

Thesen zur weiteren Entwicklung des ÖPNV

Angebot und Organisation

Den Schienenpersonennahverkehr dynamisch ausbauen!

Durch die aktuelle Verteilung der Regionalisierungsmittel erhalten manche Bundesländer eine nicht dagewesene Aufstockung ihrer zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. In Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen steigt die Zuweisung des Bundes sogar um mehr als 50% im Zeitverlauf zwischen den Jahren 2016 und 2030 an. Gleichzeitig kann es nicht angehen, dass andere Bundesländer ihr bestehendes SPNV-Angebot nur „mit Mühe und Not“ (über Rückstellungstitel im Haushalt, etc.) aufrechterhalten können bzw. Einsparungen geplant werden müssen. Anzustreben ist ein dynamischer Aufwuchs um beträchtliche Prozentpunkte flächendeckend in allen Bundesländern. Dies betrifft vor allem diejenigen, die von der aktuellen Verteilung im Rahmen des Regionalisierungsmittelgesetzes nicht profitieren.

Flächendeckende Vertaktung von Angeboten im Busverkehr!

Die Angebote im Buslinienverkehr sind flächendeckend an Taktstandards anzupassen. Mit Blick auf die demografische Entwicklung gilt dies vor allem auch für ländliche Räume. Verbindliche Taktzeiten – optimal ein Stundentakt – sollen verlässliche Erschließungen bei leicht merkbaren Abfahrtszeiten sicherstellen. Generell scheint der Trend in vielen Regionen Deutschlands auf einem positiven Weg zu sein: Neben einem höchst passablen Netzausbau in Rheinland-Pfalz erfreut sich in den neuen Bundesländern besonders die Marke "PlusBus"® an Erfolgen. Wo es derartige Angebote nicht gibt, ist verkehrsplanerisch mit allen Mitteln darauf hinzuwirken! Bei finanzieller Unterdeckung bereits bestehender oder neu einzurichtender Netze müssen die jeweiligen Länder finanzielle Unterstützung leisten.

Monopole beseitigen – auch im privaten Omnibusgewerbe!

Neutrale Wettbewerbsvergaben „auf der Schiene“ haben gezeigt, dass es erheblich preiswerter als bei ehemaligen Monopolisten gehen kann. Gleiches gilt für das Omnibusgewerbe: Wo bisher durch die öffentliche Hand Überkompensationen für Betriebsleistungen gezahlt wurden, ist schleunigst ein „Riegel“ vorzuschieben! Die zum 1.1.2018 in Baden-Württemberg in Kraft getretene abweichende Regelung zum § 45a PBefG ist ein erster wichtiger Schritt auf diesem Weg. Es wird darauf ankommen, dass die EU-Verordnung 1370/2007 mit der geforderten Erstausschreibung im Wettbewerb flächendeckend zur Anwendung kommt – und zwar möglichst schnell, wo dies noch nicht geschehen ist! Ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb nicht absehbar, gibt es keine Rechtfertigung für eine „Protektion“ bestimmter mittelständischer Unternehmen nach Art. 5 Abs. 4 der besagten Verordnung. Zu einem bestimmten Prozentsatz können soziale und ökologische Kriterien ohnehin in vergabebezogene Entscheidungen einfließen.

Eigenwirtschaftliche Verkehre dürfen nur unter demselben Regelungsspektrum wie Dienstleistungsaufträge zulässig sein!

In der laufenden Legislaturperiode wird auf Bundesebene eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes erwartet, die primär auch veränderte Rahmenbedingungen für den Umgang mit eigenwirtschaftlichen Verkehren schaffen muss! Eine nur fakultative Vorschrift, wonach Aufgabenträger den Erhalt von bestehenden Arbeits- und Sozialstandards im Rahmen einer Vorabbekanntmachung festlegen können, kann dabei nicht genügen. Ein gesicherter Personalübergang bei den bestehenden arbeitsrechtlichen Standards sollte für Betreiberwechsel und/oder eigenwirtschaftliche Übergänge im Gesetz verpflichtend festgeschrieben werden (dabei kein „soll“, sondern „muss“). Ebenso müssen Genehmigungen von eigenwirtschaftlichen Verkehren an alle Auflagen geknüpft werden können, die auch im Rahmen der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen mit Verträgen gelten können. Dies betrifft vor allem vorbehaltliche Fahrplananpassungen, wie auch Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen und deren Design.

