

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



DEUTSCHER
LANDKREISTAG



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

12.01.2021

Herrn Vorsitzenden
Cem Özdemir
Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Aktenzeichen
66.71.00D (DST)
830-02-10 (DLT)
IV/741 (DStGB)

Per E-Mail: verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Ausschussdrucksache
19(15)442-I
Stellungnahme zur 97. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 13.01.2021

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 13. Januar 2021 zum Thema „Künftige Modelle für Finanzierung und Organisation des ÖPNV“

Ihr Geschäftszeichen: PA 15 - 5410

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 13.01.2021 bedanken wir uns und nehmen vorab wie folgt Stellung:

Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele

Der ÖPNV bildet das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt und auf dem Land. Zur Erreichung der Klimaziele, für saubere Luft in den Städten, Landkreisen und Gemeinden und für eine bessere Erreichbarkeit der Fläche im Interesse der Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse brauchen wir eine Investitions- und Angebots-offensive für den ÖPNV. Wer die Verkehrswende ernsthaft will, muss nachhaltig in Infrastruktur, Digitalisierung, Fahrzeuge und Personal investieren. Das darf sich durch die Pandemie nicht ändern. Das vor der Krise politisch gesetzte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen ist nur durch einen massiven Aufwuchs der Mittel zu erreichen. Dazu müssen Bund und Länder weiterhin Verantwortung übernehmen und ggf. zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden.

Aktuelle Situation des ÖPNV

Der ÖPNV ist auch während der Corona-Pandemie Garant dafür, dass Beschäftigte ihre Arbeitsplätze erreichen und die Gesellschaft mobil bleibt. Während die Angebote im ÖPNV durch das Engagement

von Bund, Ländern und Kommunen weitgehend aufrechterhalten werden konnten, sanken die Fahrgastzahlen erheblich, mit unmittelbaren Auswirkungen auf die ÖPNV-Finanzierung vor Ort. Dank des ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes und der Länder konnten tiefgreifende Angebotsreduzierungen im ÖPNV in Deutschland bislang vermieden werden. Die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes in Höhe von 2,5 Milliarden Euro zeigt, dass diese Relevanz des Nahverkehrs in der Krise erkannt wurde. Für die Kommunen war das ein ganz wichtiges Zeichen, hier nicht alleine gelassen zu werden.

Die Kommunen sind als ÖPNV-Aufgabenträger bereit, ihren Anteil zum Gelingen der Verkehrswende beizutragen. Gleichzeitig sinkt jedoch der ohnehin begrenzte kommunale finanzielle Handlungsspielraum durch die Pandemie weiter. Wegen der weit bis ins Jahr 2021 absehbaren pandemiebedingten Einnahmeausfälle, bedarf es aus Sicht der Kommunen auch weiterhin einer Beteiligung des Bundes an den Gesamtkosten eines Rettungsschirms für 2020 und 2021, die wie bisher hälftig erfolgen sollte. Auch die Verkehrsministerkonferenz sieht die Notwendigkeit, für 2021 einen zusätzlichen und gemeinsamen Rettungsschirm des Bundes und der Länder für den ÖPNV in Höhe von rund 3,5 Mrd. Euro aufzuspannen. Wir begrüßen zudem, dass die Verkehrsministerkonferenz auch in Zeiten der Corona-Pandemie an ihrem Ziel festhält, den Anteil des ÖPNV am Modal Split mittelfristig verdoppeln zu wollen.

