VDV Sachsen Thüringen

Mobilität in Sachsen – Weichenstellung für mehr Bus und Bahn muss aktiv begleitet werden

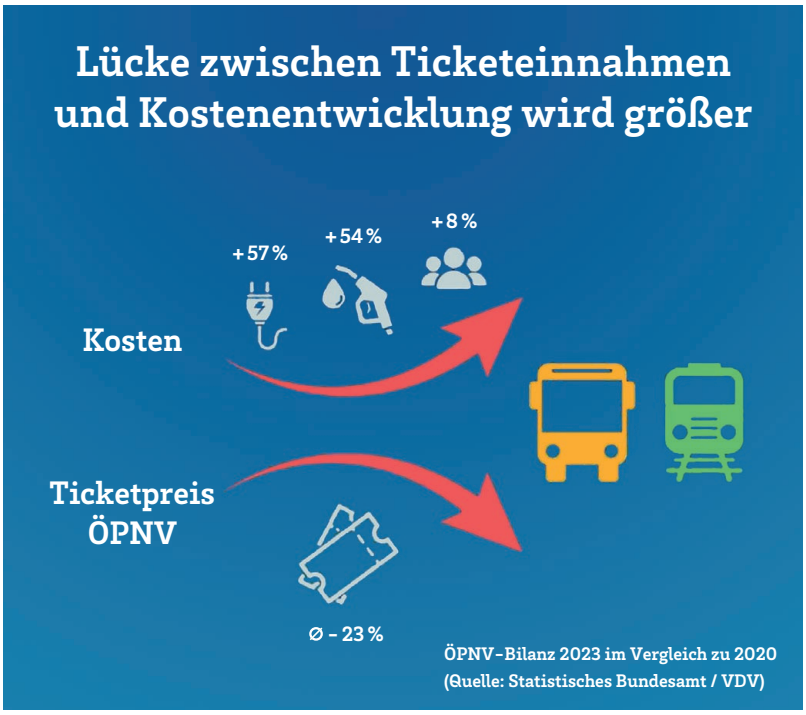
Vorschläge des VDV für die sächsische Verkehrspolitik

Schwerpunkte für die künftige ÖPNV-Verkehrspolitik

Moderne und nachhaltige Mobilität für alle Menschen – Finanzierungsfragen rücken in den Vordergrund

Die umfassende Mobilität der Gesamtbevölkerung ist nur mit einem flächendeckend funktionierenden ÖPNV zu erreichen. Ohne gut ausgebaute und effiziente öffentliche Verkehrssysteme sind die gesellschaftlichen Ziele zu Klimaschutz, Ressourcenverbrauch, Mobilität und Teilhabe nicht zu erreichen.

Entsprechend ehrgeizige Ziele sind 2019 im Koalitionsvertrag der sächsischen Landesregierung verankert worden. 80 % der Bevölkerung Sachsens und damit einer Million Menschen mehr als heute, sollte der Zugang zum vertakteten ÖPNV ermöglicht und der barrierefreie Ausbau vorangebracht werden. Angestrebt wurde, den Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten Wegen mittels eines breiten Maßnahmenbündel bis 2030 zu verdoppeln. Mit dem sächsischen Bildungsticket sowie der Unterstützung der PlusBus- und TaktBus-Verkehre wurden zentrale Vorhaben der Landesregierung umgesetzt.



Bund und Länder haben mit der Einführung des Deutschland-Tickets jüngst einen radikalen Schnitt in der bisherigen Verkehrspolitik vollzogen, dessen Auswirkungen noch nicht abschließend bewertet werden können.
Erkennbar ist: Zur Zielerreichung braucht es mehr. Erst mit einem guten Mix aus attraktiven Tarifangeboten und einem spürbaren Angebotsausbau wird eine reale und breitere Nutzung des ÖPNV ermöglicht.

Die Unternehmen des ÖPNV sind in besonderer Weise von steigenden Preisen, insbesondere für Personal/Kraftstoff/Energie betroffen. Ergebnis der extremen Preissprünge der letzten Jahre ist ein deutlicher Finanzmehrbedarf. Dabei sind den Unternehmen mit dem Deutschland-Ticket die Gestaltungsmöglichkeiten auf der Einnahmenseite weitgehend genommen. Konstatiert werden muss, dass die Fortführung des Status quo im Angebot nicht überall gesichert ist. Mittel für den nötigen Um- und Ausbau für die Verkehrswende fehlen in Gänze. Notwendig sind Antworten und die Unterstützung des Freistaats als Mitinitiator des Deutschland-Tickets zur Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV.

