

Stellungnahme zur Anhörung „Künftige Modelle für Finanzierung und Organisation des ÖPNV“ im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 13. Januar 2021

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland, begrüßt die parlamentarische Initiative zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung. Denn der Öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen steht gegenwärtig vor der Hausforderung, die Angebote an neue Klima- und Umweltschutzzvorgaben anpassen und zugleich die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie kompensieren zu müssen.

Ergänzende Modelle zur ÖPNV-Finanzierung, die bereits von verschiedenen Fachkommissionen unter der Leitung von Dr. Karl-Heinz Daehre (2012), Prof. Kurt Bodewig (2013 und 2016) sowie Prof. Marcel Fratzscher (2015) vorgeschlagen wurden, gewinnen somit zusätzlich an Bedeutung. Ferner stellt sich die Frage, ob vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungswerte über eine grundsätzliche Pandemiefinanzierungsplanung für den Öffentlichen Verkehr nachgedacht werden sollte. Denn einerseits ist gegenwärtig nicht abzusehen, wie lange weitere Maßnahmen zum Gesundheitsschutz notwendig sein werden. Andererseits muss davon ausgegangen werden, dass die globale Bevölkerungsentwicklung, Konsumgewohnheiten oder auch eine weitere Intensivierung der Landwirtschaft und Tierhaltung zu weiteren Pandemien führen können. Darüber hinaus kann damit abgesichert werden, dass die vereinbarten Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung nicht zur Disposition gestellt werden.

Ein wichtiger Baustein bleibt dabei der vor einigen Monaten beschlossene **ÖPNV-Rettungsschirm** von Bund und Ländern in Höhe von bis zu fünf Mrd. Euro, ohne den die Aufrechterhaltung der Mobilitätsangebote in den vergangenen Monaten nicht möglich gewesen wäre. Von den bis zu fünf Mrd. Euro werden bis Ende 2020 etwa 3,5 Mrd. als Ausgleich benötigt. Die übrigen rund 1,5 Mrd. können – in Abhängigkeit von den aktuellen politischen Beschlüssen – voraussichtlich bis März/April 2021 die Verluste kompensieren. Hier sind die Länder – wie auch teils bereits geschehen – gefordert, ihre Verantwortung zu tragen und entsprechende haushaltrechtliche Beschlusslagen herbeizuführen. Anschließend wird nach aktuellen Prognosen ein **ÖPNV-Rettungsschirm II** notwendig sein, über den bereits im Rahmen der Sonder-VMK am 10. Dezember 2020 beraten wurde. Zugleich arbeitet die Branche selbstverständlich selbst an der Begrenzung der coronabedingten Verluste. Vor allem mit flexibleren Ticketangeboten konnten gute Erfahrungen gemacht werden.

Diese und andere Aspekte greifen die Bundestagsfraktionen in dem vorgelegten Themen- und Fragenkatalog auf, der aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs wie folgt beantwortet werden kann:

Fragen der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

1.) Verantwortlichkeit

- Sind die föderalen Zuständigkeiten richtig und klar verteilt? Oder müsste die Zuständigkeit in eine Hand zusammengefasst werden?
- Sind Regelungshoheit und Finanzierungspflichten zwischen Bund, Ländern und Kommunen richtig zugeordnet?

Antwort VDV: Die Finanzierung der Nahverkehrsangebote mit Bussen und Bahnen hat sich in Deutschland über viele Jahrzehnte entwickelt und basiert auf einem **zwei-Säulen-Modell** bestehend aus Fahrgeld-einnahmen und der ÖPNV-Finanzierung durch Bund, Länder und Kommunen, die in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen öffentliche Mittel bzw. Ausgleichszahlungen für die Finanzierung der vielfältigen Nahverkehrsangebote bereit stellen. Zwar sind im Zuge der zurückliegenden Föderalismusreform die Aufgaben vor allem auf die Länder übertragen worden, was im Sinne der Subsidiarität und der regionalen Bedeutung des ÖPNV sowie die Daseinsvorsorgeaufgabe des ÖPNV ein sachgerechter Gedanke ist. Gleichwohl kommt im Rahmen der ÖPNV Finanzierung auch dem Bund weiterhin eine besondere und wichtige Rolle zu. So zeigt auch die Folgenbewältigung der Corona-Pandemie zunehmend, dass mit einem bloßen Verweis auf die Zuständigkeit der Länder nicht alle Fragen sachgerecht beantwortet werden können. Und auch in Zukunft wird der Bund sich bei der Finanzierung des ÖPNV stärker engagieren müssen. Insbesondere im Hinblick auf die internationalen und europäischen Ziele bei Klimaschutz und deren weiterer Verschärfung muss Deutschland über alle Ebenen konsistent agieren. Der Bund hat hier aufgrund der durch ihn eingegangenen internationalen Verpflichtungen eine besondere Verantwortung bei der Mitfinanzierung. Dieses partnerschaftliche Modell sollte weiter gestärkt werden. Das betrifft nicht nur den vor einigen Monaten beschlossenen **ÖPNV-Rettungsschirm** von Bund und Ländern zum Ausgleich der coronabedingten Verluste bei Fahrgeldeinnahmen, sondern beispielhaft darf an dieser Stelle sicher auch an die damalige Aufbauhilfe für die von der **Sommerflut 2013** betroffenen Länder und Kommunen erinnert werden. Teil dieser Aufbauhilfe war seiner Zeit eine Fortschreibung der sog. „**Entflechtungsmittel**“ bis 2019, für die anschließend auf Ebene der Länder Anschlussfinanzierungen vereinbart wurden.

2.) Regionalisierungsgesetz (RegG)

- Ist das RegG ausreichend als Finanzierungsinstrument?
- Sind die Durchgriffsrechte des Bundes ausreichend für einen effizienten Mitteleinsatz oder bedarf es weiterer Überwachungs-/Regulierungsinstrumente?
- Wie wäre es beispielsweise, eine verpflichtende finanzielle Beteiligung des Landes an den ÖPNV Ausgaben Prozentual zu den verausgabten Bundesmitteln einzusetzen (ähnlich GVFG)?

Antwort VDV: Das RegG wurde Anfang der 1990er Jahre im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes erlassen. Hierüber erhalten die Länder in Form der sog. **Regionalisierungsmittel** einen finanziellen Ausgleich aus dem Steueraufkommen des Bundes, insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Darüber hinaus dürfen die Länder mit den bereit gestellten Mitteln auch andere ÖPNV-Projekte im Bus- und Bahnverkehr finanzieren. Die Höhe der Mittel wurde seither mehrfach angepasst. Zuletzt erhielten die Länder im Jahr 2020 einschließlich der coronabedingten Aufstockung fast 11,5 Mrd. Euro von Seiten des Bundes. Ferner sind die Mittel bis 2031 jährlich mit 1,8 % dynamisiert. Die Regionalisierungsmittel sind damit eine tragende Säule der ÖPNV-Finanzierung. Ohne diese Beiträge des Bundes wären keine Mobilitätsangebote in Randzeiten oder in dünn besiedelten Räumen im Rahmen der Daseinsvorsorge möglich.

