

Busverkehrssystem braucht zuverlässige Finanzierung

8

Auch Omnibusbahnhöfe und Verknüpfungspunkte gehören zum Busverkehrssystem. (Foto: Bernhard E. Nickel)



Fahrzeuge, Fahrweg, Haltestellen, Fahrgastbedienung, Verkehrsangebot und Betrieb sind die Komponenten des Busverkehrssystems. Es braucht auch künftig Finanzmittel; der Bedarf bis 2025 ist abgeschätzt

Die Untersuchung von VDV, Deutschem Städtetag und 13 Bundesländern liegt vor.

Der Bus ist mehr als nur ein Fahrzeug. Neben ihm müssen auch Fahrweg, Haltestellen, Fahrgastbedienung, Verkehrsangebot und Betrieb als Einheit gesehen werden. Alle diese Komponenten müssen aufeinander abgestimmt sein, damit ein geschlossenes Busverkehrssystem daraus wird, das Synergien wecken kann. Nur so kann der Bus seine Erfolgsgeschichte fortsetzen mit Attraktivität für die Kunden, Umweltfreundlichkeit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit.

Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und andere Gebietskörperschaften, die Busverkehre initiieren und unterhalten, sollten weiter dafür werben, erfolgversprechende ganzheitliche Maßnahmen in Angriff zu nehmen und Mittel bereit zu stellen für

- reservierte Fahrwege und Lichtsignalbeeinflussung, die den Bussen Pünktlichkeit, Kalkulierbarkeit und Schnelligkeit ermöglichen,

- barrierefrei gestaltete ansprechende Haltestellen, die auf das Fahrzeug abgestimmt sind und zeitgemäße Fahrgastinformationen statischer und dynamischer Art bieten,
- fahrgastgerechte zügige Fahrgastbedienung mit einem modernen kundenfreundlichen Vertriebssystem,
- einen angebotsorientierten attraktiven Fahrplankontakt in einem begehrbaren Netz,
- einen zuverlässigen, regelmäßigen Betrieb ohne Stockungen.

Es sollte in den Köpfen aller Entscheider verankert werden, dass man auch eine Buslinie nicht mal so eben aus dem Ärmel schütteln darf, wenn sie erfolgreich sein soll, sondern dass praktiziertes Systemdenken der wesentliche Erfolgsfaktor ist.

Hierfür müssen alle Komponenten des Busverkehrssystems gleichermaßen finanziert und gefördert werden. Dabei sind die Kommunen oft nur gefordert, ihren Komplementäranteil aufzubringen – der andere Teil wird aus Landes-, Bundes- oder europäischen Mitteln gefördert. Viele Töpfe sind vorhanden; es lohnt, sich zu informieren!

Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025



Untersuchung im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages, der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen

Fahrzeugförderung ist dringend notwendig, um eine moderne ÖPNV-Fahrzeugflotte nach neuestem Umweltstandard zu erhalten, die möglichst geringe Instandhaltungskosten verursacht. Jedoch kann die Förderung des Busverkehrs nicht bei Finanzhilfen für die Fahrzeuge enden. Dies wäre Sparsamkeit am falschen Platz. Auch die Systemkomponenten Fahrweg, Haltestellen, Fahrgastbedienung, Verkehrsangebot und Betrieb müssen verlässlich finanziert werden.

Kommunen, Bund und Länder müssen auch in Zukunft Finanzmittel für den ÖPNV bereitstellen, wenn die GVFG-Förderung ausläuft.

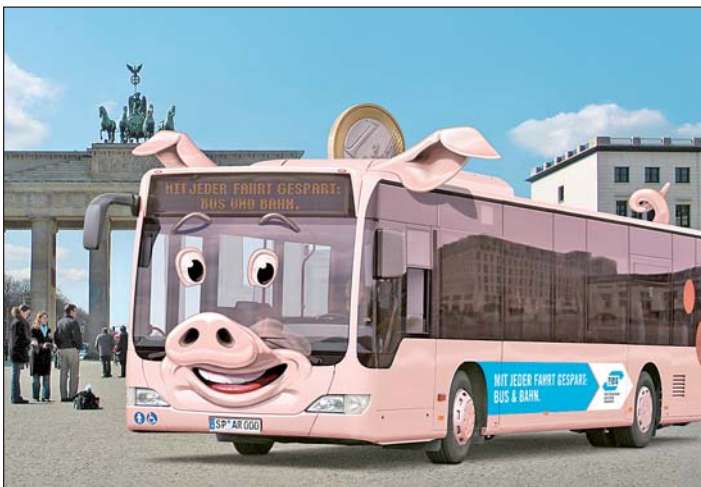
Finanzierungsbedarf bis 2025 ist prognostiziert

Der VDV hat gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und 13 Ländern eine Untersuchung über den „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ durchführen lassen. Darin sind besonders auch die Aufwendungen für die Durchführung des Busverkehrs (Personalkosten, Instandhaltung, Betrieb, Treibstoff et cetera ohne Abschreibungen und Zinsen) in Deutschland im Jahr 2007 mit 7,41 Mrd Euro/Jahr festgestellt worden; diese führten – abzüglich der Einnahmen – zu einem konsumtiven Finanzierungsbedarf (also ohne Berücksichtigung von Investitionen und Investitionshilfen!) für den Busverkehr von 1,73 Mrd Euro/Jahr. Für 2025 prognostizieren die Gutachter einen Anstieg dieses Betrages um 30 Prozent auf 2,25 Mrd Euro/Jahr (Preisstand 2008 – real ist die Preissteigerungsrate bis 2025 hinzuzurechnen!).

