angebotsverbesserungen wie

Angebotsverbesserungen als Wachstumstreiber
Erfolgreiche Mittel zur Fahrgastgewinnung sind insbesondere Taktverdichtungen, also häufigere Verbindungen zu Hauptverkehrszeiten und am Wochenende. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV erheblich und sind in Rheinland-Pfalz durch die bestehenden ÖPNV-Konzepte bereits in weiten Teilen umgesetzt.

Ergänzend dazu leisten On-Demand-Angebote, etwa in Form von flexiblen Kleinbussen, Anruf-Sammel-Taxis oder Rufbussen, einen wichtigen Beitrag zur Erschließung schwächer besiedelter Regionen. Sie verbessern die Erreichbarkeit, schaffen Anschluss an den Schienenverkehr und erhöhen so die Mobilität auch außerhalb urbaner Zentren.

Die Implementierung solcher On-Demand-Systeme scheidert jedoch häufig am hohen Finanzierungsbedarf. Viele dieser Angebote werden derzeit über befristete Fördergelder realisiert und nach Ablauf der Förderung wieder eingestellt. Das ist weder nachhaltig noch stärkt es das Vertrauen der Bevölkerung in den ÖPNV. Deshalb müssen Land und Kommunen die finanzielle Unterstützung verstetigen, um auch den ländlichen Raum dauerhaft mit einer verlässlichen ÖPNV-Anbindung im Sinne der Daseinsvorsorge zu versorgen.

Dies ist zugleich ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung ländlicher Regionen, insbesondere für Gewerbetreibende und zur Fachkräftegewinnung.

Infrastruktur und Qualität als Grundlage

Eine barrierefreie Infrastruktur ist zentral für die Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Verkehr. Gerade in ländlichen Regionen erhöht eine verbesserte Zugänglichkeit, insbesondere für ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, die Nutzerbasis und stärkt die Akzeptanz des ÖPNV.

Ebenso entscheidend ist die Instandhaltung und Sauberkeit von Bahnhöfen, Haltestellen und Wartezonen. Ein gepflegtes und sicheres Umfeld trägt wesentlich zur positiven Wahrnehmung des ÖPNV bei und fördert das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, insbesondere im ländlichen Raum mit hohem Anteil älterer potenzieller Nutzerinnen und Nutzer.

Für diese Maßnahmen ist ein gemeinsames Engagement von Bund, Land und Kommunen erforderlich.



INGmobil
wir sind 

INGMobil GmbH
Büchelhof 9
52229 Ingweiler
www.ing-mobil.de

ICH STEH' VOLL
UNTER ÖKOSTROM



VIERSTREHM
FAHRER BUS

Förderung und Transformation alternativer Antriebe im ÖPNV Rheinland-Pfalz

Rheinland-Pfalz ist bislang eines der wenigen Bundesländer ohne eigene Fördermittel für die Umstellung der Busflotten auf klimafreundliche Antriebe. Dadurch verfügt das Land weiterhin über eine der ältesten Busflotte Deutschlands mit negativen Folgen für Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des ÖPNV. Gleichzeitig strebt Rheinland-Pfalz an, bis 2040 klimaneutral zu sein. Angesichts der durchschnittlichen Nutzungsdauer von über 15 Jahren bei Bussen dürfen spätestens ab 2026 nur noch klimaneutrale Fahrzeuge beschafft werden, um dieses Ziel zu erreichen.

Mit der Clean Vehicles Directive (CVD) und der Euro-7-Norm bestehen verbindliche europäische und nationale Vorgaben zur Umstellung auf emissionsfreie Antriebe. Es ist fraglich, ob künftig noch Hersteller Busse mit Euro-7-Dieselmotoren anbieten. Daraus ergibt sich der dargestellte Zeitplan für die notwendige Transformation der Antriebe (siehe unten). Damit wird der Umstieg auf alternative Antriebe zwingend.

Die Transformation der Fahrzeugflotten erfordert langfristige Planung und Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur, hohe Investitionen in Fahrzeuge und Betriebshöfe und qualifiziertes Fachpersonal für Betrieb und Wartung.

Bestehende Bundesprogramme reichen nicht aus; ihre Mittel sind regelmäßig überzeichnet und Rheinland-Pfalz wurde bisher kaum berücksichtigt.

