



Baden-Württemberg.de

📅 26.06.2017

NAHVERKEHR

ÖPNV-Finanzierungsreform bringt besseren Öffentlichen Personennahverkehr für alle



📷 © dpa

Mobilität ist ein zentraler Baustein für die Lebensqualität im Land. Mit der ÖPNV-Offensive arbeitet die grün-schwarze Landesregierung an einem attraktiven, zuverlässigen und modernen Öffentlichen Personennahverkehr im ganzen Land.

Die Finanzierungsreform für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Baden-Württemberg macht das Bus- und Bahnfahren zwischen Main und Bodensee künftig wesentlich attraktiver. Grundlage dafür ist die vom Kabinett am 20. Juni 2017 beschlossene Neuordnung der Finanzströme zwischen Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen. Verkehrsminister Winfried Hermann sagte: „Mit der ÖPNV-Finanzierungsreform kommen wir dem Ziel näher, mehr Menschen in Busse und Bahnen zu bringen und zwar in allen Städten, Gemeinden und Landkreisen des Landes.“

Am vergangenen Dienstag hatte der Ministerrat den Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) und des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) beschlossen. Zuvor hatten sich das Verkehrsministerium, der Landkreistag, der Städtetag und die beiden Verkehrsverbände VDV Baden-Württemberg (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) und WBO (Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer) sowie die Verkehrsverbände in Baden-Württemberg auf eine ÖPNV-Finanzierungsreform verständigt.

Nun muss noch der Landtag in zwei Lesungen über die Gesetzentwürfe beraten. Mit ihrer Verabschiedung wird der Weg dafür frei, dass künftig die Stadt- und Landkreise direkt das Geld aus dem kommunalen Finanzausgleich für die Finanzierung des Linienbusverkehrs zugewiesen bekommen und diese Mittel vom Jahr 2021 an schrittweise von 200 Millionen auf 250 Millionen Euro pro Jahr steigen. Bereits bisher sind sie für die Organisation der Busverkehre verantwortlich. In Zukunft werden ihnen auch die Finanzmittel direkt zur Verfügung stehen. Diese Mittel haben sich insbesondere in ländlichen Regionen zu einer zentralen Finanzierungssäule für das gesamte ÖPNV-Angebot entwickelt. Damit können die Kreise den ÖPNV in der Fläche zielgerichtet stärken.

Gerechte finanzielle Grundlage für einen guten ÖPNV sicherstellen

Die Reform werde in zwei Stufen umgesetzt: In der ersten Stufe (zum 1. Januar 2018) werden Mittel in Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen (rund 200 Millionen Euro pro Jahr) unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung zwischen den Kreisgebieten (Status Quo-Verteilung) vollständig kommunalisiert. Minister Hermann erklärte: „Wir stellen damit Stabilität im ÖPNV-System sicher und geben den kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen genügend Zeit für eine Anpassung.“

In der zweiten Stufe vom Jahr 2021 an werden die Mittel stufenweise um 50 Millionen Euro auf 250 Millionen Euro (ab 2023) erhöht werden. Der Betrag wird je zur Hälfte aus originären Landesmitteln und aus dem kommunalen Finanzausgleich erbracht werden. Daher berücksichtige die Gesetzesnovelle die durch die Reform ebenfalls notwendige Anpassung des Finanzausgleichsgesetzes. Damit werde künftig mehr Geld für einen guten ÖPNV im Land zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig sieht die Reform vor, dass die Status-Quo-Mittelverteilung durch einen weiterentwickelten Verteilungsschlüssel stufenweise vom Jahr 2021 an abgelöst wird. Dieser enthalte raumstrukturelle sowie ÖPNV- und leistungsbezogene Parameter. Der Minister erläuterte: „Wir wollen mit einem Mix aus stabilisierenden Faktoren, wie der jeweiligen Fläche des Zuständigkeitsgebiets der Aufgabenträger und dynamischen Elementen, wie dem Angebotsumfang und der Fahrgastentwicklung in dem betreffenden Gebiet, eine gerechte finanzielle Grundlage für einen guten ÖPNV im ländlichen Raum und in den urbanen Regionen sicherstellen.“ Durch die stufenweise Erhöhung der Mittel werde sichergestellt, dass es „keine Verlierer, aber viele Gewinner“ gebe. „Die Reform wird dazu beitragen, den ÖPNV landesweit auszubauen und die Fahrgastzahlen wesentlich zu steigern.“

