



Bericht zum GSV-Forum „Was darf der öffentliche Verkehr kosten?“

Der öffentliche Verkehr wird mehr Geld brauchen

Was darf bzw. soll der Öffentliche Verkehr (ÖV) kosten? Was sind wirklich die Anreize für die Menschen, vom Auto auf den ÖV umzusteigen und wo sollen dabei Prioritäten gesetzt werden? Was kann man von unseren Nachbarn Deutschland und Schweiz lernen? Diesen Fragen ging ein kompetent besetztes Podium im Rahmen eines digitalen GSV-Forums im November 2020 nach.

Es herrschte bereits zu Beginn Einigkeit unter den Diskussionsteilnehmern, dass der Preis allein nicht entscheidend sei. Ein attraktives und verlässliches Angebot müsse die Basis sein, dann werde es dem Kunden auch etwas wert sein - für das eigene Auto seien die Menschen schließlich auch bereit, vergleichsweise viel Geld zu investieren. Das bedeutet allerdings, dass das vorhandene Angebot des ÖV kräftig ausgebaut und weiter attraktiviert werden müsse, unabhängig von Tarifabsenkungsmaßnahmen.

Linz: Günstigere Tickets dürfen ÖV-Ausbau nicht behindern

Dringender Handlungsbedarf bestehe jedenfalls in Linz, wie Oberösterreichs Infrastruktur-Landesrat **Günther Steinkellner** in seinem Eröffnungsstatement betont: „Unsere Landeshauptstadt hat mehr Beschäftigte als Einwohner, 300.000 Autos passieren morgens und abends die Stadtgrenze. Gleichzeitig stößt der Ausbau der Straßenkapazität an Grenzen, also müssen wir den Öffentlichen Verkehr ausbauen. Was aber hat dabei Priorität? Meiner Meinung nach eher eine Entflechtung der Verkehrsströme, beispielsweise durch ein günstiges Ticket außerhalb der Stoßzeiten (*9 Uhr Ticket*), als ein undifferenziertes 1-2-3 Ticket. Mir ist aber jedes günstige Ticket recht, solange dadurch nicht die Stadtbahn und weitere ÖV-Lösungen verzögert, behindert oder nicht finanziert werden. Das 1er Ticket für Oberösterreich würde 30 Millionen Euro pro Jahr kosten, ohne Folgekosten für eine notwendige Angebotsverdichtung. Da braucht es Lösungen.“

Günter Knötig, Leiter der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr beim Land Oberösterreich, verwies auf die höchst unterschiedlichen Erfordernisse zwischen dicht besiedelten Ballungsgebieten und dem ländlichen Raum. Deshalb seien gemeinsame Ziele und die Kooperation von Gemeinden, Städten und dem Land für den Umsetzungserfolg von Mobilitätsleitbildern wie „KUMM STEIG UM“ für die Stadtregion Linz unverzichtbar. Kerninhalt des Leitbildes: Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen, bei denen vor allem die angebotene Qualität stimmen muss. Mit folgenden Maßnahmen seitens des Landes soll das gelingen: Stärkung der hochrangigen ÖV-Achsen, Ausbau einer neuen Stadtbahn durch Linz, massive Förderung der aktiven Mobilität (*Radhaupttrouten, innerstädtische Radverbindungen, zu Fuß gehen*), Verknüpfung der Mobilitätsarten (*Bike and Ride, Park and Ride, Kiss and Ride*) und Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilität. Trotz der eindeutigen Schwerpunktsetzung auf nachhaltige Mobilitätsformen sind aber auch einzelne Ergänzungen im hochrangigen Straßennetz erforderlich und darf die Erhaltung der Straßen nicht vernachlässigt werden.

