

INVESTITIONEN, DIE SICH LOHNEN

Busse & Bahnen

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,



JÜRGEN FENSKE Präsident Verband
Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stehen unsichere Zeiten bevor, denn im Rahmen der Föderalismusreform wurden wichtige Finanzierungsgrundlagen zeitlich befristet: Das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes endet im Jahr 2019. Bereits 2013 verlieren die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz ihre verkehrsbezogene Zweckbindung und müssen nicht mehr für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden verwendet werden. Hinzu kommen die leeren Haushaltskassen und das anstehende Spar- und Schuldenabbauprogramm der Bundesregierung.

Die steigende Fahrgastnachfrage in Ballungsräumen und der demografische Wandel erfordern jedoch ein leistungsstarkes ÖPNV-System, welches langfristig finanziert werden muss. Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur werden in Zukunft mehr an Bedeutung gewinnen. Bereits heute reichen die Finanzmittel dafür nicht aus. Allein für den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur fehlen jedes Jahr 330 Millionen Euro.

Wir zeigen Ihnen in diesem Investitionsbericht, warum es wichtig ist, gerade jetzt in Busse und Bahnen zu investieren. Unsere konkreten Beispiele verdeutlichen, dass nur durch eine öffentliche finanzielle Unterstützung eine kundengerechte, effiziente und zukunftsfähige ÖPNV-Struktur gewährleistet werden kann.

In den vergangenen Jahren haben die Verkehrsunternehmen ihre eigene Effizienz trotz gekürzter Mittel stark verbessert. Sie können den Ausbau und Erhalt ihrer Angebote jedoch nicht vollständig alleine finanzieren. Bereits heute sind vielerorts Fahrzeuge, Bahnhöfe und Betriebstechnik veraltet. Bundesweit fehlen mittlerweile 2,35 Milliarden Euro für Modernisierungen. Das liegt auch daran, dass bis heute nicht geklärt ist, wie der Substanzerhalt finanziert werden soll. Wie sich die Mobilität der Menschen in Deutschland einschränkt, wenn der ÖPNV weiter an Substanz verliert, veranschaulichen wir Ihnen ebenfalls in diesem Bericht.

Unsere Mitgliedsunternehmen wollen Ihnen den Nutzen der ÖPNV-Mittel für die Gesellschaft klar aufzeigen. Nur wenn die Politik die Verkehrsunternehmen langfristig unterstützt, kann der ÖPNV die gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen in den nächsten Jahren bewältigen.

ES SIND INVESTITIONEN, DIE SICH LOHNEN.

Herzlichst Ihr

JÜRGEN FENSKE

05 DER ÖPNV IN ZAHLEN
Rekordverdächtig: Erstaunliche Vergleiche und unerwartete Zahlen belegen die Dimensionen des Bus- und Bahnbetriebs in Deutschland.

06 DER ZEITGEIST FÄHRT BUS UND BAHN
Wandlungsfähig: Die Verkehrsunternehmen des ÖPNV passen sich wie kaum eine andere Branche dem gesellschaftlichen Wandel an.

09 GUT INVESTIERT
Zukunftsfähig: Dank zahlreicher Investitionen bleibt die Branche bundesweit am Puls der Zeit.

14 SO VIEL FINANZIERUNG MUSS SEIN
Notwendig: Der VDV hat in einer Studie den Finanzbedarf für ein angemessenes ÖPNV-Angebot in Deutschland ermitteln lassen.

19 EINE FRAGE DER PERSPEKTIVE
Persönlich: Nutzer, ÖPNV-Mitarbeiter und Skeptiker erzählen, was Busse und Bahnen in Deutschland für ihren Alltag bedeuten.

22 RISIKEN UND KONSEQUENZEN DER SPARPOLITIK
Gefährlich: Wenn Investitionen in den ÖPNV auf die lange Bank geschoben werden, droht der Stillstand.

29 DIE FORDERUNGEN DES VDV
Dringend: So kann die Politik ein angemessenes ÖPNV-Angebot in Deutschland sichern.

32 MANAGEMENT SUMMARY
Zusammengefasst: Die wichtigsten Leistungen und Vorteile des ÖPNV in Deutschland auf einen Blick.

DER ÖPNV IN ZAHLEN MIT BUSSEN UND BAHNEN TÄGLICH 13-MAL UM DIE ERDE

Die Busse und Bahnen des ÖPNV halten täglich mehr als 28 Millionen Fahrgäste in Deutschland in Bewegung – auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Kino. Würde man das ÖPNV-Liniennetz an einem Stück abfahren, wäre ein Bus etwa 1,5 Jahre unterwegs.

Hier erfahren Sie weitere erstaunliche und wissenswerte Zahlen zum ÖPNV in Deutschland.

**500.000
TONNEN**

Wenn jeder zehnte Autofahrer in Deutschland nur an einem Tag pro Woche auf den ÖPNV umsteigen würde, dann würde das den CO₂-Ausstoß um mehr als 500.000 Tonnen im Jahr reduzieren. Das ist der Schadstoff, der entstände, wenn sich die gesamte Bevölkerung Bremens plötzlich entscheiden würde, nach Mallorca in den Urlaub zu fliegen.

**13
-MAL**

Das Liniennetz des ÖPNV in Deutschland führt aneinandergeknüpft 13-mal um die Erde. Auf diesem Netz legt ein Fahrgast jährlich eine Strecke zurück, die von Berlin bis nach Moskau reicht – und wieder zurück.

40 MINUTEN

Ein Autofahrer verbringt pro Tag durchschnittlich 40 Minuten hinter dem Steuer. In Bus und Bahn könnte er in dieser Zeit täglich die Zeitung ausführlich studieren oder zwei Romane pro Monat lesen.

4-MAL

Obwohl in den USA beinahe 4-mal so viele Menschen leben, nutzen in Deutschland täglich ebenso viele Menschen den ÖPNV wie in den Vereinigten Staaten.

**32.000
NEUE MITARBEITER**

Die Unternehmen der ÖPNV-Branche werden bis zum Jahr 2015 rund 32.000 neue Mitarbeiter einstellen.

DER ZEITGEIST FÄHRT BUS UND BAHN

06

Der ÖPNV hat es immer wieder geschafft, sich neuen Herausforderungen und dem Wandel im Mobilitätsverhalten anzupassen. Mit einer leistungsstarken ÖPNV-Infrastruktur in Ballungsräumen und flexiblen Angeboten auf dem Land. Busse und Bahnen übernehmen damit eine gesellschaftspolitische Vorreiterrolle. Dieser Stellenwert kann nur dann beibehalten werden, wenn die Politik auch in Zukunft in das System investiert.

DEMOGRAFISCHER WANDEL: PASSENDE ANGEBOTE FÜR ALLE GENERATIONEN

In Deutschland leben immer mehr ältere Menschen. Im Jahr 2060 wird jeder dritte Bundesbürger älter als 65 Jahre sein. Heute ist dies jeder Fünfte (Quelle: Statistisches Bundesamt 2009). Gleichzeitig wachsen die Mobilitätsansprüche der Generation 60 plus. Für die Verkehrsunternehmen des VDV ist dieser demografische Wandel und der Erhalt der Mobilität bis ins hohe Alter mit enormen Herausforderungen verbunden. Die Bus- und Bahnangebote wurden daher schon in den vergangenen Jahren massiv auf ältere Fahrgäste ausgelegt. Allein im Stadtverkehr verfügen beispielsweise mehr als 80 Prozent aller Busse über moderne Niederflertechnik (Quelle: VDV-Statistik 2008), die allen Fahrgästen das Ein- und Aussteigen erleichtert. Gleichzeitig sind die ÖPNV-Angebote auch bei jungen Menschen im Trend. Bei 18- bis 24-Jährigen ist die Bus- und Bahnnutzung in Städten zwischen 2002 und 2008 um sieben Prozent gestiegen. Tägliche Autofahrten sind zeitgleich um sechzehn Prozent zurückgegangen (Quelle: infas, Mobilität in Deutschland 2008). Um für alle Generationen die Nutzung von Bussen und Bahnen in Deutschland attraktiv zu gestalten, müssen die Verkehrsunternehmen ihre Angebote weiter den Bedürfnissen der Nutzer anpassen.

JE MEHR BUSSE UND BAHNEN, DESTO MEHR LEBENSQUALITÄT IN DER STADT

Statistiken belegen, dass überall dort, wo der ÖPNV ein starkes Gesamtangebot liefert, der PKW eine geringere Rolle spielt. So haben Berlin und Hamburg mit 321 bzw. 406 PKW auf Tausend Einwohner gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 500 PKW je Tausend Einwohner (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg) einen eher niedrigen Motorisierungsgrad. Für die Großstadtbewohner stehen Busse und Bahnen damit auch für ein Stück Lebensqualität. So schätzen es ÖPNV-Nutzer besonders, keine Parkplatzprobleme zu haben (Quelle: VDV, Der ÖPNV im Urteil der Bevölkerung 2009). Investitionen in den ÖPNV sind damit das beste Rezept für mehr Lebensqualität in der Großstadt und ein gutes Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr.

