

Herausgeber

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Dr. André Berghegger
Marienstraße 6
12207 Berlin

Telefon 030 77307-0

✉ dstgb@dstgb.de

📘 facebook.com/dstgb

🐦 twitter.com/Gemeindebund

📷 instagram.com/gemeindebund

Der DStGB: Eine starke Stimme

Der DStGB 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 Bürgerinnen und Bürger 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.

Ein starker ÖPNV in Stadt und Land

- **Langfristige Finanzierung und Verlässlichkeit beim Deutschlandticket**
- **Verbesserung der Erreichbarkeit auf dem Land**
- **Turbo für Elektrifizierung und Digitalisierung**

Verlässlichkeit und klare Verantwortung für das Deutschlandticket

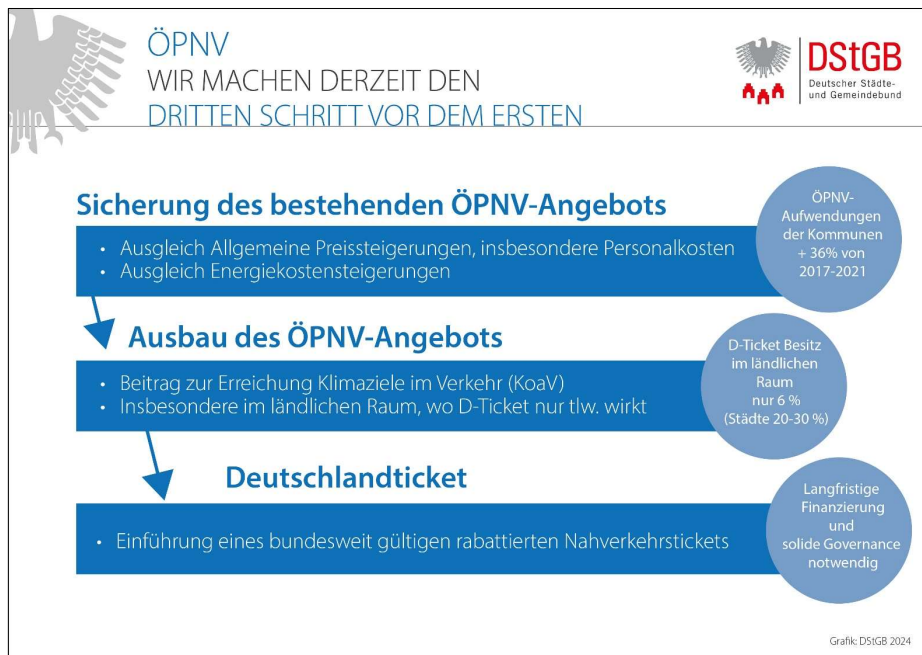
Das Deutschlandticket vereinfacht den Zugang zu Bus und Bahn, stärkt die Kundenbindung und treibt die Digitalisierung im ÖPNV voran. Doch die bislang fehlende langfristige Finanzierungssicherheit insbesondere durch den Bund sorgt für ein erhebliches Kostenrisiko bei kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Nicht zuletzt fehlt es bislang an einer soliden Organisations- und Entscheidungsstruktur, beispielsweise zur künftigen Einnahmeaufteilung und Tarifgestaltung. Dies ist jedoch die Grundlage für Planungssicherheit und Verlässlichkeit für die Kommunen, die ÖPNV-Branche sowie für die Kundinnen und Kunden. Das Deutschlandticket darf nicht zum politischen Spielball werden.

Die aktuelle Finanzierung hängt u.a. von der Übertragung bestehender Restmittel aus dem Jahr 2023 des Bundes für das Deutschlandticket ab. Die kommunalen Aufgabenträger vertrauen bislang darauf, dass zugesagte Mittel auch für die Jahre 2024 und 2025 zur Verfügung stehen. Anstelle von Ad-hoc-Entscheidungen braucht es nun ein atmendes mehrjähriges Finanzierungssystem mit einer Finanzierungsgarantie, um alle durch das Ticket entstehenden

Defizite zu kompensieren. Bund und Länder haben mit dem Ticketpreis ein zentrales Instrument in der Hand, um die Finanzierungsbedarfe zu steuern. Da der Preis bislang nicht angehoben werden soll, müssen auf der anderen Seite nun auch die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Finanzierung sicher ausreicht. Hierzu bedarf es einer gesetzlichen Finanzierungsgarantie (sog. Anwendungsbefehl) aller Länder gegenüber den Aufgabenträgern und Unternehmen. Eine Abwälzung von Finanzierungsrisiken auf die Kommunen ist nicht akzeptabel. Das Prinzip „wer bestellt, der bezahlt“ muss auch beim Deutschlandticket gelten.