Deutschland droht im ÖV bis 2030 eine Unterfinanzierung

Friedemann Brockmeyer, Partner bei Civity Management Consultants, berichtet über die aktuelle Situation in Deutschland. Aufgrund mehrerer Faktoren wird der deutsche ÖV bis 2030 deutlich mehr Geld als heute benötigen:

- **Politische Ziele:** Die deutsche Bundesregierung habe sich für den ÖV bis 2030 sehr ambitionierte Ziele wie die Verdoppelung der Nachfrage, die Umsetzung des Deutschlandtaktes (*integrierter Taktfahrplan inklusive der dafür notwendigen Infrastrukturprojekte*) und Verdopplung der Nachfrage im Fernverkehr bei der Deutschen Bahn AG gesetzt.
- **Die Grenzen der Nutzerfinanzierung wurden erreicht:** Da es in manchen deutschen Städten inzwischen Jahresabonnements um 1.000 Euro gibt, sind weitere Preissteigerungen nicht mehr möglich. Gleichzeitig gab es laut Brockmeyer auch in Deutschland Pläne, 365 Euro Jahrestickets einzuführen.
- **Aufwandssteigerungen beim bestehenden Angebot:** Mit der Clean Vehicles Directive, also den verpflichtenden Umstieg auf saubere alternativ betriebene Fahrzeuge, steigen die Fahrzeug- und Infrastrukturkosten und aufgrund der aktuell noch geringen Reichweiten dieser Fahrzeuge auch die Personalkosten. Personal wird generell ein herausfordernder Punkt, da Deutschland in den nächsten 10 Jahren 50% des Personals (*Fachkräfte und Lenker*) verlieren wird. Gleichzeitig sind Arbeitskräfte derzeit Mangelware, womit auch diese Kosten steigen werden. Auch die Erhaltung und Digitalisierung der Infrastruktur wird entsprechende Kosten verursachen – vor allem auf der Schiene. Brockmeyer: „Das sind alles Investitionen, die den ÖV nicht leistungsfähiger machen, sondern lediglich dazu dienen, die heutige Leistungsfähigkeit zu erhalten. Der Spielraum zum Ausbau wird eingeschränkter.“
- **COVID-19:** Kurzfristige Einnahmenschwünge durch COVID-19 sind bereits eingetreten, informiert Brockmeyer: „Ungefähr 3,5 Milliarden Euro werden im Jahr 2020 im deutschen ÖPNV fehlen. Wobei wir uns noch in einer glücklichen Lage befinden, da wir geringe Abonnement-Kündigungsraten haben. Der Bund wird davon 2,5 Milliarden kompensieren, den Rest werden die Länder übernehmen. Verhaltensänderungen der Kunden werden jedoch anhalten. Wir gehen davon aus, dass COVID-19 zu Einnahmenschwüngen in der Höhe von 10 bis 35 Milliarden Euro (3,5 – 12,5% weniger Einnahmen für den deutschen ÖV) bis 2030 führen wird.“

Brockmeyer fasst zusammen: „Ich sehe im Moment sogar die Erhaltung des Bestandsangebots gefährdet. Wir benötigen dringend neue Finanzierungsquellen für den ÖV.“

Schweiz: Gutes Angebot darf auch einen entsprechenden Preis haben

Bessere Nachrichten für die ÖV-Branche gibt es aus der Schweiz, berichtet Ueli Stückelberger, Direktor des Verbandes Öffentlicher Verkehr: „Bei den Preisen sind wir überzeugt, dass ein gutes Angebot auch einen entsprechenden Preis haben darf. Denn ein gutes verlässliches Angebot ist die wichtigste Voraussetzung, andernfalls nützen auch alle anderen Maßnahmen

wie beispielsweise Preissenkungen nichts. Unser flächendeckendes Angebot mit Taktfahrplänen (1/2 Stunden bis ¼ Stunden Takt) überzeugt die Kunden, was die hohe Zahl von Abonnenten belegt. Jede zweite Person besitzt ein ÖV-Abonnement.“ Rund eine halbe Million Schweizer (4,2% der Bevölkerung) besitzen ein Generalabo (*Jahreskarte für gesamten ÖV in der Schweiz inkl. Schifffahrt und gewisse Bergbahnen*) für 3600 Euro. Interessanterweise nutzen die Kunden dieses mehrheitlich gar nicht aus. Offensichtlich ist Einsteigen und Fahren, ohne über das richtige Ticket nachdenken zu müssen, der unbestrittene Vorteil des Generalabos.

Weiters besitzen 2,5 Millionen Schweizer (rund ein Drittel der Bevölkerung) ein Halbtaxabo um 150 Euro, mit dem man alle Tickets zum halben Preis kaufen kann. Anzumerken ist, dass das Halbtaxabo im Jahr 1987 im Zuge des Waldsterbens auch markant vergünstigt wurde. Komplettiert wird das Angebot durch Verbundabonnements.

