Position

23.09.2025
www.dstgb.de

DStGB
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Herausgeber

Deutscher Städte- und Gemeindebund
Dr. André Berghegger
Marienstraße 6
12207 Berlin

Telefon 030 77307-0
dstgb@dstgb.de
facebook.com/dstgb
linkedin.com/dstgb
instagram.com/gemeindebund

Der DStGB:
Eine starke Stimme

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Interessen der deutschen Städte und Gemeinden. Auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene gibt er Kommunen eine starke Stimme und greift die Themen auf, die Bürger:innen vor Ort bewegen.

Durch seine 17 Mitgliedsverbände sind 11 000 große, mittlere und kleinere Kommunen organisiert und vernetzt. Die Verbandsarbeit erfolgt parteiunabhängig und ohne staatliche Zuschüsse. Die Besetzung der Organe orientiert sich an dem Votum der Wähler bei den Kommunalwahlen.

Der DStGB ist »Kommunales Informationsnetzwerk« und sensibilisiert und mobilisiert Politik und Öffentlichkeit für kommunalpolitische Interessen.

Er fungiert als »Kommunale Koordinierungsstelle« für den permanenten Erfahrungs- und Informationsaustausch unter den Mitgliedsverbänden. Nicht zuletzt ist der Verband »Kommunales Vertretungsorgan« durch Repräsentation in zentralen Organisationen.

Den öffentlichen Verkehr in Stadt und Land sichern und ausbauen

- **Verlässlichkeit beim Deutschlandticket**
- **Stabile ÖPNV-Finanzierung von Bund und Ländern**
- **Spürbare Verbesserung der Erreichbarkeit auf dem Land**
- **Flächendeckende Elektrifizierung und Digitalisierung**

Verlässlichkeit und klare Verantwortung für das Deutschlandticket

Die im Koalitionsvertrag angekündigte Fortsetzung des Deutschlandtickets mit einem festen Finanzierungsschlüssel ist grundsätzlich zu begrüßen. Das Deutschlandticket ist ein wichtiger Impuls für die Attraktivität des ÖPNV, insbesondere dort, wo bereits gute Angebote bestehen. Es vereinfacht den Zugang zu Bus und Bahn, stärkt die Kundenbindung und fördert die Digitalisierung. Damit das Ticket dauerhaft erfolgreich sein kann, braucht es jedoch eine verlässliche und langfristige Finanzierungsgrundlage. Die wiederkehrende Debatte über neu zu verhandelnde und ausreichende Mittel von Bund und Ländern sorgt für enorme Unsicherheit bei den Kundinnen und Kunden einerseits aber auch bei den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die das Angebot vor Ort organisieren und umsetzen.

Um das Ticket dauerhaft zu sichern, fordert der DStGB eine auskömmliche, langfristig verbindliche und gesetzlich-verankerte Finanzierungszusage von Bund und Ländern ab dem Jahr 2026. Notwendig ist ein atmendes, mehrjähriges Finanzierungssystem, das Bund und Länder gemeinsam tragen und welches nicht wie bisher, Risiken auf die Kommunen abwälzt. Wer ein Angebot politisch bestellt, muss es auch finanzieren. Die kommunalen ÖPNV-Zuwendungen sind aufgrund massiv gestiegener Kosten bereits enorm gestiegen und es besteht kein Spielraum für eine kommunale Finanzierungssäule für das Deutschlandticket.

Zudem braucht es klare und belastbare Organisations- und Entscheidungsstrukturen für das Deutschlandticket – etwa bei der Aufteilung der Einnahmen und der zukünftigen Tarifgestaltung. Frühzeitige und auskömmliche Tarifentscheidungen sind aufgrund der Tragweite des Tickets essenziell für eine verlässliche Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV insgesamt.