Organisation des ÖPNV

Die Aufgabenverteilung und Finanzierungsverantwortung zwischen Bund, Ländern und Kommunen hat sich grundsätzlich bewährt. Die im Zuge der Regionalisierung erfolgte Übertragung der Zuständigkeit für den Nahverkehr auf die Länder hat sich als Erfolgsmodell erwiesen und zu einer deutlichen Ausweitung des Nahverkehrsangebots in den Ländern und Kommunen geführt. Der ÖPNV wird richtigerweise insbesondere vor Ort von den Städten, Landkreisen und Gemeinden gestaltet. Denn die Bedarfe und Potenziale können lokal am besten beurteilt werden. Im Rahmen regionaler Verkehrsverbünde und verbundübergreifender Kooperationen erfolgt zudem eine Abstimmung zwischen kommunalen Aufgabenträgern im ÖPNV und den SPNV-Aufgabenträgern. Diese Abstimmungsprozesse sind aus unserer Sicht weiter zu intensivieren, um interkommunale Mobilitätsketten noch besser mit einem integrierten ÖPNV-Angebot (z.B. durch abgestimmte Tarife) bedienen zu können. Der Fokus auf die örtliche bzw. regionale Ebene ist jedoch unabdingbar, denn er sichert eine auf die örtlichen Rahmenbedingungen ausgelegte Nahverkehrsplanung und eine enge Verzahnung mit der der Stadt-, Kreis- und Gemeindeentwicklung und der Regionalplanung. Die eng mit den Kommunen abgestimmten Nahverkehrspläne bilden hier das geeignete Instrument, um Ziele und Maßnahmen der ÖPNV-Planung festzulegen. Sie sind vor dem Hintergrund neuer Mobilitätsangebote bzw. alternativer Bedienformen und technologischer Fortschritte wie der Digitalisierung sowie alternativer Antriebe fortzuentwickeln, um auch hier gewünschte Ziele von Bund, Ländern und Kommunen letztlich zu verankern und entsprechende Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen. Nahverkehrspläne sind auch das geeignete Instrument, um das Zusammenwirken mit weiteren Verkehrsdienstleistern im Sinne des Klimaschutzes und einer guten Mobilität für alle zu gewährleisten.

Wir halten es für erforderlich, die Vielfalt der unterschiedlichen Mobilitätsangebote künftig noch stärker zusammen zu denken. Es ist fraglich, ob es hierzu eines bundesweiten Mobilitätsgesetzes bedarf. Das Personenbeförderungsrecht ist fachlich zwar auf Unternehmen beschränkt, die Personen gewerblich befördern, und erfasst andere Anbieter von Mobilitätslösungen wie Car- oder Bikesharing etc. nicht. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der zu regelnden Lebenssachverhalte müssten für diese jedoch auch in einem bundesweiten Mobilitätsgesetz unterschiedliche Kapitel vorgesehen werden. Zudem wäre eine einheitliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes zu klären. Insofern stehen aus kommunaler Sicht im Zuge der Novelle des Personenbeförderungsrechts ein geeigneter und auf die heutigen Anforderungen ausgerichteter rechtlich-regulatorischer Rahmen sowie ausreichende

Mittel für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger im Vordergrund. Eine andere Frage wäre, ob es perspektivisch nicht eines Mobilitätsdatengesetzes bedarf, da die derzeit diskutierten Änderungen und Ergänzungen des PBefG sich auf PBefG-Verkehre beschränken und damit die anderen Mobilitätsangebote (einschließlich des SPNV) nicht umfassen.

Finanzierung des ÖPNV

Die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland ist komplex und setzt sich aus verschiedenen Säulen zusammen. Grundsätzlich und länderübergreifend bilden neben den Ticketerlösen, die – mit starken regionalen Unterschieden – im bundesweiten Durchschnitt zu einem Kostendeckungsgrad von nur etwa 75-80 % beitragen, insbesondere Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand an die Verkehrsunternehmen die Basis für eine auskömmliche ÖPNV-Finanzierung. Hierzu zählen einerseits Tarifersatzleistungen (bspw. für reduzierte Schülertickets oder Tickets für Schwerbehinderte) als auch weitere Finanzierungsstränge des Bundes und der Länder (bspw. Regionalisierungsmittel) zur Finanzierung bestimmter Verkehrsleistungen. Gerade für den lokalen ÖPNV sind es jedoch insbesondere die Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträger, welche Verkehrsleistungen vergeben oder durch die Gewährleistung von Tarifausgleichsmaßnahmen direkt bzw. indirekt finanzieren. Investitionen in die Infrastruktur werden durch die Förderung von Bund und Ländern (bspw. GVFG) und durch Eigenmittel der Kommunen ermöglicht.

