



DER AUTOR

Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes
Präsidialmitglied des Deutschen
Städte- und Gemeindebundes.

Der Deutsche Städte- und
Gemeindebund vertritt die Interessen
der Kommunalen Selbstverwaltung der
Städte und Gemeinden in Deutschland
und Europa. Über seine Mitglieds-
verbände repräsentiert er rund 11.000
Kommunen in Deutschland.

Mitgliedsverbände

- Bayerischer Gemeindetag
- Gemeinde- und Städtebund
Rheinland-Pfalz
- Gemeinde- und Städtebund
Thüringen
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Hessischer Städte- und
Gemeindebund
- Hessischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und
Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Saarländischer Städte- und
Gemeindetag
- Sächsischer Städte- und
Gemeindetag
- Schleswig-Holsteinischer
Gemeindetag
- Städte- und Gemeindebund
Brandenburg
- Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund
Sachsen-Anhalt
- Städte- und Gemeindetag
Mecklenburg-Vorpommern
- Städtebund Schleswig-Holstein
- Städtetag Rheinland-Pfalz

STATEMENT ZUR VERKEHRSPOLITIK

Besserer ÖPNV für saubere Luft in den Kommunen!

In der Debatte um die Vermeidung von Fahrverboten in deutschen Städten wurde zuletzt ein „entgeltfreier ÖPNV“ thematisiert.

Dies wird mit der Erwartung verknüpft, ein Gratis-ÖPNV könne als schnell wirksame Maßnahme die Grenzwerte für Luftschadstoffe in deutschen Städten reduzieren und Fahrverbote sowie eine Klage der Europäischen Kommission gegen Deutschland vermeiden.

Kurzfristig ist ein Gratis-ÖPNV allerdings keine Lösung, da die notwendigen Kapazitäten sowohl bei den Fahrzeugen als auch beim Personal fehlen. Beispiele aus europäischen Städten zeigen jedoch, dass ein konsequenter Ausbau des ÖPNV im Zusammenwirken mit einem kostengünstigen Angebot den ÖPNV-Anteil binnen einer Dekade maßgeblich erhöhen und den Autoverkehr zurückdrängen kann.

Wer einen entgeltfreien ÖPNV fordert, muss zunächst die zentrale Frage beantworten, wie die Gegenfinanzierung ausgestaltet werden soll. So darf im Falle einer Finanzierung durch Steuereinnahmen der ländliche Raum, dessen Bürger ein Angebot in den Ballungsräumen indirekt mitbezahlen müssten, nicht benachteiligt werden.

Richtig ist allerdings: Will die Politik wie die Kommunen Fahrverbote vermeiden, muss sie die Alternativen zum Auto stärken.

Einem gut ausgebauten ÖPNV kommt beim Thema saubere Luft in den Städten eine Schlüsselrolle zu. Zudem sind Städte mit einem hohen Anteil an ÖPNV, Fuß- und Radverkehr attraktiver und lebenswerter.

Will man die Städte entlasten, muss sich der ÖPNV in der Stadt und auf dem Land verbessern. Pendler, die derzeit noch auf ihr Auto angewiesen sind, werden erst dann umsteigen, wenn sie gute Alternativen haben.

Hierzu schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

In Fahrpläne investieren!

Besser als ein entgeltfreier ÖPNV sind dichtere Fahrplan-Takte und ein engmaschigeres Liniennetz, vor allem im ländlichen Raum. Wenn beispielsweise eine stündliche Zugverbindung kostenlos nutzbar ist, ist das weniger attraktiv als künftig auf der Verbindung alle zehn Minuten einen – weiterhin kostenpflichtigen – Zug fahren zu lassen. Ein dichter Takt bringt beispielsweise einem Berufspendler im ländlichen Raum mehr Vorteile als ein entgeltfreies Angebot und lockt eher zum Umstieg vom



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Auto auf den ÖPNV als die reine Kostenfreiheit.

In Fahrzeuge investieren!

Statt Gratisfahrten wäre es für die Umwelt wesentlich vorteilhafter, in Elektrofahrzeuge zu investieren. Die Luft wird besser und die Fahrzeuge sind zudem leiser.

Eine Elektrifizierung der Busflotten ist aufgrund des unzureichenden Angebots am Markt sowie des erforderlichen Ausbaus der Betriebshöfe und der IT keine kurz-, sondern eine mittel- bis langfristige Lösung. Um dennoch schnell bessere Angebote zu schaffen, sollte die Beschaffung von Diesel-Euro-VI Bussen noch stärker als bisher gefördert werden. Ebenfalls sollte die Förderung von Erdgas betriebenen Bussen verstärkt und in die Fördermaßnahmen des Fonds Nachhaltige Mobilität in der Stadt aufgenommen werden. Das hilft, die Emissionen von Linienbussen auf den am stärksten belasteten Hauptachsen schnell zu reduzieren.

In den Service investieren!

