

---

## **FRAKTIONSBECHLUS VOM 08.11.2016**

# **»ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS SICHERN – MODERNISIERUNGSOFFENSIVE JETZT STARTEN**



## **VISION 2030 FÜR EINEN MODERNEN NAHVERKEHR**

Deutschland ist zum Vorreiter beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs geworden. Die Fahrgastzahlen haben sich in zehn Jahren mehr als verdoppelt. Jeder Vierte besitzt mittlerweile eine Mobilitätskarte für öffentliche Verkehrsmittel in seiner Region, die freie Fahrt mit Bus und Bahn, Carsharing und Leih-Fahrrädern bietet. Wer unterwegs ist, braucht nicht länger Papierfahrtscheine zu lösen, denn das elektronische Ticket ist überall Standard. Die Auswahl des günstigsten Fahrpreises erfolgt ebenso automatisch wie die Abrechnung. In vielen Großstädten und Ballungsgebieten hat sich das Bild auf den Straßen gewandelt: Täglicher Stau war gestern – der Berufsverkehr rollt vielerorts über eigene Busspuren oder auf neuen, modernen Stadtbahnstrecken und Radschnellwegen.

Der Boom bei Bus, Bahn und Fahrrad hat dafür gesorgt, dass der Autoverkehr deutlich abgenommen hat. Es gibt mehr Platz für Radfahrerinnen und Fußgänger. Öffentliche Leih-Fahrräder, Busse und Elektroautos prägen das Stadtbild und sind für jeden leicht zugänglich. Carsharing ist überall in Deutschland möglich und einfach zu nutzen, auch deshalb brauchen nur noch wenige ein eigenes Auto. Gehwege und Plätze werden nicht länger zugemauert. So hat das Leben in der Stadt mehr Raum: Wo sich früher öde versiegelte Parkplätze breitmachten, sind neue Grünflächen und Plätze mit Cafés und Bänken entstanden, auf denen sich Menschen treffen und gerne verweilen. Der Verkehrslärm ist spürbar zurückgegangen.

Unsere Luft ist besser: Selbst ehrgeizige Grenzwerte zur Luftreinhaltung können die Städte ohne Probleme einhalten, denn die Offensive für einen guten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist erfolgreich. Der Verkehr verbraucht erheblich weniger Energie und stößt damit weniger Kohlendioxid aus. Bus und Bahn sind hier noch besser geworden: Sie fahren deutschlandweit fast vollständig mit Grünstrom.

## **OFFENSIVE FÜR BESSEREN NAHVERKEHR**

Wir wollen, dass diese Vision Realität werden kann und deshalb heute politisch die richtigen Weichen stellen. Leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist ein zentraler Baustein für eine grüne Mobilität, die Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land erhöht und zugleich das Klima schützt. Damit unser Gemeinwesen funktioniert, ist er unverzichtbar und daher elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Der ÖPNV gewährleistet die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger und ermöglicht auf diese Weise soziale Teilhabe. Er steigert die Lebensqualität in Städten und Gemeinden.

Auch die Wirtschaft profitiert von einem leistungsfähigen Nahverkehr. Beschäftigte von ortsansässigen Betrieben erreichen bequem und zuverlässig ihre Arbeitsplätze, ohne dass die Unternehmen hohe Kosten für die Bereitstellung von Parkplätzen haben. Handel und Gewerbe bringt der Nahverkehr die Kundinnen und Kunden direkt vor die Tür ihrer Geschäfte.

Mobilität für alle bezahlbar und klimafreundlich zu ermöglichen – an diesem Ziel wollen wir auch die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs ausrichten. Mit attraktiven Fahrzeugen, Stationen und

Haltestellen wird den Fahrgästen gleichzeitig Zuverlässigkeit und Sicherheit vermittelt. Auch mehr Begleitpersonal in Zügen trägt dazu bei. Mit einer „ÖPNV-Offensive“ wollen wir dafür sorgen, dass mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Derzeit werden nur 9 von 100 Kilometern mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt. Diesen Anteil wollen wir bis 2030 verdoppeln. Das ist möglich, denn das Mobilitätsverhalten wandelt sich.