Kein Ausbau- und Modernisierungspakt ohne Finanzierung

Vor dem Hintergrund der wiederkehrenden Finanzierungsdiskussionen um das Deutschlandticket, geraten die immensen Ausbaubedarfe beim ÖPNV ins Hintertreffen. Die Marktforschung zeigt, dass gerade auf dem Land bislang nur wenige Menschen auf das Deutschlandticket wechseln. Grund hierfür ist insbesondere ein fehlendes attraktives Fahrtenangebot. Darüber hinaus steigt der Fahrgastdruck auf nachfragestarken Pendlerverbindungen. Das politische Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im



öffentlichen Verkehr ist nur durch massive Investitionen in Infrastrukturen und Betriebsangebote erreichbar.

Der im Koalitionsvertrag der Ampel-Parteien verankerte Ausbau- und Modernisierungspakt zwischen Bund, Ländern und Kommunen ist mangels einer Finanzierungsperspektive ins Stocken geraten. Dabei besteht bereits Einigkeit über das maßgebliche Zielbild zur Stärkung des Nahverkehrs. Hierzu zählen u.a. der Ausbau des Bus- und Bahnangebots, barrierefreie Haltestellen und elektrifizierte Flotten sowie digital buchbare Tickets. Für die Kommunen gilt: Es wäre ein falsches Zeichen, diesen Pakt zu beschließen, wenn die damit verbundenen Erwartungshaltungen mangels Finanzierung in den kommenden Jahren keine Umsetzung erfahren können. Gerade der für den Klimaschutz im Verkehrssektor zentrale Angebotsausbau bedarf planerischer und vergabe-rechtlicher Vorlaufzeiten. Sorge bereiten zudem die gestiegenen Kosten des Betriebs des Schienenpersonen-

nahverkehrs (SPNV) bei den Ländern und des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) bei den Kommunen. Ohne einen Aufwuchs, insbesondere bei den Regionalisierungsmitteln werden Abbestellungen von Verkehren unausweichlich werden.

Wirksame Finanzierungsinstrumente für die Zukunft

Der politisch festgelegte Rabatt des Deutschlandtickets sorgt für einen höheren Anteil öffentlicher Zuschussbedarfe beim Nahverkehr und beschränkt die tariflichen Einflussmöglichkeiten kommunaler ÖPNV-Aufgabenträger. Die komplexe Finanzierungssystematik des ÖPNV steht zwar immer wieder in der Kritik, sie ist jedoch durchaus geeignet, um den politisch gewollten Ausbau und die Modernisierung des Nahverkehrs zu ermöglichen. Dazu müssen die vorhandenen Finanzierungsregelungen jedoch erweitert bzw. ergänzt werden.

Im Rahmen des **Regionalisierungsgesetzes (RegG)** wird bislang insbesondere der SPNV finanziert. Dadurch werden Orte ohne Schienenanbindung zunächst benachteiligt. Bei der Verwendung zusätzlicher Regionalisierungsmittel für einen bundesweiten ÖPNV-Ausbau auch abseits der Schiene wäre also zu gewährleisten, dass diese Mittel auch dem ÖSPV zugutekommen. Aus kommunaler Sicht könnte ein separater „ÖSPV-Strang“ innerhalb des RegG hierfür geeignet sein.