MIT BUSSEN UND BAHNEN AUF SCHNELLSTEM WEG ZU MEHR KLIMASCHUTZ

Der Klimaschutz ist eine zentrale Herausforderung weltweit. Das System ÖPNV muss dabei eine der tragenden Säulen bleiben, denn es leistet einen aktiven Beitrag zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes. In der Stadt verursacht eine Fahrt mit Bus und Bahn pro Person und Kilometer nur ein Drittel des CO₂ eines Mittelklasse-PKW. In der Rush-hour sogar nur zehn Prozent. Für die Mitgliedsunternehmen des VDV ist Klimaschutz jedoch kein Nebeneffekt des ÖPNV-Systems. Durch gezielte Investitionen haben sie bereits in den vergangenen Jahren einen starken Beitrag zum Klimaschutz geleistet. So ist beispielsweise der Anteil alternativer Antriebsarten seit 2006 von 2,2 Prozent auf 4,6 Prozent gestiegen. Fast die Hälfte der VDV-Busflotte war überdies bereits im Jahr 2008 mit der grünen Umweltplakette ausgestattet (Quelle: VDV-Statistik 2008). Mit weiteren Investitionen in umweltfreundliche Technologien und eine grüne Flotte können Busse und Bahnen auch in Zukunft Vorreiter in Sachen Klimaschutz bleiben.



AKTIVER KLIMASCHUTZ: Wasserstoffbus der Hamburger Hochbahn.

07

MEHR EIGENFINANZIERUNG, MEHR EFFIZIENZ

Busse und Bahnen bieten nicht nur kostengünstige Mobilität – die Verkehrsunternehmen des VDV achten auch bei den eigenen Kosten auf Effizienz. Dies zeigt sich insbesondere bei der Entwicklung des Kostendeckungsgrades – dem Verhältnis von Fahrgeldeinnahmen zum Betriebsaufwand. Bundesweit ist dieser zwischen 1997 und 2008

von 66,7 auf 76,6 Prozent gestiegen (Quelle: VDV-Statistik 2008). Dennoch sind die Unternehmen auch in Zukunft auf öffentliche Unterstützung angewiesen. Dazu gehören Investitionen in moderne Fahrzeuge, eine leistungsfähige Infrastruktur und zukunftsgerichtete Angebote, die das gesamte System langfristig noch effizienter machen und den Verkehrsunternehmen Planungssicherheit geben.

»EINE SPARPOLITIK KANN IN EINIGEN JAHREN ERHEBLICHE DEFIZITE VERURSACHEN.«



ROBERT FOLLMER
Mobilitätsforscher und
Bereichsleiter Verkehrs-
und Marketingforschung
bei infas

das Angebot stimmt, wählen sie immer häufiger öffentliche Verkehrsmittel. Die Fahrten mit Bussen und Bahnen sind zwischen 2002 und 2008 um täglich 40 Millionen Kilometer gestiegen. Durch den Verzicht auf den privaten PKW sind bereits knapp 3.000 Tonnen CO₂ pro Tag eingespart worden.

hat der ÖPNV in Deutschland gegenwärtig einen deutlichen Vorsprung. Allerdings wird in bisher unterentwickelten ÖPNV-Ländern wie in Asien oder in den USA derzeit sehr viel investiert. In Deutschland werden hingegen teilweise Kürzungen diskutiert. Eine Sparpolitik kann in einigen Jahren erhebliche Defizite verursachen.

KANN MAN HEUTE SCHON SAGEN, WIE DIE MOBILITÄT IN 20 ODER GAR 50 JAHREN AUSSIEHT? Es ist gegenwärtig viel im Fluss, so dass eine Prognose schwer fällt. Aber eines ist sicher: Der Mensch wird nicht aufhören, sich zu bewegen oder auf die Chance verzichten, unterwegs zu sein. Er wird die Verkehrsmittel wählen, die ihm im jeweiligen Kontext am attraktivsten erscheinen und den meisten Nutzen stiften.

BLEIBT DAS AUTO ERSTE WAHL ODER KÖNNEN ÖFFENTLICHE ANGEBOTE DEN EIGENEN PKW ABLÖSEN? Auch wenn das Auto weiterhin den größten Anteil ausmacht, nutzen die Menschen zunehmend unterschiedliche Verkehrsangebote. Dort, wo

WAS SPRICHT FÜR DEN ÖPNV? Für die Wahl des Verkehrsmittels sind die drei großen »K« entscheidend. Komfort, Kosten und Klima. Zudem wird der Umweltaspekt immer wichtiger. Bei den 18- bis 24-Jährigen ist die Zahl der täglichen Autonutzer seit 2002 um neun Prozentpunkte gesunken. Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in dieser Altersgruppe ist dafür um sieben Prozentpunkte gestiegen. Das Auto gilt bei den Jüngeren immer seltener als Statussymbol.

IST DER ÖPNV IN DEUTSCHLAND DENN FÜR DIE VERNETZUNG UND DIE DREI GROSSEN »K« – KOMFORT, KOSTEN UND KLIMA – GUT AUFGESTELLT? Im weltweiten Vergleich

IST DAS SYSTEM DENN SO FRAGIL? Aktuell ist es noch relativ stabil, weil in der Vergangenheit einiges getan wurde. Jetzt geht es um die Steigerung der Qualität und eine kundenorientierte Weiterentwicklung. Etwa durch Innovationen im klassischen ÖPNV. Oder durch die Integration von individueller Mobilität mittels Leihfahrrad oder ein attraktives Car-Sharing in ÖPNV-Konzepte. Auch mit der Erneuerung von Schienen, Bahnhöfen, Technik oder Fahrzeugen sollte nicht erst begonnen werden, wenn die ersten Busse und Bahnen stillstehen. Wer Mobilität plant, muss rechtzeitig handeln und investieren, sonst fährt der ÖPNV in Deutschland plötzlich hinterher.

GUT INVESTIERT DER ÖPNV AUF DEM WEG IN DIE ZUKUNFT

Für die Verkehrsunternehmen im ÖPNV geht es stets um eine Verbesserung der Angebote und der Mobilität der Menschen. Die folgenden Beispiele zeigen, mit welchen Investitionen die Verkehrsunternehmen den Anforderungen an einen modernen, effizienten und umweltfreundlichen ÖPNV gerecht werden.

PER HYBRIDANTRIEB DURCH DIE UMWELTHAUPTSTADT 2011

In Hamburg kommen seit Mitte April 2010 zwei Dieselhybridbusse zum Einsatz. Die beiden Gelenkbusse verkehren auf den Linien der Hamburger Hochbahn AG. Der Einsatz ist Teil eines groß angelegten Testprojekts, bei dem der alltägliche Betrieb von Hybridbussen im Linienverkehr erprobt und diese moderne Antriebstechnologie weiterentwickelt werden soll. Die neuen Busse sind beim Anfahren und auf Teilstrecken rein elektrisch unterwegs und fahren in diesen Phasen abgasfrei und besonders leise.

Bis zum Ende des Jahres wird die Hybridflotte aus insgesamt zehn Fahrzeugen bestehen. Ermöglicht wird das Projekt, bei welchem die Hochbahn mit Partnern aus Politik, Industrie und Wissenschaft zusammenarbeitet, durch das Förderprogramm »Modellregionen Elektromobilität« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Darin werden 115 Millionen Euro für den Test von Elektrofahrzeugen und den Ausbau der dazugehörigen Infrastruktur bereitgestellt. Die Hochbahn kann dank dieser Mittel rund acht Millionen Euro in die neue Hybridflotte investieren. Mit diesem Investment unterstützt der ÖPNV die Klimaschutzziele der Hansestadt, die sie sich als Europäische Umwelthauptstadt 2011 gesetzt hat.



ABGASFREI UND LEISE: Der Hybridbus der Hamburger Hochbahn.



»Die Bundesregierung hat sich zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen von 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verpflichtet. Eine Trendwende hin zu mehr Energieeffizienz und Klimaschutz ist daher auch im Verkehr unabdingbar. Wir müssen Verkehr neu denken. Die Investition in eine Hybridflotte in Hamburg zeigt, wohin wir uns auf unserem Weg in die Mobilität der Zukunft bewegen. Die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Hamburger Hochbahn tragen einen bedeutenden Teil dazu bei, dass wir wesentliche Erkenntnisse beim Einsatz alternativer Antriebe gewinnen. Ich freue mich, dass wir diese Investitionen tätigen und mit unserem Förderprogramm praktische Erfahrungen im Einsatz von Hybridtechnologie sammeln – denn die Elektrifizierung von Antrieben wird zukünftig zu einem tragenden Element unserer Mobilität werden.«

ENAK FERLEMANN, MdB und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (CDU/CSU)

PER SHUTTLE ZUM SHOPPEN INS UMLAND

Große Möbelhäuser und Einkaufszentren sind zwar häufig optimal an das Straßennetz rund um Großstädte angebunden – eine gute ÖPNV-Anbindung fehlt hingegen in vielen Fällen. Die Besucher von IKEA in Augsburg haben da Glück gehabt, denn dank eines gemeinsamen Projektes der Städte Augsburg und Gersthofen sowie des Einrichtungshauses IKEA wird ein Shuttle-Bus angeboten, der im 20-Minuten-Takt zwischen Augsburg Nord und dem schwedischen Möbelhaus in der Nachbarstadt Gersthofen pendelt. Seit Juni 2007 verkehrt der von der Gersthofener Verkehrsgesellschaft mbH (GVG) eingesetzte blaue Kleinbus mit dem gelben IKEA-Schriftzug auf der Linie 58. Er ermöglicht aufgrund seines Niederflersystems auch gehbehinderten Fahrgästen ein sicheres und leichtes Ein- und Aussteigen. Der Bus hat an der Haltestelle Augsburg Nord Anschluss zu weiterführenden Straßenbahnlinien der Augsburger Verkehrsgesellschaft (AVG) und zu diversen Regionalbuslinien. Dies ist ein erster Schritt zu verbesserten Anbindungen an das Umland, welche mit weiteren Investitionen ausgebaut und ergänzt werden können.



KLEINER BUS, GROSSER EFFEKT: Linie 58 verbindet Augsburg Nord mit IKEA.



