



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund



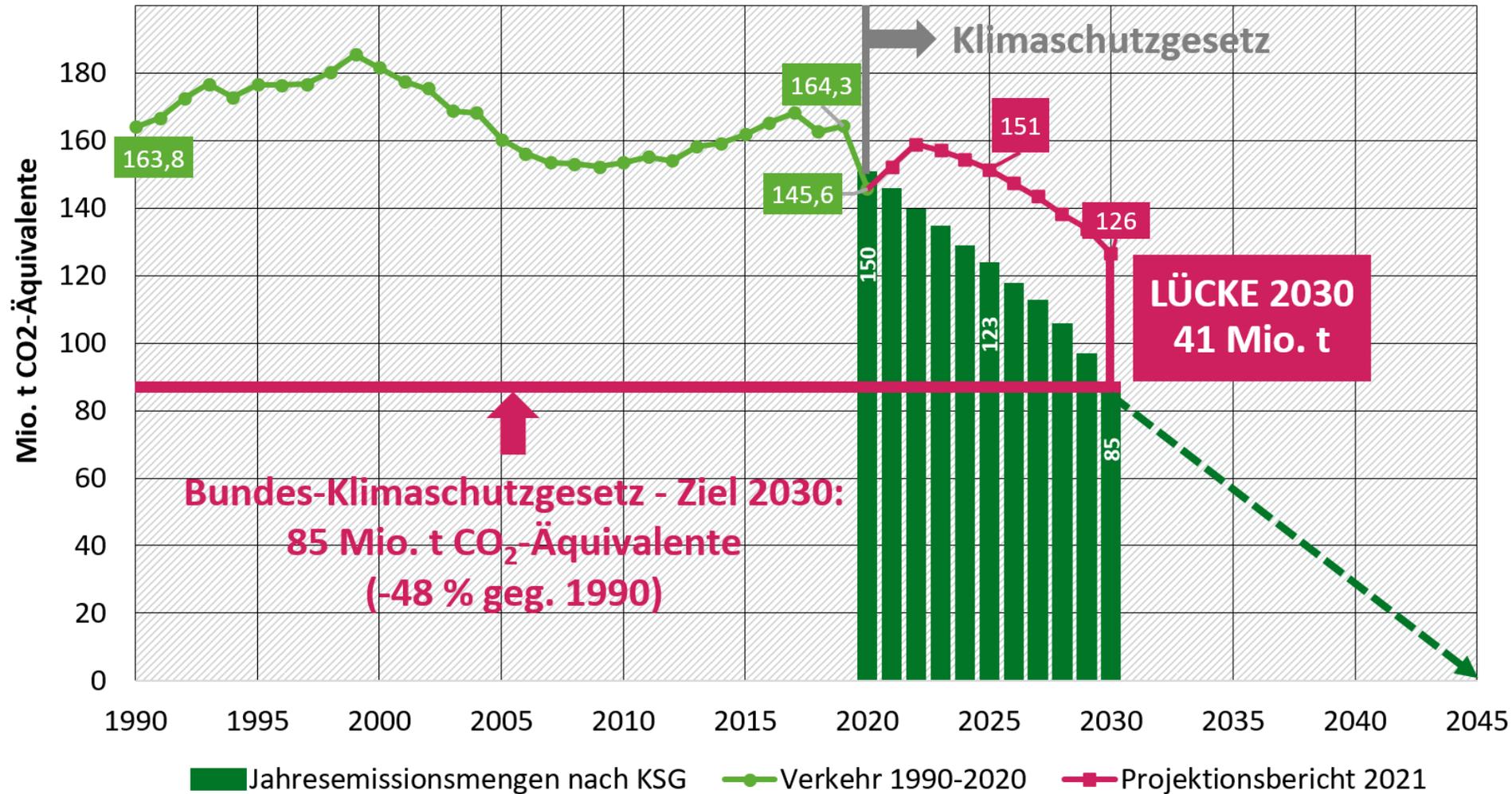
Wie gelingt die Stärkung des ÖPNV auch in der Fläche?