Wir sehen die dringende Notwendigkeit, zeitnah einen **ÖPNV-Rettungsschirm auch für 2021** aufzuspannen und sehen uns im jüngsten Beschluss der Verkehrsministerkonferenz bestätigt. Neben den krisenbedingten Mindereinnahmen bildet zudem die Umrüstung von Fuhrparks und Betriebshöfen auf alternative Antriebe einen weiteren Kostenfaktor. Auch hier bedarf es einer entsprechender Gegenfinanzierung, insbesondere durch eine dauerhaft verankerte Förderung, damit die Erreichung der Zielvorgaben aus der so genannten Clean Vehicles Directive letztlich nicht auf Kosten des ÖPNV-Angebots oder mittels Tarifierhöhungen erfolgt.

Da im Sinne des Klimaschutzes, sauberer Luft und besserer Mobilitätsangebote in Stadt und Land der Ausbau der ÖPNV ein zentrales politisches Ziel darstellt, wird aus Sicht der Kommunen die Debatte um kostenlosen Nahverkehr bzw. **365-Euro-Tickets vielerorts kritisch bewertet**. Um Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, müssen die Angebote zunächst qualitativ und quantitativ gut sein und weiter ausgeweitet werden. Für die Finanzierung dieser Angebotsausweitungen müssen auch die Nutzer beteiligt werden. Letztlich muss anhand der Rahmenbedingungen vor Ort politisch über Ticketpreise als auch adäquate ÖPNV-Angebote entschieden werden. Für bestimmte Bedarfswfälle stehen etablierte Instrumente wie Sozialtarife auch weiterhin zur Verfügung.

Um den Kommunen Handlungsspielraum für einen guten ÖPNV zu ermöglichen, braucht es eine aufgabenangemessene kommunale Finanzausstattung sowie ergänzend angemessen ausgestattete Programme des Bundes und der Länder, damit bspw. Investitionen in Infrastruktur und Fuhrparks jetzt getätigt werden können, welche für Angebotsausweitungen notwendig sind. Hierzu dient das Beispiel reaktivierter Bahnstrecken, die nach einer Instandsetzung auch zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Betriebsfinanzierung benötigen. Bund, Länder und Kommunen sind über die genannten Mechanismen dafür verantwortlich, den ÖPNV solide zu finanzieren und können mit vorhandenen Instrumenten den notwendigen und politisch gewollten ÖPNV-Ausbau maßgeblich vorantreiben. Für eine bessere und resilientere ÖPNV-Finanzierung **sollten auch zusätzliche Instrumente etabliert werden**.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt die im Zuge des Klimaschutzpakets der Bundesregierung umgesetzten Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes ausdrücklich als Meilenstein. Die Mittel werden den Ausbau sowie die Sanierung der Infrastruktur ermöglichen und eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots bewirken. Somit leisten sie einen wichtigen Beitrag

zum Erfolg des Klimaschutzpakets. Für eine **umfassende Verkehrswende**, die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor und eine adäquate ÖPNV-Bedienung in Stadt und Land im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse bedarf es jedoch noch weitergehender Mittel und Maßnahmen. Da die genannten Ziele eine bundesweite Bedeutung haben, darf die Weiterentwicklung des ÖPNV vor Ort letztlich nicht von finanziellen Handlungsspielräumen einzelner Kommunen abhängen. Die Städte, Landkreise und Gemeinden müssen vielmehr in die Lage versetzt werden, weitere Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur zu tätigen, attraktive ÖPNV-Angebote dauerhaft zu finanzieren und bei Bedarf hierzu auch weitere Finanzierungsquellen zu erschließen.

Das Regionalisierungsgesetz hat sich aus Sicht der Kommunen als Finanzierungsinstrument bewährt. Insbesondere ist seine Ausgestaltung, die es seit der Übertragung der Aufgabenverantwortung für den Nahverkehr vom Bund auf die Länder erfahren hat, als Erfolgsmodell zu sehen. Mit dem Regionalisierungsgesetz wurde ein Finanzierungsweg etabliert, der bewiesen hat, dass er die unerlässliche Planungssicherheit für das SPNV-Angebot dauerhaft sicherstellt. Perspektivisch wird es durch den Mittelaufwuchs bei den Regionalisierungsmitteln zu einer weiteren Verbesserung dieses Angebots kommen.

