
Ist der ÖPNV noch finanzierbar?

Position des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Ost) und der
Unternehmensgemeinschaft Sachsen-Anhalt (UgSA)

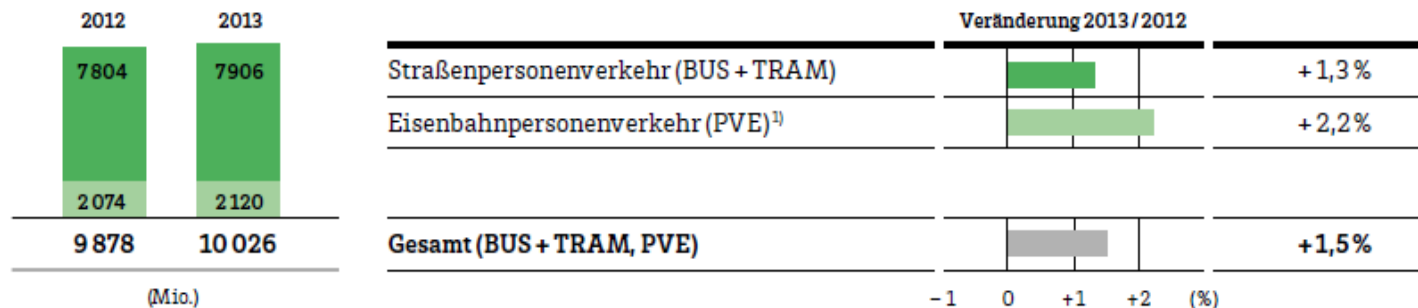
1. Workshop der NASA zur Neuaufstellung des Landesnahverkehrsplans

Einführung

- Ausgangsfrage:** Wird der ÖPNV gesellschaftlich gebraucht?
2. Frage: Welche Lösungen kann der ÖPNV beisteuern?
3. Frage: Was kostet das?
4. Frage: Welche Stellschrauben zur Kostensenkung gibt es?
5. Frage: Welche Optionen hätte das Land?

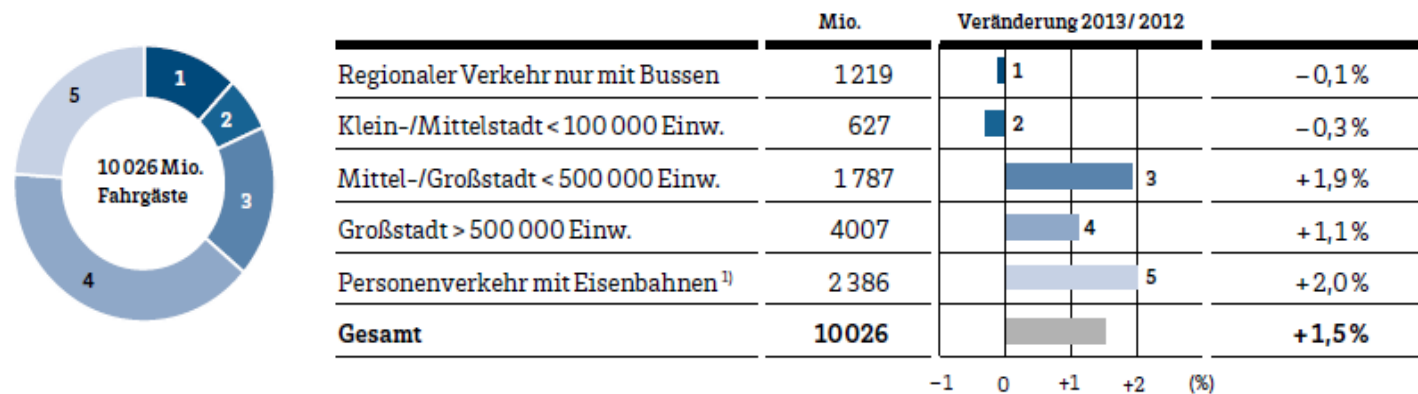
Der ÖPNV ist deutschlandweit besonders in größeren Städten erfolgreich

28 Fahrgäste im ÖPV 2013/2012



© VDV | Statistik 2013 | Quelle: VDV | 2013 einschließlich einiger neuer Mitglieder, die bereinigte Veränderungsrate beträgt 0,8 Prozent. | ¹⁾ Einschließlich Fernverkehr.