Jan Strehmann | Referatsleiter Mobilität und Wirtschaft

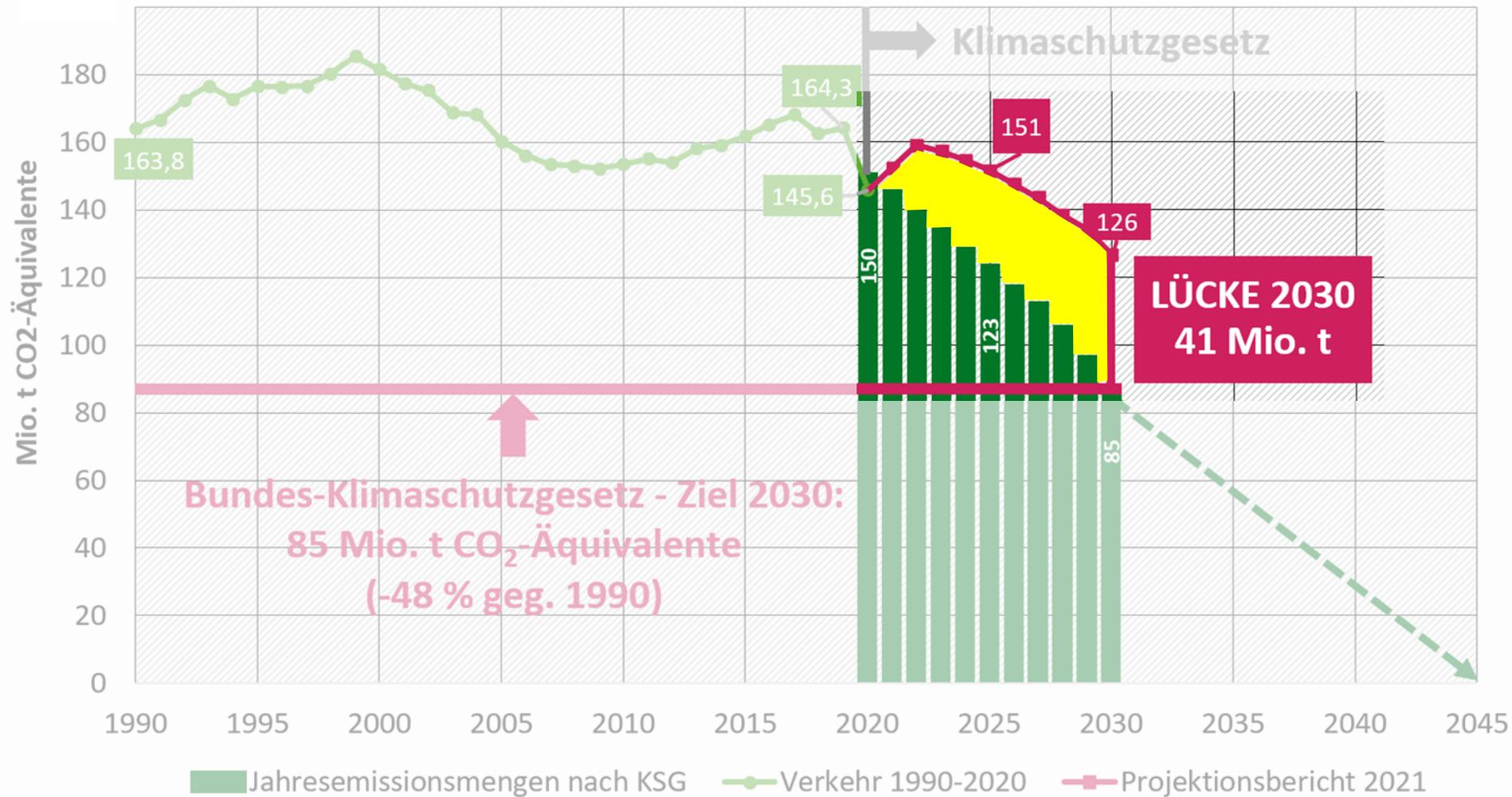
Deutscher Städte- und Gemeindebund

15. Mai 2023 | Webinar Agora Verkehrswende

Klimaziele im Verkehrssektor bislang verfehlt