Wir sprechen uns in diesem Zusammenhang dezidiert gegen eine Mit- bzw.

Mischfinanzierungssystem von Bund und Ländern im Bereich der Regionalisierungsmittel aus. Die vom Bund an die Länder überwiesenen Regionalisierungsmittel dienen der Kompensation der von den Ländern übernommenen Verantwortung für den Nahverkehr und entsprechen dem Grundsatz, dass die Finanzen der Aufgabenverantwortung folgen. Seinerzeit wurde von einer Neuregelung der Bund-Länder-Finanzen insoweit abgesehen und mit Art. 106a GG stattdessen eine Sonderregelung geschaffen. Die Aufgaben- und Finanzverantwortung darf hierdurch jedoch nicht vermengt werden. Auch für die Infrastrukturfinanzierung wurden die Mischfinanzierungstatbestände des Grundgesetzes (GVFG) gerade infolge der Föderalismusreform entflochten. Konkret haben wir die Befürchtung, dass durch eine Mischfinanzierung das bewährte System der dauerhaften und planbaren Finanzierung des SPNV geschwächt würde. Grund dafür ist, dass es zu Auseinandersetzungen von Bund und Ländern über die Finanzierungsverantwortung und die Finanzierungsbeträge kommen kann, wenn die Finanzierungsverantwortung nicht mehr in einer Hand ist. Folge wäre, dass Ausgaben nicht mehr planbar wären und die Qualität des Angebots abnehmen würde. Auch befürchten wir, dass im Falle einer Mitfinanzierung durch die Länder dazu kommen kann, dass diese nicht eigene, zusätzliche Mittel bereitstellen, sondern diese aus anderen Quellen wie dem kommunalen Finanzausgleich speisen. Entsprechende Probleme haben sich erst jüngst bei der Mitfinanzierung des ÖPNV-Rettungsschirms durch die Länder gezeigt.

Es bedarf stattdessen aus unserer Sicht einer **dauerhaften weiteren Anhebung der Regionalisierungsmittel** des Bundes und einer Bereitstellung sowie Ergänzung dieser durch die Länder. Dadurch kann insbesondere im Regionalverkehr durch den SPNV, aber auch den straßengebundenen ÖPNV (z.B. Schnellbusverkehre) ein qualitativ hochwertiges und attraktives Angebot flächendeckend erreicht werden, insbesondere um Berufs- und Ausbildungsverkehre stärker als bisher in den ÖPNV zu verlagern.

Für den Ausbau und die Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur waren die Aufnahme von Grunderneuerung und die Senkung der Förderschwellen im GVFG dringend notwendig, um die vielerorts in die Jahre gekommenen ÖPNV-Systeme zu modernisieren und fit für die Zukunft zu machen. Gerade in der Fläche erreichen jedoch viele Vorhaben nicht die notwendigen Schwellenwerte, weswegen **weitere Infrastrukturprogramme des Bundes und der Länder**, beispielsweise zum barrierefreien Haltestellenausbau oder der Verknüpfung zwischen dem MIV und Radverkehr mit dem ÖPNV notwendig sind. Ebenso unterstützen wir nachdrücklich die vom Bund seit Mitte 2020 angekündigte Weiterentwicklung der standardisierten Bewertung. Insbesondere sollten Ziele des Klimaschutzes und der Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse stärker Berücksichtigung finden, um weitere Einzelprojekte mit Verkehrsverlagerungspotenzial und zur Schaffung von Mobilitätsalternativen und zur Erschließung in der Fläche zu ermöglichen.