29 Fahrgäste im ÖPV nach VDV-Strukturgruppen 2013/2012

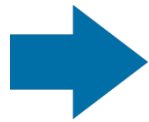


Der ÖPNV wird gebraucht, weil gesellschaftliche Trends einen Umbruch bei der Mobilität implizieren

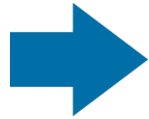
- Stadtbewohner fordern Lebensqualität ein:
 - Rückbau von Straßen, mehr Raum zum Leben
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Autofreie Zonen, Begegnungszonen etc.
- Klimaschutz als Megatrend im Bewusstsein der Nutzer und der Entscheider immer wichtiger
- Unabhängigkeit bei der Mobilität besonders wichtig: Der Besitz eines Pkw wird in der Stadt zunehmend als Klotz am Bein empfunden
- Jüngere Generationen leben eine größere und flexiblere Mobilität und wollen unabhängig in der Verkehrsmittelwahl sein → „Denken in Reiseketten“

Der ÖPNV kann das Rückgrat für urbane Mobilität sein

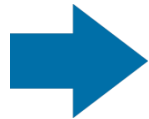
Ausbau des ÖPNV als Referenzsystem



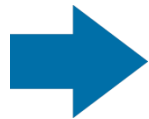
Verdichtung auf hochfrequentierten Innenstadtlinien. Taktfrequenzen/größere Fahrzeuge/zusätzliche Linien und Verknüpfung Umweltverbund verbessern
→ Wir wachsen!



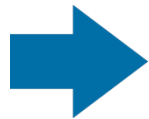
Sanierung der baulichen Verkehrsanlagen und bedarfsgerechte Erweiterung, wo nötig. Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen.



Vorrang für den ÖPNV wo immer möglich: Busspuren, zusätzliche Straßenbahnen auf eigenem Gleiskörper, „ÖPNV erhält Bevorrechtigung vor anderen Verkehrsteilnehmern“



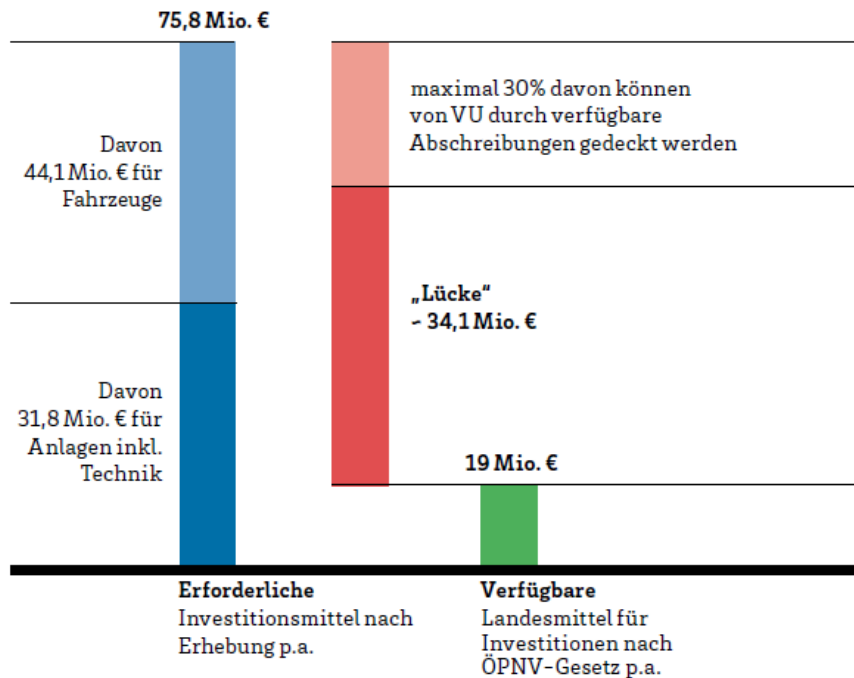
Digitale Unterstützung für den Betrieb und für den Fahrgast: Übersichtliche Betriebsleitsysteme mit Schnittstelle zum Fahrgast, digitale Infos an der Haltestelle etc.



Herstellung Barrierefreiheit bis Ende 2021 (Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen)

Das gibt es nicht zum Nulltarif – schon heute Lücken bei Investitionsmitteln vorhanden