Im Hinblick auf die Frage, wie die Mittel des Bundes in den Ländern verwendet werden, sieht das RegG vor, dass die Länder gegenüber dem Bund jährlich nachweisen müssen, für welche SPNV- bzw. ÖPNV-Projekte die Mittel verwendet wurden. Die Bundesregierung erstellt wiederum auf dieser Grundlage stets einen jährlichen Gesamtbericht, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und damit öffentlich wird. Aus Sicht des VDV wird mit diesem Verfahren dem Anspruch an Transparenz ausreichend Rechnung getragen und in den Berichten wird durchgängig eine zweckentsprechende Mittelverwendung durch die Länder bestätigt. Bedenkenswert wäre indes, die Berichte schneller zu erarbeiten und zu veröffentlichen um zeitnah ein aktuelleres und nicht so stark nachlaufendes Gesamtbild zu erhalten.

Was die Mitfinanzierung von ÖPNV- bzw. SPPN-Projekten von Seiten der Länder angeht, sind inzwischen flächendeckend **ländereigene ÖPNV-Gesetze** festgeschrieben worden, was auch mit den am 31. Dezember 2019 ausgelaufenen „**Entflechtungsmitteln**“ des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zusammenhängt. Der Umfang der jeweiligen Mitfinanzierung in den Ländern ist sehr

heterogen und auch stark von den jeweiligen haushalterischen Konstellationen geprägt. Sie lässt daher keine generellen Rückschlüsse zu.

3.) Personbeförderungsgesetz

- Sind die Regelungen ausreichend?
- Benötigen wir ein "Mobilitätsgesetz", in dem auch das Zusammenwirken mit weiteren öffentlichen Verkehrsdiestleistern (Car-, Bike-, E-Roller, ...-Sharing) gemeinsam mit dem übrigen ÖPV-Angebot reguliert wird?
- Sollten letztgenannte auch Daten bereitstellen müssen?
- Wie können die Ziele des Koalitionsvertrags hinsichtlich der Vereinheitlichung/Digitalisierung im Verkehrssektor erfüllt werden? Bedarf es hierfür weiterer Regelungen? (KoaVertrag: "Wir wollen, dass die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV künftig mit einem elektronischen Ticket (eTicket) bargeldlos – vorzugsweise mit einer Anwendung im Smartphone – über Verkehrsverbünde hinweg, bundesweit fahren können. Wir werden die Verknüpfung der Verkehrsträger verbessern, indem wir bessere Informationen in Echtzeit zur Verfügung stellen.")
- Insbesondere: Reicht die Regelung zu Datenschnittstellen aus, um einen Markt für die Entwicklung entsprechender Apps zu schaffen?

Antwort VDV: Car-, Bike-, E-Roller-Sharingangebote bzw. neue bzw. flexible Mobilitätsangebote können grundsätzlich eine gute Ergänzung zum Kernangebot mit Bussen und Bahnen bilden – gerade auf der „ersten und letzten Meile“. Bereits mit der **PBefG-Novelle 2012/13** wurde dem Rechnung getragen, indem die Regelungen für flexible und bedarfsorientierte Verkehrsangebote geöffnet wurden. So wurde seiner Zeit die sog. Flexibilisierungsklausel § 2 VI im PBefG festgeschrieben. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Experimentierklausel (§ 2 VII) in das PBefG aufgenommen, um weitere Möglichkeiten zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel zu schaffen. Auf dieser Rechtsgrundlage testen und betreiben seit vielen Jahren auch städtisch/kommunale Verkehrsunternehmen eine Vielzahl an innovativen On-Demand Angebote in städtischen und ländlichen Räumen.

Dieser Regelungskatalog wird gegenwärtig mit dem „Entwurf eines **Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts**“ weiter angepasst. Der vorliegende Gesetzentwurf stellt aus Sicht des VDV eine taugliche Diskussionsbasis dar und ist in den überwiegenden Teilen zu begrüßen. Denn der Entwurf unterstützt die Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen und sorgt für mehr Rechtssicherheit im ÖPNV-Pooling. Ferner soll die Rückkehrspflicht für Mietwagen erhalten bleiben. In anderen Teilen des Gesetzentwurfes besteht hingegen **Änderungsbedarf**. So sind insbesondere beim Thema Daten sowie bei den Regelungen zum „gebündelten Bedarfsverkehr“ Anpassungen nötig. Auch bei den Vorschriften zum Mietwagen sind Änderungen im Gesetzentwurf erforderlich. Denn es besteht vor dem Hintergrund der aktuellen Formulierungen ein erhebliches Risiko, dass im Verkehr mit Mietwagen versucht werden wird, außerhalb der beiden neuen Verkehrsformen „Linienbedarfsverkehr“ und „gebündelter Bedarfsverkehr“ weitere Angebote zu etablieren, die im Ergebnis die Regulierung umgehen. Hier ist dringend erforderlich, ergänzende Möglichkeiten für die Kommunen zu schaffen, eventuelle erhebliche negative Auswirkungen auf öffentliche Verkehrsinteressen zu beseitigen.

Im Hinblick auf das Thema **Datenbereitstellung und -weitergabe** ist klar, dass zwischen der Datenweitergabe an Aufgabenträger und Kommunen und dem Datenaustausch zwischen Unternehmen zu unterscheiden ist.

Eine Verpflichtung aller Anbieter zur Datenweitergabe an Aufgabenträger und Kommunen zu Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, zur Optimierung der Verkehrssteuerung und zur Kontrolle von Genehmigungsvoraussetzungen ist ausdrücklich zu begrüßen.

Die Integration von Angebotsdaten ist Grundvoraussetzung für die nötige digitale Vernetzung von Mobilitätsangeboten. Denn Nutzer des Öffentlichen Personenverkehrs sollen künftig mit einem elektronischen Ticket bargeldlos (und damit vermehrt kontaktlos) über Länder- und Verbundgrenzen hinweg, bundesweit fahren können. An diesem Ziel arbeiten Bund, Länder und Verkehrsunternehmen gemeinsam; u.a. unter dem Dach der Initiative „Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr“ oder auch im Rahmen der

Brancheninitiativen „Gegenseitiger Verkauf“ (BIGV) und Mobility inside (MI). Auch die durchgängige elektronische Fahrplaninformation (DELFI) leistet einen wichtigen Beitrag bei der deutschlandweiten Verbindungsankunft im öffentlichen Verkehr. Mit diesen und anderen Initiativen ist es inzwischen gelungen, einzelne Städte und Ballungsräume bzw. Verkehrsunternehmen und Verbünde digital zu vernetzen und auch neue Mobilitätsanbieter in die Angebote und Online-Plattformen einzubinden. Dabei ist wichtig, dass der Öffentliche Personenverkehr selbst Gestalter und Treiber dieses Prozesses bleibt und die kommunale Daseinsvorsorge nicht gefährdet wird. Grundsätzlich müssen neue Anbieter in die Tarifstruktur, in Mitnahme- und Bedienpflichten des Öffentlichen Personenverkehrs eingebunden werden, um die Qualität für die Kunden zu sichern. Der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist dabei das Rückgrat der Multimodalität und es ist sein Selbstverständnis, die ergänzenden Mobilitätsservices im Sinne der Kunden sinnvoll zu integrieren. Ein eigenständiges Mobilitätsgesetz-auf Ebene des Bundes ist vor diesem Hintergrund nicht zwingend erforderlich. Sinnvoller erscheinen im Kontext der Subsidiarität entsprechende Regelungen auf Ebene der Länder und Öffnungsklauseln für Festlegungen auf kommunaler Ebene.

