

Stellungnahme

zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestags am 6. Mai 2020

zu den Vorlagen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Den Mobilpass jetzt einführen – Für eine attraktive, ökologische, bezahlbare Mobilität von morgen“ (BT-Drucksache 19/14387)

Antrag der Fraktion der FDP „Seamless Mobility innovativ gestalten - Vernetzt und digital in ganz Deutschland unterwegs“ (BT-Drucksache 19/18674)

Vorbemerkung

Aus Sicht der Verbraucher gehört die Zukunft des ÖPNV integrierten Mobilitätskonzepten. **Inter- und multimodale Mobilitätslösungen** müssen für den Nutzer möglichst einfach und attraktiv gestaltet sein. Dies erfordert die Berücksichtigung sämtlicher Mobilitätsangebote sowie umfassende, aktuelle und zuverlässige Informationen. Je besser es gelingt, unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Vorgaben hierfür offene Standards des Datenaustauschs zwischen Anbietern und open data zu etablieren, umso erfolgreicher wird der Weg sein. Der ADAC begrüßt, dass sich der Deutsche Bundestag in einer Anhörung mit den Möglichkeiten befasst und aus dem Parlament Anträge dazu vorliegen.

Der ADAC setzt sich für verlässliche, sichere, umweltverträgliche und bezahlbare Mobilität ein und bietet seinen mehr als 21 Mio. Mitgliedern Hilfe, Schutz und Rat. Er engagiert sich u.a. auf den Gebieten Straßenverkehr, multimodale Mobilität, Verbraucherschutz, Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung. Der ADAC nimmt in dieser Anhörung aus Verbrauchersicht Stellung¹.

Bedeutung des ÖPNV für Verbraucher

Der ÖPNV ist aus Sicht des ADAC ein unverzichtbarer Baustein der gegenwärtigen und zukünftigen Mobilität. In der Stadt und auf dem Land benötigen die Menschen einen attraktiven öffentlichen Verkehr, der überall **verfügbar, bezahlbar, zuverlässig und sicher** sein soll. Neben einer gesicherten Finanzierung ist dafür ein modernes Personenbeförderungsrecht notwendig, das für Innovationen, Wettbewerb und beste Angebote für Verbraucher offensteht.

Im ÖPNV sind seit Jahren wachsende Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Der Zuwachs findet vor allem in den **Städten und Ballungsräumen** statt. Dort stieß der ÖPNV vor Beginn der Pandemie auf vielen Strecken zu den Hauptverkehrszeiten an Kapazitätsgrenzen. Eine Umfrage² des ADAC aus dem Jahr 2020 ergab, dass 31% der ADAC Mitglieder, die den ÖPNV in ihrer Region nutzen, diesen meist als überfüllt wahrnehmen. Die starke Nachfrage ist ein Indiz für weitere Potenziale bei kundenorientierter Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots. Um diese besser auszuschöpfen, sollten Politik und Bestellerorganisationen den Verkehrsunternehmen ermöglichen, Verbindungen mit Bus und Bahn auszubauen und neue

¹ Sollten Daten zum bundesweiten ÖPNV-Angebot zu einheitlichen Standards allgemein verfügbar werden, schließt der ADAC ein Interesse an einer Nutzung für Dienstleistungen nicht aus.

² www.adac.de/mobilitaets-trends

Angebotsformen zu integrieren. Ebenso gilt es, die Zuverlässigkeit zu steigern, die Tarifsysteme zu vereinfachen und unter der Voraussetzung freier Kapazitäten auch Fahrpreise zu senken. So hielten nur 13% das Preis-Leistungs-Verhältnis für angemessen. Immerhin 31% nahmen den ÖPNV in ihrer Region als zuverlässig hinsichtlich Pünktlichkeit und Ausfällen wahr, ein deutlicher Anstieg gegenüber früheren Jahren. Gerade für Zuverlässigkeit und Planbarkeit aus Nutzersicht sind Echtzeitinformationen und Mobilitäts-Apps von großer Bedeutung.