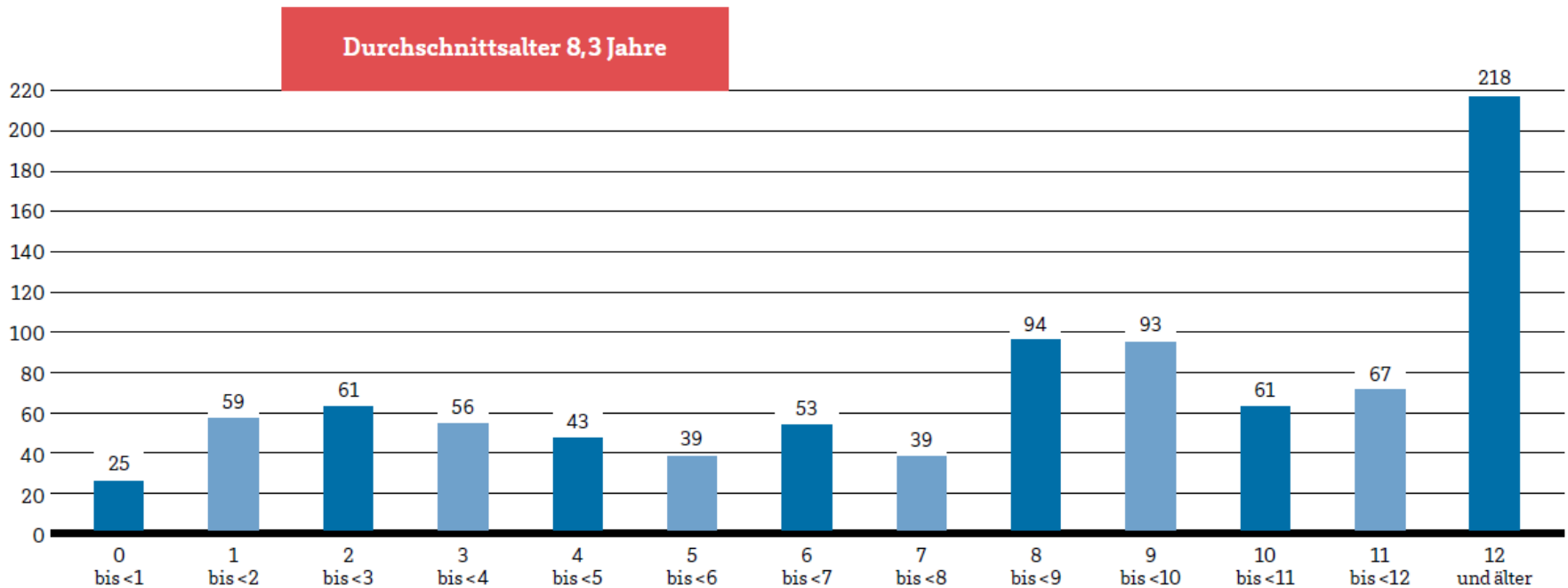
Vorhandene Investitionsmittel p.a. aus ÖPNV-G vs. Erforderliche Investitionsmittel