In der Schweiz zahlen Kunden und Steuerzahler jeweils die Hälfte

Die Schweiz habe sich bewusst für keinen Billig-ÖV entschieden, Steuerzahler und Kunden müssen dafür laut Stückelberger auch einiges bezahlen. Die Finanzierung erfolgt je zur Hälfte durch die Nutzer und die Steuerzahler. Verteilt werden die Einnahmen je nach Benützung der Abos auf den Strecken (*Umfragen / Stichproben bei den Benutzern*) mit Hilfe der Einzeltarife.

Eines will man jedoch auch in der Schweiz: Den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr weiter erhöhen, Potential wird vor allem im Freizeitverkehr gesehen. Ein Bündel an Maßnahmen sei dafür notwendig, der Preis steht dabei nicht im Vordergrund.

Stückelberger blickt trotz Corona optimistisch in die Zukunft: „In der Schweiz hat die Nutzung des ÖV nach dem Sommer wieder zugenommen, 80% der Fahrgäste waren trotz Home-Office Empfehlungen wieder unterwegs, trotz fehlender Touristen. Wenn die Angst in der Bevölkerung weg ist, wird sich das relativ rasch wieder beruhigen.“

Brockmeyer schätzt den Nutzerfinanzierungsanteil in Deutschland übrigens auf deutlich unter 50% ein.

Bund will Angebot ausbauen und Tickets günstiger machen

Nach den Auslandserfahrungen diskutierte ein hochrangiges Podium über die Situation in Österreich:

Herbert Kasser, Generalsekretär im BMK, betont, dass wir viel von der Schweiz gelernt haben. Er verweist auf die seit Jahren hohen Investitionen Österreichs in den Öffentlichen Verkehr: „Wir investieren in den nächsten sechs Jahren 17,5 Milliarden Euro. Das ist in Österreich in etwa das Dreifache der Investitionen in die Straße. Die Priorität des öffentlichen Verkehrs ist unbestritten. Da stehen alle politischen Kräfte des Landes dahinter!“ Dennoch wolle man das ÖV-Angebot in den kommenden Jahren nochmals um 50 Prozent steigern und aus Bundessicht auch finanzieren, also von 800 Mio. Euro auf 1,2 Mrd. Euro in der nächsten Verkehrsdienstperiode erhöhen. Zum 1-2-3 Ticket verwies Kasser auf das Regierungsprogramm. „Die Stufe 3, die uns rund 150 Mio. Euro pro Jahr kosten wird, kommt 2021, eventuell schaffen wir aber auch noch

eine weitere Stufe, es benötigt hier jedoch einen Konsens mit den Ländern. Beim Vertrieb arbeiten wir auch zusammen, um einen einfachen Zugang für die Menschen zu gewährleisten. Generell ermöglicht das Ö-Ticket einen einfacheren Zugang für die Kunden, ein weiterer Grund, auf das Zweitauto oder überhaupt auf ein Auto zu verzichten. Es gibt derzeit Rückenwind für den ÖV, den sollten wir nutzen.“ Eine Indexierung des 1-2-3 Tickets schließt Kasser nicht aus: „Ich persönlich wäre jedenfalls dafür. In Vorarlberg ist man diesen Schritt schon gegangen.“

Auch in Wien ist das Angebot das wichtigste Kriterium, nicht der Preis

Alexandra Reinagl, Geschäftsführerin der Wiener Linien, appelliert, nicht immer nur über den Ticketpreis zu reden. „Das 365 Euro Jahresticket war gut fürs Marketing, hat aber kaum Neukunden gebracht, es kam vor allem zu Umschichtungen von Monats-, Wochen- oder Tagestickets zu den günstigeren Jahrestickets. Es ist ein wichtiger Puzzlestein in einem attraktiven ÖV-Angebot, dafür kleben wir jetzt preispolitisch an diese plakativen 365 Euro“ Ein Erfolg wurde das Ticket durch die gleichzeitige Angebotsverbesserung: „Wenn das Angebot stimmt, ist der Kunde auch bereit, einen angemessenen Preis zu bezahlen, siehe die hohe Zahlungsbereitschaft für den motorisierten Individualverkehr. Selbstverständlich muss es ergänzend auch sozial verträgliche Tarife geben, das liegt jedoch in der Verantwortung des Aufgabenträgers.“ Ohne bewusste Erschwernisse für den motorisierten Individualverkehr wie Parkraumbewirtschaftung, ÖV-Bevorzugung bis zu Fragen steuerlicher Belastungen werde es auf Dauer jedoch nicht gehen. Reinagl fasst zusammen: „Es braucht alle Mobilitätsformen, nicht unbedingt ein eigenes Auto!“