Insbesondere die **ländliche Mobilität** stellt eine der großen Herausforderungen für die kommenden Jahre dar. Während es in Städten mehrere Mobilitätsoptionen gibt und es dort vor allem um Themen wie Luftreinhaltung oder Staureduzierung geht, müssen auf dem Land oft für Verbraucher attraktive Alternativen zum Pkw noch geschaffen werden. Kernaufgabe im ländlichen Raum ist es, Erreichbarkeit und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im Sinne der Daseinsvorsorge zu sichern. Dazu gehören u.a. die Bereitstellung, Organisation und Aufrechterhaltung der Mobilitätsangebote im öffentlichen Verkehr. Dabei stehen folgende Fragen im Raum: Welches öffentliche Verkehrsangebot will oder sollte sich unsere Gesellschaft leisten, um gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen und Mobilität für alle zu gewährleisten? Ist die gegenwärtige ÖPNV-Finanzierung in Deutschland ausreichend, um die Mobilität im ländlichen Raum adäquat zu sichern?

Unterschätzt werden sollte auch nicht, dass der **ÖPNV bei Reisen**, somit nicht nur für die Alltagsmobilität in der eigenen Region, eine große Rolle spielt. 28% nutzen laut Umfrage Bus und Bahn eher nur in anderen Städten und nicht in der eigenen Region. Dies zeigt die Relevanz der überregionalen Vernetzung von Informationen über Angebot, Preise und Vertrieb für die Verbraucher.

Digitalisierung und ÖPNV

Die Digitalisierung von Prozessen, die Verfügbarkeit von Daten und die Verbreitung von Smartphones haben die Rolle des Nutzers im ÖPNV gestärkt. Durch digitale Daten liegen heute wesentlich mehr Daten vor, um das Angebot zu optimieren. Mobilitätsplattformen und Sharing-Dienste haben diese Entwicklung verstärkt. Heute können Verbraucher teilweise neben dem Taxi auf weitere On-Demand-Angebote zurückgreifen, dies allerdings mit wenigen Ausnahmen bisher vor allem in Großstädten. Noch sind viele Dienste nur bedingt anbieter- oder verkehrsmittelübergreifend vernetzt. Potenziale zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV werden nicht hinreichend genutzt, weil gemeinsame Standards und Schnittstellen nur Teile des Marktes abdecken, Anreize zur Zusammenarbeit fehlen und der übergreifende Austausch von Daten erschwert wird.

Die Digitalisierung ermöglicht eine bessere Routenplanung und durchgängige Reiseketten. Echtzeitinformationen können somit nicht nur die Attraktivität und Qualität des öffentlichen Verkehrs deutlich verbessern, sondern die Multimodalität insgesamt befördern. Um das Potential vollständig nutzbar zu machen, bedarf es geeigneter Rahmenbedingungen. Verkehrsnutzer wollen eine Plattform, die Fahrplaninformationen und den Ticketvertrieb für den gesamten öffentlichen Verkehr – Nah- und Fernverkehr – zugänglich macht. Oftmals herrscht heute in Deutschland in diesem Bereich „Kleinstaaterei“, so dass Informationen nur für bestimmte Regionen oder Transportmittel und nicht vernetzt zur Verfügung stehen.

Hier setzen die vorliegenden Anträge der beiden Fraktionen an – mit unterschiedlichen Akzenten, aber der gleich gelagerten Intention, öffentlichen Nah- und Fernverkehr für die Kunden besser digital zu verknüpfen. Dies sieht der ADAC positiv.

In der Drucksache **„Den MobilPass jetzt einführen – Für eine attraktive, ökologische, bezahlbare Mobilität von morgen“** skizzieren die Antragsteller Idealvorstellungen für harmonisierten, integrierten, öffentlichen Verkehr aus Nutzersicht. Wesentliche Elemente, die der ADAC aus Verbrauchersicht grundsätzlich begrüßt, sind z.B.

- regelmäßiges und zuverlässiges, flächendeckendes Angebot,
- die Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV und SPV um neue on-demand Services,
- die Integration neuer Sharing-Service in den klassischen ÖPNV,

- effizienter, diskriminierungsfreier und offener Zugang zur Mobilität,
- transparente, nachvollziehbare und einfache Tarife mit wenigen, aber effektiven Sozialtarifen, Bestpreisabrechnung nach individuellem Verbrauch der Mobilität,
- transparente, leicht verständliche, elektronische Buchungsmöglichkeiten, informationstechnische und physische Barrierefreiheit,
- multimodaler Reiseangebote aus einer Hand, von einem Verantwortlichen, mit einem Ticket,
- die Berücksichtigung der Verbraucherrechte an erster Stelle, insbesondere die kohärente Beachtung und Umsetzung geltender Datenschutzbestimmungen und höchster IT-Sicherheitsstandards, sowie
- die Wahlfreiheit der Verbraucher bezüglich Überlassung persönlicher Daten.