Um möglichst viele Autofahrer zu ÖPNV-Nutzern zu machen, muss dieser attraktiver werden. Zum Beispiel mit mehr Service – doch der kostet mehr Geld! Im Sinne der Bus- und Bahnnutzer wären beispielsweise mehr Notfallmanager erforderlich. Das sind Fachleute, die sich bei Störungen wie Unfällen oder Unwetterfolgen im öffentlichen Nahverkehr darum kümmern, dass die Störungen zügiger beseitigt werden. Mit besserer Fahrgastinformation kommen die Pendler

auch im Fall von Störungen gut ans Ziel, weil Alternativstrecken aufgezeigt werden.

Investitionen in die Digitalisierung der Angebote machen den ÖPNV attraktiver, wenn Informationen, Buchung und Abrechnung über eine App zusammengefasst werden und darüber zugleich kollektive und individuelle Verkehrsmittel wie Leihräder oder das Car-Sharing angesteuert werden können.

Flexible Bedienformen stärken!

Für eine Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum sollten flexible Bedienformen innerhalb des ÖPNV erprobt und gestärkt werden. Neben Rufbussen und Ruf-taxi können mithilfe der Digitalisierung geteilte Fahrten in Form des sogenannten Ride-Sharing organisiert werden. Die Angebote sollten dabei hinsichtlich Verfügbarkeit, Tarifbindung und Sozialstandards nicht hinter die konventionellen ÖPNV-Angebote zurückfallen.

Die Schiene stärken!

Daneben muss die Förderung für die Anschaffung von Schienenfahrzeugen verbessert werden. Auch hierfür sind zusätzliche Mittel erforderlich! Ein gut ausgebautes Angebot auf der Schiene sorgt für saubere Luft in den Städten.

Besonders im Bereich des schieneengebundenen ÖPNV vergehen vom politischen Beschluss bis zur Genehmigung beziehungsweise Einweihung der Strecken Jahre, zum Teil sogar Jahrzehnte. Um hier für die notwendige Beschleunigung

zu sorgen, müssen Genehmigungsverfahren für Schienenprojekte, die im Interesse der Luftreinhaltung erforderlich sind, beschleunigt werden. Der Einsatz von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kann beschleunigt werden, wenn die Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten vereinfacht wird.

Durch eine Senkung der Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr werden zusätzliche SPNV-Angebote ermöglicht.

Die Preisspirale durchbrechen!

Statt den Bürgerinnen und Bürgern kostenlosen Nahverkehr zu versprechen, wäre für Fahrgäste schon etwas gewonnen, wenn die Preisspirale mit steigenden Fahrpreisen durchbrochen würde. So könnte der Bund ein preisdämpfendes Signal senden, indem er zum Beispiel die Stromsteuer im Nahverkehr abschafft beziehungsweise zunächst auf den EU-Mindestsatz absenkt.

Erforderlich sind weitere Steuerentlastungen für Schienenbahnen und Busse mit alternativen Antrieben (wie batteriebetriebene Elektrobusse), zum Beispiel über eine Novellierung des Stromsteuergesetzes, des Energiesteuergesetzes und beim Erneuerbare-Energien-Gesetz.

Jobtickets schaffen!

Bei den Tarifpartnern muss für die noch stärkere Einbindung des ÖPNV über die sogenannten „Job-Tickets“ in die Tarifvereinbarungen



DSTGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

22. Mai 2018 | www.dstgb.de | position@dstgb.de

Position

geworben werden. Wie das Beispiel Hessen zeigt, wo ca. 145.000 Landesbedienstete seit Januar 2018 kostenlos den ÖPNV nutzen, kann die öffentliche Hand als Arbeitgeber mit positivem Beispiel vorangehen.

Die Förderbürokratie abbauen!

Die Erfahrungen mit der Förderung im Rahmen des Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ zeigen

bereits jetzt, dass die Förderbürokratie eine wesentliche Hürde für die schnelle Nachrüstung von Diesel-Bussen beziehungsweise für

die Beschaffung von sauberen Alternativ-Fahrzeugen ist. So werden diejenigen Städte „bestraft“, die frühzeitig in saubere Technik investiert haben, weil die entsprechenden Förderrichtlinien zum Zeitpunkt der Beschaffung noch nicht veröffentlicht waren. Auch können finanzschwache Städte nicht beziehungsweise nicht im erforderlichen Umfang von einer Förderung profitieren, wenn sie kommunale Eigenanteile nicht erbringen können.

Den ÖPNV besser finanzieren!

Die vorgenannten Beispiele zeigen: Ein schneller Ausbau des ÖPNV

braucht nicht weniger, sondern zusätzliche Mittel. Zur nachhaltigen und angemessenen Finanzierung müssen die Mittel des Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ verdoppelt und mindestens für zehn Jahre verstetigt werden. Ein guter ÖPNV wird nicht entgeltfrei zu haben sein. Ebenso klar ist, dass nicht Verbote, sondern ein solide finanzierter und gut ausgebauter ÖPNV saubere Luft in den Kommunen schafft!

Berlin, 22. Mai 2018