



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Dieter Reiter



Ansprechpartner:

Günter Menzl

Koordinator der MVV-Verbundlandkreise
im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
Frankenthaler Str. 5 - 9
81539 München
Telefon: 089 / 6221-2433
Guenter.Menzl@ira-m.bayern.de

Carolin Pöverlein-Schmidt

Büro des Oberbürgermeisters
Landeshauptstadt München
Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 089 / 233-92415
Carolin.Poeverlein@muenchen.de

27. August 2021

Städte, Landkreise und Verkehrsverbände begrüßen das Ziel der Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße bis 2030!

Sehr geehrter Damen und Herren Abgeordnete,

"Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ist es, dieses hochwertige Angebot im straßengebundenen ÖPNV und SPNV ungekürzt vorzuhalten und zugleich gemeinsam die Vorbereitungen zu treffen, um bis 2030 zur Erreichung der Klimaziele des Bundes die Fahrgastzahlen gegenüber 2019 zu verdoppeln."

VMK-Beschluss vom 26.02.2021; bestätigt am 15./16.04.2021 und abschließend konkretisiert durch Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz 29.6.2021

(<https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-06-29-sonder-vmk-telko.html?nn=4812620>);

die zusätzlich geforderten Regionalisierungsmittel summieren sich für den Zeitraum von 2022-2030 auf 67,5 Milliarden Euro auf.

Seitens der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsverbände begrüßen wir den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Wir möchten uns an der Umsetzung dieses Beschlusses nach Kräften beteiligen und unser Knowhow in diesem Sinne intensiv einbringen. Andererseits erwarten wir

auch für die Erreichung eines so ambitionierten Zieles verbindliche gesetzliche und finanzielle Rahmenbedingungen von Bund und Ländern. Zusammen mit der Absicht der Bundesregierung zur Nachfrageverdoppelung im Schienenpersonenverkehr ergibt sich so eine Verdoppelung des gesamten öffentlichen Verkehrs bis 2030.

Wir begrüßen, dass wir mit einem starken öffentlichen Verkehr einen relevanten und zugleich in hohem Maße sozialverträglichen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Ein starker, gut ausgebauter ÖPNV in den Metropolregionen ist zum Erreichen der Klimaziele elementar wichtig, da gerade hier großes Potential zum Umsteigen auf Bus und Bahn besteht. Wir sehen die Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs aber auch als Chance, bisher schlecht erschlossene Räume besser erreichbar zu machen und dadurch aufzuwerten. In der Stadt und auf dem Land wird so mehr Mobilität mit weniger Verkehr ermöglicht. Für Kinder und Jugendliche in ländlichen Räumen gibt es neue Mobilitätsalternativen und mehr Freiheit an Stelle von Zwang zum Elterntaxi. Die vermehrte Nutzung des ÖV bewirkt gesamthaft eine Verringerung von Lärmbelastung und Luftschadstoffen sowie ein Mehr an Verkehrssicherheit und damit einen effektiven Schritt in Richtung „Vision Zero“.

Uns ist bewusst, dass eine Verdoppelung der Nachfrage nur gelingen kann, wenn der ÖPNV von der Mitte der Gesellschaft genutzt und wertgeschätzt wird. Das Beispiel „Fahrrad“ hat gezeigt, dass sich der Status eines Verkehrsmittels in Politik und Gesellschaft binnen eines knappen Jahrzehnts grundlegend ändern kann. Durch Aufwertung der Angebote, durch deren selbstverständliche Nutzung und durch gezielte Thematisierung und Wertschätzung des ÖPNV werden wir den Status des ÖPNV als das Rückgrat des Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fuß- und Fahrradverkehr gezielt anheben. Wir werden dabei noch stärker als bisher das Verkehrsangebot aus der Perspektive der Kundinnen und Kunden als ein durchgängiges Gesamtsystem entwickeln. Dabei müssen wir aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auch stärker als bisher standardisieren.

