



Jürgen Fenske

Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und gewährleistet die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes Einzelnen. Im Fokus der verkehrspolitischen Arbeit von Bund, Ländern und EU sollte daher weiterhin das Ziel stehen, umweltfreundliche, sichere und bezahlbare Mobilität für alle Bürger_innen anzubieten. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen bietet für diese Herausforderungen weitreichende Lösungen an.

Der ÖPNV ist zudem nicht nur eine bedeutende Säule des Wirtschaftsstandorts Deutschland, sondern leistet durch sein Angebot auch einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz. Zusätzliche wirtschaftliche, gesellschaftliche wie ökologische Bedeutung gewinnt er schließlich als Anbieter und Koordinator inter- und multimodaler Mobilität. Um dieser Bedeutung gerecht zu werden und weitere Potenziale auszuschöpfen, ist jedoch eine auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung zwingend erforderlich.

Der ÖPNV ist nicht nur eine tragende Säule der Daseinsvorsorge in Städten und Kommunen; Busse und Bahnen sind auch eine wichtige Säule für den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt. Sie bringen die Menschen schnell, sicher und bequem zur Arbeit und zur Ausbildung. Ein guter Anschluss an den ÖPNV hilft Unternehmen, qualifizierte Arbeitskräfte zu finden und zu binden. Für Schüler_innen wird manches qualitativ hochwertige Bildungsangebot erst durch das flächendeckende Angebot des ÖPNV erreichbar. Neben diesen Vorteilen spart ein gut ausgebauter und funktionsfähiger ÖPNV auch Verkehrsmittelnutzerkosten ein, vermeidet Unfallkosten und führt zu einer geringeren Umweltbelastung im Vergleich zur Pkw-Nutzung. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des ÖPNV übersteigt die Höhe der für den Betrieb eingesetzten Mittel durchschnittlich um den Faktor 3,8.

Außerdem sichert der ÖPNV **Arbeitsplätze**, die regional gebunden und nicht ins Ausland verlagerbar sind. So arbeiten in den deutschen ÖPNV-Unternehmen rund 236.000

Beschäftigte. Weitere 157.000 indirekte Arbeitsplätze kommen bei zuliefernden Unternehmen hinzu. Allein in 40 verschiedenen Berufen wird in der Branche ausgebildet, die vor allem für Fachkräfte und Spezialisten sehr gute Beschäftigungsperspektiven, gute Aufstiegsmöglichkeiten und flexible Arbeitsbedingungen bietet.

Die negativen wirtschaftlichen Folgen einer stetigen Verkehrszunahme (sog. Externe Kosten), wie etwa die Kosten der Luftverschmutzung, der Klimaerwärmung sowie Unfall- und Unfallfolgekosten sind bei Bussen und Bahnen vergleichsweise gering. Auch betriebswirtschaftlich kann sich der deutsche ÖPNV sehen lassen: Mit einem Kostendeckungsgrad von 77 Prozent seiner betrieblichen Kosten nimmt er im europäischen Vergleich eine Spitzenstellung ein.

Beitrag für den Klimaschutz

Die Nutzung von Bussen und Bahnen spart bundesweit ca. 15 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Das entspricht ungefähr dem, was eine Großstadt jährlich emittiert. Auch beim

spezifischen Energiebedarf ist der ÖPNV bei guter Auslastung effizienter als der Pkw. Ferner nutzen viele Verkehrsunternehmen Fahrstrom aus Erneuerbaren Energien und bauen ihren ohnehin bestehenden Klimaschutzvorteil damit weiter aus. Viele Großstädte haben ihre Straßen- und Stadtbahnsysteme bereits vollständig auf Ökostrom umgestellt. Im Personenfernverkehr hat die Deutsche Bahn AG im April 2013 eine Umstellung auf Erneuerbare Energien eingeleitet. Der dafür eingesetzte Ökostrom wird zusätzlich beschafft und direkt ins Bahnstromnetz eingespeist. Aus klimapolitischer Sicht sollte die Verlagerung auf den ÖPNV somit stets Bestandteil der verkehrspolitischen Arbeit von Bund, Ländern und EU sein.