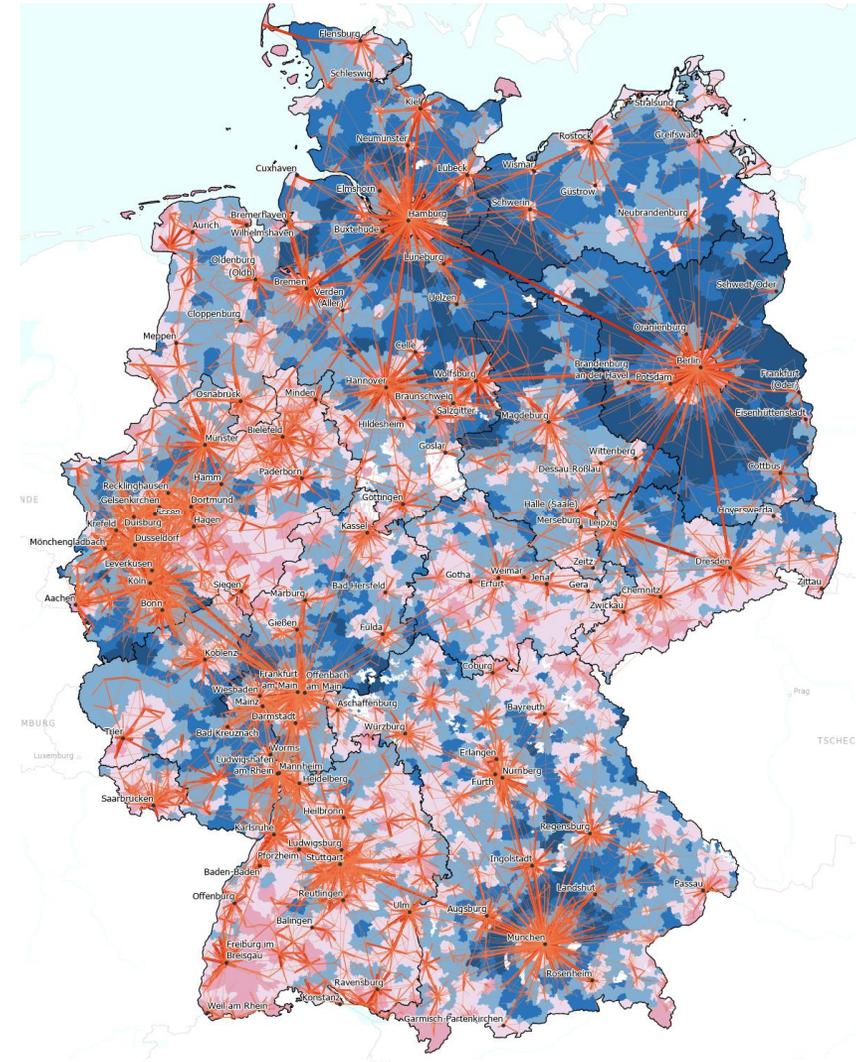


Deckungslücke im Verkehrssektor



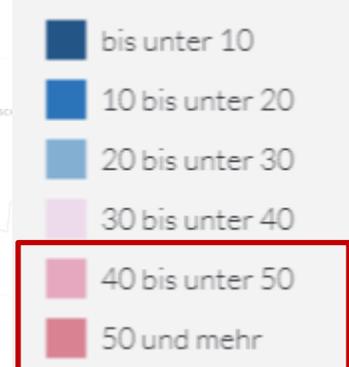
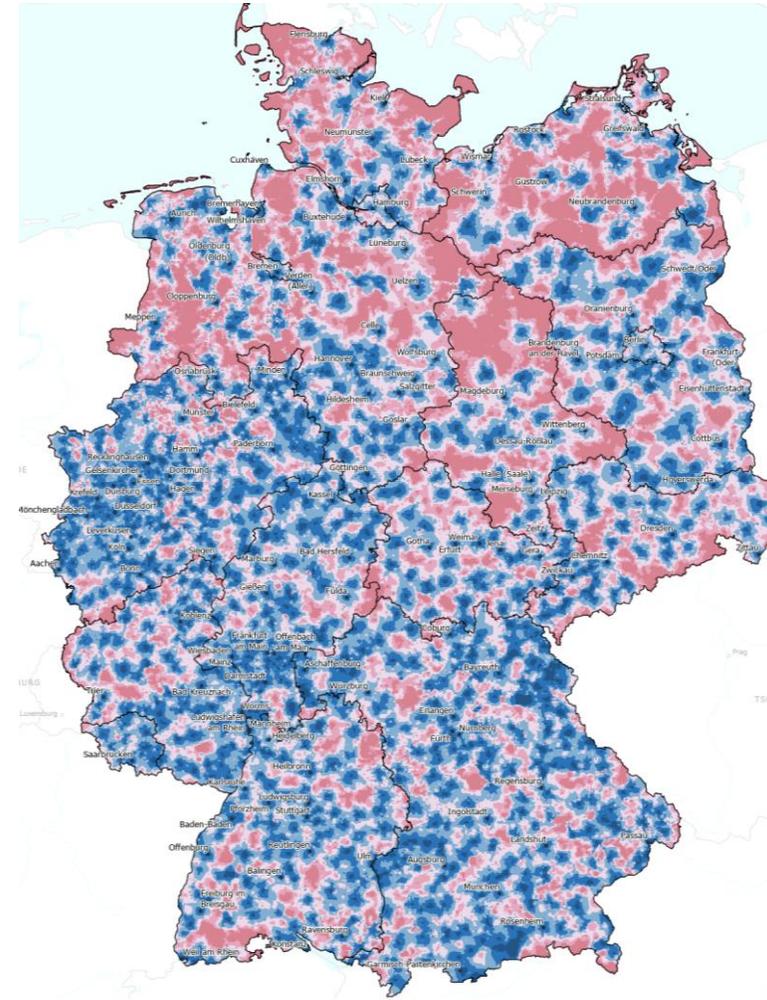
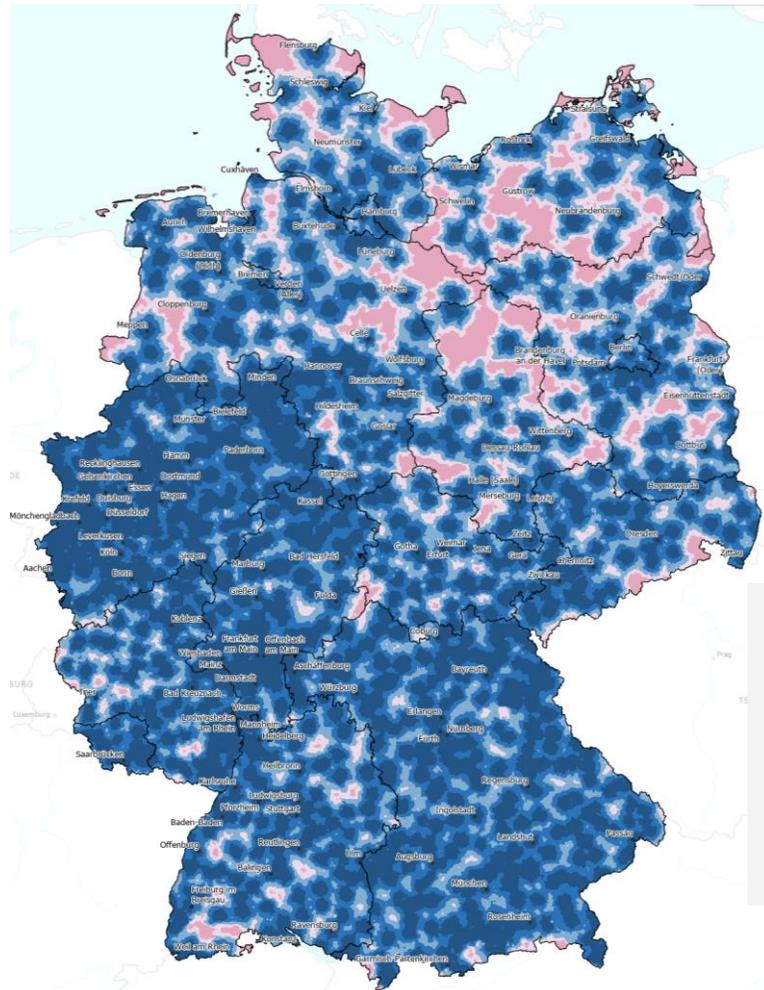
Keine Verkehrswende ohne den ländlichen Raum