Im Rahmen des **Umstiegs auf alternative Antriebe** und der Einhaltung der Ziele der Clean Vehicles Directive (CVD) ist sicherzustellen, dass den Kommunen bzw. den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen im städtischen wie im ländlichen Raum keine unverhältnismäßigen Kosten entstehen, welche die Finanzierung der öffentlichen Mobilitätsversorgung in einigen Bereichen gefährden könnten. Für die Umsetzung der CVD in Deutschland ist jetzt entscheidend, dass die Einhaltung der Quote nicht auf jede einzelne Beschaffung heruntergebrochen, sondern ein möglichst flexibler Umsetzungsrahmen gewährleistet bleibt. Vor dem Hintergrund der mit dem Umstieg auf alternative Antriebe einhergehenden Mehrkosten, ist zwingend sicherzustellen, dass den Kommunen bzw. kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen ausreichend finanzielle Mittel durch **dauerhafte Förderprogramme für Fahrzeuge und notwendige (Netz-) Infrastruktur** zur Verfügung gestellt werden, solange die Beschaffung sauberer Fahrzeuge und die Schaffung der erforderlichen Begleitinfrastruktur (Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur, Werkstätten etc.) mit erheblichen Mehrkosten verbunden ist.

Mit der Roadmap 2.0 zur Digitalen Vernetzung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) wurden im Dezember 2020 unter Mitwirkung von Schienenverkehr, der ÖPNV-Branche sowie der kommunalen Spitzenverbände Ziele und Maßnahmen zur Vernetzung von Fahrgast- und Kundeninformation sowie Tarifen und E-Ticketing-Systemen definiert. Ziel ist neben dem leichteren Zugang zum ÖPV auch die bessere Vernetzung der Verkehrsträger und Mobilitätsangebote. Um den ÖPNV fit für die digitale Zukunft zu machen, bedarf es jetzt auch der Umsetzung der in den Ergebnisdokumenten dargestellten Maßnahmen. Insbesondere müssen vorhandene Standards weiterverbreitet und digitale Plattformen der Verkehrsunternehmen, Verbünde als auch der Länder und des Bundes weiterentwickelt werden, damit Fahrgästen flächendeckend sowie verbund- und anbieterübergreifend beispielsweise Tickets und Reiseinformationen zur Verfügung gestellt werden können und der ÖPNV somit an Attraktivität gewinnt. Es bedarf daher einer **Digitalisierungsoffensive mit entsprechenden Förderprogrammen** des Bundes und der Länder, da weder die GVFG-Förderung noch die Regionalisierungsmittel dies in erforderlichem Maß abdecken können.

Aus Sicht der Kommunen bedarf es letztlich auch der Erprobung und Schaffung eines Rechtsrahmens für neue Instrumente der **Drittnutzerfinanzierung**, beispielsweise durch die Länder durch Änderungen in den Kommunalabgabengesetzen oder eine bundesweite Infrastrukturabgabe. Dabei wird hinsichtlich ergänzender Finanzierungsinstrumente sicherzustellen sein, dass diese tatsächlich „zusätzlich“ wirken und nicht lediglich andere Mittel substituieren. Zudem wird beispielsweise hinsichtlich einer Infrastrukturabgabe zu betrachten sein, ob diese für dünn-besiedelte Räume gleichermaßen geeignet ist wie für Verdichtungsräume, in denen sich entsprechende Abgabenlasten auf viele Schultern verteilen lassen. Es ist hierbei jedoch darauf hinzuweisen, dass Instrumente wie eine „City-Maut“ kein Allheilmittel darstellen. Sie können den Handel in den Städten beeinträchtigen, nur einem begrenzten Kreis von Begünstigten zu Gute kommen und ggf. keine oder nur unzureichende Lenkungswirkung entfalten. Abgaben müssten zudem so ausgestaltet werden, dass Pendlerinnen und Pendler nicht zusätzlich belastet und insbesondere der Verkehr zwischen Stadt und Region nicht benachteiligt würden.

