

Pressemitteilung zur ÖPNV-Finanzierung

April 2016

Seit mehreren Jahren werden auf Intention des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes über zusätzliche Finanzierungsformen für den Öffentlichen Personennahverkehr Untersuchungen und Positionen erstellt. Als Fahrgastverband Pro Bahn und damit als Vertreter der gegenwärtig größten Gruppe der Finanziers müssen wir diese Debatte wohlwollend und kritisch zugleich begleiten. Dieses Positionspapier bezieht sich auf den gegenwärtig bekannten Stand der Debatte und auf die konkrete Veranstaltung am 7. April 2016, initiiert von der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Seit Jahren wird das Verbundangebot an ÖPNV in der Region unzureichend von der Öffentlichen Hand mitfinanziert. Seit Jahren werden deshalb sämtliche Fortschritte an einer Stelle durch Streichungen an anderer Stelle zu Wege gebracht. Ebenso wird seit Jahren ausschließlich auf Kosten der Fahrgäste die stetige Teuerung ausgeglichen. Pro Bahn fordert, diese gefährliche Entwicklung zu beenden.

In den diskutierten Möglichkeiten einer alternativen, genauer ergänzenden Finanzierungen sieht Pro Bahn zwar eine wichtige weitere Säule zur Qualitätssicherung und –ausweitung des ÖPNV, jedoch auch das Risiko, dass die Ursachen für die heutige Schieflage nicht beseitigt werden. Genau hier müssen Finanzierungsinstrumente greifen, Aufgabe der Akteure ist, diese rechtssicher zu verankern. Und auch zu handeln.

Pro Bahn sieht mehrere Handlungsfelder, die zusätzlich zu den zu findenden Optionen zwingend bearbeitet werden müssen, sollte eine Weiterentwicklung des Nahverkehrs der Region ernsthaft gewollt werden:

1.: Neben den Zuwendungen aus Öffentlicher Hand und etwaigen zusätzlichen Finanzierungen muss mit höchster Priorität die Kundengewinnung stehen. Fahrgäste bringen mit dem Fahrgeld den größten Anteil an der Gesamtfinanzierung auf. Neue und weitere Fahrgäste bedeuten weitere Finanzierungspotenziale.

2.: Fahrgastgewinnung muss aktiv voran getrieben werden. Dazu bestehen viele Instrumente, davon erfordern nicht alle umfassende Mittel, sondern schnelle kreative Lösungen.

3.: Die Wettbewerbssituation insbesondere zum PKW muss politisch gesteuert deutlich verbessert werden. Das ÖPNV-Angebot ist gekennzeichnet von einem Mangel, das Parkplatzangebot ist, bislang baurechtlich so gewollt, ein Überschuss-Thema. Das muss sich zumindest an den größten Aufkommensschwerpunkten wie den Innenstädten grundlegend wandeln. Ohne die Gleichbehandlung (kostenfreie Parkplätze versus steigende Tarife) bleiben alle Aktionen Makulatur.

4.: Die LVB als eines der größten Betreiber im MDV zielen mit der Strategie Fokus 25 auf einen erreichbaren und im Stadtentwicklungsplan verankerten Marktanteil von 25%. Bei wachsender Einwohnerzahl bedeutet das nahezu eine Verdopplung der Fahrgästzahlen. Im Verbund gelingt das nur mit deutlichem Ausbau des ÖPNV, welcher mehr Mittel benötigt, als bislang durch die Alternativen Finanzierungen vorgeschlagen wurde. Programme zur erheblichen Angebotsausweitung müssen von der Politik mitgetragen werden.

5.: Eine der größten Kostenbelastungen und Kostensteigerungen betreffen den regionalen Eisenbahnverkehr (SPNV), dieser zahlt an die Infrastrukturbetreiber Gebühren für Gleisbenutzung und das Halten an Stationen. Diese Summe steigt stetig und deutlich an, verhindert eine angebotsorientierte Entwicklung und macht fast 60% der Kosten für den Eisenbahnverkehr aus. Abhilfe kann nur auf Bundesebene geschaffen werden, indem diese Entgelte nicht vom Zugbetreiber sondern direkt vom Bund bezahlt werden. Das mindert den jährlichen Anstieg und schafft Planungssicherheit.