- 68 % der Menschen leben außerhalb von Großstädten
- Zunehmende Zahl von Pendlern (mehr als 20 Mio.)
- Steigende Pendeldistanzen
- immer weitere Strecken für Arbeit, Freizeit, Einkauf – somit mehr CO₂-Ausstoß pro Kopf
- Rund 1/3 der Verkehrsleistung (Personenkilometer) in Deutschland wird in ländlichen Regionen erbracht
- Hoher Pkw-Besitz auch in Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status
- Anstieg der Mobilitätskosten als soziale Frage



Vielerorts fehlen ernsthafte Alternativen zum Auto

Erreichbarkeit von Ober- bzw. Mittelzentren mit PKW und ÖPNV



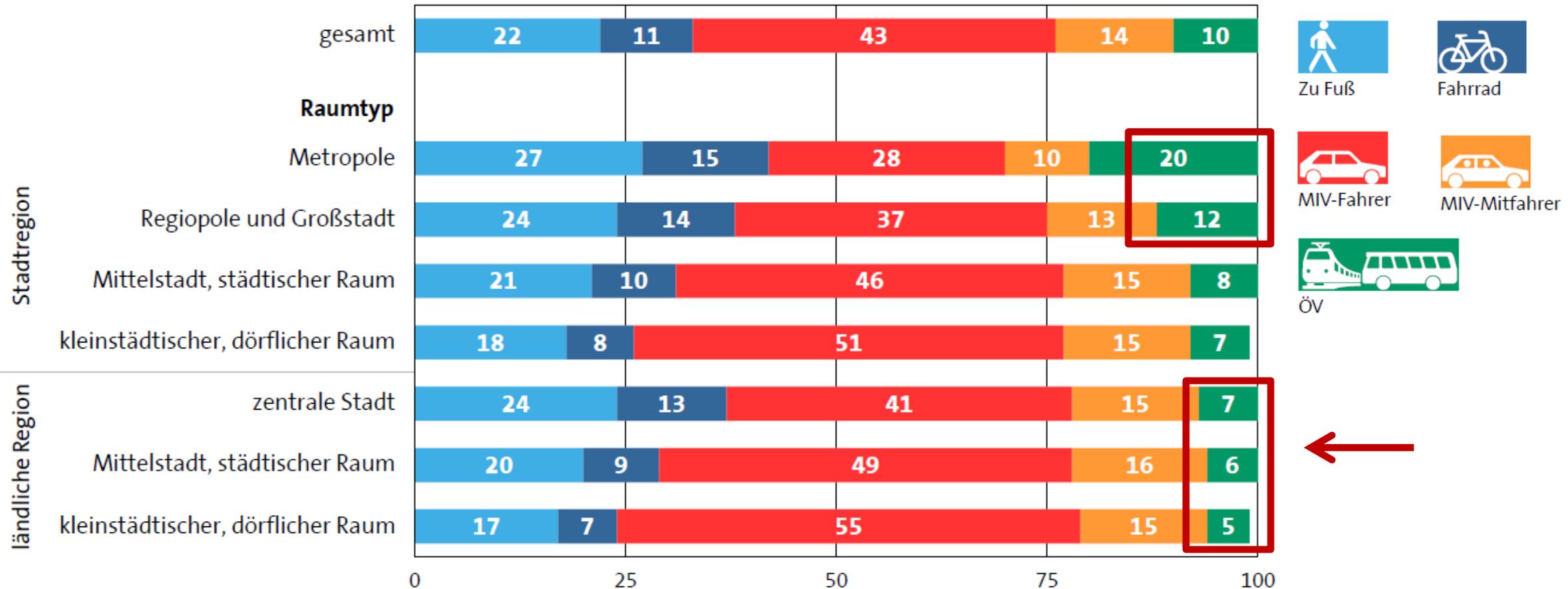
Wie sieht Mobilität im ländlichen Raum heute aus?