Um den Beitrag für den Klimaschutz weiter zu erhöhen, muss aber auch und insbesondere die städtische und regionale Ebene gestärkt werden. Hier ist durch konsequentes Umsteuern und unter Einsatz verschiedener Instrumente bereits heute ein Modal-Split-Anteil von 50 Prozent und mehr erreicht worden. Städte und Kommunen sollten auf diesem Weg weiter unterstützt und die direkte Beteiligung und aktive Mitwirkung der Bürger_innen gefördert werden.

Zentraler Akteur der Elektromobilität

Der deutsche ÖPNV steht wie kein anderer Verkehrsträger für erfolgreiche und effiziente Elektromobilität. Die Bahnen und Oberleitungsbusse der ÖPNV-Unternehmen fahren seit mehr als 100 Jahren elektrisch. Rechnerisch wird bereits jeder dritte Fahrgast im deutschen Nahverkehr elektrisch befördert.

Bei der weiteren Verbreitung von **Pkw mit rein elektrischem Antrieb** ist deshalb darauf zu achten, dass die Bereitstellung von Elektro-Autoverleihsystemen in Absprache mit den örtlichen Verkehrsunternehmen, gemeinsam mit den kommunalen Energieversorgungsunternehmen im Hinblick auf den Auf- und Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur und Energieversorgung realisiert werden sollte. In Städten, Kommunen und Landkreisen sind gemeinsame Konzepte aller Akteure zu erarbeiten, die u.a. die Einrichtung eines gemeinsamen Informationsportals für die örtliche Vernetzung der Mobilitätsdienstleistungen beinhaltet. Eine Konkurrenzsituation um Fahrgäste zwischen ÖPNV und Elektro-Autoverleihsystemen kann so vermieden werden. Bei der Anwendung der durch das Elektromobilitätsgesetz eröffneten Möglichkeit zur Freigabe von Busspuren für Elektroautos sollte für den kommunalen ÖPNV und seine Fahrgäste ein Effizienzverlust beim Busbetrieb vermieden werden. Busspuren müssen weiterhin ihrem

eigentlichen Zweck, der Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV, dienen können.

Bei der öffentlich geführten Debatte über die weitere Förderung der Elektromobilität als ein wichtiges Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik muss die **Bedeutung von Elektrobussen** im Nahverkehr stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Elektrobusse sind ebenso wie E-Pkw emissionsfrei und befördern gleichzeitig ein Vielfaches an Personen. Der Beitrag von Elektrobussen zur Entlastung von städtischem Verkehr im Hinblick auf Schadstoff- und Lärmbelastung ist damit nochmal höher als mit herkömmlichen ÖPNV-Fahrzeugen ohnehin schon. Auch hier zeigt die Branche ihren Willen zur Innovation und Weiterentwicklung, um bekannte Hürden wie Ladeinfrastruktur oder höhere Beschaffungskosten zu kompensieren und so auch künftig ein attraktiver Mobilitätsdienstleister für die gesamte Bevölkerung zu bleiben.

Anbieter inter- und multimodaler Mobilität

Der Linienverkehr mit Bussen und Bahnen ist darauf ausgerichtet, die tägliche Massenmobilität abzudecken. Allein den Nahverkehr nutzen pro Tag fast 30 Millionen Fahrgäste und ersetzen damit täglich rund 20 Millionen Autofahrten auf den Straßen. Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV für die Sicherung der Daseinsvorsorge und für die Gewährleistung der Mobilität in Städten und Kommunen darf dies nicht aus dem Blick geraten. Denn eindeutig ist: Ohne ÖPNV fahren wir noch mehr in den Stau.

Ein weiterer Trend wird die Bedeutung des ÖPNV weiter erhöhen: Menschen erwarten einen umfassenden „Mobilitätsverbund“, bestehend aus Bussen und Bahnen, Carsharing-Angeboten, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Fußverkehr und anderen Dienstleistungen, die als „Mobipaket“ anzubieten sind. Der ÖPNV bildet mit seiner Netzeigenschaft und seiner Vertriebsorganisation das Rückgrat eines solchen inter- und multimodalen Mobilitätsverbundes. Gleichzeitig können die Akteure des ÖPNV eine solche Entwicklung als Motor vorantreiben. Strategisch gesehen, entwickelt sich der Anbieter von integrierten Angeboten dabei zu einer Art „Mobilitätsprovider“, der für seine Kunden umfassende Mobilität organisiert und abrechnet, ohne jedoch alle diese Leistungen zwangsläufig selbst anbieten zu müssen.

Die Strategie der multimodalen Vernetzung mit einem starken ÖPNV als Rückgrat ist sowohl für den urbanen als auch für den ländlichen Raum und raumübergreifend sinnvoll. Ziel sollte es sein, attraktive Komplettangebote zu schaffen und so zur Verkehrsverlagerung beizutragen. Auch in Räu-

men mit geringer Nachfrage bietet die Vernetzung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels Chancen. Denn die Zusammenführung von vorhandenen Fahrzeugen und Dienstleistungen mit dem ÖPNV hilft, ein nutzbares und vor allem finanzierbares Grundmobilitätsangebot zu schaffen bzw. überhaupt fortführen zu können.

Als Folge verschwimmt die Grenze zwischen verschiedenen Mobilitätsoptionen. Eine Entscheidung für den ÖPNV wird nicht mehr aus Alternativlosigkeit heraus getroffen, sondern in voller Kenntnis aller Alternativen. Digitalisierung führt dann nicht einfach nur zu einer allgemeinen Modernisierung, sondern eröffnet dem Fahrgast entscheidende Wahlmöglichkeiten. Diese bewusste Entscheidung ist für ein zeitgemäßes Image des ÖPNV entscheidend.

Mobilitätsdienstleistung der Zukunft

Bei der stärkeren Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger in Form eines Mobilitätsverbundes müssen gleichzeitig auch neue **Digitalisierungsangebote** entwickelt und angeboten werden, um Busse und Bahnen für die Fahrgäste noch attraktiver zu machen. Die Vernetzung findet also nicht nur auf der Ebene der tatsächlichen Verkehrsleistung und -angebote statt, sondern auch – bedingt durch die fortschreitende Durchdringung digitaler Dienste – im Bereich Kundeninformation, Ticketing und Vertrieb. So muss etwa die regionale und/oder bundesweite Vernetzung bestehender Handyticketsysteme im ÖPNV weiter vorangetrieben werden.

Ziel ist es dabei, für die Kunden Zugangs- und Nutzungsbarrieren im Bereich des Vertriebs und der Information weiter abzubauen. ÖPNV-Kunden, so das aktuelle Bestreben der Branche, müssen in Zukunft die Möglichkeit haben, für ihre Fahrt in eine andere Stadt oder Region direkt am Abfahrtsort das passende Ticket digital lösen zu können, ohne sich mit den unterschiedlichen Tarifen vor Ort auskennen oder sich verschiedene Apps oder sonstige Programme herunterladen zu müssen. Das bedeutet, dass jeder potenzielle und tatsächliche ÖPNV-Kunde zu jeder Zeit und überall die Möglichkeit haben soll, das für seinen Bedarf passende Ticket digital kaufen (und nutzen) zu können. Für eine Branche, die seit jeher im Schwerpunkt lokale und regionale Verkehrsdienstleistungen anbietet, ist eine solche Entwicklung hin zu einer bundesweiten Vernetzung von Informations- und Vertriebssystemen ein großer Evolutionsschritt und der Eintritt in die Mobilitätsdienstleistung der Zukunft.