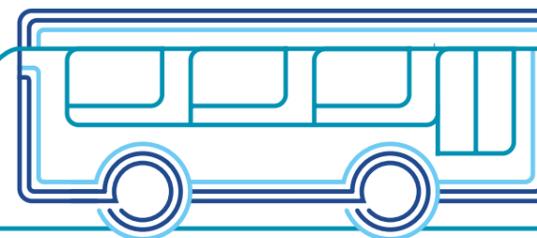
»Wirtschaft und ÖPNV sind natürliche Partner. Besonders der Einzelhandel ist auf eine gute Anbindung der Geschäfte mit Bussen und Bahnen angewiesen. Und auch von unseren Mitarbeitern können wir nicht automatisch erwarten, dass sie mit dem Auto zur Arbeit kommen. Als großes Möbelhaus benötigen wir jedoch viel Fläche, die häufig nur jenseits bestehender Verkehrsinfrastruktur und etablierter Bus- und Bahnlinien zu finden ist. Für IKEA Augsburg war klar, dass wir uns aktiv um einen ÖPNV-Anschluss kümmern müssen. Wir haben deshalb investiert und uns an den Kosten der Linie 58 beteiligt. Toller Nebeneffekt: Mit der Buslinie konnte auch die Internationale Schule in Augsburg endlich an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden. Jetzt profitieren alle: Der ÖPNV in Augs-

burg und Gersthofen ist für die Fahrgäste und Schüler noch attraktiver geworden und unser Einrichtungshaus ist nun noch besser an Augsburg angebunden.«

PETER SÜSSENBACH Einrichtungshaus-Chef IKEA Augsburg

MOBIL OHNE BARRIEREN

Die Stadt Kassel ist ein Vorreiter in Sachen barrierefreie Mobilität. Zusammen mit der Industrie hat die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) zwei wichtige Voraussetzungen für einen fortschrittlichen ÖPNV entwickelt: den Kasseler Sonder- und den Kasseler Querungsbord. Der Sonderbord ist eine Bordsteinkante, die aufgrund der runden, glatten Form den Bussen eine spurgenaue Anfahrt ermöglicht. So bleibt der Abstand zwischen Bordstein und Fahrzeug so gering wie möglich. Die Idee ist Teil eines Gesamtkonzepts für barrierefreie Mobilität. Der »Kasseler Sonderbord« ist inzwischen ein echter Exportschlager. Er wird beispielsweise in Dubai, Israel und pünktlich zur WM 2010 auch an Bushaltestellen in Kapstadt eingesetzt.



Auch der »Kasseler Querungsbord« sorgt für uneingeschränkte Mobilität. Er verbindet hohe Bordsteinkanten mit tieferen Straßenübergängen und ist somit gerade für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollatoren eine große Hilfe. In den letzten Jahren wurden bereits 95 Prozent der Tram-Haltestellen und 40 Prozent der Bushaltestellen niederflurgerecht ausgebaut. Ziel der KVG ist es, in Kassel – als erster deutscher Stadt – barrierefreies Fahren flächendeckend zu ermöglichen.



»Eine gute Investition ist idealerweise zukunftsweisend und hat einen deutlichen Mehrwert. Die KVG hat mit ihrem Konzept für einen barrierefreien Verkehr beides erfüllt. Weit vor allen anderen ging es uns darum, die Nutzung von Bussen und Bahnen allen gesellschaftlichen Gruppen so einfach wie möglich zu machen. Um dieses Ziel zu erreichen, haben die Landesregierung und die KVG gemeinsam keine Investitionen gescheut. Herausgekommen ist eine Technik, die nicht nur die Fahrgäste loben, sondern die in der ganzen Welt nachgefragt wird. Ein gutes Beispiel für Investitionen, die sich lohnen.«

BERTRAM HILGEN Oberbürgermeister der Stadt Kassel (SPD)



BARRIEREFREIER EINSTIEG: Der »Kasseler Sonderbord«.



CHEMNITZER MODELL: STADT UND LAND AUF EINEM GLEIS

In Chemnitz fährt die Stadtbahn seit Ende 2002 auch aufs Land. Dank einer besonderen Verknüpfung zwischen Stadtbahn und Eisenbahnnetz können Fahrgäste der Linie 522 ohne Umsteigen zum Einkaufen oder zur Arbeit in die Innenstadt und zurück kommen. Um den Bewohnern diesen einzigartigen Komfort zu ermöglichen, hat die City-Bahn Chemnitz GmbH in den Ausbau der Strecke und die passende Technik für die Straßenbahnwagen investiert. So wurde in Altchemnitz ein Verbindungsgleis zwischen dem bestehenden Stadtbahnnetz und der Regionalbahnstrecke nach Stollberg gelegt. Alle Bahnhöfe entlang der rund 23 Kilometer langen Strecke wurden so modernisiert, dass die neu beschafften Zweistromzüge sicher halten und die Fahrgäste stufenlos ein- und aussteigen können. Großes Vorbild für das Chemnitzer Modell waren die Städte Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken, wo schon seit etlichen Jahren Straßenbahnzüge über die Stadtgrenzen hinaus auf Eisenbahnstrecken verkehren. Eine Machbarkeitsstudie des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hatte im April 1995 ergeben, dass die Pilotstrecke nach Stollberg eine passende Alternative zum rasant ansteigenden Individualverkehr in Chemnitz bieten kann. Heute nutzen täglich 6.000 Fahrgäste die Linie 522, welche für die Fahrt von der Chemnitzer Innenstadt nach Stollberg nur 49 Minuten benötigt. In den kommenden Jahren sind weitere Verknüpfungen mit dem Eisenbahnnetz geplant.



»Wenn man die Menschen zum Wechsel auf Busse und Bahnen bewegen möchte, sollte das Angebot so bequem und komfortabel wie möglich sein. Besonders das häufige Umsteigen bei der Nutzung von Bussen und Bahnen ist für Autofahrer ein Grund, ihrem PKW treu zu bleiben. In Chemnitz haben wir das erkannt und in Flexibilität und Komfort des ÖPNV investiert. Die Fahrgastzahlen auf der Linie 522 geben uns recht.«

SVEN MORLOK Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (FDP)

Quelle: Chemnitzer Verkehrs-AG



RAUS AUF'S LAND: In Chemnitz verkehrt die Stadtbahn außerorts auf Eisenbahntrassen.



PROJEKT SPURWERK.NRW: GEMEINSAM GEHT ES EFFIZIENTER

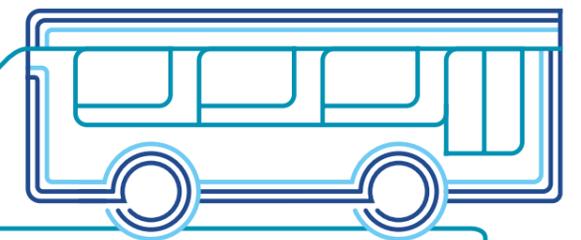
In keiner anderen Region Europas gibt es so viele große Stadtbahn-Betriebe wie in Nordrhein-Westfalen. Während die Unternehmen in Verkehrsverbänden an Rhein und Ruhr bei Tarifen und Fahrplänen schon seit Jahren kooperieren, arbeiten sie seit 2007 auch bei Betrieb und Beschaffung zusammen. Neun lokale ÖPNV-Unternehmen haben sich unter Mitwirkung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums zum Konsortium spurwerk.nrw zusammengeschlossen. Das Ziel: Wartung, Betrieb und Beschaffung gemeinsam zu organisieren und damit die knapper werdenden Förder- und Eigenmittel möglichst effizient einzusetzen. So bestellten die Partner bereits im Jahr 2007 gemeinsam 86 Fahrtreppen im Wert von mehr als 20 Millionen Euro. Die Rolltreppen waren unternehmensübergreifend für Bahnhöfe in Bochum, Bonn, Dortmund und Köln bestimmt. Mit der Sammelbestellung reduzierte

das Konsortium spurwerk.nrw die Beschaffungskosten um 24 Prozent. Als Nächstes soll ein neues Betriebsfunktionssystem, welches die veraltete Technik in Mühlheim, Düsseldorf, Duisburg und Monheim ersetzt, zusammen eingekauft werden. Der gemeinsame Auftritt im spurwerk.nrw spart übrigens nicht nur Geld, sondern hilft den Unternehmen auch, sich besser aufeinander abzustimmen und somit dem Fahrgast weitere Vorteile zu bieten. Dies gilt einerseits für die Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien der beteiligten Verkehrsunternehmen, andererseits sollen Einsparungen, die sich durch zusammengefasste Bestellungen erzielen lassen, auch bei den regelmäßigen Tarifanpassungen berücksichtigt werden. Der nächste große geplante Schritt des Konsortiums ist eine gemeinsame Ausschreibung für neue Stadtbahnwagen, um langfristig veraltete Züge auszutauschen und die Menschen an Rhein und Ruhr in der Spur zu halten.