Insbesondere in den Großstädten und Ballungsräumen lässt sich ein Trend feststellen: Gerade junge Menschen kombinieren immer öfter verschiedene Verkehrsmittel und besitzen seltener ein eigenes Auto. Mehr Menschen fahren Fahrrad sowie Bus und Bahn. Auf das eigene Auto zu verzichten, ist einfacher, da Carsharing-Angebote ausgebaut werden. Dieses Angebot trifft in Großstädten auf eine wachsende Resonanz. Die Gunst der Stunde gilt es jetzt zu nutzen. Dafür wollen wir ein mit einer Milliarde Euro ausgestattetes Investitionsprogramm für die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auflegen. Wir wollen für alle Menschen in Stadt und Land verlässliche Mobilitätsalternativen zum Auto schaffen.

## **NAHVERKEHR HEUTE: BOOM IN DEN STÄDTEN – SCHRUMPUNG IN DER FLÄCHE, SANIERUNGSTAU BEI DER INFRASTRUKTUR UND UNSICHERE FINANZIERUNG**

Heute erleben wir einen starken Gegensatz: Während in vielen Städten Bus und Bahn nahezu rund um die Uhr gut erreichbar sind, wird auf dem Land das Angebot weiter ausgedünnt. Insbesondere in den großen Städten steigt die Nachfrage seit Jahren deutlich an. Das ist erfreulich, denn es belegt, wie attraktiv ein guter öffentlicher Nahverkehr sein kann. In vielen ländlichen Räumen verschärfen dagegen der Bevölkerungsrückgang und die Konzentration von Schulen, Verwaltungen und Einkaufsmöglichkeiten auf größere Orte die ohnehin schon ungünstigen Ausgangsbedingungen. Oft besteht der Nahverkehr im ländlichen Raum aus einem auf den Schülerverkehr ausgerichteten Busverkehr als unattraktives Restangebot.

Die Zukunft der Nahverkehrsfinanzierung ist alles andere als sicher. Bisher tragende Säulen der Finanzierung der Infrastruktur (Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sind über das Jahr 2019 unzureichend geregelt. Allein der aufgestaute Sanierungsbedarf in den kommunalen Schienennetzen (Stadt- und U-Bahnen) beläuft sich mittlerweile auf rund vier Milliarden Euro. Hinzu kommt der Aus- und Neubaubedarf in Großstädten und Ballungsräumen. Die Kommunen alleine sind nicht in der Lage, diese Mittel aufzubringen. Wenn der Bund nicht zeitnah neue Ansätze bei der Finanzierung auf den Weg bringt, drohen empfindliche Einschnitte bei Angebot und Attraktivität des Nahverkehrs und die bestehende Infrastruktur verschlechtert sich weiter.

## **MOBILITÄT AUS EINEM GUSS: VOM VERKEHRS- ZUM MOBILITÄTSVERBUND**

Besonders in Großstädten nutzen immer mehr Menschen Carsharing und Fahrradverleihsysteme. Verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren und zu einer Reisekette zu verknüpfen ist bereits gelebte Praxis. Die positiven Effekte für den Klimaschutz sind durch Studien belegt: Wer auf Carsharing umsteigt, legt insgesamt bis zu 60 Prozent weniger Fahrten mit dem Pkw zurück. So kann sich Carsharing zu einem wesentlichen Baustein grüner Mobilität entwickeln. Beschleunigt wird dieser Trend durch die zunehmende Digitalisierung, die durch die schnelle Verbreitung von Smartphones und der Nutzung von Apps geprägt ist. Das Smartphone ist der Treiber bei der Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen. Es wird nicht nur als Informationsquelle für Fahrplan und Routenvorschläge genutzt, sondern auch um Car- und Bike-Sharing zu nutzen und zu bezahlen.

Der öffentliche Verkehr sollte Ausgangspunkt für die Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen sein, die Verkehrsmittel intelligent verknüpfen. Der Nutzen für Fahrgäste des Nahverkehrs liegt auf der Hand: Sie erhalten Informationen zu Verkehrsmitteln auf dem gesamten Weg – also von Tür zu Tür und nicht wie bisher nur von Haltestelle zu Haltestelle. Kundinnen und Kunden erhalten über den Mobilitätsverbund mehr Service und schnellere Informationen. Auch die Chancen der Verkehrsunternehmen wachsen. Sie können ihre Position im Markt stärken, Kunden binden, neue gewinnen und dem öffentlichen Verkehr ein positives Image verleihen, indem sie Innovationen vorantreiben.