Als zentrales Element für die Umsetzung schlagen die Antragsteller eine **gemeinsame Vertriebsplattform für Mobilitätsdienstleistungen** unter Aufsicht der Bundesnetzagentur vor, die den fairen Wettbewerb zwischen den Leistungserbringern und Vermarktern von Mobilitätsleistungen gewährleisten soll. Bisher ist festzustellen, über Markt und Wettbewerb haben sich bis heute in Deutschland gemeinsame Standards für Mobilitäts-Apps nicht in einer Zeitspanne etabliert, die mit der digitalen Entwicklung halbwegs Schritt hält und das Angebot insbesondere einschließlich Vertrieb überregional abbildet. So verständlich die Ursachen aus der jeweiligen Sicht eines Verkehrsverbundes, eines Verkehrsunternehmens oder eines App-Anbieters auch sein mögen – heterogene Unternehmensgrößen, Unabhängigkeit in Kernfeldern, Kundenschutz, begrenzte Ressourcen – insbesondere für überregional mobile Kunden ist das Ergebnis unbefriedigend, denn Vorteile in Form von erleichterten Buchungen und besserer Angebotstransparenz werden nicht erschlossen.

Die **Aufgaben einer koordinierenden Plattform** werden im Antrag gut umrissen: die Entwicklung und Pflege einheitlicher IT-Standards, so dass die Mitgliedsunternehmen ihre eigenen und die Dienstleistungen aller anderen Mitglieder über ihre jeweiligen Mobilitäts-Apps vertreiben könnten, das Clearing der Einnahmen und die Verteilung von Risiken und die Akquise neuer Mitglieder. Der Antrag legt Plattformbetreibern und Verkehrsunternehmen erhebliche Pflichten auf; die vermutlich besser in einer bundesunmittelbaren Körperschaft des öffentlichen Rechts umgesetzt werden könnten, mit den im Bundesgebiet aktiven Verkehrsunternehmen und Mobilitätsplattformen als Pflichtmitgliedern. Dies wäre im Vergleich zum vorgeschlagenen Modell einer Genossenschaft vertieft zu prüfen.

Im Antrag werden eine Anschubfinanzierung für die Entwicklung technischer Standards für die Vertriebsplattform sowie eine Weiterentwicklung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefordert – langfristig müssten die **Kosten für den Plattformbetrieb** von den beteiligten Partnern, seien es Verkehrsunternehmen oder Plattformanbieter getragen werden. Den Finanzierungsvorschlag durch Anhebung der Energiebesteuerung von Diesel auf das Niveau von Ottokraftstoff sieht der ADAC nicht als valide an, da zugleich der Aufschlag für Diesel-Pkw aus der Kfz-Steuer zu entfernen wäre.

Die **Verfügbarkeit und Bereitstellung von Daten** der öffentlichen Hand und ihrer Unternehmen im Sinne von „Open-Data“ muss verbessert werden. Aber für eine umfassende lückenlose Information des Verbrauchers müssen auch bestimmte Daten privater Anbieter einbezogen werden. Hier setzt der Antrag auf einen freiwilligen Ansatz und muss das Geschäftsmodell durch wechselseitigen Nutzen überzeugen.

Mittelbar greift das Konzept Mobilpass in die föderale Zuständigkeit für den ÖPNV ein. Dies begründet sich aus der angestrebten (Pflicht-)Mitgliedschaft aller öffentlichen Verkehrsbetriebe in der bundesweiten Vertriebsplattform, sowie der Verpflichtung, einheitliche Standards und IT-Systeme für den Vertrieb der Mobilitätsdienstleistungen zu nutzen. Die angestrebte Etablierung von transparenten, nachvollziehbaren und einfachen Tarifen muss zwangsläufig zu einer **stärkeren Standardisierung der Tarifmodelle** führen, da unterschiedliche und inkonsistente lokale / regionale und bundesweite Tarifangebote regelmäßig zu Verwerfungen an Tarifgrenzen führen und der Nachvollziehbarkeit nicht dienlich sind. Eine Vereinfachung und Vereinheitlichung von Tarifen ist aus Verbrauchersicht erstrebenswert; manche lokal oder regional verfolgte Lenkungswirkung ging jedoch verloren.