Die Möglichkeiten zur Erhebung von **Nahverkehrsabgaben von Arbeitgebern**, welche Nutznießer eines guten ÖPNV-Angebots sind, sollten geprüft werden. Ausländische Beispiele zeigen, dass dadurch zusätzliche Ausbuvorhaben mitfinanziert werden können. Die Entscheidung über den Einsatz solcher Instrumente muss zudem stets vor Ort getroffen werden, denn sie erfordert eine besondere Berücksichtigung lokaler Rahmenbedingungen und eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Es ist für uns eine Grundbedingung, dass durch Nutzer- bzw. Drittnutzerfinanzierung generierte Mittel die Mittelbereitstellungen seitens des Bundes und der Länder stets ergänzen müssen und nicht lediglich andere Mittel substituieren dürfen. Mittel aus einer Nutzer- bzw. Drittnutzerfinanzierung müssen zudem, mit Blick auf die gesellschaftliche Akzeptanz, dauerhaft zweckgebunden und für den Bestandserhalt und/oder den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden.

Der Bund muss daher seine Investitionsoffensive aus dem Klimaschutzprogramm und dem Konjunkturpaket fortsetzen und gemeinsam mit den Ländern die Finanzierung des ÖPNV dauerhaft anheben. Die **Kommunen brauchen langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit**. Somit können größere Vorhaben für den Ausbau von Bus und Bahn, aber auch die bessere Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr (Bike+Ride, Park+Ride, Mobilitätsplattformen, Sharing-Angebote) und Investitionen in digitale Verkehrssysteme (E-Ticketing, Echtzeit-Information usw.) gestärkt werden. Diese Planungssicherheit ermöglicht auch den Kommunen letztlich die Einstellung von qualifiziertem Personal für die Umsetzung der Verkehrswende.

Stärkung des ÖPNV im ländlichen Raum

Die pandemiebedingten Rückgänge im Verkehrsaufkommen können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Klimaschutzziele, saubere Luft und gleichwertige Lebensverhältnisse nur durch umfangreiche Investitionen in den ÖPNV zu erreichen sind. Dort, wo Verkehre gebündelt werden können, beispielsweise auf nachfragestarken Pendlerstrecken, braucht es mehr denn je eine deutliche Verbesserung der Angebote, um die Menschen beim Umstieg auf den ÖPNV zu unterstützen. Daneben muss zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, aber auch zur Erreichbarkeit touristischer Destinationen eine attraktive ÖPNV-Anbindung der Fläche gewährleistet werden. So werden Ballungsräume entlastet und ländliche Strukturen gestärkt. Bei der Debatte um die Verkehrswende darf nicht vernachlässigt werden, dass mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland im ländlichen Raum lebt. Bei dieser Diskussion sind die 11 Millionen Pendler in Deutschland sowie Berufs- und Ausbildungsverkehre in der Fläche stärker als bislang in den Blick zu nehmen. Dabei muss es im Rahmen der Daseinsvorsorge um die Sicherstellung eines attraktiven Grundangebots und um die Schaffung von Mobilitätsalternativen gehen. Ein vollständiger Ersatz des Privat-PKWs als Haupt-Fortbewegungsmittel breiter Bevölkerungsteile wird vielfach nicht realistisch und finanzierbar sein. Mit Blick auf die Klimaschutzziele muss die Verkehrswende durch Maßnahmen zur Unterstützung der Antriebswende im privaten Bereich ergänzt werden.

Für die attraktive Anbindung der Fläche und gute Verbindungen in der Fläche spielt der **Deutschlandtakt im Fernverkehr eine entscheidende Rolle**. Im Bereich des SPNV regen wir neben der nachfolgenden Vertaktung und Verdichtung der Angebote eine bundesweite Offensive zur Streckenreaktivierung an, um mehr Mittelzentren als bisher an das Schienennetz anzubinden. Dazu sollte insbesondere die Bahn als Netzbetreiber eine herausragende Rolle einnehmen. Wo die Möglichkeiten des SPNV begrenzt bzw. Infrastrukturen erst noch (wieder) zu erstellen sind, kann auch durch Schnellbuskonzepte attraktiver Regionalverkehr angeboten und mit Regionalisierungsmitteln kofinanziert werden. Der Deutschlandtakt wird sich u.E. letztlich bis in den lokalen ÖPNV auswirken, wo durch Plus-Bus-Konzepte o.ä. der verzahnte Umstieg zwischen Bahn und Bus erfolgen muss. Dabei muss sichergestellt werden, dass auch den besonderen regionalen Bedürfnissen stets Rechnung getragen werden kann und der Deutschlandtakt nicht allein aus der Perspektive einer Fernverkehrsoptimierung heraus gestaltet wird, sondern einem Gegenstromprinzip folgt. Insgesamt sehen wir Bund und Länder gemeinsam in der Verantwortung, solche Konzepte voranzutreiben und mitzufinanzieren und dabei auch den organisatorischen Rahmen für eine bessere Verkehrsbedienung im ländlichen Raum zu schaffen.