Wir wollen, dass sich das E-Ticket mit Buchung und Informationen in Echtzeit schnell zum bundesweiten Standard entwickelt: Das Ziel muss „eine Fahrkarte“ für alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds sein. Denn es erleichtert und vereinheitlicht den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Mobilitätsangeboten. Um die Entwicklung hin zu Mobilitätsverbänden und „vernetzter Mobilität“ zu fördern, sollen bei Ausschreibungen öffentlicher Verkehrsleistungen neue Mobilitätsdienstleistungen weitgehend berücksichtigt werden. Die Digitalisierung bietet die Chance die unübersichtliche Tariflandschaft zu überwinden. Entstehen sollte eine Plattform, über die der Fahrgast die komplette Reisekette öffentlicher Verkehrsträger buchen kann.

## **EINE FÜR ALLES – MOBILITÄTSKARTE STATT TARIFDSCHUNDEL**

Bus und Bahn zu nutzen erscheint für viele Fahrgäste immer noch unübersichtlich und kompliziert. Neben dem „Studium“ des Fahrplans gilt es, sich immer noch durch den dichten Tarif-Dschungel zu kämpfen. Bus- und Bahnfahren muss für die Fahrgäste einfacher werden – die Fahrgäste wünschen sich eine Karte für alles und einen Dienstleister, der alles für sie erledigt. Wir wollen mit klaren und bundeseinheitlichen Tarifstandards Bus- und Bahnfahren vereinfachen. Mit der grünen Mobilitätskarte schaffen wir ein einfaches wie attraktives Angebot. Mit ihr können sich Fahrgäste ihr eigenes „Mobilitätsmenü“ zusammenstellen: Jeder kann entscheiden für welche Region und welchen Zeitraum er „eine Karte für Alles“ wählt. Ob Ballungsraum, ländlicher Raum oder für das ganze Land, ob „Zug fahren“, „Räder ausleihen“ oder „Bus und Taxi bezahlen“. Mit der Mobilitätskarte und deutschlandweit einheitlicher Tarifen wollen wir bestehende Hürden abbauen und den Tarifdschungel lichten.

Mit einfachen und preislich attraktiven Angeboten lassen sich mehr Menschen in Busse und Bahnen locken. Langfristig brauchen wir einen für alle Unternehmen des Eisenbahn-, Regional- und Nahverkehrs verbindlichen „Deutschlandtarif“. Damit werden bundesweit durchgängige Tarife möglich. Eine Zwischenlösung wäre ein deutschlandweit einheitlicher Tarifstandard, den alle öffentlichen Verkehrsunternehmen anerkennen müssen. Im Kern bedeutet dies: Selbst wenn regionale Tarifsysteme zunächst weiter bestehen bleiben, kann der Fahrgast durchgängige Fahrkarten lösen.

Bisher steht die fragmentierte Verantwortung in der deutschen „Nahverkehrslandschaft“ mit Königsreich ähnlichen regionalen Verkehrsverbänden in Ländern und Kommunen einer Einführung solcher Angebote entgegen. Wir wollen dafür sorgen, diese Hemmnisse schnell abzubauen, und gesetzliche Regelungen (unter anderem im Personenbeförderungsgesetz und im Allgemeinen Eisenbahngesetz) zu schaffen, mit denen der gesamte öffentliche Verkehr verpflichtet wird, durchgängige Tickets nach einheitlichen Standards zu verkaufen.

## **TRANSPARENZ SCHAFFEN – "SPAGHETTI-FINANZIERUNG" BEENDEN**

Selbst Fachleute blicken bei der ÖPNV-Finanzierung nicht mehr durch. Die Finanzströme zwischen Bund und Ländern sowie Städten und Landkreisen, den sogenannten „Aufgabenträgern“, die den Nahverkehr bei Verkehrsunternehmen bestellen, speisen sich unübersichtlich aus einer Vielzahl von Quellen. Man spricht daher auch von einer „Spaghetti-Finanzierung“. Um diesen „Finanz-Dschungel“ zu lichten, sollte sich die Nahverkehrsfinanzierung auf wenige Säulen stützen. Vor allem muss klar sein, wer für welche Aufgabe die Verantwortung trägt. Das künftige Finanzierungssystem muss transparenter organisiert und die Rolle von Städten und Landkreisen als Aufgabenträger gestärkt werden. Auf Länderebene haben Sachsen-Anhalt und Brandenburg in jüngster Vergangenheit die konsequentesten Reformen umgesetzt. So ist die „Spaghetti-Finanzierung“ in diesen Ländern weitgehend Geschichte, da alle unterschiedlichen Zuwendungen und Fördertöpfe zu einem Budget gebündelt wurden.