Die Erhöhung der Nachfrage im ÖPNV hat bei Wegen mittlerer Länge, d. h. zwischen 7,5 und 75 Kilometern einen besonders hohen Klimaschutzeffekt. Da Wege mittlerer Länge regelmäßig die Grenzen von Gebietskörperschaften überschreiten, wollen wir in Zukunft noch besser dafür sorgen, dass es über diese Grenzen hinweg ein nahtloses ÖPNV-Angebot hoher Qualität gibt. Relevant ist dieses gleichermaßen für den Berufs-, Freizeit und Einkaufsverkehr. Wir möchten auch im ländlichen Raum alltagstauglichen ÖPNV erreichen und das Segment der reinen Schulverkehre verlassen. In den Metropolen wollen wir die vorhandenen Wachstumspotenziale nutzen und den ÖPNV zu einer vollwertigen Alternative zum eigenen Auto machen, indem möglichst weite Teile mit einem 24/7-Angebot, über Bedarfsverkehre bis in die Stadtteile, erschlossen werden.

Die Sicherheit, Attraktivität und Länge des Fuß- oder Radweges von und zur Haltestelle oder zum Bahnhof sind für die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV oft von entscheidender Bedeutung. Das ist uns bewusst, wir werden diese entsprechend gestalten. Die Kombination Rad und ÖPNV erhöht die Reichweite beider Verkehrsmittel. Durch attraktive und gesicherte Fahrradabstellanlagen und Fahrradmietmöglichkeiten an Haltestellen und Bahnhöfen des ÖPNV sowie durch Angebote zur Fahrradmitnahme werden wir das „multimodale Zusammenspiel“ von Rad und ÖPNV fördern.

Mit der Anpassung des Klimaschutzgesetzes wurde der zeitliche Handlungsdruck erhöht. Der vorgegebene Reduktionspfad im Sektor Verkehr bis 2030 ist hoch ambitioniert. Notwendige Verdichtungen im Bestandsnetz (Bus/Straßenbahn/U-Bahn/S-Bahn/Regionalzugverkehr) sind innerhalb von drei bis zehn Jahren organisierbar, soweit das Potenzial der vorhandenen Infrastrukturkapazität nicht bereits vollständig ausgeschöpft ist. Neu eingerichteter qualitativ hochwertiger Busverkehr wird mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont (zwei bis acht Jahre) nicht nur im Ortsverbindungsverkehr oft die zu präferierende Alternative werden. Bei hohem Nachfragepotenzial wird der Reisekomfort mittelfristig durch die Umstellung von Bus auf Schiene bzw. die Kapazitätserhöhung oder Verlängerung bestehender Schienenstrecken verbessert. Dieses ist mittel- bis langfristig (acht bis zwanzig Jahre) realisierbar. Wir wissen, dass wir in den nächsten fünf Jahren die Planungen für die meisten mittel- bis langfristig realisierbaren Maßnahmen verbindlich starten müssen, damit der ÖPNV bis 2045 seinen Beitrag zur Klimaneutralität im Sektor Verkehr leisten kann. Um die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs entsprechend den zeitlichen Anforderungen des Klimaschutzes bewältigen zu können, muss das Planungsrecht vereinfacht werden. Außerdem müssen angemessene personelle Kapazitäten auf der Ebene der Planfeststellungsbehörden und der Gerichtsbarkeit vorgehalten werden.

Die Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs bis 2030 ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die bisherigen finanziellen Rahmenbedingungen ermöglichen es dem ÖPNV aber nicht, seinen möglichen Klimaschutzbeitrag durch die Verdoppelung der Nachfrage zu leisten (vgl. auch Leistungskosten-Gutachten des VDV vom Juni 2021). Dazu braucht es einen der Höhe nach angemessenen sowie langfristig verlässlichen finanziellen Rahmen. Die coronabedingte Erhöhung der Regionalisierungsmittel sollte in einem ersten Schritt auf Dauer angelegt werden. Strukturell ist es zudem sinnvoll, die bisherige GVFG-Bewertungslogik durch „Zielbeiträge für Klimaschutz und Nachfragesteigerung“ sowie „Verbesserung der Erschließungswirkung“ zu ersetzen. Die Zielorientierung der Maßnahmen werden wir durch entsprechende fachliche Planungen absichern. In vergleichbarer Weise bedarf es einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die zusätzlich zu den Bestandsmitteln vom Bund für

den ÖPNV in den Ländern (u. a. für die kommunale Schiene und flächendeckende Ortsverbindungsnetze) bereitgestellt werden müssen. Das Gutachten des VDV kommt hier alleine auf eine Deckungslücke, die sich bis zum Jahr 2030 auf fast 50 Milliarden Euro aufsummiert.