Es braucht ein "Dach" für ÖPNV-Angebote!

Verkehrsverbünde, wie wir sie kennen, sind ein Modell des westlichen Mitteleuropas. Wenn es in anderen europäischen Ländern integrierte Fahrkartenangebote gibt, kann man in der Regel wählen, welche Verkehrsmittel man mit den Fahrschein einbeziehen möchte. Innerhalb der deutschen Verkehrsverbünde ist dagegen immer nur das „Gesamtpaket“ erwerbbar.

Um diese positiven und teils unter Kraftakten errungenen Unternehmenskooperationen auch gegenüber den Fahrgästen zu kommunizieren, ist auf eine einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge nach Maßgabe der jeweiligen Tarifgemeinschaft hinzuwirken. Positive Beispiele finden sich unter anderem bei NAH.SH, im MVV, bei der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück bzw. im VRN.

Werden Verbundtarife durch Landestarife überlagert, ist eine analoge Verfahrensweise zu den "PlusBus"[®]-Konzepten wünschenswert: Die Bildung einer Dachmarke, die regional (d.h. in diesem Fall an Verbünde) angepasst werden kann. In jedem Fall müssen Fahrgäste eine optische und logische Verknüpfung der Fahrscheine mit den Verkehrsmitteln vorfinden!

Die Nahverkehrsorganisation optimieren!

Anders als in Rheinland-Pfalz sind längst nicht alle Zweckverbände, Landesnahverkehrsgesellschaften, etc. im Rahmen einer Beleihung zuständige Behörden für Ausschreibungen des SPNV nach der EU-Verordnung 1370/2007. Wo dies nicht der Fall ist, ist dies zu forcieren! Zu partiell – und insbesondere in Flächenländern – können ansonsten Einwirkungen politischer Machtkonstellationen auf die Entwicklung von Angeboten bzw. auch der Infrastruktur erfolgen. Unerwünschte Nebeneffekte wie Zeit- und Leiharbeit sind ebenso zu begrenzen.

Für die Landes- und Metropolraumentwicklung hat es sich in den vergangenen Jahren bezahlbar gemacht, die Trägerschaft von regionalen Buslinien auf Ebenen zu übertragen, die den Landkreisen übergeordnet sind (so u.a. VRS Stuttgart, RMV, aber auch die Zweckverbände in Rheinland-Pfalz). Ähnliches ist auch in anderen Teilen Deutschlands anzustreben.

Hinsichtlich der Organisation des ÖPNV in den Stadt- und Landkreisen gibt es nicht überall Unternehmen der öffentlichen Hand, die den Verkehr in Direktvergabe ausführen können. Eine Ausschreibung im Wettbewerbsverfahren ist zu eröffnen. Verwiesen sei an dieser Stelle auf das Nahverkehrsmodell Hohenlohekreis, das seit Ende der 1970er Jahren in einer nördlichen und ländlichen Region von Baden-Württemberg den Busverkehr organisiert. Die ansässigen Omnibusunternehmen übertrugen damals ihre Konzessionen an einen Eigenbetrieb des Landkreises, der seitdem die Planung und Organisation des Verkehrsangebotes übernimmt. Über entsprechende Dienstleistungsaufträge werden die ansässigen Omnibusunternehmen anschließend mit der Durchführung der Verkehrsleistungen wiederum „zurückbeauftragt“. Zum Jahreswechsel 2017/2018 erfolgte die erste Vorabkennzeichnung zur Direktvergabe aller Konzessionen durch den Landkreis an den Eigenbetrieb. Derartige Organisationsmodelle sollten auch in anderen Teilen Deutschlands eingerichtet werden! In Schweden ist dies Standard – Vergaben zur Durchführung auch umfangreicher Busverkehrsleistungen erfolgen dort stets über die SektVO. Eine Weiterentwicklung der hessischen „Regieebenen“, die historisch in einem anderen Kontext entstanden sind, ist in Bezug auf diese Zielrichtung zu untersuchen.

Für die „letzte Meile“: Das örtliche Taxigewerbe in den ÖPNV-Verbund einbeziehen!