Darüber hinaus stellen Daten aber auch einen Wert für den Öffentlichen Personenverkehr dar, um Angebote zu verbessern oder wirtschaftlicher vermarkten zu können. **Pauschale Verpflichtungen zur Datenweitergabe an Dritte sind damit grundsätzlich abzulehnen.** Das gilt insbesondere dann, wenn die Verpflichtungen nur öffentliche Unternehmen betreffen. Daher sind die im Regierungsentwurf zum PBefG vorgesehenen Regeln zur Datenbereitstellung und -weitergabe noch überarbeitungsbedürftig. Hier sollte das **Prinzip des Open-Service** gelten und nicht der Grundsatz von Open Data. Grundsätzlich ist wichtig, dass die Beziehung zum Kunden und auch die Sicherung der Qualität weiterhin in der Hand der Verkehrsunternehmen verbleibt und nicht ohne weiteres auf Drittanbieter übergeht. Denn auch unabhängig von der PBefG-Novelle ist es sinnvoll, dass Verkehrsunternehmen und neue Mobilitätsanbieter einen Datenaustausch im Rahmen der Vertragsfreiheit vereinbaren können, etwa auf vertraglicher Basis eines kosten- und wertorientierten Nutzungsabkommens oder im Rahmen von Lizenzen. Das betrifft vor allem strategische Betriebsdaten und kommerzielle Marktdaten (Echtzeit-Betriebsdaten, Markterhebungen usw.). Fahrplandaten oder Informationen zu Haltestellen sind bereits öffentlich zugänglich und können frei genutzt werden.

Dies wäre auch vereinbar mit dem derzeit laufenden **Projekt „Datenraum Mobilität“**, das in Organisation des Bundeskanzleramtes von der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften (acatech) entwickelt wird. Ziel ist die **gleichberechtigte** Vernetzung von Daten von unterschiedlichen Verkehrsträgern als Basis für ein verkehrsträgerübergreifendes und intermodales Mobilitätssystem nach „europäischen Spielregeln“. Hierdurch soll in den kommenden Jahren die wirtschaftliche und technische Abhängigkeit von digitalen Plattformen privater Anbieter – wie etwa aus den USA oder Asien – reduziert werden. Die **Datensouveränität** der Teilnehmer sowie eine gerechte Teilhabe, also eine möglichst gemeinwohlorientierte Bereitstellung und Nutzung von Daten, soll auf diese Weise gesichert werden. Der Bund als Initiator des Projektes „Datenraum Mobilität“ hat dabei sicher zu stellen, dass hier alle Verkehrsträger an der weiteren Realisierung mitwirken und im Rahmen der Vertragsfreiheit Mobilitätsdaten zur Verfügung stellen. Nur so kann ein gesellschaftlicher Mehrwert entstehen, indem neue nutzerfreundliche, nachhaltige und bezahlbare Mobilitätsangebote und Services für Menschen in der Stadt und auf dem Land geschaffen werden.

4.) Mobilität im ländlichen Raum

- Ist es mittelfristig überhaupt möglich und im Schulterschluss von Bund, Ländern und Kommunen finanziert, im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse die Mobilität im ländlichen Raum so umzustalten, dass der Privat-Pkw nicht mehr das Haupt-Fortbewegungsmittel ist?
- Welche (neuen) Ansätze sind für mehr klimafreundliche Mobilität im ländlichen Raum denkbar? Bedarf es hierfür einer Umstrukturierung der Förderinstrumente?
- Besteht Anpassungsbedarf am GVFG, zumindest hinsichtlich der Bewertungskriterien des Gesamtwirtschaftlichen Nachweises (Standardisierte Bewertung)? Müssen hier verstärkt auch strukturpolitische Aspekte bei der Anbindung ländlicher Räume durch Eisenbahnstrecken/bessere ÖPNV Anbindung und damit eine Steigerung der Attraktivität und Möglichkeiten zur Belebung des ländlichen Raums mit berücksichtigt werden?

Antwort VDV: ÖPNV muss im Gesamtsystem gedacht werden. Der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split in ländlichen Räumen liegt gegenwärtig im Mittel nur bei etwa fünf Prozent. Mit Blick auf die Ziele bei Klimaschutz und Lufteinhaltung muss es das Ziel sein, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf dem Land spürbar zu erhöhen und damit Alternativen zum Pkw-Verkehr bereit zu stellen. Hierzu würde sich – analog wie die Ausbauziele und -pfade bei den erneuerbaren Energien – die Verankerung eines übergeordneten politischen Ziels zur Veränderung des modal-split anbieten. Andernfalls ist auch eine Verlagerung von Pendlerverkehren nicht möglich.

Der ÖPNV in ländlichen Regionen benötigt hierzu eine abgestimmte und mutige Strategie. Aus dem vielerorts erlebten „Restverkehr“ für „Zwangskunden“ wird ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot für alle Einwohner. Folgende Leitplanken erscheinen sinnvoll, die Bund und Länder politisch flankieren müssen:

- Aufbau eines flächendeckenden Bahn-Bus-Gesamtsystems mindestens im Stundentakt
- Konsequente Orientierung auf Angebote, Anschlüsse und Qualität
- Erschließung der Klein- und Mittelstädte
- mehr flexible Bedienformen (bspw. On-Demand-Verkehre)
- einfache Zugänglichkeit zum Gesamtsystem (Haltestellen, Verständlichkeit und Tarifstruktur)
- Kooperation und Vernetzung

Besonders die Verlagerung von langen Autofahrten zwischen Umland und Stadt auf Schiene und Bus führt zu einer Verringerung der Verkehrsleistung. Eine intensivere **Vernetzung der Planungsträger** kann dazu beitragen, den Verkehrsbedürfnissen durch eine ganzheitliche Systemplanung der Verkehrsträger zu entsprechen und auch periphere und ländliche Räume unter Einschluss innovativer Angebots- und Betriebsformen des ÖPNV wie etwa Schnellbus- oder Bedarfsverkehren zu erschließen. Darüber hinaus müssen für neue Angebote wie flächendeckende On-Demand Verkehre dauerhaft und planbar notwendige Betriebsfinanzierungen gesichert werden. Auch die digitale Transformation z.B. durch flächendeckende Echtzeitinformation, elektronische Tarife und digitale Vertriebsformen sowie zunehmend **automatisiertes Fahren** müssen grundfinanziert werden. Eine weitere fast ausschließliche Finanzierung aus Forschungsmitteln ist für den Beginn existentiell, aber nicht auf Dauer zielführend.

