

# Für eine zukunftsgerichtete Neuorganisation und Finanzierung des ÖPNV

## Thesenpapier

Stand: 13. Februar 2025

### Präambel

Der öffentliche Verkehr<sup>1</sup> in Deutschland steht an einem entscheidenden Punkt: Ohne eine erfolgreiche Mobilitätswende können wir weder Klimaschutz noch Teilhabe in Deutschland langfristig sicherstellen. Gleichzeitig sind der Zustand der Infrastruktur und die betriebliche Leistung vielerorts nicht mehr zeitgemäß – insbesondere im ländlichen Raum

Politik und ÖPNV-Branche verbindet das gemeinsame Ziel, möglichst viele Menschen für eine Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel zu gewinnen. An vielen Orten besteht zwar bereits ein attraktiver öffentlicher Verkehr, es braucht aber eine große Kraftanstrengung von Branche, Bund, Ländern und Kommunen, um diesen flächendeckender und deutlich ansprechender auszugestalten.

Die Branche ist bereit, einen spürbaren eigenen Beitrag dafür zu leisten, bestehende Strukturen und Leistungen aus Nutzersicht einfacher, verlässlicher und attraktiver zu entwickeln. Gleichzeitig braucht es dafür aber auch politische Rahmenbedingungen, die eine solche Veränderung flexibel und finanziell gesichert ermöglichen.

### A. Finanzierung und Angebotsstandards

- (1) *Bund als Vertragspartner von Paris:* Der Bund muss Länder und Kommunen über seine bestehenden Verpflichtungen hinaus bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unterstützen, um so seiner Verantwortung aus dem Pariser Klimaschutzabkommen nachzukommen. Für die Verkehrsinfrastruktur braucht es dabei eine langfristige verbindliche Finanzierung, z. B. durch die Schaffung eines Verkehrsinfrastrukturfonds. Angebot und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie das Deutschlandticket sind zudem verlässlich und dynamisiert zu finanzieren.
- (2) *Klare Angebotsstandards für den ÖPNV:* Für das ÖPNV-Angebot<sup>2</sup> müssen der Bestand gesichert sowie *räumlich differenzierte, aber bundesweit einheitliche* Standards definiert und in den Bundesländern umgesetzt werden, die an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientiert sind. Bei entsprechender Finanzierung können Länder und Kommunen über diese Standards auch hinausgehen.
- (3) *Verknüpfung der ÖPNV-Finanzierung:* Es braucht eine verbindliche, anteilige Verknüpfung der Finanzierungsverantwortung und -architektur zwischen Bund, Ländern und Kommunen für den öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ziel muss die Gewährleistung der zuvor definierten Angebotsstandards sein (vgl. oben 2).

<sup>1</sup> Bestehend aus Regionalbahnen, S-, U-, Stadt- und Straßenbahnen, Bussen und öffentlich finanzierten Sharingsystemen für die letzte Meile

<sup>2</sup> D. h. den Takt und die Bedienzeiten der Verkehrsmittel sowie die Dichte des Haltestellen-/Stationsnetzes

## **B. Neuorganisation des ÖPNV**

- (4) *Größere Einheiten:* Die Organisationsstrukturen für SPNV und ÖSPV sind an den Bundesländern orientiert größer zu gestalten. Dabei müssen integrierte regionale Verantwortlichkeiten in enger Kooperation mit den Kommunen möglich sein (Subsidiaritätsprinzip). Eine sinnvolle Zielgröße könnten einheitliche Nahverkehrsgesellschaften als Kombination aus SPNV-Aufgabenträgerschaft und Verkehrsverbund sein.
- (5) *Schaffung eines Deutschlandtarifsystems:* Das Deutschlandticket soll zu einem vollständigen Tarifsystem ausgebaut und in Funktion und Governance gestärkt werden, wobei die zentrale Produkt- und Tarifverantwortung bei der D-Tix GmbH & Co. KG liegt. Daneben muss eine nachfrageorientierte Einnahmeaufteilung entwickelt werden.
- (6) *Vereinfachung des Vertriebszugangs:* Die digitale Vertriebslandschaft soll optimiert werden im Sinne eines deutlich einfacheren Zugangs der Fahrgäste zu einem gestrafften tariflichen Sortiment. Gegenüber dem Kunden wird die Vielfalt an Apps reduziert und eine leistungsfähige Anwendung, die neutral ist, eingeführt.

## **C. Bundeseigene Schieneninfrastruktur**

- (7) *Ambitionierte Strategie:* Es braucht eine langfristige, ganzheitliche, auf dem Deutschlandtakt basierende und durchfinanzierte Bundesstrategie 2040+ für die Schieneninfrastruktur. Diese muss auf die Herausforderungen und Bedarfe der Zukunft ausgerichtet sein und auf diese Weise die infrastrukturelle Qualität, Digitalisierung und Effizienz des Schienennetzes sichern.
- (8) *Organisation und Finanzierung:* Die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur ist im Sinne der Nutzer zu entwickeln. Der Bund muss auf die Bereitstellung und Entwicklung einer hochwertigen und zuverlässigen Schieneninfrastruktur unmittelbaren Einfluss nehmen können, klare und verbindliche Zielvorgaben machen, diese eigenständig überwachen und Finanzierung verlässlich sicherstellen. Investitionen in die Infrastruktur dürfen nicht zu einer weiteren Erhöhung der Trassenpreise führen.

## **D. Schienenfahrzeuge**

- (9) *Zulassung:* Die Zulassungsverfahren für Straßen-/Stadtbahn- und U-Bahn-Fahrzeuge müssen *bundesweit* zentralisiert und standardisiert werden, um diese Fahrzeuge kostengünstiger und schneller verfügbar zu machen.
- (10) *Standardisierung:* Um kosteneffizientere Bestellungen von Schienenfahrzeugen im SPNV und ÖSPV zu ermöglichen, wird die Branche zunächst einheitliche Fahrzeugstandards definieren. Zudem sollen Vereinbarungen mit den Fahrzeugherstellern geschlossen und auf Ebene der landesweit einheitlichen Nahverkehrsgesellschaften (vgl. oben 4) koordiniert werden. Dies ermöglicht große, kostengünstige Serien für Schienenfahrzeuge.

## **E. Straßenfahrzeuge**

- (11) *Dekarbonisierung:* Bund und Länder müssen für den ÖSPV ausreichend Fördermittel zur Verfügung stellen, um die Dekarbonisierung wie gesetzlich vorgesehen voranzutreiben. Dies gilt sowohl für Fahrzeuge als auch für die erforderliche Infrastruktur.

## **F. Schienenpersonennahverkehr**

- (12) *Wettbewerb*: Das Wettbewerbsmodell im SPNV führt in seiner gegenwärtigen Ausgestaltung nicht mehr ausreichend zu den gewünschten positiven Effekten für Fahrgäste, Qualität und Kosten und ist daher zu revitalisieren. Die Branche wird sich dieser Aufgabe annehmen, etwa durch eine stärkere Standardisierung von Verfahren und Verträgen und die Sicherstellung eines ausgewogenen Chance-Risiko-Mixes für Betreiber und Besteller. Unternehmen in öffentlichem und privatem Besitz sind dabei in jeder Hinsicht chancengleich zu stellen.