

## **Eckpunkte für einen zukunftsfähigen Öffentlichen Nahverkehr**

Die Frage, wie die natürlichen Lebensgrundlagen unseres Planeten im Sinne der Generationengerechtigkeit für die Zukunft erhalten werden können, beschäftigt die Politik seit geraumer Zeit auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Hehre Ziele in Bereichen wie Umweltstandards und Emissionsreduzierung sind seit Rio gesetzt, ihre effektive Umsetzung lässt in vielen Bereichen noch auf sich warten. In Deutschland sind mit dem Einstieg in Ökosteuer und dem Atomausstieg wichtige Weichenstellungen vollzogen worden, doch gibt es auch vor unserer Haustür noch einiges zu tun. Insbesondere im Bereich einer umweltschonenden Mobilität sehen wir noch einigen Handlungsbedarf. Die Erforschung und Nutzung umweltschonender technologischer Innovationen sind ein Beitrag hierzu. Wichtiger (und schneller realisierbar) ist für uns jedoch eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und eine weiter verstärkte Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Will man den Umstieg der Bevölkerung vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel fördern, darf es nicht der einzige Weg sein, das Autofahren teurer zu machen. Der ÖPNV muss an Attraktivität gewinnen, so dass er eine wirkliche Alternative zum Autofahren darstellt. Ausgehend von dieser Überzeugung fordern wir Verbesserungen in den folgenden Bereichen:

### Kostensenkung für ÖPNV-Nutzung

1. Bessere Vermarktung der bestehenden Angebote durch gezieltes Marketing sowie Neueinrichtung von zielgruppenorientierten Angeboten, wo diese noch nicht bestehen (bspw. Job-, SchülerInnen oder Studierendenticket)
2. Vergünstigung der Fahrpreise durch progressive Rabattregelungen für alle Tickets.
3. Die ÖPNV-Nutzung ist mehr als bisher steuerlich zu entlasten. Die Aufwendungen für die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (als Teil der Werbungskosten) sollen bei der jährlichen Einkommenssteuerfestsetzung nicht mehr wie bisher durch eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale berücksichtigt werden. Vielmehr soll die Höhe der Entfernungspauschale vom genutzten Beförderungsmittel abhängig sein. Um Anreize für die Nutzung des ÖPNV zu schaffen, muss dem Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln eine höhere Entfernungspauschale gewährt werden als demjenigen, der auf den Individualverkehr zurückgreift. Es ist jedoch zu belegen, dass für den Weg zum Arbeitsplatz öffentliche Verkehrsmittel benutzt wurden.

### Steigerung von Wohlbefinden und subjektivem Sicherheitsempfinden

Haltestellen, Bahnhöfe sowie Beförderungsmittel sollen in einem für Kunden ansprechenden Zustand sein. Man sollte sich dort auch sicher fühlen.

1. Aufgrund dessen sind Zerstörungen durch Vandalismus, Verschmutzungen u.ä. unverzüglich zu beheben und im Rahmen der derzeit geltenden Gesetze zu verfolgen.
2. Gegen Personen, die in öffentlichen Verkehrsmitteln Straftaten begehen oder andere Fahrgäste massiv belästigen, sollten zusätzlich zu der gesetzlichen

Strafverfolgung Platzverweise ausgesprochen werden. Die Nichteinhaltung eines Platzverweises sollte dies konsequenterweise eine Anzeige nach sich ziehen.

3. Haltestellen und Bahnhöfe müssen ausreichend beleuchtet werden, um die Begehung von Straftaten, insbesondere Vergehen gegen die sexuelle Selbstbestimmung und Raubdelikte, zu erschweren.
4. Es ist im Einzelfall in Erwägung zu ziehen, Beförderungsmittel durch Kameras zu überwachen. Es soll lediglich gewährleistet sein, dass das Bedienungspersonal den Überblick über die Geschehnisse im Verkehrsmittel beibehalten kann. Die Videoaufzeichnungen müssen nach 24 Stunden gelöscht werden, sofern keine Straftaten aufgezeichnet wurden.
5. Haltestellen und Bahnhöfe sind mehr als bisher durch bauliche Maßnahmen attraktiver zu gestalten, beispielsweise durch Schaffung genügend überdachter Sitzplätze.

### Sinnvolle und nachfrageorientierte Verbindungsstruktur

1. Ausweitung der zeitlichen Taktung in den Abendstunden, insbesondere an den Wochenenden: Hierbei könnte man sich auch eine Kooperation bzw. eine Art Sponsoring mit den Betreibern von Discos, Kneipen usw. vorstellen.
2. Für wenig ausgelastete Strecken und Tageszeiten ist die verstärkte Einrichtung von Ruftaxiliniien anzudenken, die auf diesem Gebiet eine kostengünstige und effektive Maßnahme darstellt.
3. Generell sollten Taktung und Abfahrzeiten ständig auf der Grundlage von Nachfrageanalysen überprüft werden. Dies erscheint insbesondere sinnvoll bei Schulen und größeren Unternehmen, bei denen naturgemäß ein hohes Nutzungspotenzial besteht.