Die Kommunalen Spitzenverbände begrüßen eine Modernisierung des Personenbeförderungsrechts im Hinblick auf die Integration digitalbasierter neuer Mobilitätsangebote. Insbesondere mit der anvisierten Einführung des „Linienbedarfsverkehrs“ in § 44 PBefG können flexible Bedienangebote im ländlichen Raum sowie zwischen Stadt und Land entstehen, die abseits von festen Fahrplänen, die Mobilität spürbar verbessern können. Wichtig ist dabei die Schaffung integrierter Verkehrsangebote, bei denen Linienverkehre auf nachfragestärkeren Hauptachsen ggf. durch flexible Zu- und Abbringerangebote ergänzt werden. Ein entsprechend effizientes Zusammenwirken der Angebote

muss durch kommunale Steuerungsmöglichkeiten sichergestellt werden können, um unerwünschtes Rosinenpicken zu vermeiden. Der aktuelle Entwurf für eine Novelle des Personenbeförderungsrecht ist insoweit ein wichtiger Schritt, bedarf aus kommunaler Sicht aber weiterer Ergänzungen und Schärfungen. Insoweit verweisen wir auf die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände zur Änderung des Personenbeförderungsrechts.

Die in der Sache wünschenswerten Ergänzungsverkehre brauchen jedoch auch Fahrerinnen und Fahrer, an denen es vielerorts mangelt, und bleiben zudem sehr kostenintensiv, wie Erfahrungen aus bisherigen Pilotprojekten zeigen. Aus diesem Grund erwarten wir auch im Zuge der Einführung der so genannten gebündelten Bedarfsverkehre und der vorgesehenen Änderungen im Mietwagenbereich keine wesentlichen Beiträge durch private Anbieter abseits der Ballungszentren mit verdichteter Nachfrage.

Auch unter Einbeziehung der Möglichkeiten digitaler Vernetzung, um Verkehre effizienter und attraktiver zu gestalten, wird eine gute Mobilitätsversorgung im Rahmen der Daseinsvorsorge auf dem Land insofern weiterhin in großem Umfang auf öffentliche Zuschüsse angewiesen bleiben und eine angemessene Finanzausstattung der verantwortlichen ÖPNV-Aufgabenträger erfordern! Mit Blick auf den heute schon bestehenden Fahrermangel halten wir es zudem für erforderlich, auch das autonome Fahren frühzeitig hinsichtlich seiner besonderen Anwendungsvoraussetzungen in der Fläche (u.a. höhere Geschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften) zu erproben.