Der zukünftige Sächsische Landtag und die Sächsische Staatsregierung werden daher auch an ihren Schritten hin zur Mobilität der Zukunft gemessen werden. Es braucht einen qualitativ und quantitativ gut ausgebauten ÖPNV als verlässlichen und attraktiven Mobilitätspartner.

Selbst der Status quo ist nicht überall gesichert. Erst recht fehlen Mittel für den Ausbau des ÖPNV.

Positive Trendwende im Nahverkehr wird aktiv gemanagt

Die sächsischen Verkehrsunternehmen und -verbünde haben die gravierenden Veränderungen der vergangenen Jahre aktiv mitgestaltet.
Die Nachfrage im sächsischen ÖPNV/SPNV hat das Vor-Pandemie-Niveau wieder erreicht.
Auf Strecken mit guter Taktung und Angebotsqualität werden erhebliche Nachfragezuwächse verzeichnet. Innerhalb weniger Wochen wurden neue Tarifangebote wie unter anderem das Bildungs- oder das Deutschland-Ticket an den Markt gebracht. Bei der Kundenzufriedenheit erreichen die sächsischen Verkehrsunternehmen und -verbünde regelmäßig bundesweite Spitzenwerte.

Im gemeinsamen konstruktiven Zusammenspiel aus Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen werden Mobilitätsdienstleistungen, die inzwischen weit über den klassischen Linienverkehr hinausgehen, angeboten.
Diese Entwicklung wird weitergehen: Die Zukunft gehört integrierten, bedarfsgerechten Systemen mit Vernetzung von ÖPNV, Sharing-Services, Fahrrad und Auto. Dazu gehört auch ein **einfacher und nutzerfreundlicher Zugang über digitale Plattformlösungen** mit smarten Buchungs- und Abrechnungsprozessen. Den Erfolg hieraus belegen eindrucksvoll die erfolgreichen multimodalen Angebote beispielsweise in Dresden und Leipzig. Auch in ersten ländlichen Mittelzentren sind solche Systeme mit positiver Wahrnehmung in Erprobung.

Es bleibt viel zu tun: Vernetzung, Digitalisierung, Angebotsausbau, Fahrzeug-Neubeschaffungen, …

Der sächsische Eisenbahnverkehr wie auch der Nahverkehr in den Ballungsräumen insgesamt hat sich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich positiv entwickelt. Die Etablierung von Taktverkehren auf den Achsen zwischen den Großstädten, aber auch auf den Verbindungen zu den Mittelzentren verzeichnen die Unternehmen starke Zuwächse bei der Zahl der Fahrgäste.
Für die kommenden Jahre ist mit einem erheblichen Fahrgastwachstum zu rechnen. Zu sehen ist ein Bevölkerungsanstieg in den Ballungsräumen, hinzu kommt ein immer klarer erkennbarer Wandel in der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes. Zentrale Herausforderung wird sein, hierauf mit einem entsprechenden **Angebotsausbau und einer Erweiterung der Kapazitäten** zu reagieren. Handlungsbedarf besteht vor allem in puncto einer funktionierenden und leistungsfähigen Infrastruktur und damit einer entsprechenden Agilität bei den Planungsprozessen. Besonderes Augenmerk bedarf die altersbedingt anstehende **Erneuerung der Straßenbahnflotten** einschließlich dazu gehörenden Werkstätten.

Im ländlichen Raum, der die Verkehrsbranche vor besondere Herausforderungen stellt, konnten mit den PlusBus- und TaktBus-Verkehren sowie ersten Schritten beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement die Erschließung der Orte und Gewerbegebiete verbessert werden. Offene Aufgabe – speziell in Kombination mit dem Deutschland-Ticket – ist die **bessere Verbindung von Stadt und Umland**, so dass Pendler das Auto stehen lassen können. Die gesetzlichen Anforderungen an eine **Elektrifizierung der Busflotten** müssen in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Die dafür vom Land zur Verfügung gestellten Finanzmittel sind bereits jetzt nicht ausreichend.

Generell gilt bei allen Punkten unverändert:
Die Verkehrsunternehmen streben bei allem Gesagtem nach einem möglichst hohen Kostendeckungsgrad – ein Gebot der ökonomischen Vernunft, das auch für die Zukunft gilt.

Landesbedeutsame Aufgabe: ÖPNV-Finanzierung verstetigen und dynamisieren

In den letzten Jahren sind die Produktionskosten im ÖPNV signifikant gestiegen. Der Fachkräftemangel mündet in steigenden Personalkosten. Materialkosten und Antriebsenergie sind im Nachhall des Ukraine-Krieges deutlich aufgewachsen. Dies gilt auch für Investitionen, die so nicht mehr aus den historischen Abschreibungswerten bezahlt werden können.

Die anhaltende Diskussion zwischen Bund und Länder über das Deutschland-Ticket und daraus folgend der Verantwortlichkeit für die Finanzierung der Angebote sowie der nötigen Infrastruktur des ÖPNV verdeutlicht den dringenden Handlungsbedarf. Für die Aufgabenträger vor Ort bestehen wenig verlässlichen Rahmenbedingen, finanzielle Schieflagen sind vieler Ortens zu verzeichnen.
Das Ergebnis ist eine fiskalisch fokussierte Angebotsdiskussion. Es drohen Leistungsreduzierungen im ÖPNV.

Schon die Sicherstellung des bestehenden Angebots, erst recht eine echte, umfassende Verkehrswende mit weiterer Qualitätsverbesserung und quantitativem Wachstum des ÖV verlangt daher auf Dauer eine völlig neue Finanzierungsstruktur. Die langfristigen ÖPNV-Ziele dürfen bei der Allokation von Haushaltsmitteln nicht aus dem Blick geraten.

Gegeben ist, dass die gewährten Ausgleichszahlungen unter anderem für das Bildungsticket sowie das PlusBus- bzw. TaktBus-System unter den tatsächlichen Kosten liegen. Erforderlich ist eine Dynamisierung der ÖPNV-Zuweisungen des Landes auf Grundlage eines ÖPNV-Index, mit dem Mehrkosten oder Preissprünge abgefedert werden.

Gesellschaftspolitisch besteht eine hohe Sensitivität bezüglich der Fahrpreise im ÖPNV. Die gegebenen Mehrkosten können nur anteilig durch eigene Verbund-Fahrgeldeinnahmen aufgefangen werden. Es braucht entsprechende Entlastungspakete des Freistaats als Mitinitiator des Deutschland-Tickets zur Kofinanzierung des ÖPNV insgesamt, also sowohl des regionalen Eisenbahnverkehrs als auch des kommunalen ÖPNV.

Von hoher Bedeutung ist zudem die ausreichende Berücksichtigung der anstehenden Investitionen im Landeshaushalt. Geboten ist eine langfristig und berechenbar ausgestaltete Förderkulisse für alle Beteiligten. Sonst besteht die Gefahr, dass Vorhaben durch kurzfristige, konsumtive Ausgaben ins Hintertreffen geraten.
Um aber leistungs- und zukunftsfähige Mobilitätssysteme zu schaffen, sind sowohl in den nachfragestarken Ballungsräumen als auch in den Landkreisen hohe Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur nötig. Gleichsam nicht in vollem Umfang abgesichert sind die Aufwendungen, die sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit oder der europäischen Clean Vehicles Directive ergeben.

Unsere Vorschläge für die zukunftssichere Mobilität in Sachsen

- → Finanzierung des bestehenden Angebots absichern und verstetigen
- → Verlässlichkeit über die Zukunft des Deutschland-Tickets herstellen
- → Perspektive zum Angebotsausbau mit den Eckpunkten einer flächendeckenden Erschließung und Erreichbarkeit in angemessener Reisezeit schaffen
- → Attraktivität des Nahverkehrs durch eine solide und stetige Betriebskosten sowie Investitionsförderung verbessern

Einfacher Zugang zum ÖPNV über das Deutschland-Ticket

Das Deutschland-Ticket hat in den vergangenen Monaten den Markt radikal verändert. Die Kunden honorieren das einfache und günstige Angebot mit einem deutlichen Zuwachs an Abonnements. Für Einzel- und Tagesfahrten sowie lokale Vielfahrer, die Mitnahmemöglichkeiten nutzen wollen, werden die vorhandenen Tarifprodukte der Verkehrsverbünde weiter gebraucht. Es bedarf zur Planungssicherheit für alle Beteiligten eine klare Perspektive für die längerfristigen Erwartungen und Entwicklungen beim Deutschland-Ticket. Die Ausrichtung der Tarifpolitik an sozialen Bedürfnissen wird einen dauerhaft aufwachsenden Kofinanzierungsbedarf auslösen.