- Bundesstraßen als Lebensader ländlicher Regionen
- Hohe Pkw-Abhängigkeit auch wg. Mangel an Alternativen (lückenhafte Radnetze, „neue“ Konzepte wie Sharing vorwiegend in Großstädten)
- Streckenstilllegung im Schienenverkehr seit 1990
- VDV-Statistik: Verkehrsleistungen der Busunternehmen in ländlichen Räumen hat bis 2018 stetig abgenommen
- ÖPNV oft auf Schülerverkehr reduziert
- wenig Angebot = wenig Nachfrage



Wie sieht die Mobilität im ländlichen Raum heute aus?

Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp



Zielbild 2030?



Hoffnung keimt auf...

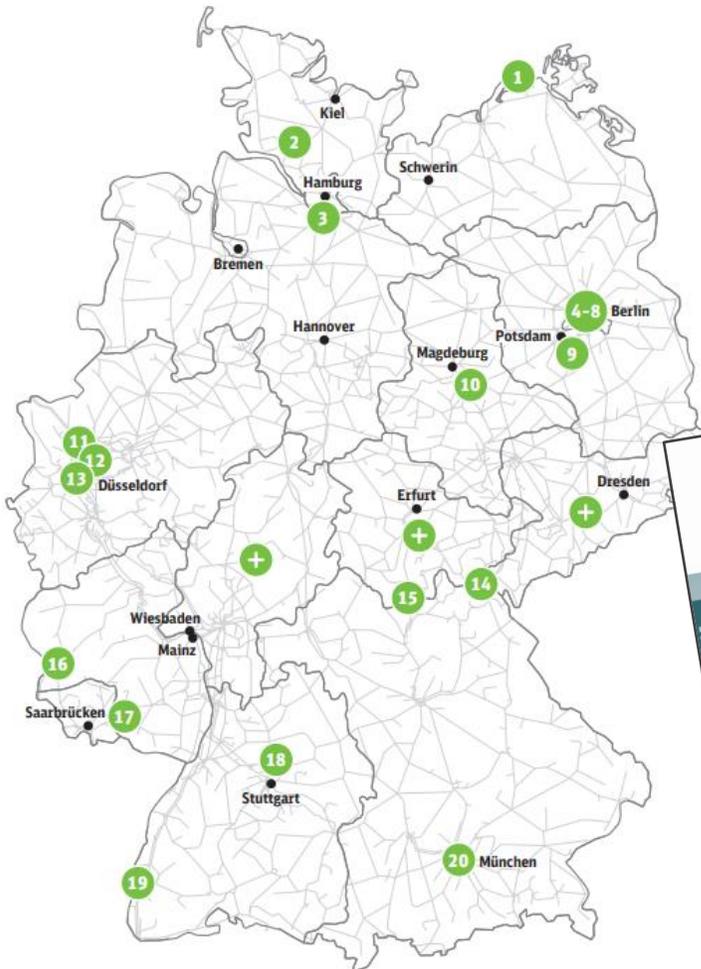


Reaktivierung von Bahnstrecken

Status

- Konzeptidee
- 🕒 Machbarkeitsstudie
- 📅 Planungsphasen 1-4 / Nutzen-Kosten-Untersuchung
- 🚆 Planfeststellungsverfahren, im Bau