Durch das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** des Bundes werden Infrastrukturvorhaben, meist im schienen-gebundenen ÖPNV, gefördert. Der weitere Aus- und Umbau von kleinteiliger kommunaler ÖPNV-Infrastruktur wie Bushaltestellen wird in unterschiedlicher Weise durch die Länder unterstützt. Für eine zukunftsgerichtete Ertüchtigung und den Neubau wären als Hebel zum einen ein Mittelaufwuchs im GVFG des Bundes, aber auch die Aufnahme weiterer Fördertatbestände im GVFG notwendig. Hierzu zählt beispielsweise der Neu- und Umbau von Betriebs-höfen vor dem Hintergrund der Antriebswende. Notwendig sind zudem eine Entfristung sowie die Abschaffung der Nachrangigkeit für Maßnahmen der Grundsicherung von ÖPNV-Infrastrukturen. Projekte, die nicht über das GVFG des Bundes gefördert werden, wie i.d.R. Bushaltestellen oder Maßnahmen zur Barrierefreiheit im ÖSPV, sollten wiederum durch Landes-GVFG flankiert werden.

Mit Instrumenten zur **Dritt-nutzerfinanzierung** können zu-

sätzliche Ausbauvorhaben zwar mitfinanziert werden, jedoch bedarf es hierzu eines abgestimmten Rechtsrahmens von Bund und insbesondere den Ländern.

Die Entscheidung über den Einsatz solcher Instrumente muss dabei stets vor Ort getroffen werden können, denn sie erfordert eine besondere Betrachtung lokaler Rahmenbedingungen und eine hohe Akzeptanz. Grundbedingung ist, dass durch Nutzer- bzw. Drittnutzerfinanzierung generierte Mittel die Beiträge seitens Bund und Ländern stets ergänzen sollten und nicht lediglich andere ÖPNV-Mittel substituieren dürfen. Für einen flächendeckenden ÖPNV-Ausbau sind sie ungeeignet.

Zeitgemäß die Fläche erschließen

Die Zeit der Modellprojekte flexibler Bedienformen ist vorbei. Die kommunalen Aufgabenträger müssen jetzt in die Lage versetzt werden, durch zusätzliche dauerhafte Angebote den ÖPNV auch in der Fläche zu verbessern. Das novellierte Personenbe-

förderungsgesetz erweitert mit der neuen Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs den Rahmen für flexibel buchbare Bedienformen. Somit kann eine passgenaue Bedienung dort ermöglicht werden, wo die Nachfrage aufgrund von dünner Besiedelung oder zu Randzeiten geringer ausfällt.

Fahrgastzuwächse können jedoch auch mit gut getakteten klassischen Busverkehren erreicht werden. Jenseits von Ballungsräumen ist hier u.a. das Plus-Bus-Konzept erfolgreich. Klar ist, der Ausbau der ÖPNV-Angebote auf dem Land bedarf zusätzlicher Mittel, damit das Deutschlandticket auch dort seine Wirkung voll entfalten kann.

Planungsbeschleunigung und Digitalisierung

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 Infrastruktur. Neben einer ambitionierten Investitionsinitiative muss 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 an Bau, Planung und Ausschreibung geben.

Digitales Ticketing, Echtzeitinformationen und multimodale Mobilitätsplattformen sind schon heute in vielen Verkehrsverbänden etabliert. Mit der Mobilitätsdatenverordnung und dem Deutschlandticket werden gemeinsame Standards der Branche wie das E-Ticketing weiter vorangetrieben. Die Umsetzung ist jedoch mit ausreichend Fördermitteln zu hinterlegen, damit der Weg hin zu einem einfach buchbaren und lückenlos digitalen ÖPNV gegangen werden kann.

Antriebswende konsequent ermöglichen

Die Umrüstung der Busflotten trägt maßgeblich dazu bei, die Luftqualität vor Ort zu verbessern und das Klima zu schützen. Dabei werden bereits im Rahmen der europäischen Clean Vehicles Directive und dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz ambitionierte Quoten für saubere sowie emissionsfreie Busse vorgegeben. Die Umstellung erzeugt erhebliche Kosten durch höhere Kaufpreise von Elektrobussen im Vergleich zu Dieselnissen.

