

---

# Wo geht die Reise hin? Zur Finanzierung eines klima- und nutzerfreundlichen ÖPNV von morgen

---

Kommentar I: Einschätzung aus Sicht der Verkehrsunternehmen

28. August 2014, Düsseldorf  
Volker Wente

---

**Nicht die Ausweitung des ÖPNV-Angebots als solches,  
sondern der Umstieg vom Pkw zum vorhandenen ÖPNV-  
Angebot nutzt dem Klima**

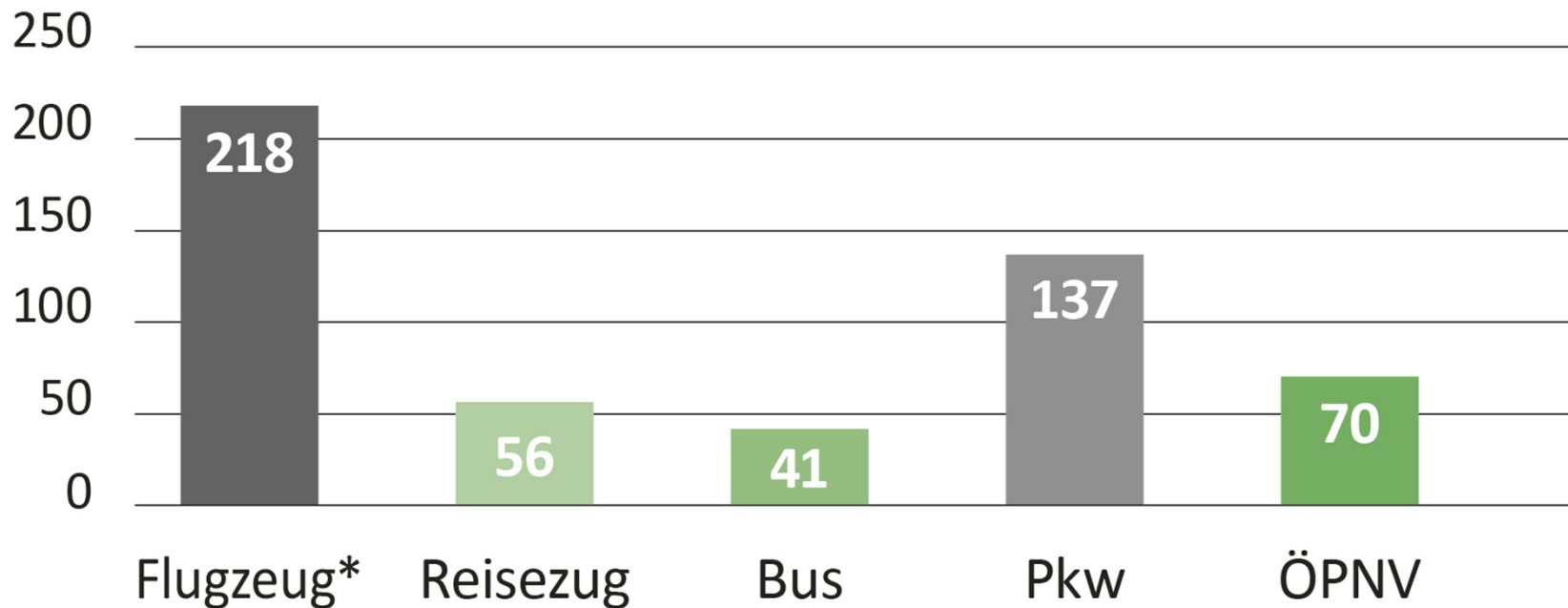
---

These I

---

## Das kennen wir alle: Eigentlich ist der ÖPNV gut für's Klima...

---



Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen im Personenverkehr 2012 in g/Pkm

\* Inland | Quelle: ifeu, Datenbank Umwelt & Verkehr 2013, bundesweiter Durchschnitt

# Das Kleingedruckte: Auch der ÖPNV erzeugt merkbare CO<sub>2</sub>-Emissionen

---

## Verbrauch Linienbus:

- Regionalverkehr ca. 35 - 40 l/100km
- Stadtverkehr ca. 40 - 65 l/100km

## Verbrauch Triebwagen im Eisenbahn – Regionalverkehr (Einzeltraktion):

- Triebwagen ca. 120 – 140 l/100 km

## Verbrauch Pkw:

- tatsächlich ca. 7 - 9 l/100 km
- Besetzung 1,3 Personen
- Verbrauch p . P ca. 5,4 – 6,9 l/100 km

## Break even für die Umwelt:

- **Regionalbus** ab **5 Fahrgäste**
- **SPNV** ab **17 Fahrgäste**

## ... und Vorsicht an der Bahnsteigkante: Porsche statt Bahn kann dem Klima nutzen...

---



# Nicht immer und überall ist der ÖPNV sinnvoll

## – Wiedereröffnung des SPNV Brilon Stadt – Brilon Wald

- Pressemeldung: „**Großer Erfolg**“ 50.000 Fahrgäste in den ersten 6 Monaten
- also bei ca. 6000 Zügen ca. **8,33 Fahrgäste/Zug**

- Verbrauch je Fahrgast/**Zug**  
**14,4 l/100 km**
- Verbrauch **Porsche 911 turbo S**  
**9,7 l/100 km**

## – Billiger und komfortabler ist die Bahn hier (leider) auch nicht (je km und Fahrgast):

- Bestellerentgelt SPNV: ca. 1,20 €
- Taxi: ca. 1,-- €



# presse info

Brilon, den 20. Juni 2012

## Neues Zugangebot in Brilon erfolgreich gestartet

Seit einem halben Jahr ist die neue Zugverbindung zwischen Brilon Stadt und Brilon Wald erfolgreich in Betrieb. Das ist Anlass, um eine erste Zwischenbilanz zu ziehen.

## Neue Fahrgäste gewinnen

„Schon weit mehr als 50.000 Fahrgäste haben den neuen Bahnhof Brilon Stadt bisher mit dem Zug genutzt“, freut sich Michael Dubbi, Geschäftsführer des ZRL, über die Resonanz in den ersten sechs Monaten. Der ZRL möchte jedoch weitere Fahrgäste gewinnen. Denn die neue Bahnstation ist nicht nur für die Briloner, sondern auch als Ausgangspunkt für touristische Aktivitäten hoch interessant.

## Fazit I

---

- Technologisch könnte der Pkw die Differenz in der Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen zum ÖPNV schließen, nur wird die Technik heute noch nicht nachgefragt
- Eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots insbesondere gering nachgefragten (SPNV-) Relationen würde die Klimabilanz des Verkehrs in der Tendenz eher verschlechtern als verbessern
- Knappe Finanzmittel deshalb nicht nach politischen Opportunitätserwägungen verteilen, sondern dort allokkieren, wo höchstmöglicher Nutzen (z. B. geringste CO<sub>2</sub>-Emission) zu erwarten ist
- Wichtig ist qualitatives Wachstum durch Generierung neuer Nachfrage für den ÖPNV aus dem Sektor des motorisierten Individualverkehrs in das bestehende Angebot
- **Allerdings: auch jenseits des Klimaschutzes kann ein gutes ÖPNV - Angebot sinnvoll und richtig sein, aber nicht um jeden Preis**

---

**Statt dieser politisch-administrativen Detailsteuerung benötigt das ÖPNV-System für alle Akteure klare, messbare und allgemein akzeptierte Ziele**

---

These II

---



# Politisch – administrative Entscheidungskriterien sind nicht wirklich geeignet, ein ÖPNV – System zu steuern

---

- Politisch – administrative Entscheidungen **folgen anderen Regeln** als unternehmerische Entscheidungen
  - risikovermeidend und bestandsbewahrend
  - ausgleichend und kompromissorientiert
  - eher situativ als an langfristiger Perspektive orientiert
  - politische Darstellbarkeit einer Entscheidung in der öffentlichen Meinung wichtig
- die **aktuellen politischen „Ziele“** kommen in der Tagespolitik nicht an (EU-Ziele Verkehr) oder **sind zu diffus** und nicht operationabel (z. B. ÖPNVG NRW, NRW-Koalitionsvertrag)
- notwendig wären **klare, messbare, politisch gesetzte und akzeptierte Globalziele** sowohl auf Landes- als auch auf Aufgabenträgerebene

# Eine Definition der Ziele für das System „ÖPNV“ tut Not

---

- Weil die Gewinnerzielung als primäres Ziel ausscheidet, sind **sekundäre Ziele** sinnvoll:
  - Modal split, Nachfrage
  - Erschließungsqualität
  - Umweltziele (Emissionen)
  - Erlöse, Aufwandsziele
  - ....
  
- Bei **Investitionsmaßnahmen** Antwort auf die Fragen:
  - Was kostet die einzelne Maßnahme?
  - Wie viel Fahrgäste (vom Pkw) bedeutet sie zusätzlich?
  - Gibt es kostengünstigere Alternativen?
  
- Klares, transparentes und prüfbares **Maßnahmencontrolling** einführen
  
- **Zukunftskommission „Busse und Bahnen 2025“** hat zaghafte versucht, Ziele zu formulieren

## Fazit II

---

- Aktuell ist eine vielschichtige und nicht klar verortete Verantwortungsstruktur bei Entscheidungen im ÖPNV zu beobachten, die Letztentscheidung folgt administrativen und politischen Kriterien
- Das ÖPNV-System sollte nach klaren, messbaren und allgemein akzeptierten Zielen gesteuert werden
- Allgemein akzeptierte Ziele bilden den Handlungsrahmen für alle Akteure im ÖPNV.