- 1 Barth-Prerow (Darßbahn) 🚆¹
- 2 Wrist-Kellinghusen 🕒
- 3 Buchholz-Maschen-Hamburg, Harburg⁶ 🕒
- 4 Gesundbrunnen-Wilhelmsruh (Nordbahn) 🕒
- 5 Schönholz-Hennigsdorf (Kremmener Bahn)⁷ 🕒
- 6 Jungfernheide-Gartenfeld (Siemensbahn) 🕒
- 7 Südkreuz-Blankenfelde (Dresdner Bahn) 🕒²
- 8 Berlin Potsdamer Platz-Potsdam-Griebnitzsee (Stammbahn) 🕒
- 9 Beelitz-Potsdam (Abzw. Lielowitz-Abzw. Beelitz) 🕒³
- 10 Barby (inkl. Elbbrücke)-Güterglück ○
- 11 Oberhausen-Spellen (Walsumbahn) 🕒
- 12 Duisburg Hbf-Düsseldorf Rath (Ratinger Weststrecke) 🕒
- 13 Abzweig Berg- (Abzweig) Düsseldorf-Lierenfeld 🕒⁴
- 14 Blankenstein-Marxgrün (Höllentalbahn) ○
- 15 Eisfeld-Coburg (Werrabahn) ○
- 16 Ehrang-Igel (Weststrecke bei Trier) 🕒⁵
- 17 Homburg (Saar)-Zweibrücken 🕒²
- 18 Ludwigsburg-Markgröningen⁸ 🕒
- 19 Breisach-Grenze D/F-Colmar 🕒
- 20 München Güternordring⁶ 🕒
- + Laufende Gespräche zu potenziellen Strecken in Sachsen, Thüringen sowie Hessen