Eng damit verbunden ist die Frage, auf welcher **Zuständigkeitsebene** die Integration des ÖPNV am besten angeordnet werden sollte. Verkehrsverbünde mit einem abgestimmten Leistungsangebot und einheitlichen, anbieterübergreifenden Tarifen sind in allen deutschen Ballungsräumen etabliert, wobei die räumlichen Umgriffe stark variieren. Entsprechende Ansätze auf Landesebene gibt es bislang nicht; auf Bundesebene verfolgt z.B. der VDV mit dem Projekt Mobility Inside eine Lösung, die Elemente aus dem Mobilpass aufgreift. Auf europäischer Ebene werden gemäß Delegierter Verordnung 2017/1926 statische und dynamische Mobilitätsdaten zusammengeführt; bislang ohne die Option eines integrieren Vertriebs von Mobilitätsdienstleistungen. Andererseits bieten kommerzielle Mobilitätsplattformen z.T. weltweite Fernverkehre an, jedoch ohne enge und vollständige Verknüpfung mit regionalen und lokalen ÖPNV Angeboten. Fairerweise muss man sagen, dass es keine natürlichen räumlichen oder sachlichen Zuschnitte für die Integration von Mobilitätsdienstleistungen gibt. Überwiegend wird Mobilität im lokalen und regionalen Maßstab nachgefragt, aber wie bereits dargestellt gibt es auch überregionale Nachfrage; außerdem können Regionen nationale Ländergrenzen überschreiten; private und berufliche Reisen verbinden Mobilitätsdienstleistungen von der Nahmobilität über den Regional- und Fernverkehr beliebiger Regionen in Deutschland, Europa und weltweit. Aufgrund der territorialen Zuständigkeit des Gesetzgebers wird die Mobilpass Plattform im Antrag als nationale, deutsche Lösung skizziert. Dies deckt schon viele Mobilitätsbedürfnisse der Bundesbürger ab; langfristig sollte jedoch das Ziel verfolgt werden, auch grenzüberschreitende Verkehre bzw. allgemein Verkehrsangebote im Ausland anbieten zu können. Es sollte geprüft werden, ob die Entwicklung der technischen Standards auf nationaler Ebene richtig angesiedelt ist.

Die gemeinsame Vermarktungsplattform würde voraussichtlich dazu führen, dass der **Vertrieb von Mobilitätsdienstleistungen** langfristig nur mehr über die Mobilitäts-Apps weniger großer, bekannter und leistungsfähiger Anbieter erfolgt. Diese Anbieter müssen nicht zwangsläufig die größten Leistungserbringer sein; im Gegenteil könnten sich auch branchenfremde „Vertriebsprofis“ in die Plattform einkaufen und bundesweit Mobilitätsdienstleistungen vermarkten. Für den Kunden wäre dies komfortabel. Für viele, insbesondere kleinere Verkehrsunternehmen würde der Kontakt zum Kunden verloren gehen und angesichts der geforderten Datenschutzerfordernungen und Wahlfreiheit der Verbraucher bzgl. Datenüberlassung ist fraglich, welchen Nutzen diese Unternehmen aus „gemeinsamen“ Kundendaten ziehen können.

Wesentlicher Aspekt des Mobilpass Konzeptes sind **offene Standards** für den Datenaustausch zwischen den Verkehrsbetrieben, der Plattform und den Mobilitäts-Apps, über die Mobilitätsdienstleistungen vertrieben werden. Bei den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen sind heute unterschiedliche Bestandssysteme für IT-gestützte Prozesse im Einsatz, die an die vorgeschlagene Plattform angeschlossen werden müssen. Die Einhaltung der gebotenen, hohen Anforderungen an Datenschutz (Privacy by Design), IT-Sicherheit (Security by Design) und Transparenz stellt für manche dieser Altsystemen eine hohe technische Hürde dar. In manchen Unternehmen könnten diese Anforderungen überhaupt erst einen Digitalisierungsanreiz auslösen, in anderen eine substanzielle Erneuerung der IT-Infrastruktur unterstützen. Insgesamt würde „eine gesetzliche Verpflichtung zur Nutzung offener Standards und der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Anbietern“ zu einer wirtschaftlich vorteilhaften Vereinheitlichung der IT-Landschaft im ÖPNV führen, auch wenn manche historisch begründete Besonderheit des Angebots, des Tarifs und des Betriebs dabei wohl aufgegeben werden müsste. Dies könnte zu Kostendegression und besseren Informationen für die Verbraucher beitragen.