Dieser Zuwachs ist im Wesentlichen auf die zwei folgenden Einflussfaktoren zurückzuführen:

- aus Gründen der Daseinsvorsorge weitestgehende Beibehaltung eines angemessenen Verkehrsangebotes in der Fläche auch bei starken Nachfrageminderungen und
- zusätzlicher Finanzierungsbedarf für die optimierten Busnetze.

Von den Gutachtern berücksichtigt sind dabei Kostenminderungen durch den verstärkten Einsatz flexibler Bedienungsweisen in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage. Mögliche Kostensteigerungen durch den Einsatz neuer Technologien im Zuge der Elektromobilität wurden nicht eingerechnet.



Bus & Bahn 6/2010

Ein guter ÖPNV mit Bussen ist also auf eine verlässliche Betriebskostenfinanzierung angewiesen; ein ausreichendes Grundangebot muss im Vordergrund aller Finanzierungsmaßnahmen stehen. Aber zusätzlich zu den konsumtiven Mitteln werden dringend Finanzhilfen für den Investitionsbedarf gebraucht. Er wird in dem Gutachten für den gesamten ÖPNV (also nicht nur für Busverkehrssysteme) auf mindestens 1,66 Mrd Euro im Jahr 2016 und jährlich ansteigend 1,98 Mrd Euro im Jahr 2025 geschätzt. Grundlage hierfür sind die zurzeit hinreichend konkretisierten Projekte gewesen – noch nicht genau kalkulierte weitere Vorhaben kommen zu dem prognostizierten Investitionsbedarf noch hinzu. Hierbei dürfte das Thema Busverkehrssystem eine Rolle spielen, da jetzt erst allmählich das Bewusstsein reift, dass mit ein paar Haltestellenschildern und einigen Fahrzeugen eine erfolgreiche neue Buslinie längst noch nicht komplett ist! Über das bekannte Maß hinaus weiter wachsende Ansprüche an die Umweltfreundlichkeit des Busverkehrssystems könnten weitere Kosten erzeugen.

Frankreich hat verstanden

In Frankreich stehen Projekte für Busstrecken-Infrastruktur ganz selbstverständlich im Katalog der ÖPNV-Fördervorhaben wie neue Metro- und Straßenbahnstrecken. Den Bus mit eigenen Fahrwegen und angepassten Haltestellen zum Busverkehrssystem mit hohem Dienstleistungsniveau (BHNS) zu erheben, ist seit einigen Jahren konsequent betriebene Politik. Zusätzlich zu den 91 bereits bestehenden Kilometern Bus auf reserviertem Sonderfahrweg stehen 234 km BHNS-Strecken in den nächs-



Busverkehrssystem aus einem Guss in Frankreich: Sonderfahrweg mit LSA-Beeinflussung und angepassten Haltestellen. (Foto: Bernhard E. Nickel)

ten Jahren von Antibes bis Valenciennes zum Neubau an – etwa genauso viele Kilometer wie Straßenbahn-Neubaustrecken im ganzen Land.

Damit setzt Frankreich zielstrebig die Erkenntnis um, dass das Bussystem mehr umfasst als einen Omnibus zu kaufen und durch die Straßen fahren zu lassen: Ein für den Fahrgast attraktives Busverkehrssystem bildet eine abgestimmte Einheit aus:

- modern gestyltem umweltfreundlichem Fahrzeug,
- reserviertem Fahrweg für staufreien Verkehr,
- funktionaler einladender, dem Fahrzeug optimal angepasster Haltestelle,
- fahrgastgerechter zügiger Fahrgastbedienung,
- dichtem Verkehrsangebot,
- zuverlässigem, regelmäßigem Betrieb ohne Stockungen,

eben ein in seinen Komponenten stimmiges Busverkehrssystem.

Ausblick

Wie die erwähnte Finanzierungsstudie gezeigt hat, kommt auch künftig der ganzheitlichen Modernisierung von Bussystemen in den Städten eine wichtige Rolle zu. Der Bus bleibt ebenso Schlüssel zur Aufrechterhaltung einer ÖPNV-Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum. Die systembedingten Pluspunkte des Busses bleiben auch in Zukunft erhalten. Demzufolge gebührt dem Bus bei allen zu treffenden Entscheidungen zur Änderung von Fachgesetzen wie dem Personenbeförderungsgesetz und zur Haushaltskonsolidierung besonderes Augenmerk.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel
VDV-Fachbereichsleiter u. a. für
Verkehrsplanung und Betrieb ÖPNV
nickel@vdv.de

Der Bus darf nicht das Sparschwein unter den Verkehrsmitteln sein, sondern muss zum Busverkehrssystem ausgebaut werden.