Wir wollen, dass die Aufgabenträger künftig mehr Kompetenzen erhalten: Sie sollen für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zuständig sein und stärker als bislang seine Entwicklung steuern. So kann vor Ort entschieden werden, wie das Geld am sinnvollsten eingesetzt wird. Schließlich sollte ein finanzieller Anreiz bestehen, dass mehr Fahrgäste den Nahverkehr nutzen. Gelder vom Bund und den Ländern sollten daher zukünftig nicht mehr direkt an die Verkehrsunternehmen, sondern an die Aufgabenträger fließen. Damit entsteht eine klare Rollenverteilung: Während die Aufgabenträger steuern, konzentrieren sich die Verkehrsunternehmen auf gute Verkehrsangebote.

## **ZUKUNFTSPROGRAMM NAHVERKEHR – EINE MILLIARDE EURO JÄHRLICH INVESTIEREN**

Mit dem „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ wollen wir die Herausforderungen im öffentlichen Nahverkehr anpacken: Jährlich eine Milliarde Euro soll der Bund bereitstellen, um die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs zu sanieren und aus- oder neuzubauen. Damit würden Neu- und Ausbau sowie die nachholende Sanierung in einem Programm zusammengeführt.

Bisher kann nur der Neubau von ÖPNV-Infrastruktur mit dem Bundesgeld finanziert werden (GVFG-Bundesprogramm). Allerdings bleibt der gegenwärtige Betrag von 333 Millionen Euro weit hinter dem tatsächlichen Bedarf zurück. Für eine Offensive im öffentlichen Nahverkehr reichen die Mittel erst recht nicht. Nahverkehrsprojekte von mehr als zwölf Milliarden Euro wurden in das Programm aufgenommen, ohne dass ihre Finanzierung gesichert war. Bei der derzeitigen Finanzausstattung würde die Umsetzung mehrere Dekaden dauern – viel zu spät, um den öffentlichen Verkehr zu stärken und als Alternative zum Auto zu positionieren.

Die bisherige Förderung orientiert sich fast ausschließlich an der Höhe der Baukosten. Das bedeutet, je höher die Projektkosten, desto höher fallen die Zuschüsse aus. Die Folge: Es wurde an manchen Stellen überdimensioniert und teuer gebaut. So können sich einige Verkehrsbetriebe „vor lauter Infrastruktur“ kaum mehr den Betrieb leisten, da die Gelder vor allem in die Instandhaltung gehen. Das wollen wir ändern: Fördermittel sollen auch daran geknüpft werden, ob mit einer Maßnahme verkehrspolitische Ziele erreicht werden.

Verkehrsunternehmen, die in neue Infrastruktur investieren wollen, müssen künftig belegen, dass sie Alternativen ausreichend geprüft haben. Insbesondere bei U-Bahn-Projekten und anderen Tunnellösungen müssen beispielsweise preiswertere Stadtbahnen an der Oberfläche untersucht

werden. Dass dies bis heute nicht immer passiert, zeigt das Beispiel S-Bahn München: Statt eine zweite Stammstrecke als teure Tunnel neu zu bauen, ließe sich als kostengünstige Alternative auch der bestehende Südring ausbauen. Diese Lösung wird aber bis heute mit pauschalen Argumenten kategorisch abgelehnt.

Mit einer auf diese Weise neu ausgerichteten Förderpolitik wollen wir einen öffentlichen Nahverkehr fördern, der gut mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden kann. Auch die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien ziehen mehr Investitionsbedarf nach sich. Das gleiche gilt für die bis 2022 weitgehend umzusetzende Barrierefreiheit im ÖPNV.

Drängend ist der Sanierungsstau bei der bestehenden Infrastruktur. Kommunen und Verkehrsunternehmen sind nicht in der Lage, die notwendigen Investitionen zu stemmen. Der Bund muss zusammen mit den Ländern die Sanierungsaufgabe schultern. Die kommunalen Verkehrsunternehmen müssen dafür sorgen, Rücklagen für spätere grundhafte Sanierungen und den langfristigen Erhalt der Infrastruktur zu erwirtschaften. Nur wenn das gesichert ist, fließt Geld vom Bund. Die Mittel werden dabei über das „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ bereitgestellt, das befristet auf zehn Jahre für den Abbau des Sanierungsstaus bei der Infrastruktur des Nahverkehrs geöffnet wird. Auf diese Weise fließen zusätzliche Mittel in die bestehende Infrastruktur.