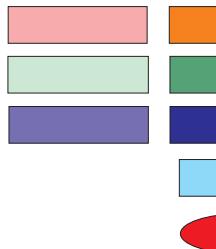
6.: Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund ist zu teilen in eine Bestellerorganisation und, falls gewünscht, in einen separaten Zusammenschluss der Betreiber. Die heutige Mischkombination verhindert das effektive Durchsetzen von Qualitätsansprüchen und steht damit jeglichen fahrgastorientierten Zukunftsszenarien im Weg.

Die benannten Ansprüche und die offensichtliche Notwendigkeit einer deutlich ausgeweiteten Finanzierung erfordern mehr als die zur Diskussion stehenden Vorschläge. Insbesondere der Umstand, dass damit die Chance vertan wird, gleichzeitig die Ursachen dauerhaft zu beseitigen, lässt befürchten, dass keine ernsthaften Verbesserungen das Ziel sind.

Ursachen der unzureichenden Finanzausstattung liegen neben dem politischen Willen auch in den strukturellen Voraussetzungen. Seit 1990 wurde und wird in Größenordnungen Wohnen, Gewerbe, Erholung und Freizeit abseits und weit abseits des bestehenden ÖPNV Netzes angesiedelt und zugelassen. Nachträgliche Anbindungen haben allzuoft Alibicharakter und erweisen sich als unbrauchbar. In Größenordnungen geht den Verkehrsunternehmen des MDV Potenzial verloren. Ein Finanzierungsinstrument, welches die Zersiedelung verteuert und die bereits erschlossenen städtischen Strukturen verbilligt, wäre nicht nur gerecht, sondern überlässt den Marktmechanismen selbst eine gesundende Kurskorrektur.

Pro Bahn warnt davor, sich für Ergänzungsfinanzierungen zu entscheiden, welche weder die Ursachen beheben, noch die entstehenden Finanzierungslücken schließen können. Allein die Einwohnerentwicklung und die Strategie Fokus 25 der LVB (Ziel: Erreichen der 25% Marktanteile gemäß dem Stadtentwicklungsplan) verstärkt den Finanzbedarf zusätzlich. Die Grafik verdeutlicht die Größenordnungen. Die beispielhaft unterstellten Einwohnerzahlen von 580.000 (gegenwärtig) und 650.000 (glaubliche Prognose) zeigen die Dringlichkeit echter ergiebiger Finanzierungsnotwendigkeiten. Bei den 45 Mio. Euro städtischem Zuschuss kann es allein nicht bleiben.

Die Akzeptanz denkbarer Instrumente ist Grundlage des Gesamterfolges. So kann für Touristen eine „Bettensteuer“ erhoben werden oder die Hotelbetriebe geben an jeden Gast eine Tagesnetzkarte aus. Beides sorgt finanziell für den gleichen Effekt, etwa 5 bis 8 Euro / Gast / Nacht kommen als Einnahme zusammen. Eine Steuer sorgt für Ausnahmeversuchen, Umgehungen und Ablehnungen. Eine ausgegebene Netzkarte ist für den Gast ein Qualitätsgewinn und wertvoller Standortvorteil.



- Fahrgastzahlen LVB
- Einwohnerzahlen Leipzig (Prognosen)
- Fahrgeldeinnahmen LVB / Jahr
- fester Zuschuss LVB
- Einnahmelücke für attraktives Angebot LVB

Annahmen: Einwohnerprognose ist realistisch
städtischer Zuschuss verbleibt bei 45 Mio. Euro / Jahr
Fahrgastzahlen hochgerechnet gemäß Marktanteil (modal split)
Fahrgeldeinnahmen basierend auf 0,60 Euro/Fahrt (Stand 2015)
für attraktives Angebot sind etwa 1 Euro / Fahrt an Einnahmen nötig
Bau- und Investzuschüsse sind nicht enthalten, gemäß 75% Kostendeckungsgrad

Skizze:

