



Position

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

Ein starker ÖPNV als Kernelement der Verkehrswende

- Angebotsoffensive für mehr Klimaschutz im Verkehr
- Turbo für Digitalisierung und Vernetzung
- ÖPNV als Alternative auf dem Land ausbauen
- Finanzierung langfristig sichern

Klimaschutzziele nur mit mehr ÖPNV erreichbar

Das im Juni 2021 verschärfte Bundes-Klimaschutzgesetz sieht zur Erreichung der Klimaschutzziele einen ambitionierteren Sektorpfad im Bereich des Verkehrs vor. Bis 2040 sollen die CO₂-Emissionen um 88 Prozent fallen. Im Jahr 2045 soll Deutschland klimaneutral sein. Aus kommunaler Sicht ist klar: die Klimaschutzziele im Verkehrssektor

sind nur durch eine herausgehobene Rolle des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Ein besserer ÖPNV trägt maßgeblich zur Lebensqualität unserer Städte und Gemeinden und zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse bei. Die Kommunen teilen den Anspruch ambitionierter Klimaschutzziele, stoßen jedoch vor Ort auf Hindernisse, insbesondere bei der Finanzierung, der Personalgewinnung sowie der Planung und Errichtung der notwendigen Infra-

8 GRÜNDE FÜR DIE STÄRKUNG DES ÖPNV



Grafik: DStGB 2021



DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Position

struktur. Die Erreichung der Klimaschutzziele hat nicht nur eine nationale, sondern zugleich auch eine europäische und globale Bedeutung. Der notwendige ÖPNV-Ausbau darf daher nicht von finanziellen Handlungsspielräumen einzelner Kommunen abhängen.

Fahrgastrückgewinnung und Verdoppelung des ÖPNV-Anteils

Bis zum Beginn der Corona-Pandemie stiegen die Fahrgastzahlen kontinuierlich. Rund 10,4 Milliarden Fahrgäste nutzten 2019 den ÖPNV in Deutschland (VDV-Statistik 2019). Mithilfe des ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes und der Länder konnten 2020 und 2021 tiefgreifende Angebotsreduzierungen vermieden werden. Um die krisenbedingten Fahrgastrückgänge wieder in einen Wachstumspfad umzukehren, bedarf es vielfältiger Anstrengungen. Vorrangiges Ziel der Kommunen und Verkehrsunternehmen ist es derzeit, Fahrgäste zurückzugewinnen. In den kommenden Jahren braucht es aber zusätzliche positive Anreize, damit deutlich mehr Menschen vom motorisierten Individualverkehr auf Busse und Bahnen umsteigen. Das politische Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen gegenüber der Situation vor der Pandemie kann alleine schon aus Kapazitätsgründen nur mit massiven Angebotserweiterungen und einer Qualitätsoffensive erreicht werden.

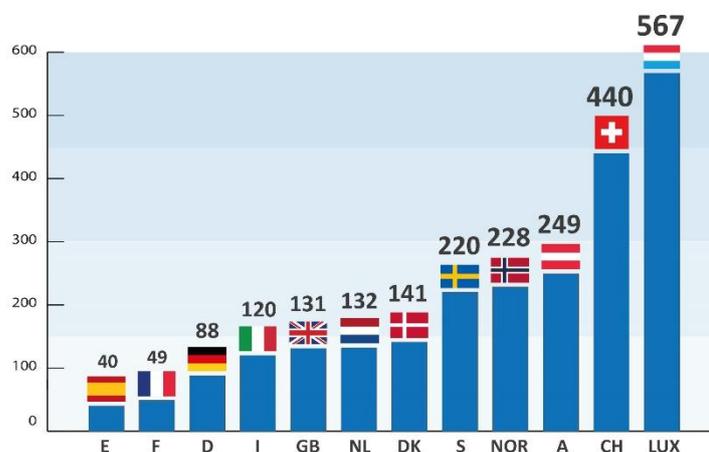
Zeitgemäß mit Bus und Bahn die Fläche erschließen

Die Zeit der Modellprojekte ist vorbei! Die kommunalen Aufgabenträger müssen jetzt in die Lage versetzt werden, durch zusätzliche flexible Angebote den ÖPNV in der Fläche zu verbessern. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz erweitert mit der neuen Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs hierfür den Rahmen. Somit wird eine passgenaue Bedienung dort ermöglicht, wo die Nachfrage aufgrund von dünner Besiedelung geringer ausfällt und Buslinien mit starren Haltepunkten oft am Bedarf vorbeifahren. Klar ist jedoch auch hier: ÖPNV ist und bleibt ein Zuschussgeschäft, gerade auf dem Land und in nachfragearmen Randzeiten. Die Finanzierung eines attraktiven Mindestbedienstandards in der Fläche muss gewährleistet werden!

Für die Erreichbarkeit der Fläche bleibt die Schiene das Kernelement im öffentlichen Verkehr. Für zusätzliche Angebote bedarf es des weiteren Ausbaus und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Hierzu zählen Neubauvorhaben vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes, Elektrifizierungsmaßnahmen für attraktive Reisezeiten und klimaschonenden Bahnverkehr aber auch die Reaktivierung von Bahnstrecken. 120 Mittelzentren in Deutschland sind weiterhin nicht an das Bahnnetz angeschlossen. Umsteigepotenzial kann auch durch die Erweiterung von Stadtbahnsystemen und Bus-Rapid-Transit-Systemen ins Umland gehoben werden. Hier zeigen Beispiele aus dem In- und Ausland, dass aufkommenstarke Pendlerverbindungen aber auch Freizeitverkehre darüber abgewickelt werden können.

PRO-KOPF-INVESTITIONEN DES STAATES IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR 2020

In ausgewählten europäischen Ländern, in Euro



Quelle: Allianz pro Schiene (08/21) auf Basis von BMVI, VöV, BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH; Grafik: DSTGB 2021



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Mobilitätsstationen für die Vernetzung vor Ort

Kommunale Mobilitätsplanung braucht eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtstrategie. Immer stärker steht hierbei die physische Vernetzung des ÖPNV mit Radverkehr, Sharing-Angeboten bis hin zu Dienstleistungen im Fokus der Städte und Gemeinden. Ausgehend von den Städten entwickeln sich auch im Stadtumland und m ländlichen Raum Bahnhöfe und Umsteigepunkte zu modernen Mobilitätsstationen. Neben zusätzlichen Angeboten wie Car- und Bikesharing ist dies auch eine Chance für die Stärkung von Mittel- und Grundzentren sowie für aktive Dorfkerne. Diese Entwicklung sollte weiter durch den Bund flankiert werden.

Immer häufiger nutzen Pendlerinnen und Pendler auch hochwer-

tige Fahrräder wie E-Bikes. Die Mittel für die Schaffung sicherer Radabstellanlagen, Fahrradparkhäuser und intermodaler Mobilitätshubs sind zu verstetigen. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist unter Berücksichtigung vorhandener Kapazitäten in Bahnen aber auch für bestimmte Busverkehre auszuweiten und zu fördern.

Digital und autonom in die Zukunft

Digitales Ticketing, Echtzeitinformationen und multimodale Mobilitätsplattformen sind schon heute in vielen Verkehrsverbänden etabliert. Mit gemeinsamen Standards, einer Mobilitätsdatenverordnung und der Roadmap Digitale Vernetzung wurde der Weg eines vernetzten und digital buchbaren ÖPNV vorbereitet. Die Umsetzung ist nun auch mit Fördermitteln zu hinterlegen.

Gerade der ÖPNV bietet sich als eines der ersten Einsatzszenarien automatisierter und autonomer Systeme an. Mit dem Gesetz zum autonomen Fahren dürfen autonome ÖPNV-Systeme nun auch im Regelbetrieb in festgelegten Betriebsbereichen eingesetzt werden. Die Forschungs- und Anwendungsförderung wie auch der rechtlich-regulatorische Rahmen sind in den kommenden Jahren fortzuschreiben, damit Deutschland technologisch und industriepolitisch Schritt hält.

Modernes Ticketing und nutzerfreundliche Tarife

Ob digitales Bezahlen, die Vernetzung mit Sharing-Systemen oder einfache und flexible Tarife – die Kundenansprüche verändern sich fortlaufend. Auch die Pandemie zeigte Handlungsbedarf auf, wenn bspw. durch vermehrtes Homeoffice neue Arbeits- und Lebensmodelle entstehen. Zu einem modernen ÖPNV gehört daher auch die Weiterentwicklung der Angebote. Im Bereich des Ticketing sind dies beispielsweise einfach handhabbare Check-In-Check-Out-Systeme mit automatisierter Best-Price-Berechnung, über Tarifgrenzen hinweg. Auch 365-Euro-Tickets oder gar bundesweit gültige Klimatickets wie in Österreich können einen Beitrag leisten. Jedoch sollten zunächst die notwendigen Angebotserweiterungen im Fokus stehen. Über neue Tarifmodelle und deren Finanzierung darf nicht




DSTGB

 Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

ohne die kommunalen Aufgabenträger entschieden werden. Und klar ist: künftige Tarife, die zu Mindereinnahmen vor Ort führen, sind vollumfänglich zu erstatten, damit fehlende Mittel nicht an anderer Stelle durch Angebotsreduzierungen ausgeglichen werden müssen.