Mobilitätskarten von Verkehrsverbänden, die eine Bezahlung von Bikesharing- und Carsharing-Angeboten beinhalten, sind zunächst eine angenehme Sache. In Bezug auf das Vorhandensein dieser Angebote lässt sich allerdings eine „Verzerrung“ erkennen: Sie konzentrieren sich vor allen Dingen auf „Hotspots“, wie unter anderem den „Inner Circle“ der Berliner Innenstadt. An Bahnhöfen in der brandenburgischen Peripherie bzw. im Schwäbischen Wald findet man diese vorrangig eigenwirtschaftlich organisierten Verleihsysteme in aller Regel selten vor. Dies hat Unlogiken zur Folge: Pendelnde dürften diese Angebote eher auf der „letzten Meile“ zu ihren Wohn- anstatt zu ihren Arbeitsorten nutzen wollen. In den Großstädten dagegen erscheinen sie eher als ein „nice to have“. Der allgemeine „Fahrradtrend“ in chinesischen Großstädten lässt sich scheinbar auch nicht unmittelbar auf Deutschland übertragen: Ein chinesisches Unternehmen hat sein Fahrradverleihsystem nach kurzer Zeit wieder aus Berlin abgezogen.

Erfolgsversprechender erscheint es, mit lokalen Taxibetreibern zu kooperieren. Unter anderem im Landkreis Böblingen können Fahrgäste mit ihren VVS-Verbundfahrausweisen Ruftaxiangebote ab den Bahnstationen zu ihren Zielorten benutzen. Nicht zu allen Tages- und Nachtzeiten werden im ländlichen Raum „große Gefäße“ wie „PlusBus“[®], etc. sinnvoll sein. Ein Ruftaxiangebot, das auf telefonische Voranmeldung diese Dienstleistung ohne Mehrkosten für die Fahrgäste übernimmt, rundet das Angebot ab. Im Landkreis Böblingen sind die Taxiunternehmen nicht in die klassische VVS-Einnahmenaufteilung einbezogen. Stattdessen bezahlt der Landkreis aktuell eine jährliche Summe von 97.000 Euro zur Vergütung der Taxiunternehmen und zum Betrieb des Callcenters. Eine Summe von 125.000 Euro wurde auch im Rems-Murr-Kreis in den Haushaltsplan eingestellt. Dies sind sehr nachahmenswerte Beispiele.

Tarif

Fahrkarten für die Bahn müssen im ÖPNV an Start- und Zielort gelten!

Wer Bahn fährt, muss mit dieser Fahrkarte an Start- und Zielort auch den ÖPNV benutzen dürfen! Mit dem BW-Tarif tritt ab Ende dieses Jahres schrittweise ein Tarif in Kraft, der genau dieses ermöglicht. Mit dem NRW-Tarif gibt es in dieser Hinsicht bereits ein Pendant, das durch den neuen Westfalentarif zwar etwas an Bedeutung verloren hat, im Kern aber immer noch aktuell ist: Bei verbundübergreifenden Fahrten wird der DB-Tarif/TBNE-Tarif durch den NRW-Tarif überlagert, sodass an Start- und Zielort alle ÖPNV-Verkehrsmittel genutzt werden dürfen.

Die Länder brauchen eine starke Hoheit über den Tarif!

Um die Position der integrierten ÖPNV-Nutzung an Start- und Zielort durchsetzen zu können, benötigen die Länder eine starke Hoheit über den Tarif. Dies gilt für Verhandlungen gegenüber Verbänden einerseits, wie auch für das Erreichen einer Ziellösung für Landesgrenzen überschreitende Fahrten und Anschlussfahrten an Fernverkehrsfahrkarten.

Einheitliche Lösung für den Vertrieb umsetzen!

Für den Vertrieb bedarf es einer einheitlichen Lösung, über die alle Fahrkarten des Nahverkehrs erworben werden können. Dass zwei Nahverkehrsgesellschaften im Zusammenhang mit neuen Dachmarken aktuell auf ein Neues „Insellösungen“ planen, ist kritisch zu sehen. Auch sollte die zukünftige digitale Anwendung im öffentlichen Bereich bzw. öffentlich-nahen Bereich angesiedelt werden. Eine Annäherung an Wirtschaftszusammenhänge der Automobilindustrie oder digitaler Riesen ist abzulehnen. Andernfalls lässt sich die Gefahr nicht ausschließen, dass das System Öffentlicher Personennahverkehr von anderen Wirkungszusammenhängen unterminiert wird. Wissen ist Macht, Daten heutzutage ebenso.

Zukünftig nur noch Bruttoverträge für SPNV-Anbieter!