»In Nordrhein-Westfalen hat Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsbetrieben gute Tradition. Diese wurde mit dem Projekt spurwerk.nrw auf eine neue Stufe gehoben. Ab sofort gibt es neben guten Verbindungen auch einen besonders effizienten Einsatz der Mittel. Mit dem spurwerk.nrw erhöhen die Verkehrsbetriebe ihre Wirtschaftlichkeit auf dem technisch-betrieblichen Gebiet. Das ist auch ein klares Signal an die Politik. Auch wenn eine Zusammenarbeit mit so vielen Partnern eine Herausforderung ist, gelingt es den Stadtbahnunternehmen, gleichzeitig Qualität und Rentabilität zu verbessern.«

LUTZ LIENENKÄMPER Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (CDU)



SO VIEL FINANZIERUNG MUSS SEIN

»Der Öffentliche Personennahverkehr in Deutschland ist durch sein hohes Leistungsniveau eine tragende Säule der Mobilität. Busse und Bahnen sind systemrelevant. Ohne sie müsste das Land täglich 18 Millionen Autofahrten mehr verkraften. Auf eine derartige Zusatzbelastung ist die Verkehrsinfrastruktur jedoch nicht ausgelegt – sie würde einen unkalkulierbaren Milliarden-aufwand für das Straßennetz zur Folge haben.« JÜRGEN FENSKE VDV-Präsident

Für die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) müssen der Aus- und Neubau, die Erneuerung der Infrastruktur, der Betrieb und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) verlässlich finanziert werden. Dies ist das Ergebnis einer Studie zum Finanzierungsbedarf des ÖPNV in Deutschland im Auftrag von 13 Bundesländern, des Deutschen Städtetags, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und unter Mitwirkung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bei der Ermittlung des Bedarfs haben die Gutachter den Finanzbedarf eines angemessenen ÖPNV-Grundangebots kalkuliert. Die Berechnung entstand mit dem Bewusstsein für die Sparzwänge der öffentlichen Hand und dem Ziel der Gewährleistung einer ÖPNV-Grundversorgung der Bevölkerung.

1,77 Milliarden

INVESTITIONEN IN HÖHE VON 1,77 MILLIARDEN EURO BENÖTIGT DER DEUTSCHE ÖPNV JEDES JAHR FÜR DEN AUS- UND NEUBAU SEINER INFRASTRUKTUR.

NEUINVESTITIONEN

Das ÖPNV-Netz in Deutschland muss weiter wachsen. Nur so können die Verkehrsunternehmen dem gesellschaftlichen Trend zu mehr Mobilität jenseits des Autos gerecht werden. Berechnungen haben ergeben, dass besonders in städtischen Ballungsräumen die Verkehrsleistung bis zum Jahr 2025

um sieben Prozent steigen wird. Die Verkehrsunternehmen müssen bereits heute damit beginnen, neue Betriebs-höfe einzurichten, Bus- und Straßenbahnstrecken zu verlängern oder komplett neu zu planen sowie bestehende S- und U-Bahnnetze entsprechend der zukünftigen Nachfrage zu erweitern. Für den Aus- und Neubau der ÖPNV-

Infrastruktur sind jedes Jahr nominal 1,77 Milliarden Euro nötig.

Derzeitige Finanzierung

Aktuell regelt das Entflechtungsgesetz die Verwendung der Bundesmittel: Danach müssen die Länder das Geld aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ganz gezielt in

2,35 Milliarden

2,35 MILLIARDEN EURO FEHLEN DEN VERKEHRSUNTERNEHMEN
BEREITS HEUTE, UM DRINGENDE SANIERUNGSARBEITEN NACHZUHOLEN.

den Ausbau und die Verbesserung des kommunalen Verkehrs investieren. Diese konkrete Verwendungsbestimmung fällt im Jahr 2013 weg. Damit fehlt den Verkehrsunternehmen die Garantie und Planungssicherheit für größere Aus- und Neubauprojekte. Im Jahr 2019 läuft zudem die Mittelvergabe für Investitionen im Rahmen des Bundesprogramms des GVFG aus.

Zukünftige Finanzierung

Um auch zukünftig Mobilität mit dem ÖPNV adäquat zu gewährleisten, muss weiterhin mindestens die Hälfte der Gelder konkret für den Aus- und Neubau der Verkehrsangebote bestimmt sein. Zudem muss schon heute eine Finanzierungssicherheit über das Jahr 2019 hinaus geregelt werden.

ERNEUERUNGSINVESTITIONEN

Die Busse und Bahnen des ÖPNV schieben einen Sanierungsberg vor sich her, der jedes Jahr wächst. Gemeint sind dringend notwendige Verbesserungen in der Schieneninfrastruktur, der Umbau von Bahnhöfen, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen, sowie die überfällige Modernisierung von vielen Bahnhöfen,

Haltestellen- und Tunnelanlagen. Besonders in den vergangenen Jahren ist in diesem Bereich zu wenig investiert worden. Bis heute gibt es einen Finanzierungsrückstand von 2,35 Milliarden Euro. Und auch zukünftig fehlen jedes Jahr 330 Millionen Euro für dringende Sanierungsarbeiten.

Derzeitige Finanzierung

Jährlich werden 550 Millionen Euro für Erneuerungsmaßnahmen im bestehenden ÖPNV-Netz benötigt. Davon können nur 220 Millionen Euro aus Eigenmitteln der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen finanziert werden. Deshalb ist ein Sanierungsberg in Höhe von 2,35 Milliarden Euro erwachsen.

Zukünftige Finanzierung

Um den Sanierungsstau aufzulösen, müssen von 2011 bis 2015 jährlich zusätzliche 480 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus benötigt das ÖPNV-System ab sofort dauerhaft jedes Jahr 330 Millionen Euro, um langfristig nicht zum Sanierungsfall zu werden.

BETRIEBSKOSTEN

Der ÖPNV deckt seit Jahren einen großen Teil seiner Betriebskosten durch die laufenden Einnahmen. Der Kostendeckungsgrad lag zuletzt bei über 76 Prozent. Dieses Ergebnis war vor allem deshalb möglich, weil die Unternehmen effizient gewirtschaftet und die Fahrpreise angemessen entwickelt haben. Die verbesserte Kostendeckung über erhöhte Fahrgelder

stößt jedoch an ihre Grenzen, da weitere Preissteigerungen rückgängige Fahrgastzahlen zur Folge hätten. Die Deckung der vollen Betriebskosten aus Fahrgeldeinnahmen ist daher nur mittelfristig möglich. Trotz weiterer Anstrengungen zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades sind die Verkehrsunternehmen des VDV auf eine Kofinanzierung des laufenden Betriebs angewiesen. Innerhalb der nächsten 15 Jahre muss der Staat rund 580 Millionen Euro mehr in den laufenden Betrieb investieren. Dieser Aufwand ist auch deshalb notwendig, weil der ÖPNV besonders in ländlichen Gebie-

ten der Daseinsvorsorge gerecht werden muss. Auch in diesen Bereichen ist die Deckung der laufenden Kosten nicht ohne Weiteres möglich.

Derzeitige Finanzierung

Der Finanzierungsbedarf aus öffentlichen Mitteln lag 2007 bei 8,6 Milliarden Euro für Busse und Bahnen. Mit dem wachsenden Angebot und der steigenden Nachfrage wird sich dieser Bedarf bis 2015 auf 10,3 Milliarden und bis 2025 auf 13 Milliarden Euro erhöhen. Um die Kosten zu decken, werden in erster Linie die Regionalisierungsmittel des Bundes verwendet.

330 Millionen

330 MILLIONEN EURO FEHLEN
PRO JAHR FÜR DRINGENDE
SANIERUNGSARBEITEN IM ÖPNV.

Zukünftige Finanzierung

Um die Entwicklung der Betriebskosten auch im Hinblick auf steigende Energiepreise weiter zu decken, müssen die Regionalisierungsmittel statt um 1,5 Prozent jährlich um 2,5 Prozent pro Jahr erhöht werden. Für eine bessere Planungssicherheit benötigen die Verkehrsunternehmen des VDV eine Zusage der Regionalisierungsmittel über das Jahr 2014 hinaus.

NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN

Der Wettbewerb auf der Schiene wird größer. In den Ländern haben sich im Eisenbahnverkehr etliche Regionalbahnen – häufig in privater Hand – etabliert. Fast ausnahmslos haben die neuen Anbieter zu verbessertem Service, erhöhter Kundenzufriedenheit und einem Fahrgastzuwachs beigetragen. Die Betreiber haben zudem stillgelegte Strecken wiederbelebt und neue Haltepunkte eingerichtet. Um diesen neuen Komfort und Servicestandard zu halten und zu verbessern, besteht für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) ein erhöhter Finanzierungsbedarf. Bislang gibt es allerdings kein gesetzliches Finanzierungsinstrument, um die Strecken zu erneuern. Die NE-Bahnen benötigen allein im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 80 Millionen Euro pro Jahr. Für den Schienengüterverkehr kommen nochmals jährlich 70 Millionen Euro hinzu. Insgesamt besteht somit ein Erneuerungsinvestitionsbedarf in Höhe von jährlich 150 Millionen Euro für die Verkehrsanlagen der NE-Bahnen.

150 Millionen

FÜR DIE VERKEHRSANLAGEN DER
NE-BAHNEN BESTEHT EIN FINANZINGSBEDARF
VON JÄHRLICH 150 MILLIONEN EURO.

AUSBLICK

Politik, Aufgabenträger, Verbände und Verkehrsunternehmen müssen gemeinsam für eine angemessene Angebots- und Finanzierungsstruktur im ÖPNV sorgen. Ziel ist es, Effizienzsteigerung, Nutzerfinanzierung und eine Mitfinanzierung aus öffentlichen Geldern optimal miteinander zu verbinden.

EINE FRAGE DER PERSPEKTIVE

Jeden Tag nutzen über 28 Millionen Fahrgäste den ÖPNV in Deutschland und für rund 240.000 Personen ist es der tägliche Job, das Land in Bewegung zu halten. Jeder Einzelne von ihnen hat dabei einen ganz persönlichen Blickwinkel auf das Angebot von Bussen und Bahnen. Vier dieser Perspektiven stellen wir Ihnen an dieser Stelle vor.