Aber auch die **Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken** kann die Mobilität im ländlichen Raum sinnvoll ergänzen. Deutschlandweit geht es dabei um über 180 Strecken mit rund 3.000 km Länge. Insbesondere der Wiederanschluss von Orten mit zentralörtlicher Bedeutung (Mittelzentren) an die Schiene sollte grundsätzlich förderwürdig sein. Hier besteht im Übrigen zunehmend die Herausforderung, dass viele Trassen in Straßen oder Radwege umgewandelt werden und nun eine Reaktivierung für den Bahnverkehr mit erheblichen Kosten verbunden oder gar nicht mehr möglich ist. Hier sind bessere Absprachen zwischen Bund, Ländern und Kommunen nötig.

Teil der Strategie ist auch das in der Fortschreibung befindliche Verfahren der **Standardisierten Bewertung** für Investitionen in Schienenbahnen, das in den kommenden Wochen und Monaten „verkehrswen-defähig“ umgesetzt werden muss. Die Kriterien Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerungen im Zuge von Push- und Pullmaßnahmen sowie Aspekte der Daseinsvorsorge, der sozialen Teilhabe oder auch die Neutralisierung von Kosten gesellschaftlicher Lasten müssen stärker Berücksichtigung finden um die Aufstockung der GVFG-Mittel operativ umsetzen zu können.

Fragen der SPD-Bundestagsfraktion

5.) Ist-Zustand und Problemlagen

- Wie gestalten sich die aktuellen Finanzierungsstrukturen des ÖPNV in unterschiedlichen Kontexten?
- Sind diese Finanzierungsstrukturen dauerhaft tragfähig und ermöglichen sie einen ÖPNV, der mit Blick auf die Verkehrs- und Klimawende zukunftsfähig ist?
- Gibt es Problemlagen, die sich aus unterschiedlichen Regelungs- und Finanzierungshoheiten ergeben?

Antwort VDV: Antworten auf diese Fragen ergeben sich zum Teil aus den Antworten auf den Seiten 1-5 auf die hier verwiesen wird. Ergänzend kann aber hier an die bereits oben erwähnten Vorschläge zur zukünftigen ÖPNV-Finanzierung der verschiedenen Fachkommissionen unter der Leitung von Dr. Karl-Heinz Daehre (2012), Prof. Kurt Bodewig (2013 und 2016) sowie Prof. Marcel Fratzscher (2015) erinnert werden, die für weitere Angebots- und Infrastrukturverbesserungen im Öffentlichen Personenverkehr nicht an Bedeutung verloren haben. Dazu gehören beispielsweise mehrjährige und haushaltsunabhängige **Fondsmodelle**, die sich am Bedarf und nicht an Länderquoten orientieren. Solche Infrastruktur- und Klimafonds mit fixen Finanzierungsbudgets sind als Investitionen in die bestehenden ÖPNV-Betriebsanlagen besonders hilfreich, weil sie dauerhaft angelegt sind. Auch **Straßennutzungs- und Parkgebühren** für Anwohner und Besucher, sofern sie zum Teil zweckgebunden den ÖPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung stehen, können einen Beitrag leisten. Dies würde die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten deutlich erleichtern. Insbesondere in den wachsenden Kommunen wäre damit auch der Ausbau der städtischen Schienenbahnen zu finanzieren. Sofern der Bau einer städtischen Schienenbahn finanziell gesichert ist, stellt sich aber auch die Frage, wie ein attraktiver Betrieb dauerhaft und planbar finanziert werden kann. Hier erscheinen weitere örtlich durchaus unterschiedliche Ansätze der Drittnutzerfinanzierung sinnvoll, wie sie bereits in vielen Ländern erfolgreich verankert sind:

- Nahverkehrsabgabe von Arbeitgebern,
- Erschließungsbeiträge bei Immobilienbesitzern
- Beteiligung des Kraftfahrzeugverkehrs z. B. durch Road-Pricing
- örtliche Steuern zur Finanzierung von Nahverkehrsprojekten

Dabei sind bundes- und landesrechtliche Voraussetzungen zu schaffen, damit Länder und Kommunen einzelne Instrumente der Drittnutzerfinanzierung erproben und einführen können. Die Klimaziele werden ohne eine Steigerung der Nutzerkosten für den Individualverkehr und finanzielle Maßnahmen mit Lenkungswirkung im Verkehrsbereich nicht erreicht werden können.

Auf Seiten der Unternehmen gilt es umgekehrt neue Entwicklungen, wie das verstärkte Nutzen des Homeoffice, in die Tarifwelt einzubauen und attraktive neue Angebote zu machen, sodass beispielsweise das Jobticket in abgewandelter Form auch in der Zukunft erhalten bleibt. Wegen der großen Bedeutung dieses Themas wurde im VDV eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe eingesetzt, die seit einigen Wochen an den **neuen Tarifmodellen** arbeitet, um hier für die Branche gute Beispiele zusammenzutragen, mit denen langfristig Kunden gebunden werden können.

6.) Handlungsbedarfe und Entwicklungspotentiale

- Welche Bedarfe und Potentiale bietet der ÖPNV sowohl in urbanen als auch in ländlichen Kontexten in Bezug auf einen wesentlichen Beitrag zur Klima- und zur Verkehrswende?
- Wie können notwendige/gewünschte Angebotserweiterung/Attraktivitätssteigerung im ÖPNV im Rahmen der derzeitigen Finanzierungsstränge nachhaltig umgesetzt werden?
- Welche Hürden stehen dem entgegen?
- Welche Voraussetzungen müssen geschaffen werden, um nicht nur Investitionssicherheit (GVFG) für die Infrastruktur zu gewährleisten, sondern um diese Infrastrukturen auch mit neuen, klimaschonende Fahrzeugen und gesteigerten Kapazitäten zu bedienen – insbesondere mit Blick auf eine auskömmliche Finanzierung der dauernden Kosten: Betrieb, Personal, Abschreibungen?
- Wie können die Bedarfe fundiert ermittelt werden und was ist bedarfsgerecht, auch unter Berücksichtigung der Probleme finanzschwacher Kommunen, die keine umfangreiche Quersubventionierung sicherstellen können?