Keine Modernisierung und Verbesserung ohne Finanzierung

Aufgrund der politischen Aufmerksamkeit für das Deutschlandticket geraten die notwendigen Investitionen in die Sicherung, den Ausbau und die Qualität des ÖPNV seit Jahren in den Hintergrund. Die von der Koalition geplante Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung durch einen Modernisierungspakt und die Anhebung bestehender Mittel, etwa der Regionalisierungsmittel und des GVFG sind zwingend notwendige Schritte. Zudem wäre eine reine Fokussierung der Regionalisierungsmittel auf den SPNV unzureichend angesichts der stark steigenden Kosten im kommunal getragenen, straßengebundenen ÖPNV und der notwendigen Angebotsverbesserungen in der Fläche.

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in seinem im Juni 2025 vorgelegten Gutachten zur Finanzierung von Leistungskosten im ÖPNV errechnet, dass in einem Szenario zur Sicherung und Modernisierung des Bestandsangebotes bis 2040 bereits jährlich etwa 1,44 Milliarden Euro zusätzlich gegenüber dem Vorjahr aus öffentlichen Mitteln in den ÖPNV investiert werden müssen. Um einen flächendeckenden ÖPNV-Ausbau zu betreiben, bräuchte es eine jährliche Steigerung der ÖPNV-Mittel gegenüber dem Vorjahr von über 3 Mrd. Euro. Aus Sicht des DStGB bedarf es dringend einer deutlichen Aufstockung sowohl der Regionalisierungsmittel als auch der

Infrastrukturförderung des Bundes, um den wachsenden Bedarfen und Betriebskosten gerecht zu werden. Ebenso besteht die Notwendigkeit, dass die Länder ihre ÖPNV-Eigenmittel maßgeblich erhöhen und die Kommunen flächendeckend bei der Sicherung und dem Ausbau des Nahverkehrs unterstützen. Es braucht dabei eine faire Verteilung der Mittel zwischen Stadt und Land.

Ländliche Räume besser anbinden

Die Wirkung des Deutschlandtickets bleibt in ländlichen Räumen bisher gering, da dort oft ein hochwertiges Fahrtenangebot fehlt. Politisch wäre es ein fatales Signal, wenn Ballungsräume mit gutem ÖPNV stark subventioniert werden, während weniger gut angebundene Regionen abgehängt bleiben. Durch passgenaue Konzepte wie Plus-Bus-Systeme oder On-Demand-Verkehre können auf dem Land nachweisbar mehr Menschen für den ÖPNV gewonnen werden. Diese können jedoch nur umgesetzt werden, wenn die Finanzierung für kommunale Aufgabenträger verlässlich gesichert ist. Gleichzeitig wächst in vielen Stadtregionen der Fahrgastdruck auf nachfragestarken Pendlerverbindungen. Auch im Zuge steigender Nutzungszahlen des Deutschlandtickets sind ausfinanzierte Angebotsausweitungen dringend erforderlich.

Wirksame Finanzierungsinstrumente für die Zukunft des ÖPNV

Der politisch festgelegte Preis des Deutschlandtickets hat den Zuschussbedarf im ÖPNV erhöht und schränkt die tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten der kommunalen Aufgabenträger ein. Die bestehende Finanzierungssystematik ist zwar grundsätzlich geeignet, um den Ausbau und die Modernisierung des Nahverkehrs zu ermöglichen, sie muss aber gezielt erweitert und angepasst werden. Das Regionalisierungsgesetz (RegG) finanziert bisher vor allem den schienengebundenen Verkehr (SPNV). Regionen ohne Schienenanschluss sind somit strukturell benachteiligt. Bei einer Aufstockung der Mittel muss sichergestellt sein, dass auch der straßengebundene ÖPNV (ÖSPV) berücksichtigt wird. Ein eigener ÖPNV-Strang im RegG könnte dies ermöglichen.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes fördert bislang überwiegend große schienengebundene Maßnahnahmen. Für eine zukunftsfähige kommunale ÖPNV-Infrastruktur braucht es zusätzliche Mittel einerseits sowie ergänzende

Fördertatbestände andererseits. Zudem sind eine Entfristung und die Abschaffung der Nachrangigkeit bei Maßnahmen der Grundsanierung nötig. Der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen muss stärker durch die Länder-GVFG gefördert werden. Nur ein flexibles und erweitertes Fördersystem kann den ÖPNV langfristig und flächendeckend stärken.

