

3. ÖPNV Innovationskongress
Mobilitätskonzepte für Bus und Bahn
Freiburg, 13. – 14. März 2007

Eröffnungsrede von Herrn Staatssekretär Rudolf Köberle MdL

Anrede,

ich begrüße Sie sehr herzlich zum ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg. Bereits zum dritten Mal dürfen wir hier in Freiburg unsere Veranstaltung ausrichten.

Wieder sollen neue Ideen und Visionen im Mittelpunkt des Interesses stehen. Jeder von uns ist häufig im Tagesgeschäft mit seinen vielfältigen Anforderungen gefangen. Wir waren in den letzten Monaten gezwungen, sehr schmerzhaft Entscheidungen zu treffen, die sich auf Ihre tägliche Arbeit unmittelbar auswirken und die uns alle noch für einige Zeit beschäftigen werden.

Dennoch bietet dieser Kongress die Gelegenheit, Abstand von den Anforderungen des Tages zu gewinnen und der Phantasie größeren Raum zu geben. Dabei wissen Sie von den bisherigen Kongressen, dass wir nicht die „blaue Blume“ des öffentlichen Nahverkehrs suchen, sondern dicht an der Wirklichkeit dran bleiben wollen und Lösungen für die konkreten Probleme suchen, die uns heute bewegen.

Thema des anschließenden Streitgesprächs ist: „Nahverkehr morgen – stimmt die Richtung noch?“ Ich möchte dieses Thema etwas eingrenzen auf die Situation im ländlichen Raum, weil ich meine, dass dort im Moment die größten Herausforderungen auf uns warten. Unser Thema soll deshalb sein: „Ist der ÖPNV im ländlichen Raum bald Luxus?“

Einleitung

Der ÖPNV in der Stadt profitiert von guten Rahmenbedingungen:

- große Nachfrage
- guter Ausbaustandard

- der Individualverkehr kommt immer mehr in Bedrängnis durch
- die Feinstaubdiskussion
- innerstädtische Fahrverbote
- Citymaut-Diskussion
- Parkraumknappheit
- regelmäßigen Staus auf den Einfall-/Ausfallstraßen

Diese günstigen Rahmenbedingungen des städtischen ÖPNV hat der ländliche Raum nicht. Meine Schlussfolgerung: Der ÖPNV im ländlichen Raum wird immer schwerer zu organisieren und zu finanzieren sein. Anhand von drei Thesen will ich das Problem umreißen.

1. These: Der ÖPNV verschlingt weiterhin viel Geld

Nach der im Jahr 2005 vorgelegten Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“ gehen die Experten davon aus, dass sich die Betriebskosten bis zum Jahr 2015 um gut zehn Prozent reduzieren lassen.

Aber gilt das auch uneingeschränkt für den ÖPNV im ländlichen Raum? Ich bin skeptisch. Der ÖPNV auf dem Land hat nicht das Restrukturierungspotential wie ein städtischer Verkehrsbetrieb. Wie sollen die Kosten daher künftig gedeckt werden?

Die gegenwärtige Finanzierung des ÖPNV fußt auf zwei Säulen:

- Die erste Säule bilden die Fahrgelderlöse bei den Verkehrsunternehmen, das Nutzungsentgelt.
- Die zweite Säule stellen die Mittel der öffentlichen Hand für den ÖPNV dar. Dazu gehören u.a. Investitionsbeihilfen, Bestellerentgelte und Ausgleichszahlungen.

Die zweite Säule gerät zunehmend in den Fokus der Haushälter bei Bund und Land.

Einsparungen werden zur Sanierung der Not leidenden öffentlichen Haushalte gefordert und teilweise auch durchgesetzt. Da ist nichts mehr zu holen.

Allheilmittel „Erhöhung der Nutzerfinanzierung?“

Hinter dieser harmlos klingenden Formulierung steckt im Klartext die Forderung, dass der Fahrgast mehr bezahlen soll. Es wird sogar die Forderung erhoben, Fahrpreiserhöhungen bis an die Grenze der Zahlungsbereitschaft des Kunden vorzunehmen. Nach dem Ergebnis der Delphi-

Studie gehen vier von fünf Experten davon aus, dass die Fahrgelderlöse zur Finanzierung des ÖPNV wichtiger werden und die Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft der Nutzer an Bedeutung gewinnen wird. Das sieht auch der VDV so.

Wird der Kunde bei spürbaren Tariferhöhungen dem ÖPNV treu bleiben? Oder wird er sich enttäuscht abwenden und sich zukünftig verstärkt dem Auto zuwenden?

Ist das Risiko eines Nachfragerückgangs mit Einnahmenverluste nicht zu groß und gerät der ÖPNV so in eine Abwärtsspirale? Freilich: Auch das Autofahren ist durch die kräftig gestiegenen Benzinpreise teurer geworden. Nur beeinflusst das offensichtlich nicht nennenswert das Verkehrsverhalten.

Allheilmittel „Reform der ÖPNV-Finanzierung durch die öffentliche Hand“?

Das Thema ist nicht nur für den Laien schwer durchschaubar: Investitionsmittel nach dem GVFG, Regionalisierungsmittel vorrangig für den schienengebundenen ÖPNV, Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr, Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenfreifahrt, Verbundförderung, Busförderung, sonstige Landes- und Bundeszuschüsse.

Immer häufiger wird nach einer tief greifenden Änderung der Förderstrukturen gerufen. Fördermittel des Bundes und des Landes sollen gebündelt, pauschaliert und radikal vereinfacht werden.

Gefordert wird auch mehr Effizienz im Einsatz öffentlicher Gelder. Die Fördergelder fließen heute größtenteils direkt an die Verkehrsunternehmen, vorbei an den örtlichen Aufgabenträgern, den Stadt- und Landkreisen. Dadurch sei, so die Kritik, eine systematische Steuerung der Gelder nicht möglich, der effiziente Einsatz der Fördergelder größtenteils nicht gewährleistet. Vorrangiges Ziel soll es sein, mit dem verfügbaren Budget maximale Verkehrsleistungen zu erbringen. Dies gelte gerade auch im ländlichen Raum.

Ist eine grundlegende Umstellung der ÖPNV-Finanzierung überfällig? Brauchen die Stadt- und Landkreise auch eine Ausgabenverantwortung, um das Verkehrsangebot besser optimieren zu können? Brauchen wir mehr Wettbewerb und mehr öffentliche Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen, um die Qualität zu verbessern, die Leistungen zu steigern und die Kosten zu senken?

These 2: Die Städte und der ländliche Raum werden um die öffentlichen Gelder streiten, ein Verteilungskampf bahnt sich an.

Auf diese These kommt man nach der These 1 zwangsläufig. Wenn der Kuchen kleiner wird, gleichzeitig dazu sich noch mehr Esser an den Tisch setzen, gibt es zwei Szenarien: Jeder bleibt gleich hungrig oder der Stärkere wird satt und die Schwächeren verhungern.

Kann man dieses Bild auch auf den ÖPNV übertragen? Die Gefahr sehe ich und sie bedroht den ländlichen Raum.

Die Knappheit der Finanzmittel für ÖPNV führt im Verhältnis Stadt/ländlicher Raum bereits heute schon zu Verteilungsdiskussionen. Aus den Wanderungsbewegungen vom ländlichen Raum in den Ballungsraum wird die Forderung abgeleitet, im Ballungsraum wegen der gestiegenen Nachfrage mehr Mittel einzusetzen – und entsprechend im ländlichen Raum zu kürzen.

Konsequenz: Wir müssen reagieren und künftig die Frage nach dem Verhältnis von Kosten und Nutzen kritischer stellen als bisher. Wir sind es dem Steuerzahler schuldig, nicht für teures Geld Züge und Busse durchs Land fahren zu lassen, in die kaum ein Fahrgast einsteigt.

Andererseits: Mobilität ist in unserer Gesellschaft Schlüssel zum Wohlstand. Sie ist Grundlage für ökonomische, soziale und kulturelle Entfaltungschancen. Wir dürfen den ländlichen Raum nicht einfach abhängen!

Das Land hat in den vergangenen Jahren bewusst auch Angebotsschwerpunkte im ländlichen Raum und bei der Verknüpfung der Ballungsräume mit dem Umland gesetzt.

Gerade der Schienenverkehr ist auch im ländlichen Raum kräftig ausgebaut worden, um seiner Funktion als Rückgrat der Verkehrsbedienung gerecht zu werden.

Die Frage darf aber nicht tabu sein, ob im Rahmen der Daseinsvorsorge auch strukturschwache Regionen ein SPNV-Grundangebot behalten müssen, oder ob nicht eine Konzentration des Massenverkehrsmittels Eisenbahn auf die Bereiche angezeigt ist, wo tatsächlich Massen bewegt werden.

Im ländlichen Raum kommt es wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten stärker auf die Verhältnisse vor Ort an. Maßgeschneiderte Lösungen sind gefragt. Hier sind die Landkreise oder Zweckverbände am besten in der Lage zusammen mit den anderen Akteuren am Markt flexible Lösungen zu schaffen.

Wie bekommt man das nun unter einen Hut?

Hierzu dient die 3. These: Der ÖPNV muss flexibler werden!

Die jetzige Finanzkrise des ÖPNV trifft den ländlichen Raum stärker als den Ballungsraum. Die Verkehrsangebote des ÖPNV sind auf größere Beförderungsmengen ausgerichtet: Wo viele Menschen sind, kann auch der ÖPNV wirtschaftlich gestaltet werden. Der Schülerverkehr ist deshalb häufig das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum. Nach den Trends der Bevölkerungsstatistik werden der demografische Wandel und der Rückgang der Bevölkerung vor allem den ländlichen Raum treffen. Ich habe die Gefahr angesprochen, dass bei abnehmender Bevölkerung das Verkehrsangebot reduziert werden könnte.