---

**Der Finanzierungsbedarf hätte jetzt eine Legitimation;  
seine Höhe resultiert aus den Zielen.  
Wo die Mittel herkommen, ist nachrangig.**

---

These III

---

# Der „Vorrang des ÖPNV“ manifestiert sich heute sicher nicht in der Tages- und schon gar nicht in der Haushaltspolitik

NRW hat die Haushaltsmittel (ohne SPNV-Bestellung) real glatt halbiert

- Kürzungen entsprechen dem aktuellen ÖPNV-Landeshaushalt (ohne SPNV-Bestellung)
- Kürzungen haben teilweise inhaltlich eine gewisse Rechtfertigung
- gleichwohl: die Mittel fehlen dem System, weil sie auch zuvor nicht als Rendite an die Eigentümer ausgeschüttet wurden

	Kürzung
GVFG/Entflechtung (NRW: 20 %)	247 Mio. €
Ausgleich Rabatt Schülertickets	126 Mio. €
Pauschalierte ÖPNV-Förderung in NRW	22 Mio. €
Kürzung Investitionsförderung	30 Mio. €
Schwerbehinderten - Freifahrt	85 Mio. €
<b>Erwartete weitere Belastungen</b>	
Tariftreuegesetz	40 Mio. €
Wegfall EEG-Ausgleich	20 Mio. €
Schwerbehinderten – Freifahrt	20 Mio. €
<b>Gesamt</b>	<b>590 Mio. €</b>

# konkrete Ziele erzeugen eine politische Legitimation für das Einwerben öffentlicher Mittel

---

- der Finanzbedarf des ÖPNV wird heute oft mit weitgehend **konturlosen Begriffen** wie
  - „Daseinsvorsorge“
  - „Vorrang des ÖPNV“ oder
  - „attraktiver ÖPNV“begründet
- Die Überzeugungskraft dieser Begriffe und Argumente bei den Haushaltspolitikern scheint überschaubar
- **Deshalb:**
  - Ziele gemeinsam definieren
  - Budgets ableiten
  - Strategien und Maßnahmen entwickeln
  
  - **und liefern....**

## Fazit III

---

- Konkrete Ziele sind die Legitimation für das Einwerben öffentlicher Mittel auch gegenüber anderen Politikfeldern und den Haushaltspolitikern
- Die Politik entscheidet über Ziele und wesentliche Strategieelemente
- Der Finanzbedarf ist letztlich Resultierende aus der Entscheidung über Ziele und wesentliche Strategieelemente
- Aus welchen Quellen der Finanzbedarf gespeist wird, ist damit nachrangig. Die Möglichkeiten sind vielfältig: Steueraufkommen, (City-) Maut, Umlagen, Beitragsfinanzierungen oder Subventionskürzungen für die Pendlerpauschale wären zumindest denkbar.

---

# Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

---

---

**Kontakt:**

Volker Wente

Geschäftsführer VDV NRW

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Kamekestraße 37 – 39

50672 Köln

Telefon: 0221 57979 138, Telefax: 0221 57979 8138

E-Mail: [Wente@vdv.de](mailto:Wente@vdv.de), Internet: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)



# Fahrgäste je Verkehrsträger 2012 in NRW (Index)

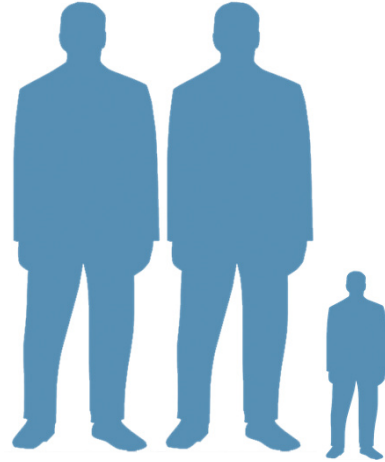
---

**Eisenbahn**



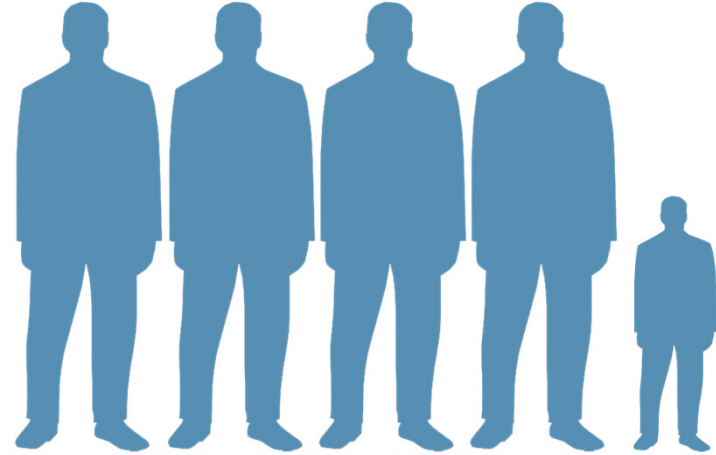
**1**

**Straßenbahn**



**2,25**

**Bus**



**4,53**