Die Bundesförderung für Länder und Kommunen sollte stärker in Kooperation mit den Ländern oder auch auf der Ebene von Programmen durch die Länder verwaltet werden. Der Bund setzt aber in jedem Fall die Förderziele und kontrolliert den Erfolg der von den Ländern zu verwaltenden Programme. Der Bund dotiert die Programme jeweils landesbezogen nach den zugesagten bzw. erreichten Zielbeiträgen der Länder, insbesondere in Bezug auf Erhöhung der Nachfrage, Erschließungswirkung und Umsetzungsgeschwindigkeit. Die Länder beteiligen sich an der Förderung mit relevanten Eigenanteilen. Die Kommunen werden im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV stärken. Bund und Länder sollten zudem die Rahmenbedingungen für neue Finanzierungsquellen (Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Beiträge, LKW-Maut-Erträge auf Landes- und Gemeindestraßen) für den Verkehr verbessern.

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, bis zum Jahr 2030 wollen wir die Klimaziele gemeinsam erreichen. Ein starker ÖPNV in den Metropolregionen und auf dem Land sind dafür die Basis. Als Kommunen und Verkehrsverbünde wollen und werden wir unseren Beitrag dafür leisten. Von der künftigen Bundesregierung brauchen wir dafür aber Unterstützung: Nur mit der von der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 29.06.2021 geforderten Erhöhung der Regionalisierungsmittel zwischen 2022 und 2030 um mindestens 1,5 Mrd. Euro gegenüber dem jeweiligen Vorjahr [= 67,5 Mrd. Euro von 2022 bis 2030] werden wir die Regionen vom Verkehr entlasten und die Klimaziele im Verkehr erreichen können.

Wir bedanken uns für Ihren Einsatz zur Unterstützung des ÖPNV auch in der nächsten Legislaturperiode,

mit freundlichen Grüßen



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Dieter Reiter



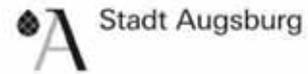
Ebersberg



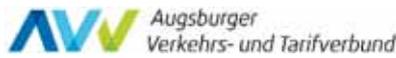
Heues Tz



Martin Sailer



Bohler



Leider



Wassner



Wiedemann

Der Regierende Bürgermeister von Berlin



bottrop.

Liedner

Lie

Bernd



J. Biffert



Ray



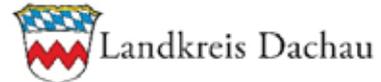
Am. Gies



Behr



Am. Sauffig



St. J. P.



Steph. Lef



Les. Ueber



Th. Lüh



J. Schmidt



H. ...



S. ...



Mark ...



Olaf ...

J. ...



... ..



Simon ...



Peter ...



... ..



M. ...



... ..



... ..



A. ...



... ..



S. ...



... ..



... ..



U.-B. ...



... ..



... ..



M. U. [Signature]



[Signature]



[Signature]



Roger Lewandowski



Frank Judda



[Signature]



[Signature]



J. Herrmann

[Signature]



[Signature]



[Signature]



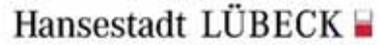
[Signature]



[Signature]



[Signature]



[Signature]



[Signature]

[Signature]



[Signature]



[Signature]



[Signature]



[Signature]



Carsten Kellje



Dirk Jans



Stephan Hummer



S. Leyer



Arvid Klühner-Köbe



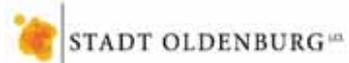
Manuel Kroll



David Sch



Carsten Harwig



Heiko G



DIE | FRIEDENSTADT

W. Jil



www.Landkreis-osterholz.de

Joud Jylis



Ulf Kops



Elfi Klenke



Stefan Pö



Kreis Plön

Stephanie Zedler



Jojo Kump



TJ



Minger



Benjamin Graf



Otto Lehner



S. Busch



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



H. Oelber



Stefan Rößler



Stefan Rößler



Frank Röhler

Raymund



Volkerhard Müller



W. Hilb

Ronald K. F. ...



Thomas Hadenberg

Horst ...



Sofia ...



Zjo ...



S. Galen-...



Thomas ...



Christoph ...



Klaus ...



STADT WUPPERTAL

Uwe ...



Para ...

Kotler ...