Andererseits sollen auf Grund der angespannten öffentlichen Haushalte die Fahrgäste noch stärker zur Mitfinanzierung herangezogen werden. Gleichzeitig setzt die verstärkte Nutzerfinanzierung natürlich voraus, dass auch im ländlichen Raum weiterhin ein attraktives Verkehrsangebot erhalten bleibt!

Vorläufiges Fazit:

Dem ÖPNV im ländlichen Raum muss die Quadratur des Kreises gelingen! Klar ist, dass dies mit den heute üblichen Strukturen nicht möglich ist. Klar ist auch, dass eine Quadratur eines Kreises immer nur annäherungsweise möglich ist.

Wie können die Handlungsmöglichkeiten aussehen?

- z. B. durch einen variablen Fahrzeugeinsatz. Schon bei der Beschaffung von Fahrzeugen gilt es, Prioritäten zu setzen: Große Fahrzeuge bei hohem Fahrgastaufkommen, kleine Fahrzeuge bei kleiner Fahrgastzahl. Die Folge wäre ein variantenreicher und flexibel einsetzbarer Fahrzeugpark. Unter Mitwirkung des Aufgabenträgers könnte die Fahrzeugförderung zu einer Optimierung der Verkehrsleistung beitragen.

- z. B. durch bürgerschaftliches Engagement. In anderen Bundesländern sind die so genannten Bürgerbusse, die von gemeinnützigen Vereinen betrieben werden, schon in großer Zahl vorhanden. Auch in Baden-Württemberg gibt es eine Reihe von Beispielen (Salach und Eberstadt). Dieses Engagement hat vor allem in kleineren Städten und Gemeinden eine Chance, wo sich der Betrieb eines eigenen Stadtbusses nicht lohnt.
- z. B. durch eine flexible Linienplanung. Durch die gesetzlichen Grundlagen ist das Verkehrsangebot des ÖPNV noch viel zu starr linienorientiert. Notwendig ist es, an die Nachfrage angepasste und variable Bedienformen anzubieten. Heute sind die meisten Haltestellen schon Bedarfshaltestellen. Ähnlich sind auch Bedarfslinien denkbar, die zusätzliche Haltestellen abseits und bei Bedarf anfahren.

Noch weiter in diese Richtung gehen die vielen Anwendungsformen der Anrufsammelbusse oder Anruftaxen, die in Baden-Württemberg schon recht weit verbreitet sind. Auch hier sind vielfältige Zwischenformen zwischen einem Bedarfslinienverkehr und einem günstigen Taxidienst vorstellbar.

Natürlich werden dann manche wieder unken, dass das Angebot eines Anruftaxis eigentlich nur auf dem Papier steht. Denn wenn nichts angefordert wird, fährt auch nichts. Dies ist aber allemal besser, als warme oder klimatisierte Luft für teures Geld übers Land fahren zu lassen.

Der Fahrzeugeinsatz wird künftig täglich neu zu disponieren sein. Die Wünsche der Fahrgäste müssen dabei wesentlich besser als heute erkannt und berücksichtigt werden.

Eine gelegentliche Verkehrszählung einmal alle fünf bis zehn Jahre reicht dazu bei weitem nicht mehr aus.

Diese Fahrgastdaten erhalte ich überall dort, wo der Vertrieb bereits das Elektronische Ticketing einsetzt, so wie zum Beispiel im Landkreis Schwäbisch Hall. Im Landkreis Hohenlohe starteten wir vor genau zwei Wochen. Im Laufe des Jahres wird noch der Ostalbkreis dazukommen.

Es ist jetzt hier nicht die Zeit und der Raum, um die Projekte des Elektronischen Ticketings näher zu erläutern. Ich darf Sie auf die Vorträge heute Nachmittag und morgen früh verweisen.

Entscheidend ist aber, dass sich hier der ländliche Raum als die Speerspitze des Fortschritts erweisen kann. Im ländlichen Raum gibt es den Mut und die Weitsicht, auf diese innovative Vertriebstechnik zu setzen.

Dies lässt mich darauf vertrauen, dass sich gerade auf dem Land zukunftsweisende Lösungen realisieren lassen, wenn sie denn praxisgerecht, einfach und pragmatisch sind.

Meine Damen und Herren, Albert Einstein hat einmal gesagt: "Eine Veranstaltung, auf der sich alle Teilnehmer völlig einig sind, ist eine verlorene Veranstaltung." Ich wünsche mir mit Ihnen zusammen, dass die jetzt folgende Diskussionsrunde keine verlorene Veranstaltung sein wird, sondern für uns alle ein Gewinn.