Antwort VDV: Die Potenziale des ÖPNV im Hinblick auf die Klima- und Verkehrswende sind erheblich. So ersetzen Busse und Bahnen täglich rund 20 Mio. Autofahrten. Bemerkenswert sind in diesem Zusammenhang sicher auch die regelmäßigen Veröffentlichungen des Umweltbundesamt (UBA). Demnach sind die klimaschädlichen CO₂-Emissionen im Öffentlichen Personennah- und -fernverkehr seit 1990 um rund 30 Prozent zurückgegangen. Im Schienengüterverkehr ist der CO₂-Aussstoß im gleichen Zeitraum sogar um über 50 Prozent gesenkt worden. Noch deutlicher wird der Klimaschutzbeitrag von Bussen und Bahnen im Vergleich zur Minderung der Treibhausgasemissionen (THG) im gesamten Sektor Verkehr. Denn

hier ist in einem vergleichbaren Zeitraum lediglich ein Rückgang der THG-Emissionen in Höhe von zwei Prozent zu verzeichnen.

Was die Fragen angeht, wie diese aktive Partnerschaft bei Klima- und Umweltschutz weiter gestärkt werden kann und welchen „Hürden“ bestehen, wird auf die Seiten 1-6 verwiesen. Ergänzend kann hier hinzugefügt werden, dass mit Blick auf die steigenden Betriebs- bzw. Investitionskosten im Zuge der Umstellung der Fahrzeugflotten auf **alternative Antriebe** ebenfalls **neue Finanzierungsmodelle** nötig sein werden. So sind bei einem durchschnittlichen ÖPNV-Unternehmen rund 115 Linienbusse im Einsatz. Die vollständige Umstellung einer solchen Fahrzeugflotte auf Elektromobilität hätte einen Investitionsbedarf in Höhe von etwa 126,5 Mio. Euro zur Folge. Das entspricht den dreifachen Ausgaben, die bei einem entsprechenden Neukauf und Betrieb von emissionsarmen Diesel-Euro-VI-Linienbussen anfallen würden. Grund hierfür ist neben der Neubeschaffung von Fahrzeugen und Ersatzfahrzeugen vor allem der nötige Zu- und Umbau von Betriebshöfen, die Bereitstellung von Lade- und Trafostationen oder auch die Beschaffung von Ersatzbatterien. Die gegenwärtigen Förderkulissen von Bund und Ländern bilden diese und andere Ausgaben noch nicht vollständig ab.

Was die Bedarfe bei emissionsfreien bzw. -armen Linienbusse angeht, sind vor allem die in der **Clean-Vehicles-Richtlinie** festgeschriebenen verbindlichen Quoten für die Beschaffung von sauberen Linienbussen maßgebend. Auch in Deutschland müssen die neuen EU-Quoten in den kommenden Monaten erfüllt werden. Hierfür würde sich beispielsweise die Einführung eines **branchenweiten Registers** eignen, in dem die Beschaffungen von sauberen und emissionsfreien Linienbussen zentral erfasst werden. Ferner erscheint eine bundesweite bzw. **nationale Beschaffungsquote** sachgerecht, die im Übrigen auch von der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vorgeschlagen wird. Ein Herunterbrechen der Quoten auf einzelne Länder oder sogar Unternehmen kann so vermieden werden. Denn dies würde volkswirtschaftlich zu enormen Kosten führen und ist von einem Großteil der Verkehrsunternehmen und Kommunen weder technisch, betrieblich noch personell leistbar.

Kurz: Bei der Umsetzung der neuen Quotenregelung ist es wichtig, dass die unterschiedlichen ökonomischen Möglichkeiten der Busunternehmen und der Kommunen berücksichtigt werden.

7.) Regelungsmöglichkeiten und Regelungsgrenzen

- Welche aktuellen Finanzierungsinstrumente eignen sich am ehesten dazu, die Resilienz des ÖPNV im Hinblick auf externe Schocks zu erhöhen – sowohl im negativen (bspw. Nachfrageeinbruch im Rahmen der Coronapandemie) wie im positiven Sinne (Nachfragesteigerung)? Wie müssten diese ggf. reformiert werden?
- Gibt es im internationalen Vergleich Best-Practice-Beispiele für die Finanzierung eines zukunftsfähigen ÖPNV und wären diese unter der derzeitigen Regelungssystematik in Deutschland umsetzbar?
- Wie wird die im Entwurf zum PBefG angedachte Rechtsgrundlage für das Pooling innerhalb des ÖPNV (Linienbedarfsverkehr) und außerhalb des ÖPNV (gebündelter Bedarfsverkehr) bewertet?
- Welche alternativen Finanzierungsmodelle werden in der Mobilitätsforschung debattiert und wären diese in der aktuellen Regelungssystematik in Deutschland umsetzbar?

Antwort VDV: Antworten auf diese Fragen ergeben sich aus den Antworten auf den Seiten 1-7. Was die Frage zu **Best-Practice-Beispielen** im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung bzw. neuen Finanzierungsmodelle angeht, liegen inzwischen zahlreiche Studien vor, die die einzelnen Modelle erfasst haben. Neben rechtlichen Aspekten wird in vielen Studien auch ein besonderes Augenmerk auf die verkehrslenkenden Effekte gelegt. Herausragend sind die Beispiele Frankreich (Versement de Transport), Wien (Dienstgeberabgabe), London (Congestion Charging), Singapur (Autolizenzen und Straßennutzungsgebühren) und einige skandinavische Städte wie Stockholm oder Oslo (Straßennutzungsgebühren zugunsten des ÖPNV). Auch für Deutschland könnten diese Maßnahmen umgesetzt werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. In Baden-Württemberg wurde in verschiedenen Kommunen beispielsweise ein „Mobilitätspass“ untersucht. Die Grundidee eines Mobilitätspasses ist, dass z. B. die Kfz-Halterinnen und – Halter einen wesentlichen Beitrag bezahlen, für den sie auch ein ÖPNV-Ticket bzw. eine entsprechende Ermäßigung bekommen, den Mobilitätspass. Je nach der Höhe der Beiträge oder der Abgaben kann eine

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und eine Ticketermäßigung finanziert werden. Hier einige weitere Beispiele:

- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und anteilige Zuführung an die ÖPNV-Aufgabenträger (z. B. auch in Form einer Parkplatzsteuer für die Parkraumvorhaltung)
- Flächengerechte Erhöhung der Nutzergebühren für Anwohnerparken
- Parkraumverknappung z. B. durch Änderungen der Stellplatzordnungen im Baurecht und weiteren Bevorrechtigungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Ausbau von Park & Ride Parkraum, um die Einfahrten von Pkws in die Innenstadt zu reduzieren
- Leistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren bzw. City-Maut für die Innenstadt und eine flächen-deckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Umweltzone
- Absenkung von Energiesteuern und Neutralisierung aller Energieabgaben und -umlagen für den Öffentlichen Personenverkehr, da die Verteuerung des ÖV durch diese Abgaben deren Zweck widerspricht, die Umwelt zu entlasten
- Einstieg in eine Nutzerfinanzierung im MIV mit dem Ziel einer verursachergerechten Internalisierung externer Kosten und Einführung einer fahrliebungs- bzw. zeitabhängigen Pkw-Maut
- Bürger*innen-Ticket mit einer ÖPNV-Umlage (analog zum Rundfunkbeitrag)
- Aufhebung der durch die Grundsteuerreform ausgelösten überproportionalen Belastung der Grundstücke, Betriebshöfe und Werkstätten von Verkehrsunternehmen