Salzburg hat eine kleinere Variante des 1-2-3 Tickets realisiert

Üblicherweise hätten Verkehrsverbände komplizierte Tarifsysteme, die dem Umstieg auf den ÖV im Wege stehen, diagnostizierte **Allegra Frommer**, Geschäftsführerin des Salzburger Verkehrsverbundes. Dieses Hindernis habe man im Land Salzburg, wo es durchaus einen Nachholbedarf beim ÖV-Ausbau gegeben hat, mit einer Salzburger Variante des 1-2-3 Tickets aus dem Weg geräumt und damit auch Neukunden überzeugen können: 1 Region kostet 365 Euro, 2 Regionen 495 Euro und ganz Salzburg 595 Euro. Zum Vergleich: Früher mussten für eine Jahreskarte für das ganze Land Salzburg 1.539 Euro bezahlt werden. Teilweise wurden auch Überlappungsbereiche geschaffen, die zwei Regionen zugeordnet sind, um teure Fahrpreise bei kurzen Strecken zu verhindern. In Salzburg habe man sich jedenfalls bewusst dafür entschieden, mehr Geld in den öffentlichen Verkehr zu investieren. Die Kunden wollen laut Frommer auch aufgrund überlasteter Straßen umsteigen. Frommer kann daher gut nachvollziehen, weshalb der Bund den Weg mit dem 1-2-3 Ticket gehe. Dass das Angebot parallel ausgebaut werden müsse, sei offensichtlich.

Zurückhaltung beim Thema Mikro-ÖV

Auf die Frage nach den Vorteilen des Mikro-ÖV zur Abdeckung der ersten und letzten Meile meint Frommer: „In Salzburg setzen wir auf regelmäßige und verlässliche Fahrplanangebote, nach denen sich der Kunde auch richten kann. Ein Sammeltaxi hat immer noch die Hürde, dass ich dort anrufen muss. Im ganz ländlichen Bereich ist das eine Option, überall anders wollen wir jedoch auf Fahrplanangebote setzen.“

Knötig für das Land Oberösterreich dazu: „Selbstverständlich arbeiten wir an einer Mikro ÖV Integration, jedoch gibt es neben offenen rechtlichen Fragestellungen (*Gewerberecht, Gemeinnützigkeit etc.*) nach unseren derzeitigen Erfahrungen auch einen Zuschussbedarf von bis zu 20 Euro pro Fahrgast und Fahrt. Da rückt das Thema Finanzierbarkeit natürlich wieder in den Vordergrund.“

Aus Schweizer Sicht sei es bei derartigen Angeboten unabdingbar, dass diese Teil des „normalen ÖV“ sind und keine Sonderregelungen zum Einsatz kommen. Stückelberger: „In der Schweiz haben wir viele derartige Angebote, die ebenfalls teuer sind. Dafür kommt man dank dem Mikro-ÖV überall hin und erhöht damit den Wert des Gesamtsystems. Außerdem gibt es in der Schweiz eine Erschließungspflicht für Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern, die dort dauerhaft leben – Stichwort Mindestangebot.“

Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV, hält abschließend fest, dass aktuelle und angedachte preisliche Vergünstigungen keinesfalls notwendige Investitionen in den Öffentlichen Verkehr gefährden dürfen. Bei Erbringen einer hochwertigen und zuverlässigen Dienstleistung, gerade auch auf dem Land, ist davon auszugehen, dass die ÖV-Kunden bereit sind, einen angemessenen Mehrpreis zu bezahlen - die Schweiz ist dafür ein gutes Beispiel.

18.11.2020, Bernhard Weiner, GSV