Angebotsoffensive finanzieren

Die Kommunen stehen bereit, ihren Anteil zum Gelingen der Verkehrswende beizutragen. Jedoch zeigte sich bereits vor der Pandemie, dass nur zusätzliche Bundes- und Landesmittel Länder die notwendigen Angebotserweiterungen ermöglichen. Das Regionalisierungsgesetz hat sich als Finanzierungsinstrument für den ÖPNV-Betrieb bewährt. So konnte Mehrbestellungen auf Schiene und Straße durch die zusätzlichen Mittel des Klimaschutzprogramms 2030 umgesetzt werden. Auch der ÖPNV-Rettungsschirm erreichte somit kurzfristig die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Zur Finanzierung des klimaschutzbedingten Mehrbedarfs im ÖPNV bedarf es einer zusätzlichen Anhebung der Regionalisierungsmittel des Bundes ab dem Jahr 2022 und bis 2030 in Höhe von mindestens 1,5 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr.

Für eine verlässliche und resiliente ÖPNV-Finanzierung sollten auch Instrumente auf der Ebene der Länder und regional erprobt und

etabliert werden. Hierzu braucht es einen abgestimmten Rechtsrahmen durch Bund und Länder für eine Drittnutzerfinanzierung. Ziel muss sein, den Kommunen zusätzliche Handlungsspielräume zur Verfügung zu stellen.

Infrastrukturausbau und Planungsbeschleunigung

Der Neu- und Ausbau von Bahnsystemen in Deutschland dauert teilweise Jahrzehnte, was unter anderem mit umfangreichen Vorgaben und Klagemöglichkeiten im Umweltrecht zusammenhängt. Aber auch Personal- und Kapazitätsengpässe bei Planung und Bau sowie eine häufig unsichere Finanzierung verzögern kommunale Investitionen in eine moderne und barrierefreie ÖPNV-Infrastruktur. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist fortlaufend auf seine Auskömmlichkeit zu prüfen und bei Bedarf aufzustocken. Neben einer ambitionierten Investitionsinitiative muss zudem die Beschleunigung von Verfahren im Fokus stehen. Um die Umsetzungszeiten bei gesamtgesellschaftlich wichtigen Neu- und Umbauvorhaben zu verkürzen, sollte es spürbare Reduzierungen bei den Anforderungen bei Bau, Planung und Ausschreibung geben. Ebenso bedarf es straffer Verfahrensregelungen vor den Gerichten, damit Projekte nicht jahrelang blockiert werden. Auch gut qualifiziertes und erfahrenes Personal trägt zur Schnelligkeit der Planungs- und

Genehmigungsverfahren bei. Entsprechende Stellen müssen besonders attraktiv sein. Daneben gilt es, verstärkt auf Digitalisierung zu setzen, um Beteiligungs-, Verwaltungs- und Gerichtsprozesse zu verschlanken und den Datenaustausch zwischen den Akteuren zu beschleunigen.

Alternative Antriebe in die Fläche tragen

Die Umrüstung der Busflotten trägt maßgeblich dazu bei, alternative Antriebe sichtbar zu machen und Emissionen vor Ort zu senken. Dies zeigen unter anderem die Erfahrungen aus dem wirksamen Sofortprogramm Saubere Luft. Die Förderung zur Beschaffung von Elektro-, Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellen-Fahrzeugen im ÖPNV muss vor dem Hintergrund der Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive einen Schwerpunkt der Bundes- und Landesförderung bilden. Die Beschaffungsziele für emissionsfreie Fahrzeuge wären sonst nur durch Tarifierhöhungen zu erreichen. Es bedarf eines differenzierten Förderansatzes, um lokale Rahmenbedingungen wie Topografie oder längere Umläufe im ländlichen ÖPNV zu berücksichtigen und die Fahrzeugförderung auch nach ihrer Wirksamkeit effizient auszurichten.

Berlin, Oktober 2021