



● Politische Handlungsempfehlung

Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs stärken

Grundlage für die Umverteilung des Straßenraums zugunsten nachhaltiger Nutzungen ist ein starker ÖPNV als **flächeneffizientes** Rückgrat der Mobilität. Damit Bürger:innen in verkehrsberuhigten Städten und im suburbanen Raum bedarfsorientiert, komfortabel, schnell und barrierefrei von A nach B kommen, braucht es einen flächendeckenden Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote.

Um den Ausbau und die Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur sowie eine höhere Taktung und attraktive Preisgestaltung zu gewährleisten, müssen neben der Bereitstellung staatlicher Mittel und der Umschichtung klimaschädlicher Subventionen zusätzliche Finanzierungsinstrumente geschaffen und rechtlich-administrative Weichen gestellt werden, die den Kommunen die nötigen Mittel zuführen. Hier können Deutschland und Frankreich viel voneinander lernen.



Vom Deutschlandticket lernen: Voraussetzungen für ein Einheitsticket schaffen

Um die Voraussetzungen für die Einführung eines nationalen Einheits-tickets zu schaffen und Nutzer:innen so den **Zugang** zum gesamten Nahverkehrsangebot zu ermöglichen, sollte die französische Regierung Anreize für eine bessere Zusammenarbeit der lokalen Mobilitätsbehörden (*Autorités organisatrices de mobilité*, kurz: AOM) schaffen und rechtliche Hemmnisse abbauen.



Vom französischen *Versement mobilité* lernen: Finanzierung durch Sonderabgabe für Arbeitgeber:innen sichern

Um die bestehende Bundes- oder Landesfinanzierung zu ergänzen und die Mehrkosten eines umfassenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrs-systems zu finanzieren, braucht es zusätzliche Finanzierungsinstrumente – insbesondere dann, wenn die Preise so attraktiv gestaltet werden sollen, dass sie die Menschen zur Nutzung des ÖPNV motivieren.

Damit auch deutsche Kommunen eine Möglichkeit der Drittnutzerfinanzierung für den Ausbau und die attraktive Tarifgestaltung der Nahverkehre nutzen können, wie es beispielsweise Straßburg vormacht, bedarf es einer Änderung des rechtlichen Rahmens. Bund und Länder müssen die Rechtsgrundlage für eine solche Arbeitgeber:innen-Nahverkehrs-sonderabgabe oder andere Instrumente der **Nutznießerverfinanzierung** schaffen.



Parkraumbewirtschaftung in Kommunen voranbringen

Durch eine gezielte Lenkung der Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung können die Budgets für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erhöht werden. Beide Länder sind aufgefordert, aktiv eine möglichst flächen-deckende Einführung und Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen und eine Regelung zur verbindlichen Zuleitung der Erlöse für den Ausbau des Umweltverbunds zu schaffen. In Frankreich sollte ein Fonds für nachhaltige Mobilität eingerichtet werden, der aus den **Einnahmen** der Parkraumbewirtschaftung gespeist wird.



Einführung einer Umweltabgabe für den LKW-Verkehr

Die französische Regierung sollte nach dem Vorbild der LKW-Maut in Deutschland eine nationale Umwelt-Kilometerabgabe für den LKW-Verkehr einführen, die nach CO²-Emissionen und externen Kosten lokaler Luftverschmutzung gestaffelt ist. Diese sollte sowohl auf dem bislang nicht gebührenpflichtigen Straßennetz erhoben werden, als auch ergänzend auf dem gebührenpflichtigen Autobahnnetz (*péage*), dessen Einnahmen bereits heute einen Teil der durch den Güterverkehr verursachten externen Kosten decken. Damit sollen auch eine Umleitung des Verkehrs von Autobahnen auf Nationalstraßen (*routes nationales*) sowie Schäden an der Straßeninfrastruktur vermieden werden. In diesem Zusammenhang wird eine vollständigere Umsetzung der Eurovignetten-Richtlinie (EU) 2022/362 empfohlen: Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie sollten die Einnahmen aus dieser Umweltabgabe in den Ausbau nachhaltigerer Verkehrsarten fließen, insbesondere zur Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser, und sollten darüber hinaus auch zur **Finanzierung des kommunalen Umweltverbunds** vor Ort genutzt werden.

© Communauté urbaine de Dunkerque



Erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel – eine Maßnahme, die nicht nur sozial, sondern auch ökologisch sinnvoll ist.

Solidarisch unterwegs

Französische Kommunen und ihre Mobilitätsbehörden (*Autorités organisatrices de mobilité*, kurz: AOM) haben die Möglichkeit ein *Versement mobilité* einzuführen, eine Mobilitätsabgabe durch ortsansässige Unternehmen zur Finanzierung des ÖPNV. Auf dieser Grundlage hat die *Eurométropole de Strasbourg 2010* eine solidarische Preisgestaltung eingeführt, wodurch eine gerechtere Mobilitätsteilhabe aller Nutzer:innen gewährleistet wird. Diese können auf der Grundlage eines einkommensabhängigen Familienquotienten eine Ermäßigung auf ihr Abonnement erhalten.



Attraktiver Nahverkehr: eine besonders nachhaltige Nutzungsform des städtischen Raums.

Erfahren Sie mehr über unsere bisherige Arbeit auf:

df-zukunftswerk.eu
info@df-zukunftswerk.eu



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM