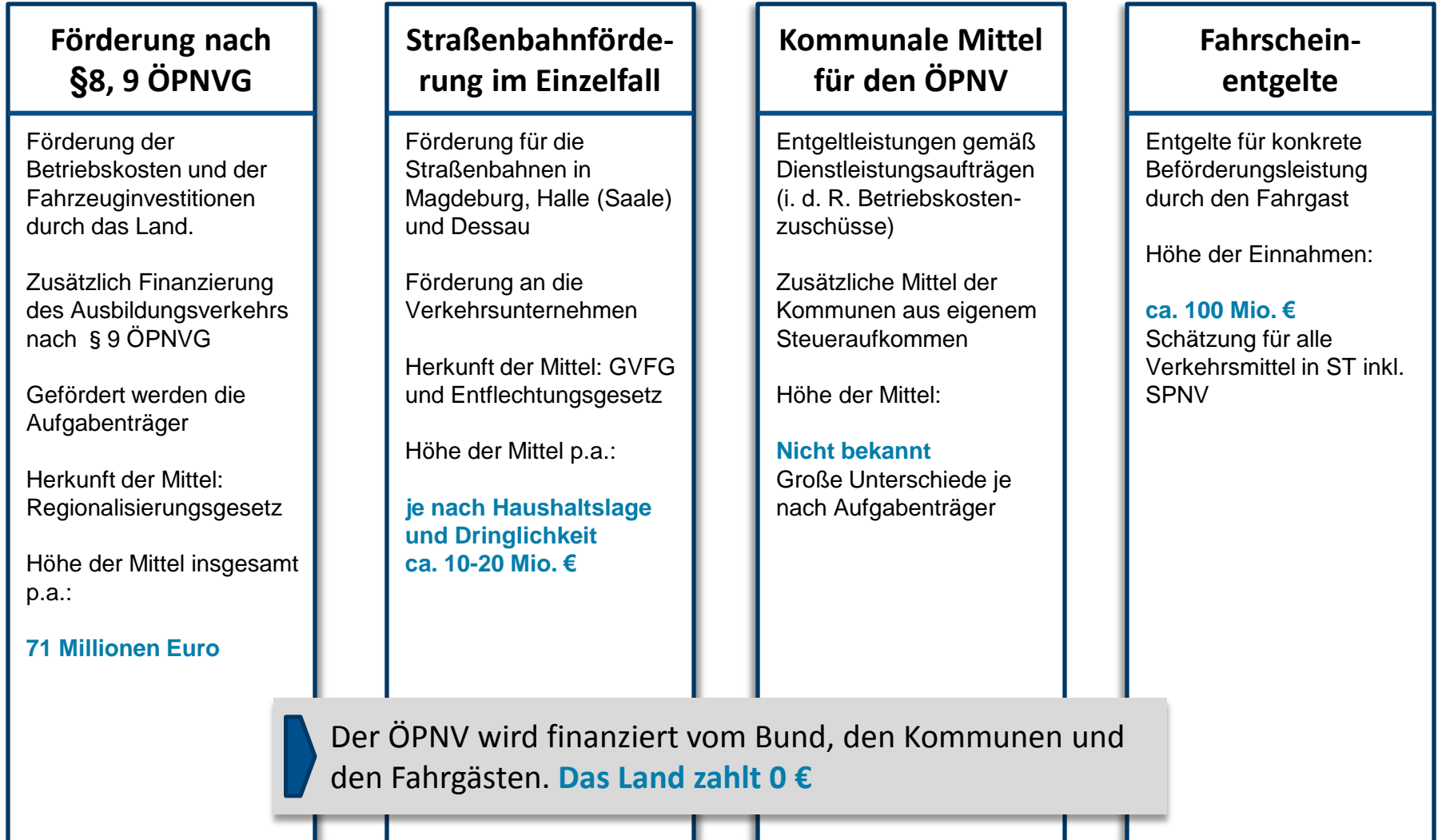
- Die Unternehmen im Land Sachsen-Anhalt haben einen jährlichen Re-Investitionsbedarf von rund 76 Mio. € für die vorhandene Infrastruktur und die eingesetzten Fahrzeuge (bei den Anlagen nicht inflationsbereinigt – daher real noch höher einzuschätzen).
- Dem stehen Fördermittel in Höhe von 19 Mio. € zur Verfügung.
- Es wird angenommen, dass die Unternehmen ca. 30 % der nicht geförderten Investitionen selbst erbringen können (Referenzwert einer Intraplan-Untersuchung für den ÖPNV in NRW, 2012).
- Im Ergebnis verbleibt eine Lücke von rund 34 Mio. €, die nicht geschlossen werden kann. Diese Re-Investitionen werden zur Zeit nicht getätigt und in die Zukunft verschoben.
- Die „Lücke“ ist gegenüber den Vorjahren um mehr als 8 Mio. € gesunken. Diese Entwicklung basiert allein auf der deutlichen Schrumpfung der Fahrzeugflotte.

Die Auswirkungen auf das Alter der Busflotten sind bereits spürbar – Folge: Qualitätseinbußen und höhere Instandhaltungskosten

Altersstruktur der Fahrzeuge (Bus) von VDV-Unternehmen in Sachsen-Anhalt

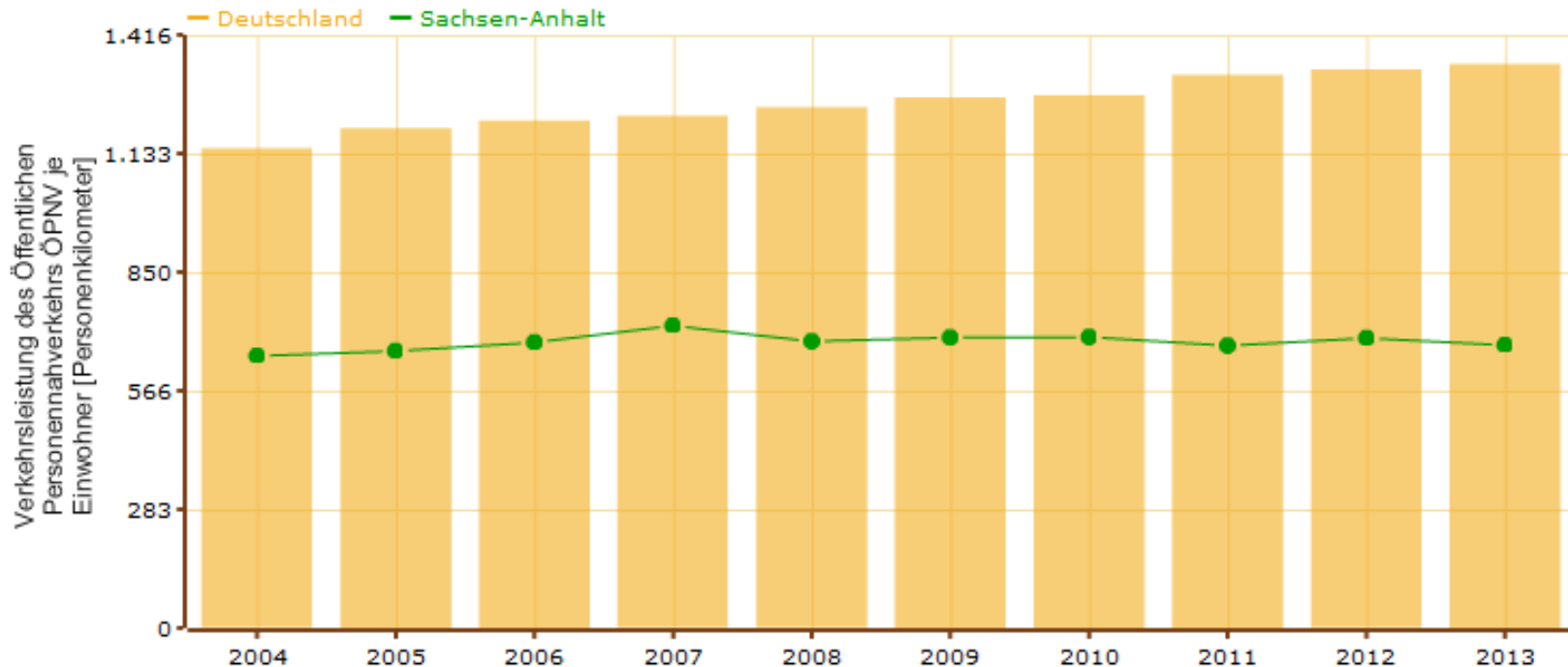


Die heutige Finanzierung steht im wesentlichen auf vier Säulen -



Der ÖPNV wird finanziert vom Bund, den Kommunen und den Fahrgästen. **Das Land zahlt 0 €**

Die Verkehrsunternehmen haben ihren Anteil zur Konsolidierung erbracht



Gleiche Leistung bei weitgehend gleicher Finanzausstattung ohne Inflationsausgleich => **ca. 17 % Effizienzsteigerung** seit 2004*

* Quelle: Verbraucherpreisindex, Statistisches Bundesamt 2015

Es gibt immer Wege zum Umgang mit nicht auskömmlichen finanziellen Mitteln

▪ Investitionen verschieben



Fahrzeuge werden „moralisch“ verschlissen; Anlagen notdürftig instand gehalten (Langsamfahrstellen etc.)

realistisch, aber auf Dauer verheerend

▪ Fahrpreise erhöhen



Frage der Preiselastizität; in Sachsen-Anhalt jenseits des Preisindex kaum mehr möglich

nur begrenzt realisierbar

▪ Leistungen reduzieren



Einstellung von Linien, Reduzierung Fahrten-Häufigkeit, Ausdünnung Taktzeiten etc.

denkbar, besonders auf dem Land, aber ...

▪ Effizienz steigern



Weniger Personal bei gleicher Leistung (!?); Umlauf- und Dienstplanoptimierungen ...

weitgehend ausgereizt

▪ Qualität reduzieren



Verzicht auf Durchsetzung der Barrierefreiheit; Verzicht auf Electronic-Ticketing, dynamische Fahrtzielanzeigen usw.

machbar, aber politisch brisant

Beachte: Die Personenbeförderung ist das höchste Gut einer Beförderungsleistung!

So stellen wir uns die Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung vor:

- Entflechtungsmittel bedarfsgerecht anpassen (Forderung an den Bund: 50%-Steigerung) + ca. 12,5 Mio. €
- Entflechtungsgesetzmittel im Verkehr zu 50% für ÖPNV verwenden und Fahrzeugförderung wieder zulassen + 5 Mio. €
- Originäre Landesmittel insbesondere für den Schülerverkehr wieder einsetzen (50%) + 15,5 Mio. €
- Einsatz von EFRE-Mitteln für Innovationen im ÖPNV in den Bereichen Mobilitätsmanagement und Elektromobilität zu definieren
- Unterstützung des MDV bei der Prüfung der Machbarkeit/Anwendbarkeit von alternativen Finanzierungsformen lt. ETC-Papier zu definieren

Vielen Dank

UgSA
Unternehmensgemeinschaft
Sachsen-Anhalt

 **SWH. HAVAG**

VDV Ost

Vinzenz Schwarz
Vorstand HAVAG
Mitglied im Vorstand VDV-Ost
Leiter der UgSA