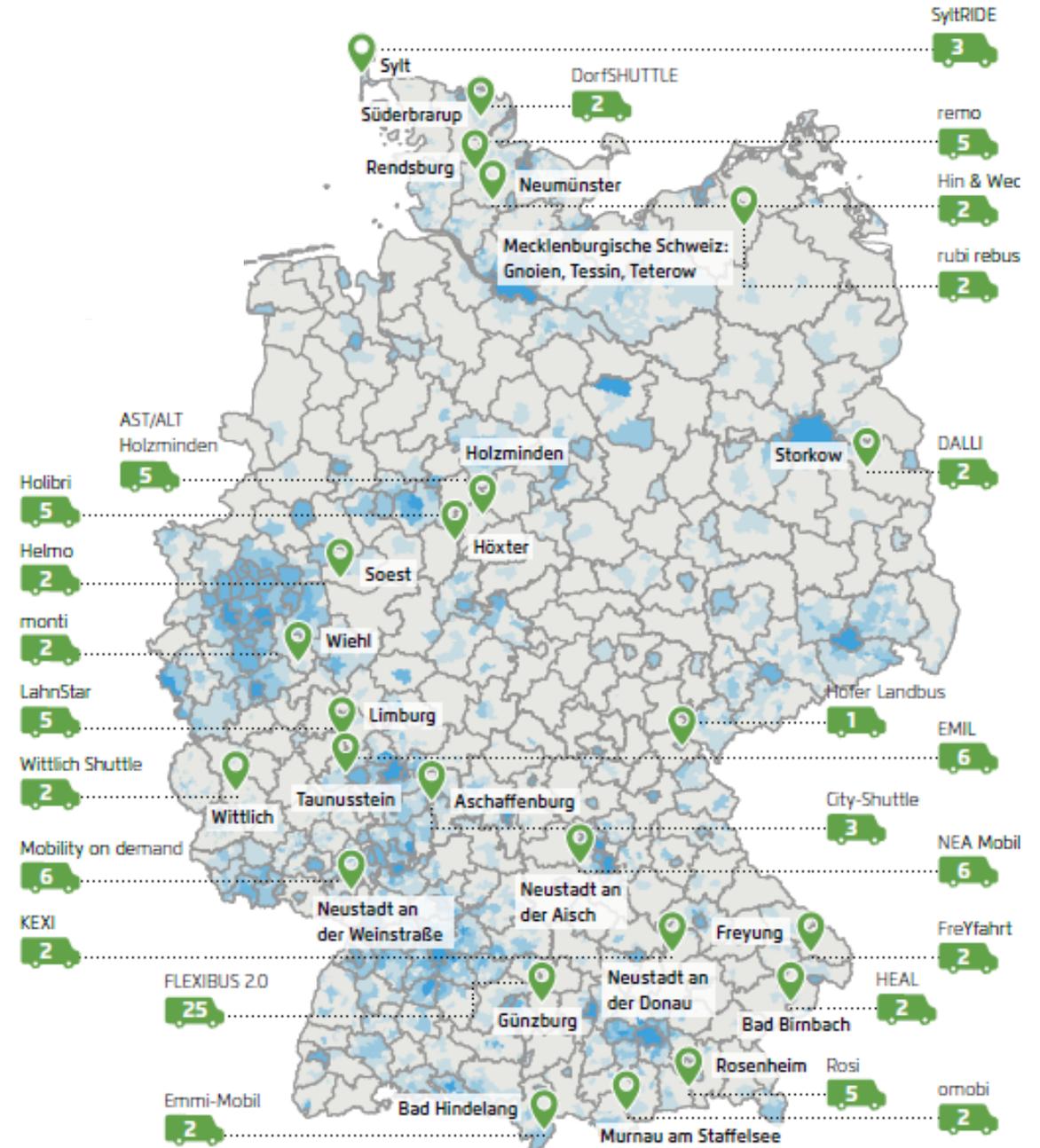
Erfolgreiche Plus-Bus-Konzepte

- Attraktives Bussystem für die Fläche
- Enge Vertaktung mit dem Bahnverkehr
- Kategorisierung / Qualitätsstandards
- Gezielte Vermarktung
- Start 2013 im Mitteldeutschen Verkehrsverbund
→ Steigerung Fahrgastzahlen um 58 %
- Einführung in Brandenburg, Saarland
- Verkehrswendepreis 2022 (Allianz pro Schiene)



Digital-buchbare Bedarfsverkehre

- PBefG-Novelle mit neuen Verkehrsformen
- Trend zu ÖPNV-integrierten „Linienbedarfsverkehren“
- zahlreiche Angebote bereits in Betrieb
- Linienbedarfsverkehre vielfach in Vorbereitung
- Typischerweise Stadtrandgebiete / ländlicher Raum

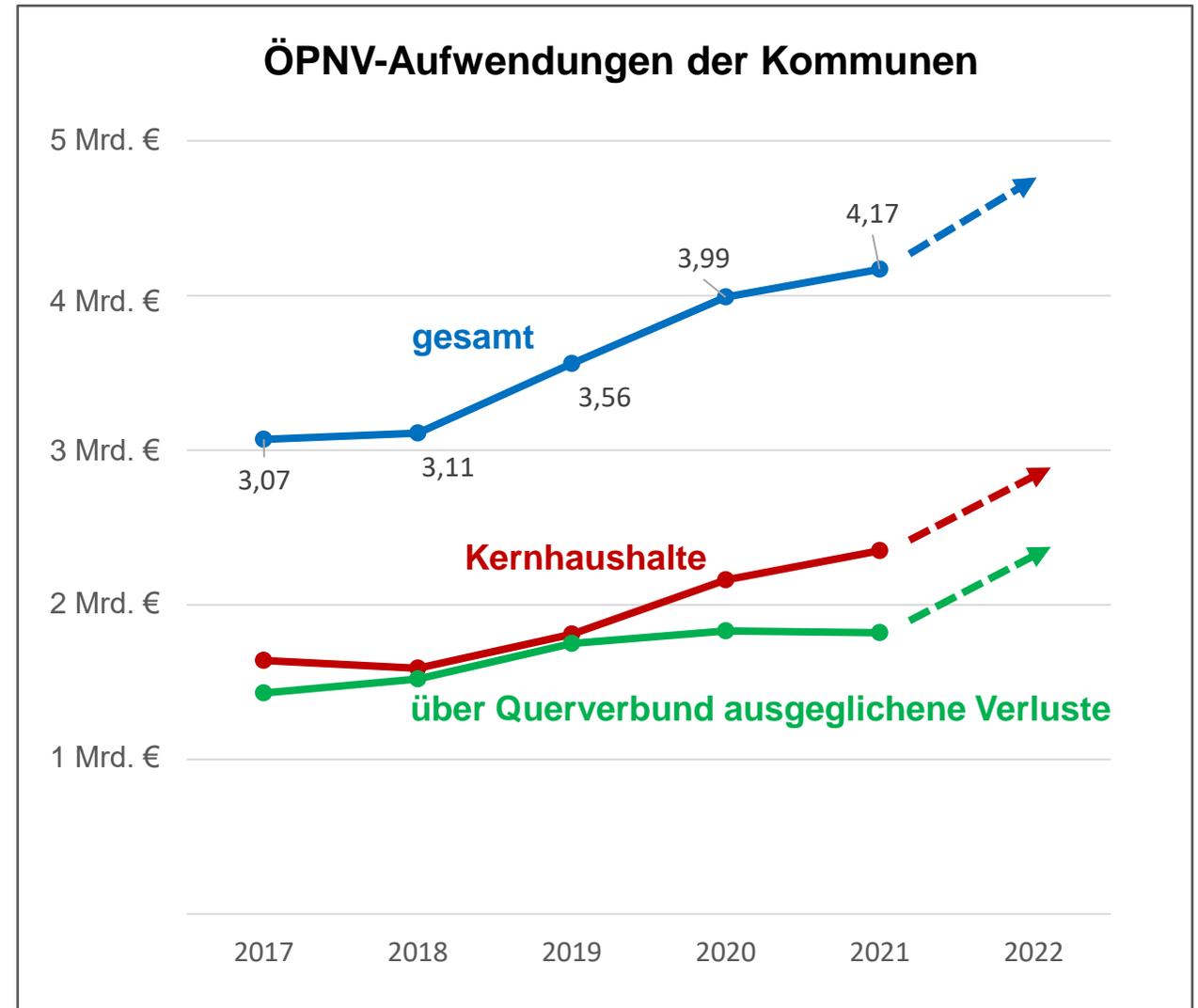


Fehlt nur noch der Nährboden...