In der Drucksache „**Seamless Mobility innovativ gestalten – Vernetzt und digital in ganz Deutschland unterwegs**“ betonen die Antragsteller u.a. .

- die Bedeutung flexibler, einfacher und verkehrsanbieterübergreifender Nutzungsmöglichkeiten verschiedener Mobilitätsangebote sowie deren friktionslose Kombination,
- die erleichterte Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehrssektor durch Nutzerdaten in Echtzeit,

- den Ausbau intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur bedarfsgerechten Steuerung,
- die Bedeutung einer flächendeckenden, leistungsstarken digitalen Infrastruktur für neue Geschäftsmodelle insbesondere im ländlichen Raum,
- die Vernetzung der Verkehrsträger über gemeinsame, marktbasierende, wettbewerbsorientierte Plattformen,
- das Voranbringen der Intermodalität mit frei verfügbaren Daten des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs
- die Standardisierung von offenen Plattformen auf europäischer Ebene, sowie
- die schnelle Verwirklichung des Rechtsrahmens für autonomes Fahren als Chance für individuelle und öffentliche Mobilität.

Damit weitet dieser Antrag in seinem breiteren Ansatz die Perspektive der Digitalisierung in der Mobilität um wichtige Handlungsfelder, die der ADAC unterstützt.

Gemeinsam ist beiden Anträgen ein Anstoß zur **Reform des Personenbeförderungsgesetzes**. Neue, flexible Angebotsformen bedürfen einer rechtssicheren Grundlage und sollten keine zu hohen Umsetzungshürden aufweisen. Das bestehende Beförderungrecht wird in diesem Zusammenhang teilweise als innovationshemmend und nicht mehr zeitgemäß für die Herausforderungen der digitalen Transformation betrachtet. Die Unternehmen brauchen Klarheit, neue Angebote auch über die Experimentierphase von vier Jahren fortführen zu können. Erhebliche Rechtsunsicherheiten prägen die Genehmigungserteilung an On-Demand-Verkehre (Ridepooling-Verkehre). Daher empfiehlt der ADAC im Rahmen der Reform des Personenbeförderungrechts (PBefG) die explizite Aufnahme einer neuen Angebotsform „Flächenverkehr“. Flächenverkehr ist durch die Merkmale einer vorherigen Anmeldung (Bedarfsverkehr), Bedienung in der Fläche, Ein- und Ausstieg an bestimmten definierten Punkten, ohne dass es dafür fester (physischer) Haltestellen bedarf sowie der Bündelung von Fahrtwünschen (Pooling) gekennzeichnet. In der Abwägung zwischen Buslinienverkehr und neuen Angebotsformen wird die Einführung der „Verkehrseffizienz“ als abwägungsrelevantem Belang empfohlen, um diesen Zielen Gewicht im Entscheidungsprozess der Verkehrsgestaltung zu verleihen. Diese Gesetzesnovelle sollte unbedingt noch in dieser Legislaturperiode umgesetzt werden.

Digitalisierung verändert nicht nur technische Systeme, sie verändert die Mobilität: Smartphones, Sharing, E-Mobilität und autonomes Fahren wandeln auch die Erwartungen der Kunden an den ÖPNV der Zukunft. War es früher die günstige Beförderung mit vielen anderen zu festgelegten Fahrplankarten, erwarten die Kunden nun zunehmend auch individuellere, dem jeweiligen Bedürfnis gerechte und vernetzte Mobilitätsangebote, wie sie in On-Demand-Angeboten zum Ausdruck kommen.