Frage der AfD-Fraktion

8.) Ohne Kategorie

- Wenn richtig ist, dass die Erlöse der Nahverkehrsunternehmen deutlich erhöht werden können, wenn die 'Schwarzfahrerquote' (Erschleichung einer Beförderungsleistung) verringert werden kann, welche Vorschläge und Überlegungen gibt es, elektronische Zugangskontrollen einzuführen? Im Blickpunkt stehen hierbei nicht die traditionellen 'Drehkreuze', sondern moderne, kontaktlose Zugangssysteme, die beispielsweise dann Alarm geben, wenn ein Zugang ohne gültigen Fahrausweis erfolgt. Gibt es Kosten-Nutzen-Analysen und wenn ja, können diese dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden?

Antwort VDV: Den Nahverkehrsunternehmen gehen in Deutschland pro Jahr rund 250 Mio. Euro durch das Fahren ohne gültige Fahrausweise verloren. Vor dem Hintergrund wird vereinzelt die Forderung nach Zugangsbarrieren aufgestellt. Prüfungen haben ergeben, dass in Summe rund 15.000 Bahnhaltstellen mit Zu- und Abgangskontrollen in Deutschland umgerüstet werden müssten. Die Berechnungen sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass dies zu zusätzlichen Infrastrukturkosten in Höhe von mind. 2 Mrd. Euro führen würde; zzgl. Wartungskosten. Geschlossene Zugangssysteme bedeuten ferner, dass ein barriere-freier Zugang zu den Haltestellen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Kinderwagen oder Personen mit größerem Gepäck sowie für Fahrradfahrer erheblich erschwert würde. Eine Nachrüstung von Bahnhaltstellen mit Zu- und Abgangskontrollen wie etwa Drehkreuzen ist somit nicht zielführend und mit Blick auf die Verkehrswende kontraproduktiv. Eine automatisierte kontaktlose Kontrolle setzt eine komplekte Umstellung des Ticketings auf elektronische Tickets für alle Fahrgäste, also auch für die zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV Berechtigten (Schwerbehinderte, Kinder etc.), voraus.

Themen und Fragen der FDP-Bundestagsfraktion

9.) Ohne Kategorie

- Funktionalität der heutigen Organisation des ÖPNV (Stärken und Schwächen im Zusammenspiel der drei Verwaltungsebenen)
- Kritische Beurteilung der aktuellen Finanzierung des ÖPNV (Zur Verfügung stehende Mittel, mögliche Mischfinanzierungen, Kontrolle der Mittel)
- Herausforderungen für eine bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehre (Abstimmung Fahrpläne, Mobilitätsplattformen, Bezahlsysteme)
- Ausblick: Stärkere Integration des Bundes in den ÖPNV vs. Mehr Subsidiarität und Kompetenzabgrenzung zwischen den Ebenen? (Gesetzgebungskompetenz, Entscheidungskompetenz, Finanzierung)

- Langfristige Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Fahrgastzahlen, Nutzerverhalten und Finanzierung

Antwort VDV: Antworten auf diese Fragen ergeben sich grundsätzlich aus den Antworten auf den Seiten 1-8. Im Hinblick auf die Auswirkungen der andauernden Corona-Pandemie ist in den ersten Tagen des Jahres 2021 festzustellen, dass die Fahrgastzahlen weiter auf sehr niedrigem Niveau sind. Aktuell nutzen aufgrund von Reisebeschränkungen, Home-Office-Regelungen oder Homeschooling nur etwa 40 bis 50% der sonst üblichen Fahrgäste den Nahverkehr. Durch die jüngste Verschärfung der Kontaktbeschränkungen bzw. Einschränkungen des individuellen Aktionsradius in besonders betroffenen Gebieten soll die Mobilität der Bevölkerung temporär weiter sinken. Mit weiteren Verlusten bei den Fahrgeldeinnahmen muss deswegen gerechnet werden. Wie oben bereits ausgeführt, werden alleine für 2021 Ausfälle in Höhe von rund 3,5 Mrd. Euro prognostiziert.

Ein nötiger **Rettungsschirm II** für den Öffentlichen Personenverkehr muss diesmal jedoch auch die Situation des **Eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehrs** berücksichtigen, der vielerorts ebenfalls die regionale Verkehrserschließung sichert.

Bislang ist der eigenwirtschaftliche Verkehr auf der Schiene von den bestehenden Überbrückungs- und Liquiditätshilfen nicht hinreichend erfasst. Dazu gehören Reise-, Ausflugs- und Charterverkehre auf der Schiene, aber auch Touristik- und Museumsbahnen, Nachtzugverbindungen, Autoreisezüge und nicht zuletzt die Güterbahnen. So werden für den eigenwirtschaftlichen Eisenbahnpersonenverkehr außerhalb der DB-Gruppe allein für das erste Halbjahr 2020 Verluste in Höhe von rund 15 Mio. Euro erwartet. Grund hierfür ist, dass die Kriterienkataloge für die Bereitstellung der Mittel aus den verschiedenen allgemeinen Hilfsprogrammen von einem Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erfüllt werden können. So fallen viele Eisenbahnen grundsätzlich nicht in die üblicherweise zu Grunde gelegte Kategorie kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU); entweder weil sie die betriebswirtschaftlichen Kriterien nicht erfüllen oder weil der öffentliche Anteilsbesitz zu hoch ist bzw. durch die öffentliche Trägerschaft keine Möglichkeit besteht, auf die Mittel zugreifen zu können. Aber auch die im Eisenbahnverkehr verbreitete Zugehörigkeit von Einzelunternehmen zu Unternehmensgruppen stellt in vielen Fällen ein Ausschlusskriterium dar. Hinzu kommt die Herausforderung, dass sich das Geschäftsfeld von anderen Branchen in vielerlei Hinsicht unterscheidet: Viele eigenwirtschaftlich tätige Bahnen können grundsätzlich nur niedrige Renditen erwarten und somit wird die Geschäftstätigkeit bei der Beantragung von Liquiditätshilfen – beispielsweise bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) – häufig als zu riskant bewertet. Im Fall einer positiven Risikobewertung sind die Kreditprogramme hingegen oft nur eine sehr kurzfristige Lösung, weil die tatsächlichen Ertragseinbrüche deutlich höher sind. Aber auch die stark schwankenden Umsätze im Eisenbahnverkehr können die Inanspruchnahme von Hilfsprogrammen erschweren, wenn diese auf Vorjahresvergleichen aufsetzen.