Wir Verkehrsunternehmen und -verbünde setzen uns dafür ein, vertrieblich den Zugang zum Öffentlichen Nahverkehr weiter zu vereinfachen.
Dazu dienen:

- → Schaffung von belastbaren und anreizbasierten Ausgleichsregelungen zur Fortführung des Deutschland-Tickets
- → Ausbau von standardisierten Vertriebssystemen zur Nutzung von Skaleneffekten
- → Ausbau digitaler vernetzter Plattformen zur Verzahnung des ÖPNV mit anderen Dienstleistungen
- → Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Unternehmen und Verwaltungen
- → Vereinheitlichung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen
- → Freiräume für lokale Angebote wie Gästetickets, Sonder- oder Veranstaltungsverkehre

… für den Eisenbahnverkehr im Freistaat Sachsen

Wir setzen uns dafür ein, SPNV-Strecken, die ein relevantes Potential an Nachfrage erreicht haben oder erreichen können, attraktiv zu betreiben und auszubauen.
Das bedeutet:

- → Fokussierung auf die vorhandenen, potentialträchtigen SPNV-Linien und Netze
- → Aufbau des Deutschland-Takts im Nah- und Fernverkehr der Eisenbahnen
- → Ausbau des Angebotes im Fernverkehr insbesondere auf den Strecken Dresden – Chemnitz – Bayern und Dresden – Bautzen – Görlitz sowie Chemnitz – Leipzig
- → Diskussion um Streckenreaktivierungen erst mit gesicherter Finanzierungsperspektive
- → Ausbau der Verknüpfung mit Plus- und Takt-Bussen
- → Nutzerfreundlicher Ausbau von Bahnhöfen und Umsteigepunkten

Unsere Vorschläge …

… für den Straßengebundenen Verkehr im Freistaat Sachsen

Wir setzen uns dafür ein, angesichts der gegebenen Mittel zunächst die vorhandenen Angebote dauerhaft zu sichern. Perspektivisch gilt es, vor allem das ÖPNV-Angebot mit Blick auf vorhandene Potentiale sowie zwischen Oberzentren und den angrenzenden Landkreisen auszubauen und damit Pendler für den ÖPNV zu gewinnen. Flexible und multimodale Angebote können als ergänzende Angebote dazu dienen, bestehende Angebotslücken zu schließen. Damit können Standorte in ihrer Erreichbarkeit und Erschließung gestärkt werden. Voraussetzung dafür ist eine breitere und nachhaltige Finanzierung.
Schwerpunkte der kommenden Jahre sind:

- → Vertaktung und Anschlusssicherung an Umsteigepunkten von Bus/Bus- oder Bus/Zug
- → Ausbau der Nahverkehrsangebote in der Stadt-Umland Erschließung
- → Erneuerung und Ausbau der vorhandenen Tramnetze in den Städten
- → Verbesserte Erschließung von Städten und Grundzentren durch Stadtbusangebote, Quartierbuserschließungen oder On-Demand-Kleinbussysteme
- → Finanzielle Absicherung der vorgegebenen Ablösung der Dieselbusflotten
- → Bessere intermodale Verknüpfung über Bike & Ride, Park & Ride und CarSharing
- → Ausbau der Vernetzung zwischen Nahverkehr und Sharingangeboten

… für flankierende Maßnahmen

Wir setzen uns dafür ein, dass gesellschaftliches Leben mit dem individuellen und öffentlichen Verkehr gut zusammenspielt und nachhaltig organisiert wird.
Dafür sind neben dem Ausbau im Kernbereich des ÖPNV folgende weitere Schritte notwendig:

- → Ausbau multimodaler Angebote mit enger Verzahnung zum ÖPNV-Angebot
- → Vernetzung der kommunalen und regionalen Radwege mit dem öffentlichen Nahverkehr
- → Erschließung neuer Wohn- oder Gewerbeflächen nur mit konsequenter Einbindung des Nahverkehrs („Quartierentwicklung incl. Infrastrukturgestaltung neu denken“)
- → Verkehrsträgerübergreifende Förderpolitik bei Investitionen in die Infrastruktur (ÖV, Radwege, Straßen)
- → Vorrang des Umweltverbundes als Planungsgrundsatz von Einkaufs- und Veranstaltungsverkehren
- → Ausbau von P+R- bzw. B+R-Flächen zur gezielten Lenkung der Verkehrsströme in den ÖPNV
- → Forcierung des Mobilitätsmanagements für Beschäftigte (organisatorischer Rahmen für Parkraummanagement, Mobilitätsbudgets, Jobtickets)

… für eine Sächsische Fachkräfteallianz pro ÖPNV

Der Fachkräftemangel stellt für die Branche eine der großen Herausforderungen dar. In Sachsen müssen aus demografischen Gründen zur Umsetzung der Verkehrswende rund 5.000 neue qualifizierte Mitarbeiter/innen gewonnen werden. Mittels zahlreicher Initiativen wird versucht, dem zu entgegnen. Wir Verkehrsunternehmen wollen weiter neue Wege gehen, um mit genügend Fachkräften die Mobilitätswende zu gestalten.
Um die zu gewinnen, ist neben einem modernen und stabilen Arbeitsumfeld die Absenkung der Berufszugangshürden für Fahrpersonal geboten:

- → Steigerung der Attraktivität der Berufe des ÖPNV in der Öffentlichkeit als Wertschöpfungsträger und Beitrag zur Sicherstellung der öffentlichen Daseinsvorsorge
- → Schaffen eines Förderrahmens zur umfassenden Digitalisierung der Aus- und Weiterbildung
- → Förderung von innovativen Qualifizierungs- und Bindungsinstrumenten; im Fokus dabei das Betreiben und die Steuerung eines öffentlichen Verkehrs mit (teil-) automatisierten/ autonomen Flotten
- → Reform des Führerscheinerwerbs mit dem Ziel der Senkung der hohen Ausbildungskosten; Absenkung der bisherigen Altersgrenzen
- → Erleichterte Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten
- → Gewinnung und Ausbildung/Qualifizierung von Quereinsteigern
- → Ergänzende Integrationshilfen für die zusätzliche Gewinnung und Ausbildung/Qualifizierung von EU- und Nicht EU-Ausländern als dringend benötigte Auszubildende und Fachkräfte

… für Organisation und Struktur

Seit Jahren läuft eine formale und inhaltliche Diskussion um den vorhandenen Ordnungsrahmen des ÖPNV. Die vorhandenen Regelungen zur Aufgabenträgerschaft genügen immer weniger den Anforderungen an ein integriertes Gesamtsystem. Der sächsische Organisationsrahmen mit weitgehender Zusammenführung der Aufgabenträgerschaft auf Kommunaler Ebene wird durch Eingriffe wie beispielsweise dem Deutschland-Ticket ausgehöhlt. Die unterschiedlichen und kleinteiligen Finanzierungsausgleichsregelungen führen dann zu einer immer weiter ausufernden Verwaltungsbürokratie. Verkehrspolitische Ziele wie Klima- und Umweltschutz oder eine auf Teilhabe ausgerichtete Ausgestaltung des ÖPNV, welche die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen berücksichtigt, finden sich bestenfalls in Ansätzen im Ordnungsrahmen. Wir setzen uns dafür ein, dass auch bei Organisation und Struktur Vorgaben gesetzt werden, die der Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs dienen:

- → Verortung des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe
- → Aufstellung des Landesnahverkehrsplan mit Mindeststandards an ÖPNV-Angeboten
- → Dem Landesnahverkehrsplan korrespondierende unmittelbare Einbindung des Freistaats in die finanzielle Verantwortung
- → Schaffung von landesgesetzlichen Möglichkeiten zur Nutznießerfinanzierung vor Ort