8 GRÜNDE FÜR DIE STÄRKUNG DES ÖPNV



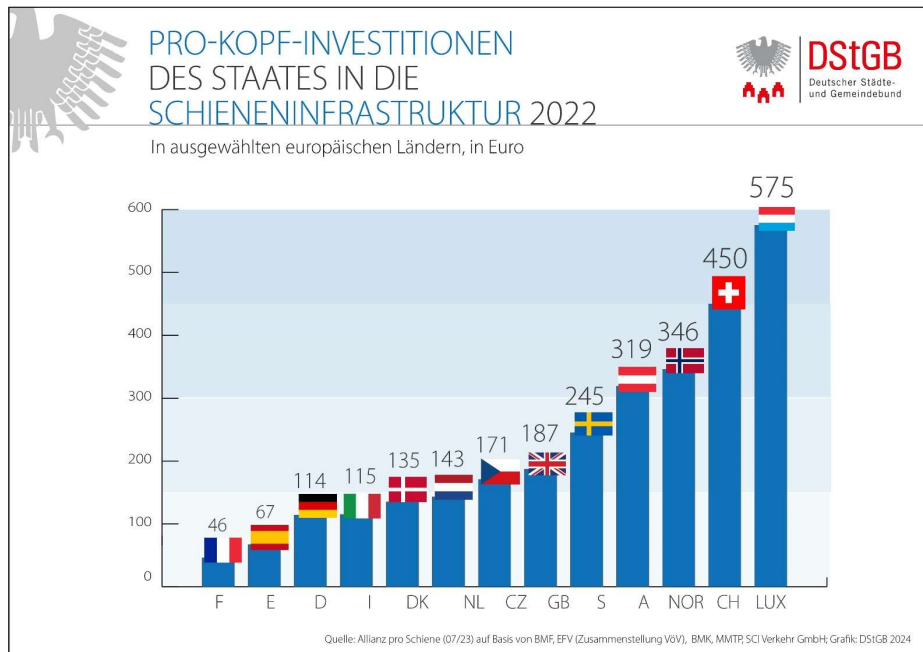
Gleichzeitig gilt es, auch die notwendige Ladeinfrastruktur zu errichten und die Netzinfrastrukturen zu ertüchtigen. Oftmals ist dies nur durch den Um- und Neubau ganzer Betriebshöfe möglich. Anstelle von Kürzungen bei der Elektrobüs-förderung wie im Haushaltsplan des Bundes 2024 braucht es eine verlässliche Transformations-förderung.

Sorgen bereiten nicht zuletzt weiter steigende Anforderungen der Europäischen Union in Bezug auf saubere Busse ab 2030. In keinem Fall darf die Erfüllung und Finanzierung der Anforderungen mangels Finan-zierung zu einer Reduzierung von ÖPNV-Angeboten führen.

Die Bahn als Rückgrat klimafreundlicher Mobilität

Moderne Netze, attraktive Bahnhöfe und der Deutschlandtakt sind das Rückgrat klimafreundlicher Mobilität. Neben der strukturellen Stärkung und Modernisierung der Schienen-infrastruktur müssen auch die Bahnhöfe als Eingangstore der Kommunen und sichtbare Orte der Mobilitätswende in das Blickfeld der Politik.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden hat der DStGB mit DB InfraGo und weiteren Akteuren Eckpunkte eines umfassenden Bahnhofsprogramms entwickelt. Im Vordergrund muss eine ganzheitliche



Entwicklung der Bahnhöfe und des Bahnhofsumfelds zu Zukunftsbahnhöfen stehen, von der Bahnsteigkante über die Bahnhofsgebäude bis zu den Vorplätzen mit anknüpfenden Mobilitätsangeboten und hoher Aufenthaltsqualität.

Die neu gegründete InfraGO AG muss als gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft die Kommunen stets im Blick haben. Denn ob Fahrradabstellanlagen, Park+Ride oder eine integrierte Gestaltung von Empfangsgebäuden und des Bahnhofsumfelds, in gemeinsamer Verantwortung und mit durchdachten Konzepten gelingt die Verkehrswende.

Auch für die Erreichbarkeit der Fläche ist die Schiene entscheidend. Neben Hochleistungskorridoren braucht es auch eine Reaktivierungsoffensive.

Denn 120 Mittelzentren in Deutschland sind weiterhin nicht an das Bahnnetz angeschlossen.



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

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 | Städteverband Schleswig-Holstein | Städtetag Rheinland-Pfalz