In **Österreich** wurde auf diese Herausforderung bereits reagiert. Hier wurden mit Zustimmung der EU-Kommission auch die Personenbahnen des eigenwirtschaftlichen Verkehrs bis Ende 2020 von der Zahlung jeglicher Trassenentgelte befreit. Eine Fortschreibung wird gegenwärtig beraten.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass auch die **Infrastruktur nichtbundeseigener Bahnen** eine oft „unsichtbare“, aber gleichwohl unersetzbare Aufgabe erfüllt. Neben der regionalen Verkehrserschließung allgemein gehört dazu beispielsweise die Erreichbarkeit und Versorgung von Kraftwerken, Sendeantennen, Forschungseinrichtungen oder auch Truppenstandorten der Bundeswehr. Im Kontext ÖPNV-Finanzierung ist wesentlich, dass nichtbundeseigene Eisenbahnen viele Strecken für den SPNV vorhalten und somit die technisch-betriebliche Voraussetzung für diesen Teil des Nahverkehrs sichern.

Fragen der Bundestagsfraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen

10.) Block: Analyse und Bewertung des Ist-Zustandes und Veränderungsbedarf

Wie bewerten sie bestehende Situation bei der Finanzierung des ÖPNV bezüglich

- der Verteilung der finanziellen Lasten zwischen Bund – Ländern – Kommunen?

- des Querverbundes kommunaler Unternehmen?
- bezüglich der Vielzahl von zu Grunde liegenden gesetzlichen Regelungen (RegG, GVFG, BSchWAG, LuFV III, Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte, Ausgleichszahlungen für Schüler*innen und weiterer) und daraus resultierenden getrennten Finanzströmen?
- des Anteils und der Ausgestaltung der Nutzerfinanzierung?
- der Verteilung der finanziellen Mittel auf städtische vs. ländliche Regionen (wie viel €/Einwohner werden durchschnittlich in Städten und auf dem Land ausgegeben?)?

Antwort VDV: Antworten auf diese Fragen ergeben sich grundsätzlich aus den Antworten auf den Seiten 1-9. Was die Frage zum **kommunalwirtschaftlichen Querverbund** betrifft so hat sich dieser seit vielen Jahrzehnten als sinnvoll erwiesen, weil defizitäre Geschäftsbereiche im Rahmen der Daseinsvorsorge durch Bezugsschussung von gewinnträchtigen Sparten aufrechterhalten werden bzw. zu sozialverträglichen Konditionen angeboten werden können. Dieses gewachsene Verständnis einer umfassenden öffentlichen Daseinsvorsorge mit grundlegenden Dienstleistungen ist ein hohes Gut, das aus Sicht des VDV nicht zur Disposition stehen darf. Im Übrigen ist diese Form der Finanzierung von kommunalen Leistungen von der EU-Kommission anerkannt und genehmigt.

Wie bewerten sie die bestehende Struktur und den Umfang der ÖPNV-Finanzierung bezüglich der Finanzierung

- von substanzerhaltenden Maßnahmen?
- der gesetzlich vorgegebenen Schaffung von Barrierefreiheit?
- des Betriebs?
- einer angemessenen Bezahlung der Beschäftigten, im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen, die zu erwartende Bedarfe, die Altersstruktur?
- der gewünschten Angebotserweiterungen im ÖPNV?
- der gewünschten Attraktivitätssteigerung des ÖPNV?
- tariflicher Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung („365 €-Ticket“, Nulltarif)?

Antwort VDV: Antworten auf diese Fragen ergeben sich aus den Antworten auf den Seiten 1-9. Was die Frage zum **barrierefreien Umbau des ÖPNV** angeht, gilt grundsätzlich die nach wie vor gültige Zielsetzung im PBefG. Demnach soll der ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei sein. Mit Hilfe verschiedener Förderkataloge von Bund und Ländern sind hier erhebliche Fortschritte erzielt worden. Auch die jüngsten Gesetzesinitiativen zur Planungsbeschleunigung auf Bundesebene tragen dazu bei, dass neue technische Lösungen realisiert werden können. Trotzdem besteht noch Nachholbedarf bei der barrierefreien Ausgestaltung von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen. Dies hängt auch damit zusammen, dass bei der weiteren Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV die Anforderungen von *allen* Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen im Sinne des „Design für Alle“ berücksichtigt werden müssen. Das betrifft Zugang und Nutzung von Haltestellen, Bahnhöfen und Fahrzeugen sowie neben der Mobilitätskette auch die Informationskette. Prognosen gehen von Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 20,5 Milliarden Euro aus.

Grundsätzlich sollten die Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit von der öffentlichen Hand finanziert werden, ohne diese Kosten in die Beurteilung der Investitionswürdigkeit aufzunehmen, da sich diese gesellschaftlichen Ziele einer Kosten-Nutzen-Betrachtung entziehen.

Die **Arbeitsmarktsituation im ÖPNV** hat sich in den vergangenen Jahren verändert. Während durch den gewachsenen Personal- und Fachkräftebedarf von Seiten der Unternehmen immer attraktivere Angebote für potenzielle Bewerber oder Auszubildende gemacht werden, fehlt vielerorts qualifiziertes Personal. Denn vor allem die Umrüstung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe, die Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse oder der Betrieb von digitalen Mobilitätsplattformen bzw. die Vernetzung der Verkehrsangebote stellen neue Anforderungen an die Unternehmen und ihre Beschäftigten. Die Anforderungen an Qualifikationen und Kompetenzen verändern sich. Gleichzeitig entstehen insbesondere in den technischen und betrieblichen Sektoren Bedarfe nach neuen Berufen, die die neuen Anforderungen widerspiegeln. Aber auch der demografischen Wandel wird spürbarer. Alleine im ÖPNV müssen bis 2030 rund 50 Prozent der Beschäftigten ersetzt werden. Vor dem Hintergrund ist es u.a. wichtig, dass der Bund Modelle

für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie ausbaut und systematisiert. Dazu können beispielsweise lebensphasenbezogene Arbeitszeitmodelle oder neue Formen betrieblicher Arbeit mit belastungs- und altersgerechten Dienstplänen gehören. Auch berufliche Weiterbildungsmöglichkeiten sind auszubauen und neue betriebliche Karrieremuster zu entwickeln. Vor allem im IT-Sektor des öffentlichen Verkehrs ist es schwer, den Bedarf an qualifizierten Kräften zu decken. Deshalb sind hier besondere Anstrengungen notwendig und ggf. unternehmensübergreifende **Kompetenzzentren** zu unterstützen. Auch bei der Weiterentwicklung der Berufsbilder durch das automatisierte Fahren in der anstehenden Novellierung der STVO ist darauf zu achten, dass die zukünftigen Leitstellenmitarbeiter aus dem bisherigen Pool der Fahrer gestellt werden können und keine „Ingenieurserfordernis“ festgeschrieben wird. Zugleich ist die Branche aber auch selbst gefordert.