Kommunaler Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung am Limit

- Kommunalabfrage der kommunalen Spitzenverbände und des Difu erfasste Eigenbeiträge der Kommunen
- Kommunaler ÖPNV-Zuschussbedarf ohne ÖPNV-Zuweisungen der Länder, Fördermittel Bund/Länder) betrug 2021 4,17 Mrd. Euro
- Wachstum sei 2017 + 35,8 %
- Überproportionaler Anstieg in 2022
- Finanzierung Querverbund bricht zunehmend weg
- Kommunalfinanzen strukturell auf „Unterdeckung“ angelegt:
 - Anteil Steuereinnahmen ca. 15 %
 - Anteil Ausgaben ca. 25 %



ÖPNV-Finanzierung ist Herausforderung für kommunale Aufgabenträger

- Anstieg von Bau-, Personal-, Energie und Kraftstoffpreisen (Corona, Inflation, Ukrainekrieg)
- Antriebswende ÖPNV (Clean Vehicles Directive) – kein 1:1 Ersatz von Bussen
- Ausbau des ÖPNV (kommunal-) politisch gewünscht
- Deutschlandticket ändert Finanzierungsstruktur im System: Kostensteigerungen können nicht mehr über Nutzerfinanzierung kompensiert werden (Kommunen entscheiden nicht mehr über Tarif)
- Deutschlandticket ist Stand heute nicht gänzlich ausfinanziert und nimmt kommunale Gestaltungsspielräume



Wir machen derzeit den dritten Schritt vor dem ersten

Sicherung des bestehenden ÖPNV-Angebots

- Fortführung Corona-Rettungsschirm
- Ausgleich Allgemeine Preissteigerungen, insbesondere Personalkosten
- Ausgleich Energiekostensteigerungen



Ausbau des ÖPNV-Angebots

- Beitrag zur Erreichung Klimaziele im Verkehr (KoaV)
- Insbesondere im ländlichen Raum, wo D-Ticket nur tlw. wirkt



Deutschlandticket

- Einführung eines bundesweit gültigen rabattierten Nahverkehrstickets

Aus dem Koalitionsvertrag

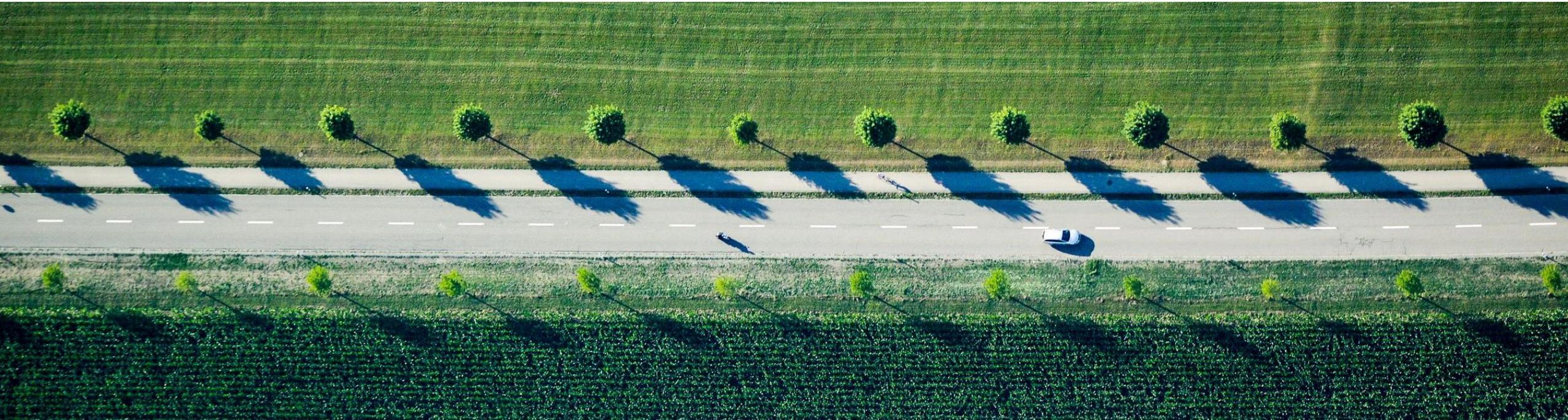
Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. 2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen.

Wir wollen einen **Ausbau- und Modernisierungspakt**, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die **Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen** sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht. Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.





DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund



Jan Strehmann | Referatsleiter Mobilität und Wirtschaft
Deutscher Städte- und Gemeindebund

✉ jan.strehmann@dstgb.de

🐦 [@jstrehmann](https://twitter.com/jstrehmann)