Rabattierung von Fahrscheinen des Ausbildungsverkehrs

Sichergestellt wird auch, dass die Zeitkarten im Ausbildungsverkehr, die von Schülerinnen und Schülern genutzt würden, mindestens um 25 Prozent gegenüber den Fahrscheinen für Erwachsene vergünstigt werden. Hierfür müssen die Stadt- und Landkreise zwingend allgemeine Vorschriften nach europäischem Recht erlassen. Mit den übrigen, nicht hierfür benötigten Mitteln können die kommunalen Aufgabenträger weitere Rabatte umsetzen oder diese zur Finanzierung von Mehrverkehren, als einem besseren Fahrplanangebot verwenden.

Die bisherigen Ausgleichsleistungen nach Paragraph 45a PBefG waren seit 2007 pauschaliert. Dies ist in dieser Form nach europäischem Recht fragwürdig und muss in einen rechtskonformen Zustand überführt werden. Über ihre Kernfunktion (Rabattierung von Fahrscheinen des Ausbildungsverkehrs) hinaus haben sich die Ausgleichsleistungen zu einer wichtigen Finanzierungssäule des ÖPNV entwickelt.

Bundesgesetzliche durch landesgesetzliche Regelung ersetzen

Mit der Reform macht das Land von einer Öffnungsklausel im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Gebrauch und ersetzt die bundesgesetzliche durch eine landesgesetzliche Regelung. „Herzstück der Reform“ ist die Zusammenführung der Finanzverantwortung mit der Zuständigkeit der Stadt- und Landkreise als kommunale Aufgabenträger für Busse und Stadtbahnen zum 1. Januar 2018. Dabei werden die Interessen der Verkehrsunternehmen, die bislang einen direkten gesetzlichen Ausgleichsanspruch gegen das Land hatten, durch die Ausgestaltung der Reform gewahrt. Dies gilt insbesondere auch für die kleinen und mittelständischen Unternehmen des WBO. Es ist künftig Sache des jeweiligen Aufgabenträgers, das für ihn passende Instrument zu nutzen.

Der gefundenen Einigung ging ein jahrelanger Beteiligungs- und Moderationsprozess voraus. Die Reform wurde von der vorherigen Landesregierung 2014 zurückgestellt und nunmehr neu verhandelt. Zukünftige Handlungsgrundlage für die kommunalen Aufgabenträger ist die Rechtsverordnung (EG) Nr. 1370/2007. Hiernach können allgemeine Vorschriften zur Festsetzung von Höchsttarifen erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge ausgeschrieben werden.

Fragen und Antworten zur Finanzierungsreform des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die Landesregierung misst dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine wichtige Stellung im Mobilitätsmix zu. Darum hat sie bereits im Koalitionsvertrag die „ÖPNV-Offensive“ verankert. Alle Orte in Baden-Württemberg – nicht nur die Ballungszentren – sollen von frühmorgens bis spätabends mindestens im Stundentakt erreichbar sein. Schülertickets sollen günstiger werden und bei Ausschreibungen stehen in Zukunft neben Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auch Punkte wie WLAN in Zügen auf der Anforderungsliste. Um den ÖPNV im Land voranzubringen ist eine Neustrukturierung der Finanzierung notwendig. Die wichtigsten Fragen und Antworten zur Reform der ÖPNV-Finanzierung haben wir in einem FAQ zusammengestellt.

Was ist die ÖPNV-Offensive?

Das Leitbild der ÖPNV-Offensive ist ein landesweit flächendeckendes, verlässliches und stabiles Grundangebot im ÖPNV – nicht nur in den Ballungsräumen, sondern im gesamten Land. Das heißt: von frühmorgens bis spätabends Verbindungen im Stundentakt oder häufiger für alle Ortschaften im Land. Das Land wird diesen Standard für seinen Zuständigkeitsbereich, den Nahverkehr auf der Schiene (SPNV), schrittweise umsetzen. Daneben fördert das Land sogenannte Regiobusse. Regiobuslinien dienen dazu, alle Mittel- und Unterzentren ohne Schienenanschluss mit schnellen Busverbindungen im Stundentakt-Standard von 5 bis 24 Uhr gleichwertig zum SPNV anzubinden.

Was genau ist die ÖPNV-Finanzierungsreform?

Für den Ausbau des übrigen ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen sind nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes die Landkreise und die kreisfreien Städte zuständig. Um diese Aufgabe nachhaltig zu erfüllen und den ÖPNV-Ausbau entschlossen voranzutreiben erhalten die Landkreise und Städte ab dem Jahr 2018 vom Land zusätzliche Finanzmittel. Dieses Geld ging bisher vom Land direkt an die Verkehrsunternehmen.

Warum ist hierfür die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung notwendig?

Die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung ist notwendig, um eine rechtssichere und zukunftsfähige Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Bisher fließen jedes Jahr rund 200 Millionen Euro vom Land direkt an die Verkehrsunternehmen und so in den ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen. Diese Mittel sind bislang formal an den Ausbildungsverkehr gebunden und gleichen Einnahmeverluste der Busunternehmen durch Rabatte für Schülerkarten aus. Dieses Geld stellt aber darüber hinaus, besonders in der Fläche, die zentrale Grundfinanzierung des ÖPNV dar. Die erforderliche Neustrukturierung der ÖPNV-Finanzierung nutzt das Land nun, um die ÖPNV-Offensive flächendeckend voranzubringen. Die Reform stärkt die Kommunen in ihrer Verantwortung für einen guten ÖPNV. Die zusätzlichen Mittel der ÖPNV-Finanzierungsreform werden zukünftig auch angebots- und ÖPNV-bezogen verteilt. Stadt- und Landkreise, die das ÖPNV-Angebot ausbauen und voranbringen, erhalten dann einen größeren Anteil vom gesamten Betrag. So setzt die Landesregierung erhebliche Anreize für mehr ÖPNV-Leistungen und honoriert Steigerungen bei den Fahrgastzahlen.

Was bringt die ÖPNV-Finanzierungsreform den Bürgerinnen und Bürgern?

Die Städte und Gemeinden sind verpflichtet, das Geld des Landes vollständig für das ÖPNV-Angebot und Fahrpreismaßnahmen zu verwenden. Fahrkarten im Ausbildungsverkehr müssen für alle Schüler und Auszubildenden in Zukunft mindestens 25 Prozent günstiger sein als normale Fahrkarten. Bisher sind es in einigen Verkehrsverbänden nur 15 Prozent. Dadurch werden Eltern im Land finanziell entlastet. Die Stadt- und Landkreise können zudem, ganz nach dem jeweiligen Bedarf vor Ort, weitere Tarifmaßnahmen treffen und beispielsweise Kindertickets oder Sozialtickets schaffen, um sozial Schwächere finanziell zu entlasten. Außerdem können sie künftig bei Ausschreibungen eine höhere Qualität des ÖPNV fordern, etwa bei der Fahrzeugausstattung und beim Einsatz von WLAN. Nicht zuletzt

kann mit dem Geld das Verkehrsangebot verbessert werden, zum Beispiel durch neue Haltestellen oder neue Linien. Davon profitieren dann nicht nur Auszubildende und Berufstätige, sondern alle Fahrgäste.

Was bedeutet die Reform für die Stadt- und Landkreise konkret?

Die Stadt- und Landkreise erhalten durch die Übertragung der Finanzierungsverantwortung mehr Gestaltungs- und Entscheidungsspielraum. Sie verschafft ihnen die Möglichkeit, den ÖPNV flächendeckend im Land auszubauen, passende Mobilitätsangebote zu schaffen und den ÖPNV nachhaltig zu verbessern und zu stärken. Die Kreistage können den Mitteleinsatz nun eigenverantwortlich und ganz gezielt steuern.

Um wie viel Geld handelt es sich und woher kommt es?

Ab 1. Januar 2018 fließen 200 Millionen Euro vom Land transparent über die zuständigen Landkreise in den ÖPNV. Die Grundfinanzierung des ÖPNV wird dabei unabhängig vom demografischen Wandel und damit unabhängig von einem Rückgang der Schülerzahlen gesichert. Ab dem Jahr 2021 erfolgt eine schrittweise um 50 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2023 stehen dann 250 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Damit trägt die Landesregierung dem wachsenden Bedarf Rechnung. Die Aufstockung der Mittel teilen sich das Land und die kommunalen Landesverbände.

[Fragen und Antworten ÖPNV-Finanzreform \(PDF\)](#)

[Präsentation ÖPNV-Finanzreform \(PDF\)](#)