Mittelbar hat der Freistaat mit seinem Verwaltungshandeln erheblichen Einfluss auf die Modernisierung und Erneuerung der für den ÖPNV erforderlichen Infrastruktur. Die Bundesregierung hat mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz einen ersten Aufschlag getan, von dem jedoch der lokale ÖPNV bislang kaum profitiert.
Konkret braucht es ergänzend:

- → Straffen und Entschlacken der Verwaltungsabläufe bei Fördervorhaben (Bürokratieabbau)
- → Vereinfachung der Genehmigungs- und Planungsverfahren zur deutlichen Beschleunigung des Verkehrswegebaus
- → Sachgerechte Verzahnung der Förderprogramme für ÖPNV und Kommunalen Straßenbau
- → Verlässliche und langfristig ausgestaltete Förderkulisse

Unsere Vorschläge …

… zur Finanzierung

Die Finanzierung der heutigen Bestandsverkehre ist derzeit nicht grundlegend gesichert. Verschiedene externe Gutachten konstatieren einen deutlich steigenden Finanzierungsmehrbedarf im ÖPNV. Für den sächsischen Eisenbahnverkehr besteht eine bis 2027 auf jährlich rund 110 Mio. Euro aufwachsende Finanzierungslücke. Für den straßengebundenen Verkehr ist eine gleichlaufende Tendenz gegeben. Die unlängst beschlossenen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sächsischen ÖPNV (u. a. Angebotsausbau mit PlusBus und TaktBus, sächsisches Bildungsticket) müssen über die Haushaltsperiode hinaus gesichert und dynamisiert werden.

Bereits der Abschlussbericht der sächsischen ÖPNV-Strategiekommission hatte je nach politisch gewolltem Mehrwert des ÖPNV-Angebots einen erheblichen fiskalischen Mehrbedarf festgestellt. Aktualisiert wären das jährlich in etwa:

- 200 bis 215 Mio. € für den Ausbau des Verkehrsangebotes,
- 185 Mio. € für Investitionen zum Netzausbau und der Schaffung von Barrierefreiheit,
- 21 Mio. € für die Digitalisierung in Tarif, Vertrieb und Multimodalität.

Ungewiss ist, inwieweit die landesseitig angestrebte Investitionsfinanzierung aus Mitteln des Bundes oder der EU positiv verläuft. Für die anstehenden Ersatzinvestitionen ist daher eine dauerhafte Ausstattung des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms mit jährlich mindestens 200 Mio. € erforderlich. Zu beachten ist, dass die Unternehmen zunehmend von gesetzlichen Auflagen wie beispielsweise der Clean-Vehicles-Directive betroffen sind, welche die Investitionskosten spürbar in die Höhe treiben. Anstehend ist ein neuer Investitionszyklus mit

dem Austausch von Stadtbahnen, Betriebsanlagen und Betriebshöfen aus der Nachwendezeit.

Der ÖPNV selbst kann seiner gesellschaftlichen Aufgabe einer zugänglichen und bezahlbaren Mobilität für möglichst alle Bürgerinnen und Bürger nur mit einer verlässlichen Finanzierung nachkommen.

Damit die Kommunen den Betrieb ihrer Netze vor Ort absichern können, braucht es zusätzliche Finanzierungssäulen. Dazu müssen auch grundsätzlich neue Wege abgewogen werden. Zu befinden ist, welche Stakeholder beitragen sollen: Fahrgäste, Bund, Land und Kommunen – oder auch die übrigen Nutznießer eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs?

Die notwendige Verkehrswende gelingt nur dann, wenn auf Landesebene eine klare Position zur eigenen Verantwortung im Rahmen des angestrebten Ausbau- und Modernisierungspaktes für den ÖPNV eingenommen wird.

Herausgeber/Kontakt
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Landesgruppe Sachsen/Thüringen
Matthias Scheidhauer

Belvederer Allee 25 · 99425 Weimar
Tel. 03643 498964 · mobil 0163 5797968 · scheidhauer@vdv.de

Bilder
Archiv VVV/Hans-Jürgen Barteld (S. 1 o. li.), Leipziger Gruppe (S. 1 o. re., 8), Frank Barteld (S. 1 u.), VVO/Lars Neumann (S. 3, 4), VVV (S. 6 o.), DVB/André Forner (S. 6 u., 7)