»WO DIE USA VON DEUTSCHLAND LERNEN KÖNNEN«



KENT MULLEN ist 27 Jahre, Student und kommt aus Phoenix in Arizona

Amerika ist das Land der unbegrenzten Möglichkeiten, sagen die Deutschen. Wenn es um das Angebot von Bussen und Bahnen im Nahverkehr geht, ist es wohl eher umgekehrt. Wer in meiner Heimat Phoenix in Arizona bis vor einigen Jahren kein Auto hatte, hatte im Grunde genommen überhaupt keine Möglichkeit, mobil

zu sein. Egal, ob es zum Einkaufen in den nächsten Supermarkt ging, zum Essen oder ins Kino. Ohne Auto waren all diese Ziele für mich, meine Familie und alle anderen Bürger in unserer Stadt nur schwer erreichbar. Und das in der fünftgrößten Stadt der USA mit über 1,5 Millionen Einwohnern.

Das eigene Auto gilt in den USA als ein Stück Freiheit. In Phoenix war es lange die einzige Möglichkeit, überhaupt am Leben teilzunehmen. Das lokale öffentliche Bussystem war eines der schlechtesten in den USA und es gab so gut wie keine Investitionen in diesem Bereich. Bei meinem ersten

Besuch in Deutschland habe ich gemerkt: Es geht auch anders. Dort ist es selbstverständlich und oft sogar viel bequemer und schneller, per Bus oder Bahn zur Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren. Selbst abends sind wir einfach mit dem Linienbus zum Kino und zurück gefahren. Mittlerweile gibt es auch in Phoenix eine Metro und ganz gute Busverbindungen. Mit den Nahverkehrssystemen in deutschen Großstädten sind die Anbindungen hier allerdings noch nicht vergleichbar. Ich würde mir wünschen, dass das Bus- und Bahnnetz bei uns in den Staaten bald ähnlich gut ausgebaut ist wie in Deutschland.

»DIE PILOTEN DES NAHVERKEHRS«



JENS HEINRICH ist 45 Jahre und Busfahrer bei der Hamburger Hochbahn AG

Wer mit dem Flugzeug in den Urlaub oder zu einem Geschäftstermin fliegt, lernt seinen Piloten in der Regel nur über die Bordlautsprecher kennen. Bei meinen Passagieren ist das anders. In bis zu tausend verschiedene Gesichter blicke ich an einem Arbeits-

tag vom Fahrersitz im Bus. Meine Aufgabe unterscheidet sich dabei gar nicht so sehr von den Kollegen aus der Luftfahrt: die Passagiere schnell und sicher ans Ziel bringen. Und auch was die Bedienung der Fahrzeuge angeht, fühlen meine Kollegen und ich uns fast wie in einem Cockpit. In den modernen Linienbussen steckt inzwischen so viel Technik, dass wir neben unseren Verkehrs- und Routenkenntnissen auch bestens mit Bordcomputern vertraut sein müssen. Von den modernen Möglichkeiten profitieren in erster Linie die Fahrgäste: Sei es das

automatische Absenken des Busses für Kinderwagen und gehbehinderte Fahrgäste oder die funkgesteuerte Pünktlichkeitsberechnung. Von den Fahrgästen bekomme ich übrigens besonders in letzter Zeit jede Menge positives Feedback. Viele Mütter und ältere Fahrgäste finden die neuen Busse und den gestiegenen Komfort richtig klasse und Berufstätige loben die automatische Wartezeitanzeige an den Haltestellen. Ich finde, dass mein Job von Jahr zu Jahr interessanter wird und bin schon gespannt, mit welchen Neuerungen es weitergeht.

»DANK JOBTICKET EIN HALBES STÜNDCHEN TRÄUMEN«



BERTRAM FLEISCHER ist 39 Jahre und arbeitet im Deutschen Bundestag

Außerhalb des Großstadtrubels leben und dennoch die Vorteile einer perfekten und kostengünstigen ÖPNV-Anbindung nutzen? Rund um eine Metropole ist das in Deutschland kein Problem. Ich bin vor einem halben Jahr aus dem Berliner Zentrum

nach Zepernik gezogen, ein Ort nordwestlich der Hauptstadt. Wichtig war für mich, dass meine neue Heimat einen direkten S-Bahn-Anschluss an das Berliner Zentrum hat und ich so die vielen Vorteile des Jobtickets weiter nutzen kann. Mit der kostengünstigen Monatskarte pendle ich täglich mit der Linie S2 in weniger als einer halben Stunde zu meinem Arbeitsplatz im Bundestag. Abends und am Wochenende kann ich sogar noch jemanden kostenfrei mitnehmen. Mit dem Auto wäre ich nicht günstiger und auch nicht schneller unterwegs.

Ganz im Gegenteil: Wahrscheinlich wäre ich inklusive Staus und Parkplatzsuche eine gute Stunde auf Tour. Hinzu kommt der Stress. Die Fahrt mit der S-Bahn nutze ich lieber für eine ruhige Lektüre der Zeitung oder für einige Vorbereitungen meines Arbeitstages. An manchen Tagen träume ich aber auch gern mal ein halbes Stündchen vor mich hin. Dinge, die ich hinter dem Lenkrad nicht tun kann. Ich denke, dass der öffentliche Nahverkehr in unseren Städten so gut ist, dass ein Auto fast schon überflüssig wird.

»SAG NIEMALS NIE«



ELISABETH HERWIG ist 28 Jahre und selbstständige Medieninformatikerin aus Göttingen-Rorigen

Eine Bushaltestelle vor der Haustür steht nicht automatisch für grenzenlose Mobilität. Mein Wohnort Rorigen liegt etwa fünf Kilometer außerhalb Göttingens. Verbindungen ins Zentrum der Universitätsstadt gibt es per Linienbus relativ regelmäßig. Mein Arbeitsplatz liegt jedoch genau in der entgegengesetzten Richtung, im

niedersächsischen Seeburg. Per Auto schaffe ich den Weg von der Haustür zum Büro in zehn Minuten. Würde ich mit dem Bus fahren, wäre ich mindestens eine halbe Stunde unterwegs und müsste auf der kurzen Strecke sogar noch einmal umsteigen. Zudem habe ich als selbstständige Medieninformatikerin einen sehr flexiblen Arbeitstag. Ein Leben nach Busfahrplan ist da besonders schwierig – zumindest dann, wenn die Verbindungen nur unregelmäßig und nicht direkt gefahren werden. Ich denke, mein Bedarf trifft eine Schwachstelle des Nahverkehrs. In Städten, besonders in Metropolregionen, ist das

Angebot oft überragend. Am Rande von Kleinstädten und in eher ländlichen Regionen ist es jedoch selbst auf kurzen Strecken schwierig, mit Bussen und Bahnen flexibel mobil zu sein. In den vergangenen Jahren habe ich jedoch gemerkt, dass vielerorts in neue Modelle und Angebote für die ländlichen Regionen investiert wird, zum Beispiel in Schnellbusse, Zubringerbusse oder Rufbusse. Ich bin gespannt, wie sich das weiterentwickelt, denn mit dem passenden Angebot für meine Bedürfnisse – zum Beispiel in Form von Anrufsammeltaxen – wäre auch ich bereit für den Wechsel.

RISIKEN UND KONSE- QUENZEN DER SPARPOLITIK

Der ÖPNV in Deutschland ist in den vergangenen Jahren gewachsen. Mit dem zur Verfügung stehenden Geld wurden in erster Linie die Netze ausgebaut und das Angebot weiterentwickelt. Der Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur ist hingegen zu kurz gekommen. Die Folgen dieser einseitigen Finanzierung zeigen sich bereits heute vielerorts: Gleisanlagen sind verschlissen, Fuhrparks veraltet und Bahnhofsanlagen sanierungsbedürftig. Ohne Erneuerungsinvestitionen wird der Unterhalt des ÖPNV immer teurer. In einigen Städten droht sogar der Stillstand.

FÖRDERUNGSTOPP IN NIEDERSACHSEN: BUSFLOTTE IN HAMELN IN DIE JAHRE GEKOMMEN

Seitdem im Jahr 2006 die staatliche Förderung für neue Linienbusse in Niedersachsen eingestellt wurde, überaltern vielerorts die Busflotten. In Hameln ist das Durchschnittsalter der Linienbusse seit 2005 von acht auf über zehn Jahre gestiegen. Die ältes-