Ein wichtiger Baustein ist dabei das [Karriereportal in-dir-steckt-zukunft.de](http://Karriereportal.in-dir-steckt-zukunft.de) der Arbeitgeberinitiative unter dem Dach des VDV, das seit einem Jahr online ist und inzwischen rund 135.000 Nutzerinnen und Nutzer hat.

Was die Frage zur weiteren **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV** durch tarifliche Anpassungen betrifft, haben alle bisherigen Erfahrungen aus dem Ausland gezeigt, dass nicht der Fahrpreis das entscheidende Kriterium zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist, sondern Art und Umfang der Angebote. Vor dem Hintergrund lehnt VDV weiterhin eine bundesweite Einführung von **365-Euro-Jahrestickets** oder Tickets zum sog. „Nulltarif“ ab. Vielmehr ist es aus Sicht des VDV sinnvoll, die aufgestockte ÖPNV-Finanzierung zunächst in den Ausbau und in die Grunderneuerung der Systeme sowie in neue Angebote und mehr Kapazitäten zu investieren. Dass dies als erster Schritt unumgänglich ist, belegen auch die Diskussionen über die Einhaltung der coronabedingten Distanz- und Hygieneregeln im öffentlichen Verkehr. Vor allem zusätzliche Fahrzeuge sind dabei in wichtiger Baustein. Aber auch die wirtschaftlichen Folgen solcher Ticketpreissenkungen wären für die Branche erheblich. So hat eine VDV-eigene Abfrage ergeben, dass bei einem „typischen“ Verkehrsverbund, der Großstädte bzw. Ballungsräume und ländliche Regionen umfasst, die Einführung einer Jahreskarte mit verbundweiter Gültigkeit zum Preis von 365 Euro zu unmittelbaren Einnahmenminderungen von etwa 66 Prozent bei den Abokunden führen würde. Bundesweit wären Einnahmeverluste für die ÖPNV-Unternehmen in Höhe von rund vier Mrd. Euro jährlich zu erwarten. Ein vollständig kostenloser, bundesweiter Nahverkehr würde sogar zu Einnahmeverlusten in Höhe von rund 13 Mrd. Euro jährlich führen. Ferner ist – wie oben beschrieben – die Branche durch die Folgen der Corona-Pandemie nach wie vor mit erheblichen Verlusten bei Fahrgeldeinnahmen konfrontiert.

11.) Block: Reformbedarf – alternative Finanzierungsquellen – Gesamtkonzept

- Wie ist die Bedeutung des ÖPNV für den Klimaschutz und die Erreichung der von der europäischen Kommission und der Bundesregierung gesetzten Klimaziele, insbesondere im Bereich der Nahmobilität, einzuschätzen?
- Welche Fortschritte könnten diesbezüglich mit einem Ausbau des ÖPNV unter welchen Bedingungen erreicht werden, einerseits in den Städten mit einem bereits guten ÖPNV-Angebot, andererseits insbesondere im ländlichen Raum mit einem bislang geringen Angebot?
- Welcher finanzielle Bedarf besteht hier absehbar für die kommenden Jahre (in 5 bzw. in 10 Jahren)?
- Welche Bedarfe bestehen insbesondere im Bereich des ländlichen Raums für einen substantiellen Beitrag des ÖPNV an der Verkehrswende?
- Welcher Bedarf ergibt sich aus für die Qualifizierung der Beschäftigten und Gewinnung neuer Beschäftigter (aus den Krisenbranchen)?
- Welche Reformvorschläge für die bestehenden Finanzierungsquellen (RegG, GVFG, etc. und der Nutzerfinanzierung) haben Sie? Welche sollte man so lassen, welche wie ändern und welche ganz weglassen? Sollte man die Finanzströme nach dem „Vorbild“ Brandenburgs und anderer Länder bündeln? Welcher gesetzgeberischer Handlungsbedarf ergibt sich daraus?
- Welche alternativen Finanzierungsquellen halten Sie für sinnvoll und wie sollte man sie ggfs. ausgestalten (Nahverkehrsabgabe für Unternehmen nach französischem und Wiener Vorbild, Umlagefinanzierung / Erschließungsbeitrag für alle Einwohner*innen, Tourismus-/Gästebeitrag, Parkgebühren / City-Maut, weitere?)? Wie sähe ihrer Auffassung nach ein ideales Finanzierungskonzept für den ÖPNV aus?

Antwort VDV: Antworten auf diese Fragen ergeben sich aus den Antworten auf den Seiten 1-11. Als ergänzende Bemerkung zum Stichwort „Gesamtkonzept“ darf an dieser Stelle aber sicher auch an die Bedeutung des **Deutschlandtaktes** erinnert werden. Denn die intelligente Verknüpfung des Schienenpersonennah- und des Eisenbahnpersonenfernverkehrs mit kurzen Anschluss- und Wartezeiten spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle für die Entscheidung, den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. Eine solche übergreifende Vertaktung bietet die Chance auf spürbare Angebotsverbesserungen aus Kundenperspektive und auf eine weitere Verkehrsverlagerung. Mit der Realisierung eines solchen Deutschlandtaktes, ergänzt durch ein elektronisches Ticketing, das einen deutschlandweiten Zugang zu Bussen und Bahnen jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen ermöglicht, kann dieses Ziel erreicht werden. Dringend erforderlich hierfür ist jedoch, dass vor allem infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen werden. So müssen Engpässe im gesamten Eisenbahnnetz weiter beseitigt und Knotenpunkte ausgebaut werden. Ferner darf der Deutschlandtakt nicht allein der Optimierung des Eisenbahnpersonenverkehrs dienen. Vielmehr muss die Infrastruktur im Zielzustand auch dem Schienengüterverkehr bessere Bedingungen bieten, damit dieser seinen Beitrag zur umweltgerechten Entwicklung des Verkehrs leisten kann.

Zugleich ist festzuhalten, dass weder alle Ausbaumaßnahmen des Deutschlandtaktes, der Masterpläne Schienenverkehr und Schienengüterverkehr noch der notwendigen infrastrukturellen Kapazitätsausweitung in Ballungsräumen in ihrer Finanzierung gesichert sind. Neben diesen Infrastrukturmaßnahmen ist ein Einstieg des Bundes in die oben genannte Betriebskostenfinanzierung des allgemeinen ÖSPV zur Erreichung der Klimaschutzziele ebenso unumgänglich, wie eine signifikante Steigerung der Nutzerkosten des motorisierten Individualverkehrs.

Abschließend darf an dieser Stelle sicher auch an die Arbeit „**Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität**“ erinnert werden, die die Bundesregierung vor über zwei Jahren eingesetzt hat. Das Gremium hat zielführende Empfehlungen für ein weitgehend treibhausgasneutrales und umweltfreundliches Verkehrssystem entwickelt. Dazu gehören unter anderem eine Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen; verbunden mit einem kurzfristigen Ausbau der Kapazitäten im Linienbusverkehr.