Ergänzend kann Drittnutzerfinanzierung einzelne Vorhaben für eine Verbesserung der Nahverkehrsanbindung unterstützen. Hierzu bedarf es eines abgestimmten Rechtsrahmens zwischen den Ländern und Unterstützung des Bundes. Eine solche Finanzierungssäule ersetzt jedoch keine staatlichen Mittel und ihr Einsatz muss stets vor Ort entschieden und rechtlich abgesichert sein. Für einen umfassenden Ausbau des ÖPNV ist Drittnutzerfinanzierung letztlich nicht geeignet.

Verfahren beschleunigen und den ÖPNV zukunftsfest machen

Der Neu- und Ausbau von Bahnsystemen in Deutschland dauert häufig viele Jahre. Gründe sind langwierige Umweltprüfungen, umfangreiche Klagemöglichkeiten, Personalengpässe als auch eine unsichere Finanzierung. Auch kommunale Investitionen geraten so vielfach ins Stocken. Neben einer gezielten Investitionsoffensive braucht es daher vor allem schnellere Verfahren. Planungs-, Bau- und Ausschreibungsvorgaben sollten bei gesamtgesellschaftlich wichtigen Projekten wie der Modernisierung und dem Ausbau des ÖPNV spürbar vereinfacht werden.

Bei der Digitalisierung des ÖPNV wurden viele Fortschritte erzielt: Digitales Ticketing, Echtzeitinformationen und multimodale Plattformen sind in vielen Regionen bereits verfügbar. Damit der digitale ÖPNV alltagstauglich und flächendeckend wird, braucht es starke Verkehrsverbünde sowie ausreichende und verlässliche Fördermittel. Nur so kann der Wandel hin zu einem modernen und nutzerfreundlichen Nahverkehr bundesweit gelingen.

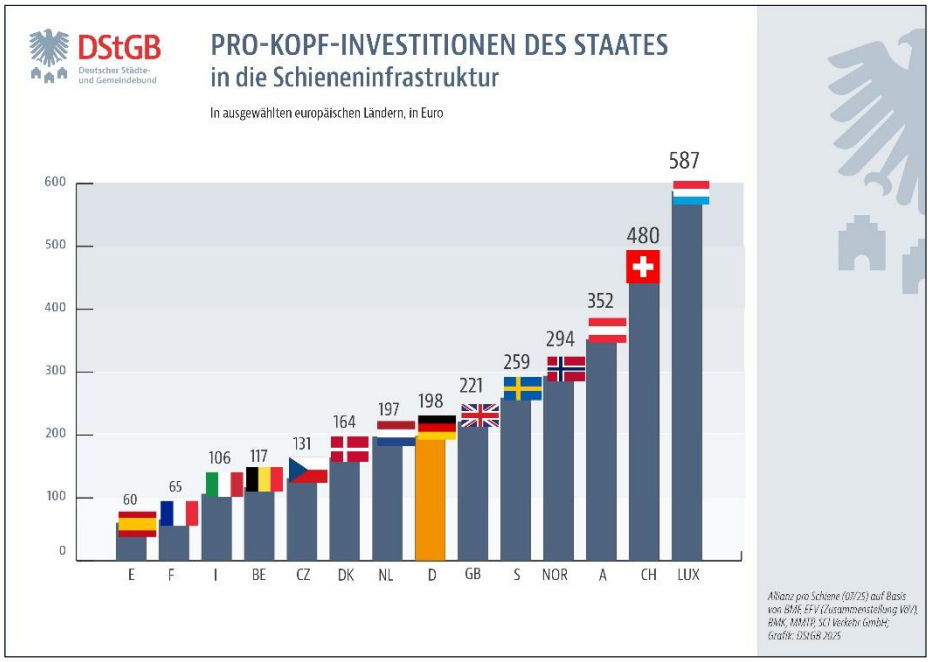
Antriebswende konsequent ermöglichen

Die Umrüstung kommunaler Busflotten auf saubere Antriebe ist ein zentraler Beitrag für bessere Luftqualität und Klimaschutz. Ein Elektro---bus hat dabei einen Klimaeffekt von mehr als 120 umgerüsteten Pkw. EU-Vorgaben wie die Clean Vehicles Directive und das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz setzen zudem ambitionierte Quoten für emissionsarme und -freie Busse. Die Umsetzung verursacht jedoch enorme Kosten und darf den Nahverkehr für die Kundinnen und Kunden nicht verteuern. Die Elektrobusförderung muss daher verlässlich fortgeführt werden, um den kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen Planungssicherheit zu geben.