Um die Umstellung erfolgreich zu gestalten, fordert die VDV-Landesgruppe Südwest:

1. ein Landesförderprogramm für die Beschaffung emissionsfreier Busse und Straßenbahnen.
2. Finanzielle Unterstützung des Landes beim Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur.
3. Steuerliche Entlastungen für alternative Energieträger wie Strom und Wasserstoff.
4. Stabile ÖPNV-Finanzierung nach § 16 LNG und LAGV bzw. § 45a PBefG.
5. Eine aktive Beteiligung des Landes an der Umsetzung der CVD und die Einführung einer nationalen Quote zur fairen Verteilung der Fördermittel.

Die Wiedereinführung einer Landesförderung für klimafreundliche Fahrzeuge ist überfällig. Nur mit verlässlicher finanzieller Unterstützung kann Rheinland-Pfalz seine Klimaziele erreichen, moderne und barrierefreie Fahrzeuge beschaffen und den ÖPNV als attraktive, zukunftsfähige Mobilitätsform stärken.

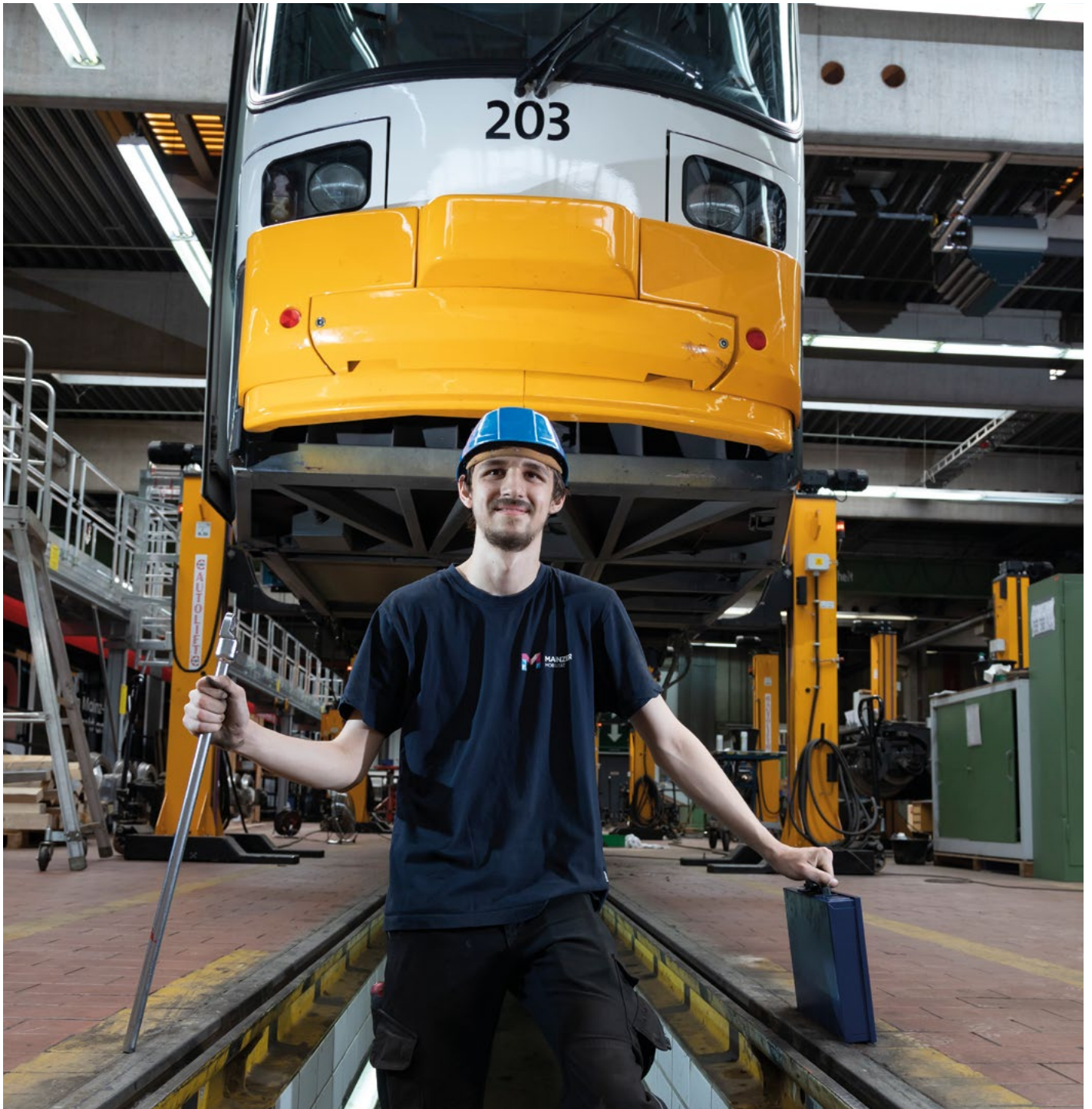
Auswirkungen des Inkrafttretens der Schadstoffnorm Euro 7 auf die Beschaffungsstrategie von Stadtbussen für 2029/2030