Modernisierung des Personenbeförderungsrechts und digitale Vernetzung des ÖPNV

Durch die Digitalisierung in Verbindung mit flexiblen Bedienformen ergibt sich die Möglichkeit, die Mobilitätsversorgung nachhaltig gerade dort zu verbessern, wo das ÖPNV-Angebot nur gering ausgeprägt ist. Einzelne Steuerungsinstrumente und Verpflichtungen müssen allerdings so ausgestaltet werden, dass sie praxistauglich, wirkungsvoll und rechtssicher handhabbar sind. Die Änderungen des Rechtsrahmens dürfen nicht zu unerwünschten Nebenwirkungen führen, z.B. durch übermäßige Mietwagenverkehre mit Einzelbeförderung und somit zusätzlichem Verkehrsaufkommen. Dieser Beförderungstyp muss nach dem nun vorliegenden Regierungsentwurf zum PBefG keine Beförderungs-, keine Tarifpflichten und keine sonstigen Vorgaben zur Verkehrseffizienz und zur Barrierefreiheit erfüllen. Für den Fall, dass öffentliche Verkehrsinteressen und Aspekte wie Verkehrseffizienz und Klimaschutz beeinträchtigt werden, sollten die Kommunen hier stärker als im Entwurf vorgesehen gegensteuern können. Ebenso bedarf es einer Konkretisierung der wichtigen Kontrollfunktion der Genehmigungsbehörden gegenüber gebündelten Bedarfsverkehren durch private Anbieter, damit auch hier öffentliche Verkehrsinteressen gewahrt werden. Im Blick muss stets der kostengünstige ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge und einer Mobilität für alle bleiben.

Es bedarf im Zuge der PBefG-Novelle zudem einer klar definierten Datenlieferung der Anbieter an die Kommunen für die entsprechenden Aufsichts- und Kontrollzwecke. Daten sind zudem für die Vernetzung der Verkehrsangebote entscheidend. Hierbei sollten wiederum vorhandene Datenplattformen der Verkehrsverbände und der Länder genutzt werden, um nach dem Bottom-Up-Prinzip die Sicherung einer hohen Datenqualität zu ermöglichen.

Die Weitergabe von Daten zur Entwicklung entsprechender Apps sollten auf der Grundlage der etablierten Systeme und Schnittstellen zur Datenbereitstellung bei Bund und Ländern erfolgen. Es ist richtig, Verkehrsträger übergreifende Mobilitätsangebote und Tickets zu etablieren und bei der Vermarktung im Interesse der Nutzerfreundlichkeit auf digitale Apps zu setzen. Bei der Öffnung von Schnittstellen muss zugleich sichergestellt werden, dass das Level-Playing-Field zwischen den Verkehrsunternehmen, die die eigentliche Beförderungsleistung erbringen, und der für die

Unterhaltung und Bereitstellung von Daseinsvorsorgeinfrastruktur verantwortlichen öffentlichen Hand einerseits und den Plattformbetreibern andererseits fair ausgestaltet wird.

In einem breit angelegten Beteiligungsprozess haben die Stakeholder im Bereich des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) in den letzten anderthalb Jahren neue bzw. angepasste Ziele, Visionen und Maßnahmen für die digitale Vernetzung des ÖPV erarbeitet. Die Ergebnisse sind seit Dezember in der so genannten **Roadmap 2.0** dargestellt. Aus Sicht der Kommunen bedarf es für die dringend notwendige weitere Verbreitung von E-Ticketing und integrierten Auskunftssystemen nun eine **Investitionsoffensive des Bundes und der Länder, um den ÖPNV fit für die digitale Zukunft zu machen**. Nicht zuletzt die Corona-Pandemie hat die Bedeutung digitaler Ticket- und Informationssysteme aufgezeigt.

Die digitale Vernetzung zwischen den Verkehrsverbänden bietet zudem die Chance auch den Zugang zum ÖPNV durch ein automatisiertes Ticketing zu ermöglichen. Statt des Kampfes durch den Tarifdschungels unterschiedlicher Regionen bedarf es aus Sicht der ÖPNV-Nutzenden deutschlandweit der Möglichkeit, regions- und anbieterübergreifende Fahrscheine zu erwerben. Hierzu sind entsprechende Systeme zu ertüchtigen. Die Aufgabenträger und Verkehrsverbände spielen hierbei eine entscheidende Rolle. Die Buchbarkeit von Angeboten über Dritte, namentlich über Plattformanbieter, sollte dabei an vertragliche Vereinbarungen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Verbänden geknüpft sein. Verpflichtende gesetzliche Vorgaben, auch allen möglichen Plattformanbietern den Ticketverkauf zu gestatten, hielten wir für einen unverhältnismäßigen Eingriff in Kundenbeziehungen und Vertriebsstrukturen der Unternehmen und Aufgabenträger, die sich letztlich wiederum nachteilig auf die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebots auswirken würde.