Zusätzlich sind Investitionen in Lade- und Netzinfrastruktur notwendig, oft verbunden mit dem Um- oder Neubau ganzer Betriebshöfe. Für diese Transformation braucht es entsprechende Fördertatbestände und GVFG-Mittel.

Die Bahn als Rückgrat klimafreundlicher Mobilität

Die DB InfraGO AG übernimmt als gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft eine zentrale Rolle bei der Mobilitätswende. Für eine erfolgreiche Umsetzung muss sie die kommunale Ebene aktiv einbinden – etwa bei der Gestaltung von Empfangsgebäuden, Fahrradabstellanlagen, Park+Ride-Angeboten und Bahnhofsumfeldern. Nur mit abgestimmten Konzepten und geteilter Verantwortung kann eine integrierte und attraktive Infrastruktur entstehen. Für die Erreichbarkeit ländlicher Räume ist auch die auch die Schiene entscheidend. Neben Investitionen in Hochleistungskorridore fordert der DStGB eine Reaktivierungsoffensive für Bahnstrecken. Weiterhin verfügen rund 120 Mittelzentren über keinen Bahnanschluss. Der Infraplan der DB Infra GO sollte gesetzlich verankert und durch einen verbindlich ausgestatteten Eisenbahninfrastrukturfonds abgesichert werden. Die kommunale Beteiligung – derzeit über den Sektorbeirat – muss hierbei gewährleistet sein. Ergänzend ist die Förderung von Gleisanschlüssen ein wichtiger Baustein für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur. Sie stärkt den Güterverkehr auf der



Schiene, reduziert die teils enorme Verkehrsbelastung in den Kommunen und unterstützt die vernetzte Entwicklung von Wirtschaftsstandorten. Der DStGB ist Mitzeichner der Gleisanschluss-Charta und fordert, die entsprechenden Ziele und Maßnahmen zu verfolgen und Förderprogramme umzusetzen.

Bahnhöfe und Vorplätze als moderne Mobilitätsdrehscheiben stärken

Bahnhöfe und ihre Vorplätze sind zentrale Schnittstellen zwischen lokaler und regionaler Mobilität – sie sind nicht nur Umstiegspunkte, sondern prägen als „Tor zur Stadt und Gemeinde“ das Bild einer Kommune. Viele dieser Orte entsprechen jedoch nicht mehr den Anforderungen an Barrierefreiheit, Klimaschutz, Aufenthaltsqualität und moderne Stadtgestaltung. Veraltete Infrastrukturen, insbesondere in ländlichen Räumen, verstärken das Gefühl des „Abgehängtseins“.

Das Modell der „Zukunftsbahnhöfe“ der DB InfraGO AG muss verstetigt und auf weitere Kommunen auch abseits der Hauptkorridore ausgeweitet werden. Dafür braucht es eine verlässliche Finanzierung und die gezielte Anpassung bestehender Förderinstrumente. Auch für Bahnhofsgebäude außerhalb des DB-Eigentums sind Lösungen notwendig. Hier kann die Städtebauförderung gezielt greifen.

Die „Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz“ als auch die „Infostelle Fahrradparken“ bieten wertvolle Unterstützung für Kommunen. Neben der Beratung ist aber die Verfügbarkeit von Fördermitteln, auch durch die Infrastrukturförderung der Länder, entscheidend, damit Umfeldmaßnahmen und eine Verbesserung der Anschlussmobilität in den Städten und Gemeinden auch tatsächlich umgesetzt werden können.