## **NAHVERKEHR DER ZUKUNFT: ELEKTROMOBILITÄT UND DIGITALISIERUNG FÖRDERN**

Die im Vergleich zum Auto hohe Energieeffizienz öffentlicher Verkehrsmittel verschafft dem ÖPNV einen großen Umweltvorsprung. Daher ist der Nahverkehr Problemlöser, wenn es darum geht, Luftschadstoffe und CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Wir wollen den Umweltvorteil des öffentlichen Verkehrs nicht nur erhalten, sondern weiter ausbauen. Der öffentliche Verkehr ist praktisch seit mehr als hundert Jahren Vorreiter in Sachen Elektromobilität.

Mittelfristig geht es darum, den verbleibenden Teil des Verkehrs – also die Busverkehre – auch elektrisch zu betreiben. Mit einem Marktanreizprogramm wollen wir den Aufbau von E-Bus-Flotten im Nahverkehr fördern, indem Zuschüsse beim Kauf der Fahrzeuge gewährt werden. Obwohl auf der Schiene überwiegend elektrisch gefahren wird, fehlt selbst auf Hauptbahnen noch der Fahrdrakt. Gerade im Nahverkehr jenseits der Metropolen wird oft noch mit Dieselloks gefahren. Mit einem Elektrifizierungsprogramm wollen wir das elektrifizierte Streckennetz dichter knüpfen. Damit kommen wir der Vision (fast) CO<sub>2</sub>-freier Mobilität auf der Schiene ein großes Stück näher.

Der öffentliche Nahverkehr kann von der Digitalisierung und der Automatisierung im Straßenverkehr profitieren. Wir wollen über Anwendungsforschung und Modellprojekte die Möglichkeiten autonomer Fahrzeuge für den ÖPNV ausloten. Selbstfahrende Autos können Teil des öffentlichen Verkehrssystems werden: als Ergänzung zu Bus und Bahn im ländlichen Bereich sowie um Lücken im öffentlichen Stadtverkehr zwischen Haustür und Haltestelle zu schließen. Nachhaltige Mobilitätskonzepte mit autonomen Fahrzeugen wollen wir fördern.

## **MIT DER GRÜNEN MOBILITÄTSGARANTIE NEUE ANGEBOTE FÜR LÄNDLICHE RÄUME SCHAFFEN**

Wir wollen, dass Menschen überall in Deutschland ein gutes Mobilitätsangebot haben. Bislang fehlt eine Definition für ein Mindestangebot, das dem Anspruch der Daseinsvorsorge gerecht wird. Wir wollen deshalb Standards für eine gute Nahverkehrsversorgung definieren, die dem Anspruch

gleichwertiger Lebensverhältnisse im ganzen Land gerecht wird. Damit diese Vision Wirklichkeit werden kann, wollen wir eine Bund-Länder-Kommission einsetzen, die Vorschläge zur künftigen Ausgestaltung und Finanzierung eines bundesweit attraktiven öffentlichen Nahverkehrs erarbeitet. Einen vorbildlichen Rahmen gibt es beispielsweise in der Schweiz, wo die Grundversorgung im öffentlichen Verkehr mit dem „Service public“ geregelt wird. Danach muss in der Schweiz ab einem täglichen Fahrgastaufkommen von 500 Personen ein durchgehender Stundentakt angeboten werden. Übertragen auf den ländlichen Raum Deutschlands könnten viele Regionen ihr Angebot so deutlich verbessern.

Damit der ÖPNV in ländlichen Regionen wieder attraktiv wird, müssen neue, durchaus auch unkonventionelle Wege beschritten werden. Die Linienbusse auf den zentralen Strecken können mit alternativen Bedienungskonzepten wie Rufbussen oder Anrufsammeltaxis ergänzt werden. Das Mobilitätsangebot der Zukunft wird ein Mix sein aus klassischen und alternativen Formen der Beförderungsangebote.

Nahverkehrsangebote lassen sich auch durch Fahrten mit dem Auto ergänzen: Wer regelmäßig dieselben Strecken fährt, meldet diese beim Verkehrsverbund an und erhält pro Mitfahrenden eine feste Pauschale. So können Autofahrer ihre Fahrkosten senken und private Autofahrten werden Teil des Nahverkehrs. Ebenso könnten gewerbliche Fahrten von Gesundheits- und Pflegefahrtdiensten, die ohnehin durchgeführt werden, in den Nahverkehr integriert werden. Dadurch kann nicht nur das Nahverkehrsangebot verbessert, sondern auch Geld gespart werden. Mit Modellprojekten wollen wir daher zukunftsweisende Mobilitätskonzepte fördern. Da sich die Strukturen der ländlichen Regionen in Deutschland stark unterscheiden, kann es hier jedoch keine Patentrezepte geben. Notwendig sind jeweils lokal angepasste Lösungen.

