

Kostenloser ÖPNV oder Gewinnmaximierung der Verkehrsunternehmen – Welche Impulse gibt die Verkehrspolitik?

Podiumsdiskussion des Managerkreis NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung | 04.09.2019 | Haus der Universität, Düsseldorf

Die Umsetzung der geplanten „Verkehrswende“ stellt eine Schlüsselmaßnahme im Zuge der Bemühungen für mehr Klimaschutz dar. Das Credo der in diesem Kontext angestrebten „Mobilitätswende“ lautet: Weg vom Auto, hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und damit zu einer umweltfreundlichen Mobilität. Damit dies gelingen kann, ist eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV notwendig. Das hat auch die Politik erkannt – so sieht das neue Klimaschutzprogramm der Bundesregierung Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung vor. Einzelne Gemeinden und Städte in Deutschland bieten die kostenlose Nutzung des ÖPNV an, um die Bevölkerung zu einem Umstieg auf Bahn und Bus zu bewegen. Doch liegt die Antwort auf die Frage nach Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV tatsächlich in dessen kostenloser Nutzung? Wie kann es gelingen, den ÖPNV rentabler und gleichzeitig attraktiver zu gestalten?



Zur Erörterung dieser Fragen lud der Managerkreis NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung zur Podiumsdiskussion mit dem Titel „Kostenloser ÖPNV oder Gewinnmaximierung der Verkehrsunternehmen – Welche Impulse gibt die Verkehrspolitik?“ verschiedene Expert_innen aus Politik, Wirtschaft und Verkehrsbranche ein. **Tobias Schönberg**, Senior Partner von Roland Berger und Autor der Studie „Nahverkehr rechnet sich“, **Sylvia Lier**, Vorstand der Rheinbahn AG Düsseldorf, **Arno Klare**, SPD-Bundestagsabgeordneter aus Mülheim/Ruhr und Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und **Carolin Ritter**, Bundesgeschäftsführerin des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) Bundesverband, diskutierten unter der Moderation von **Lutz Glandt**, LG Beratung und Mitglied des Vorstandes des Managerkreis NRW, über Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, aber auch über Widerstände, denen sich die an der Mobilitätswende beteiligten Akteure ausgesetzt sehen.



Tobias Schönberg zeigte zunächst auf, dass der ÖPNV unter bestimmten Voraussetzungen sogar Gewinne erzielen könnte. Notwendig hierfür seien umfassende Investitionen in die Modernisierung der Bus- und Bahnflotte, die auch von Seiten der Politik unterstützt werden müssten. Eine Automatisierung der bestehenden Flotte müsse ebenso angestrebt werden wie der Ausbau der Elektromobilität. Auch plädierte Schönberg für die Nutzung von Sharing-Fahrten. Langfristig könnten durch eine Modernisierung der Flotten enorme Kosten

eingespart werden, sei es durch Personaleinsparungen oder durch geringere Wartungs- und Reparaturkosten. Schönberg forderte ebenso wie Carolin Ritter, Ticketpreise zugunsten einer Finanzierung der Modernisierung beizubehalten.



Die Bundesgeschäftsführerin des Verkehrsclub Deutschland e.V., zeigte auf, welche hohen Kosten die Schieneninstandhaltung und der Ausbau von Flotten verursachen. Diese könnten nur gestemmt werden, wenn die Fahrpreise weiterhin als ein wichtiger Pfeiler der Finanzierung des ÖPNV erhalten bleiben würden.

Sylvia Lier führte an, dass eine Modernisierung der Flotten allein nicht ausreicht, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. So müsse auch der Komfort beim Erreichen der Bus- oder Bahnstation erhöht werden, bspw. durch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne aufeinander und eine Aufstockung der Park&Ride-Möglichkeiten. Darüber hinaus bekräftigte Lier, dass die staatlichen Subventionen des ÖPNV bei Weitem nicht ausreichen, um eine umfassende Modernisierung der Flotten vorzunehmen. Als weiteres Problem nannte sie die langen Herstellungsprozesse neuer Fahrzeuge, die einer schnellen Aufstockung der Flotten entgegenstünden.

Ein weiteres Hindernis zeigte auch Arno Klare auf: Durch Klagen gegen den Bau neuer Bahntrassen würde der Ausbau des ÖPNV zusätzlich erschwert. Statt für eine Verbilligung der ÖPNV-Nutzung plädierte er dafür, das Autofahren teurer zu machen. Auch Klare betonte die Wichtigkeit, den Komfort bei der ÖPNV-Nutzung zu erhöhen. Als best-practice-Beispiel nannte er an dieser Stelle die Niederlande, wo die eigene ÖPNV-Nutzung mittels einer Karte registriert und abgerechnet würde, die den lästigen Kauf einer Fahrkarte überflüssig mache. Als weiteres Problem nannte er die Städteplanung in Deutschland: Diese sei auf das Auto ausgerichtet gewesen, wodurch es sich nun als schwierig gestaltet, Fahrradwege und ÖPNV-Trassen auszubauen.



Oliver Zimmer, Chief Sales & Operations Manager der NAS Smart Platforms GmbH, stellte im Zusammenhang mit den Überlegungen zu Anreizverstärkungen eine App des Unternehmens vor, die mithilfe eines Belohnungssystems darauf abzielt, den Anreiz zur ÖPNV-Nutzung zu verstärken, indem das „ökologische Verhalten“ einer Person erfasst und mit Punkten „belohnt“ wird.

Bei den Diskutierenden herrschte in zentralen Punkten Einigkeit: Zum einen sei eine kostenlose Nutzung des ÖPNV nicht die Antwort auf die Frage, wie die „Mobilitätswende“ gelingen könnte. Zum anderen bedürfe es nicht nur massiver Investitionen in die Modernisierung der Flotten, sondern verschiedener Maßnahmen, die darauf abzielten, den Komfort der ÖPNV-Nutzung zu erhöhen. Hier zeigten die Beteiligten jedoch auch auf, dass der Weg hin zu einem Stadtleben ohne Auto in NRW noch lang sei.

Text: Lutz Glandt / Christina Goßner // Fotos: Ulrike Reinker // V. i. S. d. P. Petra Wilke