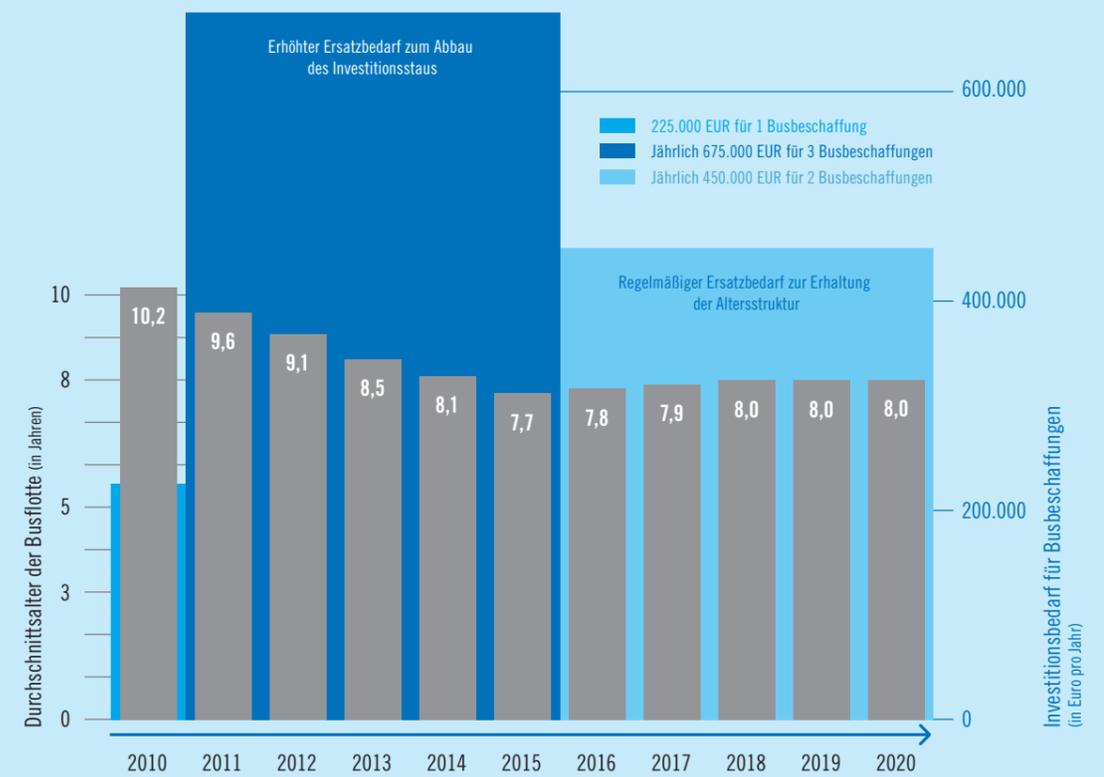
ten Busse sind fast 20 Jahre alt. Komforteinbußen, häufige Fahrzeugausfälle, eine stärkere Umweltbelastung und ein erheblicher Investitionsstau sind die Folgen.

Die Kraftverkehrsgesellschaft (KVG) betreibt mit 35 Bussen den Stadtverkehr in Hameln. Bis zum Jahr 2005 wurden jährlich zwei bis drei neue

Busse angeschafft. Die jeweils ältesten Fahrzeuge wurden nach einer Nutzungsdauer von 14 bis 16 Jahren ausgesondert. Dadurch konnte das Durchschnittsalter des Fuhrparks bei etwa acht Jahren gehalten werden.

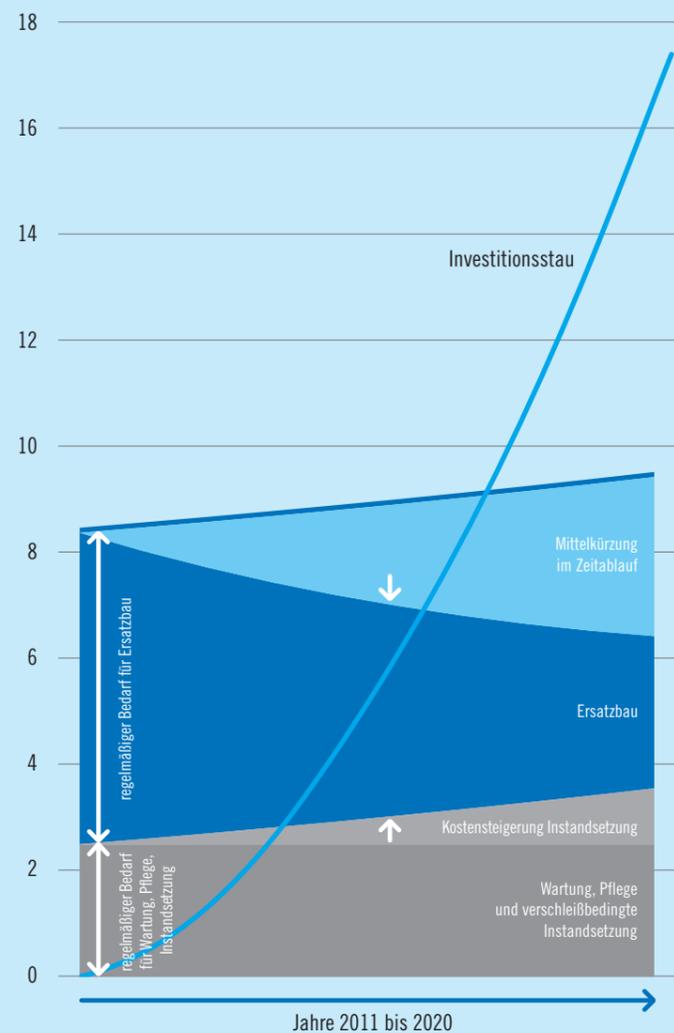
Bis Ende 2005 erhielt die KVG aus der Fahrzeugförderung einen Anteil von knapp 40 Prozent der Anschaffungs-

INVESTITIONSBEDARF IN HAMELN



ENTSTEHUNG DES INVESTITIONSTAUS IN ERFURT

durch nachhaltige Unterschreitung des Mittelbedarfs für die Unterhaltung von ÖPNV-Anlagen (in Mio. Euro pro Jahr)



kosten für neue Busse – je nach Bautyp eine Summe zwischen 60.000 und 100.000 Euro pro Fahrzeug. Dieses Förderprogramm wurde 2006 in ganz Niedersachsen eingestellt. Gleichzeitig kam es zu weiteren Mittelkürzungen, etwa bei den Ausgleichszahlungen für die vergünstigten Tarife im Ausbildungsverkehr.

Die KVG Hameln hat auf diese Veränderungen kurzfristig reagiert und auf den Ankauf von Neufahrzeugen seither weitgehend verzichtet. In den vergangenen fünf Jahren wurden insgesamt nur noch zwei Busse angeschafft. Inzwischen ist der Fuhrpark mit einem Altersdurchschnitt von über zehn Jahren deutlich überaltert. Hohe, wenig lohnende Instandsetzungskosten werden sich in Zukunft kaum vermeiden lassen.

Mittelfristig führt die Verzögerung von Ersatzbeschaffungen zu einem erheblichen Investitionsstau, der in einigen Jahren zum echten Problem

werden kann. Bereits jetzt ist ein zusätzliches Investitionsvolumen von 1,1 bis 1,2 Millionen Euro nötig, um das Durchschnittsalter der Busflotte auf das angestrebte Ausgangsniveau von acht Jahren zu senken. Die mit der Verzögerung von Investitionen verbundenen Zusatzbelastungen muss die KVG Hameln über steigende Fahrpreise refinanzieren.

ERFURTER STADTBahn: OHNE INVESTITIONEN DROHT DER STILLSTAND

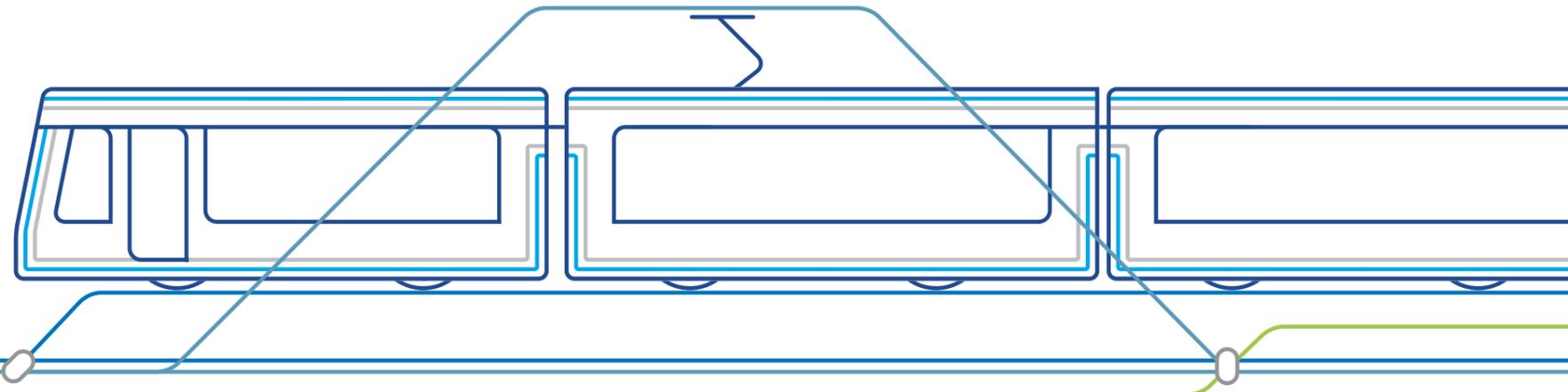
Die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) unterhält ein Streckennetz von über 87 km Gleislänge. Damit der Betrieb der Stadtbahn auch in Zukunft wie gewohnt aufrechterhalten werden kann, müssen die Gleisanlagen permanent gewartet und ganze Streckenabschnitte in regelmäßigen Zeitabständen erneuert werden. Fehlen hierzu die Mittel, kann das drastische Folgen haben: Auf lange Sicht käme der Bahnverkehr in ganz Erfurt zum Erliegen.

Besonders die Streckenabschnitte in der Innenstadt werden aufgrund enger Kurvenradien stark beansprucht. Da die Schienen dort vermehrt auch vom Individualverkehr überfahren werden, sind die Verschleißerscheinungen besonders ausgeprägt. Wesentliche Anlagenteile wie Gleise, Fahrleitungen, aber auch Haltestellen müssen daher schon nach zehn bis zwölf Jahren grunderneuert werden. Da die Erfurter Gleisanlagen überwiegend in den 60er Jahren gebaut bzw. saniert wurden, stehen jetzt die ersten Ersatzmaßnahmen an.