Der Bund muss die gesetzlichen Rahmenbedingungen an die neuen Mobilitätsangebote anpassen. So erweist sich die notwendige Genehmigung von Bürgerbussen nach dem Personenbeförderungsgesetz für Ehrenamtliche immer noch als unüberwindbare Hürde. Der KombiBus, mit der Personenbeförderung und Warentransporte verbunden werden, kann bei derzeitiger Rechtslage nur mit Ausnahmeregelungen arbeiten.

## **NEUE WEGE BEI DER ÖPNV-FINANZIERUNG BESCHREITEN**

Zur Finanzierung des kommunalen Angebots stehen in der Regel keine Mittel von Bund und Ländern bereit. In Großstädten wurde über viele Jahrzehnte die Gewinne von kommunalen Energieunternehmen genutzt, um Defizite von Betriebskosten abzudecken. Das kommt nur noch abgeschwächt oder gar nicht mehr zum Tragen, da die Gewinne der Energiesparte gesunken bzw. nicht mehr vorhanden sind. Deshalb brauchen Kommunen neue Finanzierungsquellen, die ihren Spielraum für ein gutes Angebot von Bus und Bahn vergrößern. Neue Finanzierungsinstrumente müssen die Einnahmehasis und damit den kommunalen Gestaltungsspielraum beim ÖPNV verbessern, damit ein gutes Angebot entsteht.

Vom Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Großstädten und Ballungsgebieten profitieren nicht nur die Fahrgäste, sondern beispielsweise auch Immobilienbesitzer. Auch Unternehmen profitieren, indem sie zum Beispiel weniger Parkplätze für ihre Mitarbeiter bauen müssen. Bisher werden Nutznießer von guten öffentlichen Verkehrsmitteln nicht an der Finanzierung beteiligt. Künftig sollte geprüft werden, ob eine teilweise Nutznießerfinanzierung regional möglich ist. Eine Nutznießerfinanzierung ersetzt zwar keine öffentliche Förderung, sie sollte aber als ergänzendes Finanzierungsinstrument künftig

stärker genutzt werden. Die Bandbreite reicht von Betriebskostenzuschüssen für Linien, die Unternehmen und Gewerbegebiete anbinden, über vollständig arbeitgeberfinanzierte Jobtickets bis hin zu finanziellen Beteiligungen an Infrastrukturprojekten.

Eine weitere ergänzende Finanzierungsquelle ist die Lkw-Maut. Mit der schrittweisen Ausweitung der Lkw-Maut im gesamten außerörtlichen Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen) sowie auf Lkw ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht können zusätzliche Einnahmen erzielt werden. Die dann anteilig den Kommunen zur Verfügung stehenden Mittel können für die Sanierung der kommunalen Verkehrsnetze und den Ausbau des Nahverkehrs eingesetzt werden. Nach Schätzungen kann im Landes- und Kommunalstraßennetz mit Einnahmen in Höhe von jährlich 1,2 Milliarden Euro gerechnet werden, die teilweise für den ÖPNV eingesetzt werden könnten.

## **AUF EINEN BLICK: GRÜNE FORDERUNGEN FÜR EINEN ZUKUNFTSFÄHIGEN NAHVERKEHR**

- Verkehrsmittel intelligent miteinander verknüpfen: Verkehrsverbünde werden zu Mobilitätsdienstleistern mit Angeboten von Haustür zu Haustür, dank Bus und Bahn, Carsharing und Fahrrad
- Tarifdschungel lichten, vernetzte Mobilität aus einer Hand: Mobilitätskarte einführen, – mit einem Ticket von Haustür zu Haustür fahren – ohne Tarifdschungel
- Dank klarer Aufgabenverteilung den Finanzwirrwarr beseitigen: Bund und Länder finanzieren, Kommunen steuern den ÖPNV
- Mit einem Milliardenpaket den Sanierungsstau lösen sowie gezielt in Neu- und Ausbau investieren
- Elektrifizierung des ÖPNV abschließen, mit E-Bussen und Elektrifizierungsprogramm für die Schiene
- Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum schaffen: alternative Konzepte fördern, je nach Bedarf der Region
- Eine Bund-Länder Kommission einrichten, die Kommunen neue Wege für einen attraktiven Ausbau und zur Finanzierung des ÖPNV ermöglicht, zum Beispiel eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Kommunalstraßen