Es läuft bereits der Aufbau einer solchen Vernetzung bestehender Handyticketsysteme, genannt IPSI (**Interoperable Produktservice-Schnittstelle**). Ab kommendem Winter

soll das Angebot dann zunächst im Pilotbetrieb für Fahrgäste der Kölner Verkehrs-Betriebe und des Rhein-Main Verkehrsverbundes zugänglich gemacht werden. Sukzessive werden sich in den folgenden Monaten weitere große Verkehrsunternehmen und -verbände bei IPSI anschließen, so dass bereits in naher Zukunft ein Großteil der deutschen Nahverkehrsbranche, zumindest gemessen an den Fahrgastzahlen, diesen Service anbietet. Das ist zwingend notwendig, weil die Akzeptanz für solche Produkte maßgeblich von ihrer Verfügbarkeit abhängt. Wenn die Kunden innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums in 80 Prozent des deutschen ÖPNV-Marktes das Vernetzungsangebot von IPSI nutzen können, dann wird es sich auch durchsetzen.

Neben dieser großangelegten Weiterentwicklung und verbesserten Nutzung digitaler Angebote für die ÖPNV-Fahrgäste, verändern sich durch eine digitale Vernetzung auch **betriebsinterne Prozesse** in den Nahverkehrsunternehmen zunehmend mit dem Ergebnis, dass Arbeiten effizienter und kostengünstiger gestalten werden können. Ist etwa ein Aufzug oder eine Rolltreppe an einer Haltestelle defekt, ermöglicht die digitale Datenübertragung eine sofortige Meldung an die zentrale Überwachungsstelle. Entsprechend schnell kann umgehend eine Reparatur/ein Austausch eingeleitet und erledigt werden. Gleiches gilt für Fahrzeuge: Während der Fahrt erfasste Daten werden in Echtzeit an Werkstätten übermittelt, so dass auch hier bei Wartungs- oder Reparaturarbeiten Zeit und Kosten eingespart werden.

Mit dieser intelligenten, digitalen Vernetzung wird also für die Kunden die Fahrt mit Bussen und Bahnen zweifelsohne einfacher und attraktiver. Für die Unternehmen bedeutet digitale Vernetzung zugleich Effizienzsteigerung und damit Kostenersparnis bei betrieblichen Prozessen. Dieser Wandel der ÖPNV-Branche hin zu einer zunehmenden Digitalisierung von Leistungen und Prozessen ist alternativlos, um im Mobilitätsmarkt konkurrenzfähig und für Kunden attraktiv zu bleiben. Aber er vollzieht sich auch nicht „über Nacht“, sondern wird die Nahverkehrsunternehmen noch viele Jahre beschäftigen. Politik und Verkehrsunternehmen müssen dabei auch gemeinsam im Blick haben, dass die **Sicherheit der Daten** jederzeit gewährleistet ist, um bei den Nutzern eine hohe Akzeptanz und Vertrauen zu erzielen.

Nachhaltige Finanzierung sicherstellen

Die Entwicklung und der Erfolg eines digitalen Mobilitätsverbundes, brauchen auch an anderen Stellen positive Rahmenbedingungen. Dabei geht es um die Fragen, wie die Vernetzungen erweitert und die Angebote rechtlich, finanziell und organisatorisch gefördert werden können.

Zwar ist eine grundlegende Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung wünschenswert, doch kann diese Debatte höchstens mittel- und langfristig angelegt sein – schon heute aber ist entschiedenes Handeln notwendig, um die nötigen Impulse zu setzen. Neben konkreten Förderprogrammen von Seiten des Bundes, der Länder und der EU für Pilotprojekte oder der Schaffung von Finanzierungsinstrumenten zur Weiterentwicklung innovativer Technologien und Vertriebswege im ÖPNV bedarf es vor allem kurzfristig einer schnellen Einigung zwischen Bund und Ländern zur Fortschreibung der drei wesentlichen und seit Jahrzehnten bewährten ÖPNV-Finanzierungssäulen. Bereits in der kommenden Legislaturperiode laufen zum 31. Dezember 2019 mit dem **GVFG-Bundesprogramm** in Höhe von 333 Mio. Euro/Jahr und den **Entflechtungsmitteln** in Höhe von 1,33 Mrd. Euro/Jahr zwei zentrale Säulen aus, mit denen der Bund über Jahrzehnte erfolgreich die Länder und Kommunen bei der Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur unterstützt. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den sog. **Regionalisierungsmitteln**, die die Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes erhalten. Im Jahr 2014 stellte der Bund den Ländern 7,299 Milliarden Euro zur Verfügung. Die bisherige Regelung endete allerdings zum Jahresende 2014. Bund und Länder verhandeln seither über eine Anschlussregelung zur zukünftigen Höhe und Dynamisierung der Mittel, da das bisherige Volumen für das Aufrechterhalten eines leistungsfähigen SPNV-Betriebs unzureichend ist.