Für die Instandhaltung der Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden in Erfurt 7,5 bis 10 Millionen Euro im Jahr benötigt. Dabei fallen 70 Prozent der Gesamtsumme allein für den Ersatzbau – das heißt den abschnittswisen Austausch von Anlagenteilen – an, wenn die ausgewogene Altersstruktur und Qualität der Anlagen erhalten werden soll. Stehen diese Mittel

nicht kontinuierlich zur Verfügung, ist mit weitreichenden Konsequenzen zu rechnen. Denn eine Verzögerung der Ersatzmaßnahmen führt zwangsläufig dazu, dass die Instandsetzungskosten ansteigen. Dadurch werden die verfügbaren Mittel für den Ersatzbau noch weiter reduziert. Gleichzeitig wird das Ausmaß der aufgeschobenen Investitionen immer größer. Es kommt zum Investitionsstau – ein Teufelskreis, aus dem sich erhebliche finanzwirtschaftliche Probleme für die Zukunft ergeben würden.

Eine Verzögerung der Ersatzmaßnahmen wirkt sich auch auf andere Bereiche negativ aus: Die zunehmenden Qualitätsverluste bei den Gleisanlagen führen zum erhöhten Verschleiß an den Schienenfahrzeugen und damit zu weiteren Folgekosten. Auch die Reisegeschwindigkeit würde sich dadurch verringern, da aus Sicherheitsgründen sogenannte Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssten. Anwohner und Passanten haben



Quelle: Essener Verkehrs-Mitlinggesellschaft



INVESTITIONSSTAU: Den Rolltreppen in Essen droht der Stillstand.

außerdem mit erhöhter Geräuschbelastigung zu rechnen.

Wie sinnvoll kontinuierliche Investitionen in den ÖPNV sind, zeigt sich unter anderem auch daran, dass die EVAG mit der Umsetzung ihres Stadtbahnkonzepts ein sensationelles Ergebnis erreicht hat: Mit einem modal split – dem Verhältnis von ÖPNV zu motorisiertem Individu-

alverkehr – von 40:60 werden rund 90 Prozent der Erfurter Fahrgäste im Stadtbahnnetz befördert.

➤ DROHENDE GEFAHRENQUELLE UND STEIGENDE UNTERHALTSKOSTEN: FAHRTREPPEN IN ESSEN BENÖTIGEN DRINGEND INVESTITIONEN

Die Essener Verkehrs-AG (EVAG) unterhält derzeit 22 unterirdische Bahnstationen. 145 Fahrtreppen ermöglichen den Zugang. Die Anlagen sind nicht nur essentiell für die Erreichbarkeit der unterirdischen Bahnsysteme und damit für die Zufriedenheit der Kunden, sondern auch für deren Sicherheit. Im Brandfall müssen die in der Station befindlichen Personen zügig evakuiert werden. Über die Fahrtreppen gelangen die Fahrgäste schneller ins Freie und können vor den Folgen einer Rauchgasentwicklung geschützt werden. Deshalb ist es wichtig, Störungen und Ausfälle zu vermeiden. Um die Leistungsfähigkeit der Anlagen und damit die Sicherheit der Fahrgäste langfristig gewähr-

leisten zu können, müssen Bund und Land jetzt investieren. Durch erhebliche Modernisierungsanstrengungen der EVAG in den letzten Jahren haben die Fahrtreppen in Essen momentan ein Durchschnittsalter von zwölf Jahren. Um diesen Wert zu erhalten, müssen pro Jahr etwa sechs Fahrtreppen erneuert und jährlich etwa 1,2 Millionen Euro investiert werden. Hinzu kommen die Kosten für den Unterhalt, die pro Treppe bei 8.000 Euro liegen, so dass bei 145 Fahrtreppen noch einmal ein Investitionsvolumen von etwa 1,2 Millionen Euro im Jahr erforderlich ist.

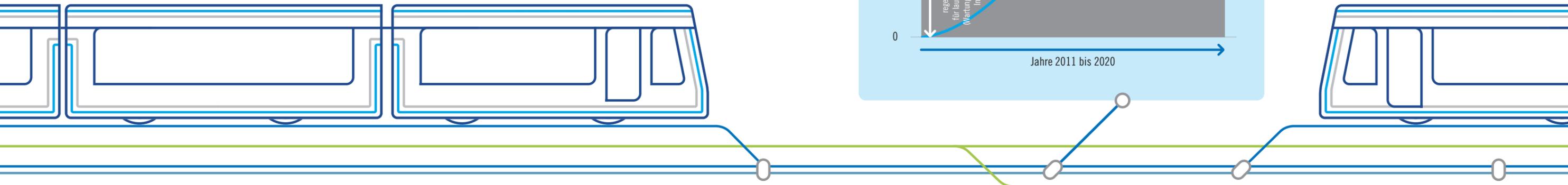
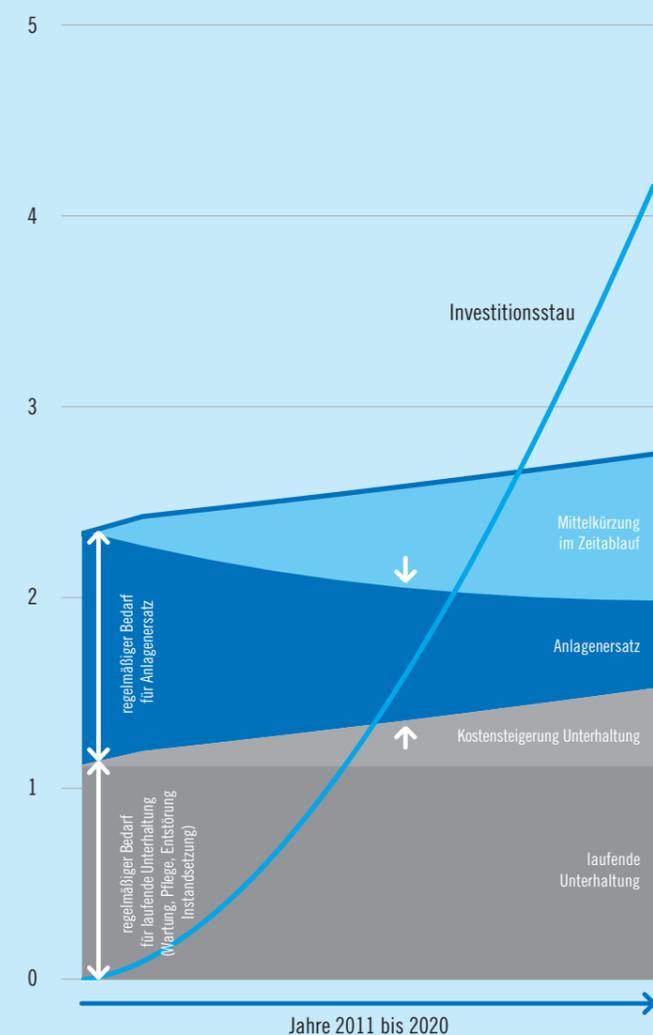
Veraltete Fahrtreppen müssen kostenintensiv den aktuellen Sicherheitsstandards angepasst werden, damit sie keine Gefahr für die Sicherheit der Benutzer darstellen. Die ältesten noch vorhandenen Fahrtreppenanlagen nahm die EVAG schon 1980 in Betrieb. Investitionen sind gerade jetzt dringend notwendig, denn ein steigendes Durchschnittsalter führt zu höhe-

ren Unterhaltskosten, längeren Reparaturzeiten und langfristig zu einem erheblichen Investitionsstau. Fehlen in den kommenden Jahren die Gelder für eine rechtzeitige Erneuerung der Fahrtreppenanlagen, kann die EVAG dem fortschreitenden Verschleiß der Anlagen nicht mehr entgegenwirken und die Erneuerungskosten steigen.

Moderne Fahrtreppen sind mit Sensoren ausgestattet, deren Messwerte online übertragen werden. Diese können Störungen vorbeugen oder mit Hilfe einer effektiven Fehlerdiagnose die Reparaturzeiten um bis zu 25 Prozent verkürzen. Mit gezielten Erneuerungsmaßnahmen und Investitionen kann die EVAG auf lange Sicht Unterhaltskosten einsparen. Werden die Mittel für den Anlagensatz jedoch reduziert, so kommt zum drohenden Investitionsstau ein steigender Aufwand für Entstörungen und verschleißbedingte Instandsetzungen hinzu. Nicht zuletzt bleiben Komfort und Sicherheit auf der Strecke.

ENTSTEHUNG DES INVESTITIONSSTAUS IN ESSEN

durch nachhaltige Unterschreitung des Mittelbedarfs für die Unterhaltung von ÖPNV-Anlagen (in Mio. Euro pro Jahr)



MÜNCHNER U-BAHN-GLEISE BENÖTIGEN LANGFRISTIGES ERSATZBAUPROGRAMM

Dank staatlicher Investitionsförderung hat München seit Jahrzehnten ein leistungsfähiges und hoch beanspruchtes U-Bahnnetz. Doch nun werden im steigenden Umfang einst geförderte Gleisanlagen erneuerungsbedürftig. Würde die Erneuerung hinausgezögert, wären ein immer schneller fortschreitender Verschleiß, Reduzierung der Leistungsfähigkeit und Mehraufwand im Betrieb wie auch in der Instandsetzung die Folge. Dem sich abzeichnenden Investitionsstau muss daher mit einer langfristig verlässlichen Finanzierung begegnet werden. Und: Sie muss jetzt beginnen, denn knapp zwei Drittel der Gleisanlagen wurden bereits in den 70er und 80er Jahren in Betrieb genommen. Bisher haben die Gleise einen reibungslosen und sicheren Transport durch die bayerische Landeshauptstadt garantiert. Um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes zu erhalten,

ist in den kommenden Jahren jedoch ein langfristig angelegtes Ersatzbauprogramm vonnöten. Mit einem Investitionsvolumen von durchschnittlich sechs bis acht Millionen Euro im Jahr kann der drohenden Überalterung der U-Bahn-Gleisanlagen und den damit verbundenen Folgekosten entgegengewirkt werden. Hinzu kommen die Kosten für Wartung, Pflege und Instandsetzung.