Die Zielsetzung eines angemessenen Einflusses der Länder auf die Tarifgestaltung lässt sich nur über Bruttoverträge für SPNV-Anbieter realisieren. Mit dem Neuvertrag für die S-Bahn Berlin seit dem 1.12.2017 wurde in der Hauptstadt eine wichtige Hürde in dieser Hinsicht genommen: Die Fahrgeldeinnahmen aus dem S-Bahn Betrieb sind seitdem an die Auftrag gebenden Länder abzuführen. Leider verläuft die Entwicklung nicht in allen Bundesländern in diese positive Richtung. Bedauerlich ist dies auch, da aufgrund eines fehlenden Konsenses in diesem Bereich keine gemeinsamen Ausschreibungen mit benachbarten Aufgabenträgern zu Stande kommen.

BahnCard muss in allen Verbänden zu 25% Preisnachlass auf Verbundtarife führen!

Um für Fahrgäste einen schlagkräftigen Nutzen zu haben, muss die BahnCard in allen Verkehrsverbänden zu einem Preisnachlass von 25% auf die Fahrpreise führen. Dies betrifft insbesondere Verkehrsverbände, in denen die Unternehmen des Bahnkonzerns bislang keine dominierende Handlungs- und Durchsetzungsmacht innehaben. Dass demgegenüber innerhalb anderer Verkehrsverbände ein parallel existierender Bahntarif mit Anwendung der BahnCard genutzt werden kann, ist zu unterbinden. Andernfalls wird hier das Prinzip eines Verkehrsverbundes "ad absurdum" geführt, wenn letztlich der Bahntarif mit Anwendung der BahnCard preislich auch höher liegen kann als der integrierende Verbundtarif.

Verbundförderung ist Siedlungsentwicklung!

Angesichts überfüllter Straßen in deutschen Metropolen, wie auch drohender starker Luftverschmutzung und Fahrverbote muss die Verbundförderung in eine zweite Auflage gehen! Bislang komplexe und kleinteilige Tarifzonengebilde können durch Anschub der Länder zu größeren Einheiten zusammengefasst werden. Zu erwarten ist, dass sich der Modal Split auch jenseits der Oberzentren zu Gunsten des ÖPNV verschiebt und es zu weiteren Siedlungsentwicklungen kommt. Durch steigende Fahrgastzahlen dürfte – auch abzüglich der kompensierenden Fördersumme – bald wieder das Einnahmenniveau des gegenwärtigen Ist-Zustands erreicht werden.

"1 Fahrt – 1 Euro" – ein flexibles und nutzenbringendes Konzept zum Umgang mit in die Eigenwirtschaftlichkeit zu entlassenden Busverkehren

Durch eine Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Verkehren werden kommunale Haushaltstitel frei. In der Stadt Heidenheim beispielsweise wird der städtische Linienbusverkehr ab dem 1. August eigenwirtschaftlich betrieben werden, der kommunale Haushaltstitel von jährlich ca. 370.000 Euro entfällt dadurch. In Heidenheim soll diese Summe für die Haushaltskonsolidierung verwendet werden. Das muss nicht sein! Das flexibel anpassbare Tarifkonzept "Eine Fahrt – Ein Euro" besagt, den entfallenden kommunalen Haushaltstitel für eine entsprechende Rabattierung bzw. Quersubventionierung der Fahrpreise im jeweiligen städtischen Gebiet zu verwenden. Nicht notwendigerweise muss dies heißen, dass der Einzelfahrausweis nur zum Preis von genau € 1,00 angeboten werden soll. Die Stadt Ludwigsburg hat dieses Jahr beispielsweise ihren Haushaltstitel für den ÖPNV von zuvor ca. € 590.000 auf ca. € 1,1 Mio. aufgestockt (wobei von diesen ca. € 590.000 ein größerer Anteil auch nicht für den Betrieb, sondern für die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen verwendet wird). Die Beratungen laufen, einen ermäßigten Einzelfahrschein zum Preis von € 1,50 anzubieten bzw. – auf Vorschlag des VVS – ein städtisches Tagesticket zum Preis von € 3,00. Noch bis Mitte Juni läuft die Frist für einen zu stellenden eigenwirtschaftlichen Antrag im Rahmen der Vorabbekanntmachung. Auch angesichts eines im Fall eines positiven Beschlusses zu erwartenden Zuwachses an Fahrgästen darf man den Ausgang des Verfahrens mit Spannung erwarten.