8. Mai: Veröffentlichung im EU-Amtsblatt, Inkrafttreten von Euro 7 ab dem 28. Mai

28. Mai: Neuzulassung ausschließlich für Fahrzeuge, die den Anforderungen von Euro 7 entsprechen

1. Januar: 90 % aller neu zugelassenen Stadtbusse müssen emissionsfrei sein (CO₂-Flottengrenznormung, gültig ab dem 1. Juli 2024)





Fachkräfteoffensive und moderne Ausbildung für den öffentlichen Verkehr

Die Mobilitätswende gelingt nur mit ausreichend qualifiziertem Personal. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels im ÖPNV und SPNV müssen Bund, Land und Branche gemeinsam handeln, um Ausbildung, Qualifizierung und Zuwanderung zukunftsfest zu gestalten.

Reform des Führerscheins (EU)

Ein zentraler Schritt ist die zügige Anerkennung ausländischer Führerscheine, insbesondere aus Dritt- und Westbalkanstaaten. Der Bund muss hierfür die Fahrerlaubnisverordnung und das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz anpassen, um praxisnahe Prüfungs- und Anerkennungsverfahren zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen Regelungen sicherstellen, dass die geforderten fachlichen Kompetenzen, die Fahrgastsicherheit und die notwendige Sprachkompetenz gewährleistet bleiben. Zudem sollte die Anzahl der Pflichtfahrstunden auf das EU-übliche Niveau reduziert werden, um die Ausbildung schneller und kostengünstiger zu gestalten, ohne Qualitätsverluste. Die Integration der Grundqualifikation in die Fahrausbildung sowie moderne Prüfungsformen (z. B. Multiple Choice, Fremdsprachenoptionen) vermeidet Doppelungen und verkürzt die Ausbildungszeit.

Der VDV spricht sich daher ausdrücklich für eine Anpassung dieser Regelungen aus, um Bürokratie abzubauen, ohne Qualitätsstandards zu gefährden.

Ausbildung der Zukunft

Die Landesregierung sollte gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen moderne und zukunftsorientierte Ausbildungsformate entwickeln, die digitale Kompetenzen, Nachhaltigkeit und neue Mobilitätsformen in den Mittelpunkt stellen.

Zukünftige Tätigkeitsprofile in Fahr-, Steuerungs- und Überwachungsfunktionen, etwa im Bereich autonomer öffentlicher Verkehre, müssen dabei frühzeitig berücksichtigt werden.

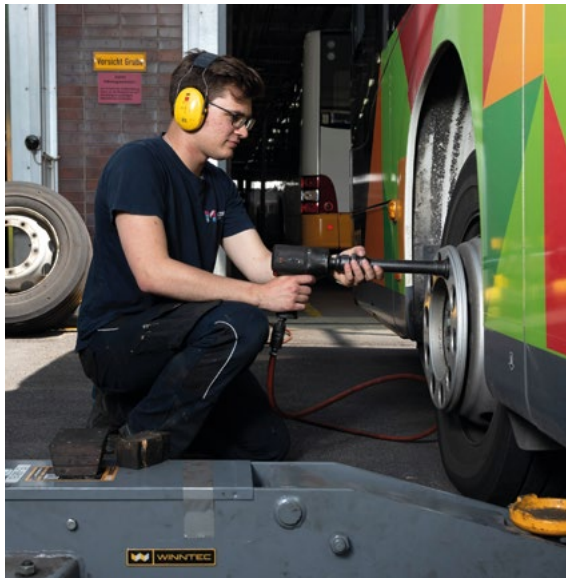
Digitale Lernplattformen, Blended-Learning-Konzepte und praxisnahe Simulationsmethoden können die Attraktivität der Ausbildung steigern und den Erwerb komplexer Kompetenzen unterstützen.