Weitere Optimierungspotenziale im ÖPNV aus Verbrauchersicht

Der demografische Wandel bereitet vor allem dem **ÖPNV in ländlichen Räumen** Probleme. Sinkende Schülerzahlen, Abwanderung in die Ballungsräume und eine alternde Bevölkerungsstruktur stellen die Verantwortlichen in der Fläche vor große Herausforderungen. Der ÖV sollte auch hier eine attraktive Alternative zur motorisierten Individualmobilität darstellen. Mobilitätsstandards sollten anspruchsvollere Zielvorgaben als heute setzen, die deutlich über die Realisierung eines auf den Schülerverkehr ausgerichteten Mindestangebots hinausgehen. Um welche Standards es sich dabei handelt, hat das IGES Institut im Auftrag des ADAC untersucht³. Für eine zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen werden in der Studie folgende Standards vorgeschlagen:

- **Erschließungspflicht:** Ab einer bestimmten Gemeindegröße soll ein ÖV-Angebot vorgehalten werden. Vorgeschlagen wird hier eine Gemeindegröße ab 500 Einwohnern (EW). Aus Kosten- und Qualitätsgründen können dabei auch flexible Bedienformen wie z. B. Rufbusse und

³ „Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen. Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung“ (2020), abrufbar auf adac.de/iges-studie2020

intermodale Angebote zum Einsatz kommen. Erforderlich wäre jedoch ein Nachweis auf Basis regelmäßiger Verkehrserhebungen, dass der angestrebte ÖV-Anteil erreicht wird und die Einwohner das Angebot qualitativ hochwertig einschätzen.

- **Erreichbarkeitsqualität:** Die Erreichbarkeitsqualität wird mittels Reisezeiten, Verbindungsqualität und Haltestellenerreichbarkeit definiert. Konkret bedeutet dies, dass analog zur Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) von jeder Gemeinde, die die Kriterien der Erschließungspflicht erfüllt, ein Mittelzentrum (MZ) oder ein Oberzentrum (OZ) in einer vorgegebenen Zeit mit dem ÖV erreichbar sein soll. Hier ist die relative Fahrzeit maßgebend, die nicht mehr als das 1,3-Fache des MIV betragen sollte. Dabei dient ein 60-Minuten-Takt als Mindestangebot für die Erreichbarkeit eines Mittel- oder Oberzentrums, das durchgängig vorgehalten werden muss – sowohl am Wochenende als auch in der Ferienzeit –, und zwar in einer Bedienungszeit von 6 bis 22 Uhr. Freitag bis Sonntag sind zusätzliche Nachtfahrten anzubieten. Das Erreichen eines Mittel- oder Oberzentrums darf maximal einen Umstieg erfordern, sofern Anschlüsse gesichert sind. Außerdem sollte für mindestens 80 % der Einwohner einer Gemeinde mit Erschließungspflicht die Distanz zur nächsten Haltestelle maximal 300 m betragen.
- **Mobilitätsgarantie:** Die Erreichbarkeitsqualität kann auch mit flexiblen Formen des ÖV oder intermodalen Angeboten realisiert werden. Dabei muss jedoch die funktionelle Austauschbarkeit der Angebote nachgewiesen werden, z. B. durch Fahrzeit- und Verfügbarkeitsvergleiche. Bei Angeboten, die auf der Kooperation mit privaten Anbietern basieren, ist ergänzend eine Mobilitätsgarantie erforderlich.

Unter Berücksichtigung dieser Mobilitätsstandards kann der ÖV gerade in dünn besiedelten Regionen deutlich an Attraktivität gewinnen. Schlüssel für ein besseres Mobilitätsangebot sind u.a. **angemessene finanzielle Mittel**. Das IGES Institut schätzt in seiner Studie, dass durch eine Steigerung des Budgets um rund 30 % ist eine Verdopplung der Nutzung des ÖV außerhalb von Ballungsräumen im Bereich des Möglichen liegt. Als ADAC leiten wir daraus ab, die Basis der stärkeren Nutzung des ÖV ist ein ansprechendes Angebot, das angemessen finanziell hinterlegt ist.

Der ÖPNV verweist auf eine vorteilhafte Umweltbilanz – zu Recht, wenn Auslastung sowie Emissions- und Umweltstandards passen. Die **Umstellung von Fahrzeug-/Busflotten auf alternative Antriebs-technologien** wird hohe Investitionen erfordern und gerade im städtischen Raum gefordert sein. Der ÖV sollte umweltpolitische Ziele auch außerhalb von Ballungsräumen berücksichtigen und daher möglichst umweltschonend und idealerweise klimaneutral umgesetzt werden.