Die durchschnittliche Liegedauer einer Gleisanlage liegt bei 30 bis 35 Jahren. In München ist ein Teil der U-Bahnstrecken bereits 40 Jahre alt – für diese stehen nun die ersten Erneuerungsmaßnahmen an. Die Münchner U-Bahn hat inklusive Betriebsanlagen eine Einzelgleislänge von 230 Kilometern. 80 Prozent davon verlaufen unterirdisch. Die MVG bietet den Fahrgästen damit eine optimale Erschließung und gute Anbindungsmöglichkeiten an Bus und Tram. Werden Gleiserneuerungen jedoch aufgeschoben, kann dies zu einer erheblichen

Beeinträchtigung des Schienenverkehrs führen. Zusätzliche Fahrzeuge müssten aufgrund von Langsamfahrstellen eingesetzt werden. Dabei sinkt gleichzeitig die Leistungsfähigkeit und Kapazität, was infolge der extrem hohen Auslastung sofort für die Fahrgäste spürbar würde. Schweiß- und Stopfarbeiten sowie der Austausch von Schwellen werden an älteren Anlagen immer häufiger nötig. Nicht zuletzt werden die Fahrwerke der Bahnen in Mitleidenschaft gezogen.

Das notwendige Ersatzbauprogramm sollte rechtzeitig und effizient umgesetzt werden, damit es nicht zu Einschränkungen im laufenden Betrieb und dadurch zu höheren Folgekosten kommt. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Gleisanlagen aus den 80er Jahren, die 44 Prozent des Netzes ausmachen. Bund und Land müssen jetzt handeln, damit die Münchner U-Bahn ihren Fahrgästen auch in Zukunft ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsangebot bieten kann.

DIE FORDERUNGEN DES VDV

Der ÖPNV in Deutschland braucht auch in Zukunft eine gesicherte Finanzierung. Deshalb muss die Politik so schnell wie möglich die gesetzlichen Rahmenbedingungen anpassen und den Finanzierungsbedarf von Bussen und Bahnen langfristig decken.

FINANZIERUNG SICHERN

- Wir brauchen dringend eine Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dessen Mittel aus dem Bundesprogramm im Jahr 2019 auslaufen.
- Die verkehrsbezogene Zweckbindung der Mittel aus dem GVFG und dem Entflechtungsgesetz muss auch nach 2013 in den Ländern fortgeführt werden.
- Die Regionalisierungsmittel des Bundes müssen auch über das Jahr 2014 hinaus erhalten bleiben und mit 2,5 Prozent anstatt 1,5 Prozent dynamisiert werden.

ZUKUNFT SICHERN

- Die Infrastruktur des ÖPNV muss erhalten und erneuert werden. Deshalb fordern wir die Politik auf, den bestehenden Erneuerungsrückstand in Höhe von 2,35 Milliarden Euro abzubauen und auch langfristig ausreichende Mittel für die Erneuerung der Anlagen zur Verfügung zu stellen.
- Um den Sanierungsstau aufzulösen, müssen von 2011 bis 2015 jährlich 480 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden.
- Damit zukünftig kein weiterer Sanierungsstau entsteht, werden jährlich 330 Millionen Euro für Erneuerungsinvestitionen benötigt. Dafür muss ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden.
- Für den Substanzerhalt müssen die Mittel aus dem GVFG zukünftig auch für Erneuerungsinvestitionen geöffnet werden.
- Auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) ist eine gesetzliche Regelung notwendig, um den Erneuerungsbedarf in Höhe von jährlich 150 Millionen Euro zu decken.

Damit es nicht zum Stillstand kommt, benötigen Busse und Bahnen auch zukünftig die volle politische Rückendeckung. Investitionen in den ÖPNV sind Investitionen, die sich auf vielfältige Weise lohnen: Der öffentliche Nahverkehr ist systemrelevant und eine starke Stütze der Gesellschaft. Er leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wirtschaft im Land, zum aktiven Klimaschutz und für bezahlbare Mobilität.

MANAGEMENT SUMMARY

32

Dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) und seinen Mitgliedsunternehmen ist es wichtig, mit diesem Investitionsbericht den Nutzen der ÖPNV-Mittel für die Gesellschaft klar aufzuzeigen.

DIE VORTEILE DES ÖPNV IN DEUTSCHLAND SIND VIELFÄLTIG:

Öffentliche Verkehrsmittel bringen die Menschen voran und garantieren Mobilität für alle. **28 Millionen Fahrgäste** nutzen jeden Tag Busse und Bahnen in Deutschland. 82 Prozent aller Fahrgäste sind mit dem Angebot des ÖPNV zufrieden. Allein zwischen den Jahren 2000 und 2008 sind die Fahrgastzahlen um acht Prozent gestiegen.

Ohne Busse und Bahnen müsste Deutschland über **18 Millionen Autofahrten** mehr am Tag verkraften. Der ÖPNV erspart Deutschland jedes Jahr eine Kohlendioxid-Belastung von 15 Millionen Tonnen – so viel, wie die Stadt Hamburg jährlich produziert. Wer in der Stadt vom Auto auf den Bus umsteigt, spart **zwei Drittel Kohlendioxid** ein. Auch die Güterbahnen sorgen für positive Klimaeffekte. Ohne die Leistungen des Schienengüterverkehrs wären jeden Tag 77.000 voll beladene LKW mehr auf deutschen Straßen unterwegs.

Die ÖPNV-Unternehmen investieren pro Jahr zwölf Milliarden Euro. 90 Prozent davon fließen direkt in die deutsche Wirtschaft. Jede zusätzlich in Busse und Bahnen investierte Million erzeugt zudem 72 neue Arbeitsplätze. Bereits heute arbeiten **über 500.000 Beschäftigte** direkt und indirekt im ÖPNV und Schienengüterverkehr. Damit ist die Branche ein zentraler Wirtschaftsfaktor und Arbeitsplatzgarant.

DIE QUALITÄT, VIELFALT UND STÄRKE DES ÖPNV SICHERN:

Damit das Nahverkehrssystem in Deutschland seine Leistungsfähigkeit wahren und die gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen bewältigen kann, benötigen die Verkehrsunternehmen langfristige politische Unterstützung.

Gemeinsam mit 13 Bundesländern, dem Deutschen Städtetag und unter Mitwirkung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat der VDV in einer Studie den Finanzbedarf für den ÖPNV in Deutschland bis zum Jahr 2025 ermittelt. Der deutsche Nahverkehr benötigt danach jedes Jahr für den Aus- und Neubau seiner Infrastruktur Investitionen in Höhe von 1,77 Milliarden Euro. Ein zentraler Investitionsbedarf besteht im Bereich der Erneuerungsinvestitionen. 330 Millionen Euro fehlen pro Jahr für Fahrtreppen, Gleisanlagen, Betriebstechnik, Tunnelanlagen und Fahrzeugflotten. Bis heute ist ein Sanierungsberg in Höhe von 2,35 Milliarden Euro erwachsen. Wenn diese Lücke nicht schnell geschlossen wird, drohen vielerorts der Stillstand oder eine erhebliche Verschlechterung des Angebots.

Die Verkehrsunternehmen des VDV benötigen Planungssicherheit, um langfristig die Mobilität in Deutschland zu sichern. Die Politik muss daher die bisherigen Finanzierungsinstrumente verlängern und dem tatsächlichen finanziellen Bedarf anpassen sowie Mittel zum Abbau des Sanierungsstaus zur Verfügung stellen.

33

DER VDV UND SEIN ENGAGEMENT

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) sind die Unternehmen und Verkehrsverbünde des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienengüterverkehrs (SGV) in Deutschland organisiert. Dem Verband gehören mehr als 600 Verkehrsunternehmen an.

Der VDV verleiht seinen Mitgliedsunternehmen eine starke Stimme und stellt die Leistungen und Forderungen der Branche öffentlich heraus. Anhand verschiedener Themenschwerpunkte, wie Wirtschaftsfaktor, Klimaschutz, bezahlbare und sichere Mobilität, werden die große gesellschaftliche Bedeutung und die Stärken von Bussen und Bahnen gegenüber politischen Entscheidern vermittelt. Ziel ist es, die wichtige öffentliche Unterstützung und die Mittel für den ÖPNV langfristig zu sichern.

Dazu gehört es auch, klar und deutlich zu zeigen, was passiert, wenn es weniger Unterstützung für den ÖPNV gibt, und welche langfristigen Folgen Kürzungen für die Mobilität in Deutschland haben.

Gleichzeitig arbeitet der Verband an Konzepten und Ideen zur Zukunft des ÖPNV. Dies gilt vor allen Dingen für die Bereiche Umwelt, Wirtschaft und Familie.

IMPRESSUM

2010

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

KONZEPTION UND GESTALTUNG

VDV-Hauptstadtbüro Berlin, Wolfgang Schwenk
Straße des 17. Juni 114, 10623 Berlin
Tel.: (030) 39 99 32-10
Internet: www.vdv.de

fischerAppelt, relations GmbH
Friedrichstraße 149, 10117 Berlin
Tel.: (030) 726 146-700
Internet: www.fischerappelt-relations.de

COPYRIGHT
© 2010 VDV

Diese Broschüre ist gedruckt auf 100 % Recycling-Papier.