Stärkung der dualen Ausbildung in Rheinland-Pfalz

Die duale Ausbildung ist das Rückgrat der Fachkräftesicherung im Verkehrssektor. Um sie zu stärken, müssen wohnortnahe und attraktive Berufsschulstandorte gesichert werden, insbesondere für Berufe wie Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF), Kfz-Mechatronikerin und -Mechatroniker oder Eisenbahnerin und Eisenbahner im Betriebsdienst. Zugleich sollten spezialisierte Berufsschulklassen mit modernen Lehrplänen und qualifizierten Fachlehrkräften aufgebaut und erhalten werden.

Eine enge Abstimmung der Berufsschulstandorte mit dem tatsächlichen Ausbildungsbedarf der Verkehrsunternehmen ist dabei unverzichtbar, um eine bedarfsgerechte Ausbildung sicherzustellen.



Nachwuchsförderung

Zur langfristigen Sicherung des Fachkräftebedarfs ist eine gezielte Nachwuchsförderung notwendig.

Landesweite Imagekampagnen für die Verkehrswirtschaft, gemeinsam mit dem VDV, können junge Menschen für die Branche begeistern und den gesellschaftlichen Wert des Berufs hervorheben: sinnstiftende Arbeit, Beitrag zum Klimaschutz, Sicherheit und Digitalisierung.

Ergänzend sollten schulische Projekte, Praktika, Girls'/Boys' Days und Schulkoperationen gefördert werden, um bereits früh Interesse am Verkehrssektor zu wecken.

Ein Landesstipendium für Schülerinnen und Schüler, die eine Ausbildung im Verkehrsbereich aufnehmen, könnte zusätzlich Anreize schaffen und den Berufseinstieg erleichtern.

Fachkräftegewinnung und -bindung

Die Verkehrsunternehmen benötigen Unterstützung bei der Rekrutierung von Fachkräften durch vereinfachte Anerkennungsverfahren, digitale Bewerbungsprozesse und gezielte Fachkräftezuwanderung. Gleichzeitig sollten regionale Mobilitätsakademien entstehen, die Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger, insbesondere für Fahrpersonal und technische Berufe, qualifizieren und weiterbilden.

Das Land kann außerdem zur Mitarbeitendenbindung beitragen, etwa durch Zuschüsse für Weiterbildungen, Programme zur Wohnraumförderung oder vergünstigte Mobilitätsangebote für Beschäftigte im ÖPNV.

Anerkennung von Qualifikationen

Ein entscheidender Hebel ist die schnellere und standardisierte Anerkennung inländischer und ausländischer Berufsabschlüsse. Hierfür sollte eine landesweite Koordinierungsstelle eingerichtet werden, die Verfahren bündelt, beschleunigt und digitalisiert.