Ohne die öffentliche Förderung der Verkehrsinfrastruktur kann der ÖPNV weder als Basis für multimodale Mobilitäts- oder neue Digitalisierungsangebote dienen, noch ein preisgünstiges, sicheres und effizientes Grundangebot mit Bussen und Bahnen aufrechterhalten. Auch die für die Ver-

kehrsunternehmen wichtige Planungssicherheit wäre ohne Kompensationszahlungen gefährdet. Einer wachsenden Nachfrage, notwendigen Investitionen, wie etwa in den barrierefreien Umbau von Haltestellen, in die Neuanschaffung von Fahrzeugen oder in die längst nötige Sanierung der bestehenden Infrastrukturen, könnte dann nicht mehr rechtzeitig begegnet werden. Das betrifft insbesondere den Fall, wenn an die Verkehrsleistung und Nachfrage zunehmend und gleichzeitig höhere Anforderungen an Klimaschutz, Barrierefreiheit und Daseinsvorsorge seitens der Politik gestellt werden.

Trotz beachtlicher finanzieller Leistungen auch der Kommunen – u.a. als Eigentümer von Verkehrsunternehmen – fehlen den Unternehmen schon heute allein durch den bestehenden Sanierungsstau über vier Milliarden Euro für dringende Erneuerungsinvestitionen; jedes Jahr wächst diese Summe um 500 Millionen Euro. Die noch ausstehenden Gesamtinvestitionskosten für die weitere Realisierung der vollständigen **Barrierefreiheit im ÖPNV**, die Bund und Länder gem. des novellierten Personenbeförderungsgesetzes bis zum 1. Januar 2022 realisieren wollen, beläuft sich auf 20,5 Mrd. Euro (davon 15,5 Mrd. Euro allein im kommunalen ÖPNV).

Vergegenwärtigt man sich, dass von zehn Milliarden Fahrgästen/Jahr acht Milliarden den kommunalen ÖPNV nutzen, dann wird deutlich, unter welchen Druck die Städte und Gemeinden und deren Verkehrsunternehmen zunehmend geraten, wenn sich Bund, Länder und Kommunen nicht zeitnah auf eine auskömmliche und langfristig gesicherte ÖPNV-Finanzierung verständigen. Eine Verzögerung untergräbt dabei nicht nur die Mobilität der Bürger_innen, auch können Arbeitsplatzpotenziale und Chancen der deutschen digitalen Wirtschaft auf dem Weltmarkt nicht ausgenutzt werden.

Über den Autor: Jürgen Fenske ist Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und Mitglied im Steering-Komitee des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Das Impulspapier basiert auf einem Vortrag, den der Autor am 7. Mai 2015 im Rahmen eines Fachgespräches der Arbeitsgruppe Verkehrspolitik und Mobilität gehalten hat. Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind vom Autor in eigener Verantwortung vorgenommen worden und geben ausschließlich seine private Meinung wieder.

Impressum: © Friedrich-Ebert-Stiftung | Herausgeber: Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung, Hiroshimastr. 17, 10785 Berlin | www.managerkreis.de | Redaktion: Philip Schunke | Titelfoto: ©tom – fotolia.com | ISBN: 978-3-95861-234-1
Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.