

## Antrag

MdL Guido Déus  
Jürgen Wehlus  
CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bonn

*Eingereicht von:*  
Frau Röhrich, Mareike

*Eingereicht am:*  
06.10.2023

# Antrag CDU: Resolution: Die ÖPNV/SPNV-Finanzierung benötigt ein neues Fundament und vor allem mehr Tempo

---

### Beratungsfolge

AMuV	31.10.2023	Empfehlung
Rat	09.11.2023	Entscheidung

### Inhalt des Antrages:

#### **Resolution: Die ÖPNV/SPNV-Finanzierung benötigt ein neues Fundament und vor allem mehr Tempo**

Die CDU-Fraktion beantragt, folgende Resolution zu verabschieden und diese an den Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing, den Bundesminister der Finanzen Christian Lindner sowie den Landesminister für Verkehr Oliver Krischer und den Landesminister der Finanzen Dr. Marcus Optendrenk weiterzuleiten:

Der ÖPNV/SPNV muss Bestandteil der allgemeinen Daseinsvorsorge werden.

Um dies zu erreichen, sollten Bund, Länder und Kommunale Spitzenverbände (Städte- und Gemeindebund, Deutscher Städtetag sowie der Deutsche Landkreistag) kurzfristig eine Task-Force einrichten, um über eine künftige weitestgehend steuersubventionierte Finanzierung des ÖPNV/SPNV zu sprechen bzw. zu verhandeln.

Zielsetzung muss eine auskömmliche Finanzierung sein, welche insbesondere durch fair aufgeteilte Sockelbeträge von Bund, Länder und Kommune getragen wird, inkl. einer jährlichen Dynamisierung.

Erste konkrete Ergebnisse sollten bis Ende 2024 vorliegen.

Bis dahin müssen Bund und Länder die Kommunen ausreichend finanziell absichern, damit der ÖPNV/SPNV vor Ort auch im Hinblick auf die dringend benötigte Verkehrswende in seinem bisherigen Angebot erhalten und perspektivisch ausgebaut werden kann.

Die Finanzierungssäule „Ticketerlöse“ muss stabilisiert und festgeschrieben sowie weitestgehend auf ein Ticketangebot „Deutschlandticket“ reduziert werden.

Das schlussendliche Ziel muss ein hauptsächlich steuerfinanzierter ÖPNV/SPNV sein, da das bestehende Finanzierungssystem die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat und die massive Kostenentwicklung nicht durch die Nutzer getragen werden kann, wenn man eine höhere Akzeptanz erreichen will.

### **Begründung:**

Seit Jahren wird die Weiterentwicklung sowie Finanzierung eines nachhaltigen, verlässlichen, attraktiven und kostengünstigen ÖPNV/SPNV gefordert, ohne aber die damit verbundenen Folgen im Blick zu haben.

Die Kosten explodieren und die betroffenen Unternehmen sowie die sie tragenden Kommunen verschulden sich immer weiter.

Neben den allgemeinen steigenden Kosten für Energie und Personal sind es auch die Ausgaben für eine lückenlose digitale Fahrgastinformation, Investitionen in eine moderne und barrierefreie Infrastruktur sowie in Fahrzeuge mit sauberen, emissionsarmen Antriebstechnologien, die es zukünftig zu kompensieren gilt. Auch wird der Fachkräftemangel die Verkehrsunternehmen vor weitere Herausforderungen stellen, was auch zu steigenden Kosten führen wird.

Anstatt Jahr für Jahr über die Anpassung der jeweiligen Ticketpreise zu sprechen, sollten wir endlich über die steuersubventionierte Finanzierung des ÖPNV/SPNV diskutieren.

Mobilität ist und bleibt ein unverzichtbarer Motor der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung und somit ein wichtiger Standortfaktor. Egal ob es um die Wege zur Arbeit, in die Schule, zum Ausbildungsplatz oder auch Fahrten in der Freizeit geht.

Der ÖPNV/SPNV stellt dabei ein unverzichtbares Rückgrat für die Mobilität dar. Er sollte ein wichtiger Bestandteil der Daseinsfürsorge sein und damit einen hohen gesellschaftlichen und klimapolitischen Beitrag leisten.

Um auch klimapolitische Ziele erreichen zu können, ist sogar eine quantitative und qualitativ hochwertige Verbesserung des Leistungsangebotes unabdingbar. Derzeit liegt aber die Wahrheit darin, dass noch nicht mal der jeweilige Status quo finanziert sowie sichergestellt werden kann.

### **Zielsetzung:**

Busse und Bahnen müssen bedarfsgerecht häufiger fahren als bisher, um den ÖPNV als echte Alternative zum Pkw zu etablieren. Dazu ist insbesondere auch in Tagesrandlagen sowie am Wochenende eine Verdichtung des Fahrplanangebotes erforderlich.

Um das große gemeinsame Ziel, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, zu erreichen, ist eine Erhöhung der Betriebsleistung im ÖPNV um durchschnittlich 60 Prozent nötig. Die massive Ausweitung des Leistungsangebotes führt zu einem sehr hohen zusätzlichen Mittelbedarf unter den oben genannten Rahmenbedingungen.

Seite 3

Dafür benötigen wir eine nachhaltige, gesicherte und auskömmliche Finanzierung.

Aber wir sollten aufhören ein „Schwarze Peter Spiel“ zu betreiben. Der Bund schiebt es auf das Land, Land auf Kommunen und umgekehrt.

So kommen wir nicht mehr weiter. Hier müssen alle an einen Tisch und gemeinsam eine vernünftige Lösung erarbeiten!

Wir müssen jetzt handeln!!!

**Anlage/n**

Keine