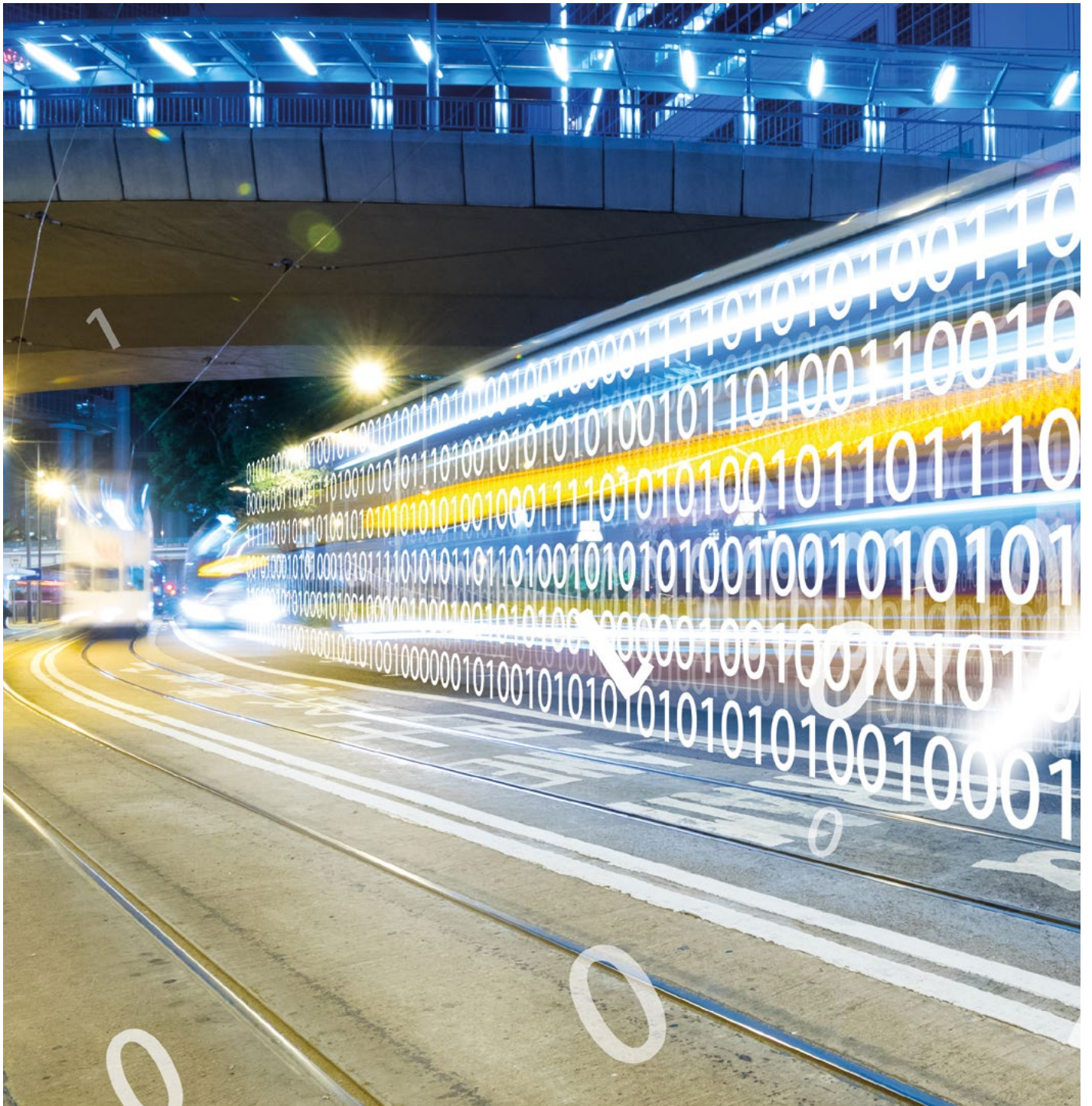
Zudem braucht es Brückenqualifikationen, die Sprachförderung und fachliche Weiterbildung kombinieren, um Zugewanderten den Einstieg in den ÖPNV zu erleichtern. Damit können qualifizierte Fachkräfte schneller in den Arbeitsmarkt integriert und Engpässe gezielt reduziert werden.

Förderung von Inhouse-Ausbildungen

Schließlich sollten betriebsinterne Ausbildungs- und Weiterbildungszentren in Verkehrsunternehmen stärker unterstützt werden. Landeseigene Förderprogramme können zur Anerkennung und Finanzierung solcher Einrichtungen beitragen.

Investitionszuschüsse für moderne Schulungsinfrastruktur, etwa Fahrsimulatoren, Werkstätten oder digitale Lernumgebungen, verbessern die Ausbildungsqualität erheblich. Kooperationsmodelle zwischen Verkehrsunternehmen ermöglichen zudem eine effiziente Nutzung gemeinsamer Ressourcen und fördern den Erfahrungsaustausch.





Start der Digitalisierungsoffensive und gezielte Innovationsförderung im Verkehrssektor

Die VDV-Landegruppe Südwest fordert eine entschlossene und nachhaltige Innovationspolitik für den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr im Land. Digitalisierung und technologische Innovationen sind der Schlüssel zur Attraktivitätssteigerung, Effizienzsteigerung und Zukunftsfähigkeit unserer Mobilitätssysteme.

In den letzten Jahren haben zahlreiche Verkehrsunternehmen in Rheinland-Pfalz und bundesweit mit Pioniergeist innovative Technologien pilotiert – vom Einsatz autonomer Minibusse über On-Demand-Verkehre bis hin zu KI-gestützter Fahrplanerstellung. Diese innovativen Ansätze zeigen Wirkung und sollen nun konsequent skaliert werden, um Effizienz- und Produktivitätsgewinne flächendeckend zu realisieren.

Auch innerhalb der Verkehrsunternehmen kann die Digitalisierung maßgeblich zur Beschleunigung von Prozessen beitragen, etwa in der Dienstplanung, der Instandhaltung oder der Personalverwaltung. Der wohl größte Effizienzhebel liegt jedoch in der Automatisierung betrieblicher Abläufe. Dazu zählen nicht nur autonome Fahrzeuge, sondern auch automatisierte Systeme in Leitstellen, bei der Wartung und in der Verwaltung.

Die Branche erwartet hier spätestens bis 2040 spürbare wirtschaftliche Effekte, dies ist ein klares Signal für den Willen zum technologischen Wandel. Gleichzeitig zeigt sie damit Verantwortung beim effizienteren Einsatz öffentlicher Mittel.

1. Ausbau und Integration digitaler On-Demand-Angebote

Die Integration flexibler, bedarfsorientierter Mobilitätsangebote in den ÖPNV ist zentral für die Erschließung strukturschwacher Regionen. Der VDV fordert:

- **Förderung landesweiter On-Demand-Angebote als Teil des öffentlichen Verkehrs**, inklusive Finanzierung des Regelbetriebs über den ÖPNV-Etat.
- **Schaffung digitaler Plattformlösungen**, die Buchung, Auslastung und Echtzeitsteuerung dieser Angebote ermöglichen; interoperabel, benutzerfreundlich und datensicher.

2. Digitale Infrastruktur und Datengrundlagen

Ein leistungsfähiger, vernetzter ÖPNV benötigt moderne digitale Infrastrukturen. Deshalb fordert der VDV:

- **Beschleunigung des Ausbaus digitaler Steuerungssysteme** (z. B. Echtzeit-ITCS, KI-gestützte Fahrgastinformation, digitale Leitstellen).
- **Zugang zu Mobilitätsdaten und Förderung von Open-Data-Plattformen**, um Innovationen datenbasiert voranzutreiben.
- **Einführung einheitlicher digitaler Standards** für Ticketing, Tarifierung und Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen, Anbietern und Nutzern.



Deutschlandangebot 2040 – Ein moderner, effizienter und leistungsstarker ÖPNV für Rheinland-Pfalz

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) steht in Rheinland-Pfalz an einem Wendepunkt. Ohne zusätzliche Investitionen drohen Stillstand und Rückschritt. Das vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vorgelegte Leistungskostengutachten zeigt mit dem „Deutschlandangebot 2040“, wie ein moderner, zuverlässiger und klimafreundlicher ÖPNV Wirklichkeit werden kann, auch in Rheinland-Pfalz.

Zwei Szenarien für die Zukunft des ÖPNV in Rheinland-Pfalz

Das Gutachten vergleicht zwei Szenarien:

Modernisierung 2040

- Erneuerung des bestehenden Systems mit konsequenter Elektrifizierung der Bus- und Bahnflotten, Sanierung der gesamten Infrastruktur und punktuelltem Ausbau laufender Projekte (u. a. Stadtbahn Ludwigshafen, Straßenbahn Mainz, Reaktivierung Homburg–Zweibrücken).
- Das Verkehrsangebot bleibt dabei weitgehend stabil, die Qualität wird aber deutlich verbessert.
- Dafür muss der Finanzierungsbedarf von aktuell 1,3 auf **2,3 Milliarden Euro** pro Jahr steigen.



← Hier gehts zu den Leistungskostengutachten

Deutschlandangebot 2040

Umfassender Angebotsausbau auf Basis der Modernisierung:

- 40 Prozent mehr Fahrplanleistung bei Stadt- und Straßenbahn
- Umsetzung des Deutschlandtakts im Bahnverkehr (z. B. 30-Minuten-Takt Worms–Rhein-Main, dichtere Verbindungen Kaiserslautern–Bad Kreuznach)
- Einführung flächendeckender Mindestbedienstandards im Busverkehr, auch in ländlichen Regionen durch On-Demand-Angebote
- Digitale Steuerung und Beschleunigung des Betriebs
- Der jährliche Finanzierungsbedarf steigt auf **3,93 Milliarden Euro**, das entspricht einer Verdreifachung der Mittel gegenüber heute.

Finanzierungsbedarf und Wirkung

Während das Modernisierungsszenario einen Finanzierungsanstieg von rund 77 Prozent bis 2040 erfordert, steigt der Bedarf im Deutschlandangebot auf + 202 Prozent. Besonders stark wächst der Aufwand im Busverkehr (+ 319 Prozent) durch den flächendeckenden Ausbau des Angebots.

Doch der Aufwand lohnt sich, denn das ÖPNV-Angebot verbessert sich in Rheinland-Pfalz deutlich: Von einer durchschnittlichen Schulnote 4,2 (2024) auf 2,7 (2040). Damit entsteht ein attraktives, flächendeckendes Netz, das allen Menschen im Land eine verlässliche Mobilität ermöglicht.

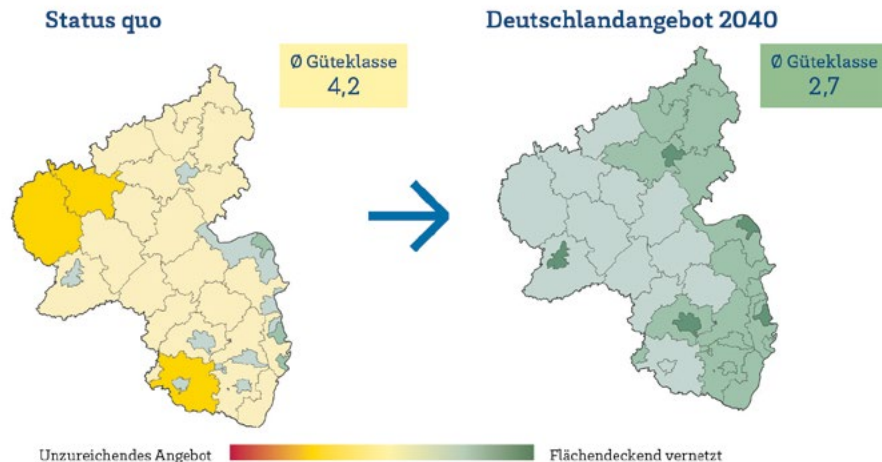
Ergebnis: Mobilität für alle – überall

Mit dem Deutschlandangebot 2040 erhält Rheinland-Pfalz einen leistungsstarken ÖPNV: Über ein Drittel der Bevölkerung profitiert von einer Verbesserung um zwei Güteklassen, knapp die Hälfte um eine Güteklasse.

So wird der ÖPNV im ganzen Land, in Stadt und Land gleichermaßen, zu einer echten Alternative zum Auto und zu einem entscheidenden Hebel für Klimaschutz, Lebensqualität und Standortattraktivität.

Mit dem Deutschlandangebot 2040 wird das ÖPNV-Angebot auf ein starkes, bezahlbares Angebot für ganz Rheinland-Pfalz gehoben: qualitativ und quantitativ für alle und überall

Deutschlandtakt und Angebotsverdichtung schaffen ein flächendeckendes leistungsfähiges ÖPNV-Netz



Zentrale Ergebnisse

Das Deutschlandangebot verbessert die Erschließung mit dem ÖPNV in allen Landkreisen in Rheinland-Pfalz.

Die durchschnittliche Güteklasse verbessert sich von 4,2 auf 2,7

Die Verbesserungen gelten flächendeckend und nicht nur im Durchschnitt.

Für mehr als ein Drittel der Bevölkerung verbessert sich das ÖPNV-Angebot um zwei Güteklassen, für knapp die Hälfte der Bevölkerung um eine Güteklasse.