Zur Finanzierung dieser Maßnahmen sollen unseres Erachtens folgende Maßnahmen in Erwägung gezogen werden:

1. Nach Beschluss der EU-Kommission ist der ÖPNV stärker dem Wettbewerb zu öffnen, und die heute bestehenden Monopole sind aufzubrechen. Um dieser Entscheidung willen und aufgrund der Tatsache, dass Monopole meist schlechter für die Gemeinschaft als in Maßen regulierter Wettbewerb sind, sollte die Vergabe von Konzessionen durch Ausschreibungen unter genau vorgeschriebenen Voraussetzungen ausgeweitet werden.
2. Langfristig sollen die Auftraggeber des ÖPNV (Gebietskörperschaften) ihre Anteile an den Auftragsnehmern (Beförderungsunternehmen) abstoßen. Kurz- und mittelfristig müssen bei den Beförderungsunternehmen der öffentlichen Hand mehr betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte bei Entscheidungen beachtet werden. Aber auch bei den politisch Verantwortlichen muss ein Umdenken in Hinsicht auf ihre Entscheidungsmacht im ÖPNV gemacht werden.

3. Zur Bekämpfung der Defizite bereits bestehender ÖPNV-Anbieter muss vor allem an der Kostenseite angesetzt werden. Kosteneinsparungen sind vor allem durch Fremdvergabe von Aufträgen, Optimierung des Fahrzeugeinsatzes sowie durch Einführung von anderen Organisationsformen wie "lean management" möglich, dies darf jedoch nicht zur Aufweichung von Tarifverträgen führen.
4. Ferner sollte über eine Umwidmung von Teilen der Ökosteuer nachgedacht werden. Indem man diese zur Bezuschussung der geforderten Verbesserungen einsetzt, entsteht eine direkte Umverteilung vom MIV zum ÖPNV.

## **Zur Begründung:**

### Kostensenkung

Bei den derzeitigen Tarifen der ÖPNV-Nutzung zeigt sich ein sehr uneinheitliches Bild. Einzelfahrten innerhalb eines Ortes oder zwischen benachbarten Ortschaften sind preislich meistens stark überteuert, so dass, selbst wenn die Gesamtkosten des Autofahrens (also nicht nur der reine Spritpreis) berücksichtigt werden – was selten genug geschieht –, der ÖPNV nicht als attraktive Alternative erscheint. Durch eine solche Erfahrung kann es unter Umständen zu einer generellen Verweigerungshaltung gegenüber dem ÖPNV kommen, da günstige Angebote mit dem Argument “Das ist eh’ viel zu teuer” gar nicht wahrgenommen werden.

Hier halten wir die Einführung einer Rabattregelung für sinnvoll, beispielsweise in Form einer Chipkarte, die man kostenfrei an allen ÖPNV-Verkaufsstellen und an Bahnhöfen beziehen kann.

Diese Chipkarte kann mit einem beliebig hohen Betrag aufgeladen werden (lehnt sich an Geldkarten-Prinzip an), und man kann mit ihr an allen Fahrkartenautomaten/-schaltern des Verbundes (im optimalen Fall bei Kooperation der Nachbarverbünde auch dort) bezahlen. Für jedes gekaufte Ticket gibt es einen Rabatt von 5% des Preises des gerade gekauften Tickets. Dieser Rabatt wird auf der Chipkarte gutgeschrieben und führt beim nächsten Kauf zu einer Verbilligung des Fahrpreises.

Da sich die Vergünstigung prozentual nach dem Fahrpreis richtet, werden also sowohl die gelegentlichen NutzerInnen wie auch die ZeitkarteninhaberInnen berücksichtigt.

Ein Anreiz für die Unternehmen, sich an diesem Modell zu beteiligen ist auch gegeben, denn:

Bis auf die einmaligen Kosten für die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur haben sie keine Mehrkosten und können ihre Fahrpreise beibehalten.

Genauso wie die NutzerInnen des ÖPNV profitieren, profitieren auch die Unternehmen, da bei richtiger Umsetzung die Fahrgastzahlen steigen und somit auch der Umsatz der Unternehmen.

Ferner besteht in den einzelnen Verbänden ein uneinheitliches Angebot an vergünstigten Zeitkarten für bestimmte Zielgruppen (Berufstätige, Auszubildende, Studierende und SchülerInnen). Eine Ausweitung solcher Angebote, über deren genaue Konditionen zwischen ÖPNV-Betreibern und den jeweiligen Interessengruppen (Betriebe, Studentenwerke, Schulen) zu verhandeln ist, halten wir für wünschenswert.

In Verbindung mit der von uns geforderten Änderung der Entfernungspauschale, mit der ein deutliches politisches Signal gesetzt werden soll, erhoffen wir uns, dass insbesondere PendlerInnen durch diese Maßnahmen verstärkt gewillt sind, auf den ÖPNV umzusteigen.

### Attraktivität und Sicherheitsgefühl

Dass man eher geneigt ist, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, wenn man sich in ihnen wohl und sicher fühlt, muss wohl nicht näher erläutert werden. Die von uns geforderten Maßnahmen sollen den ÖPNV nicht nur objektiv – besonders in den Abendstunden – sicherer machen, sondern insbesondere auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste heben. Solche Maßnahmen sollen nicht nur zusätzliche Attraktivität des ÖPNV für Frauen oder Jugendliche (bzw. deren Eltern, die sonst lieber auf privates Abholen zurückgreifen) darstellen, auch hat sich gezeigt, dass die

konsequente Bereitstellung gewisser Sauberkeits- und Sicherheitsstandards die Hemmschwelle zu aggressivem Verhalten gegen Fahrgäste und Einrichtung generell steigert ("Broken Windows" Theorie<sup>1</sup>).

Ohne gleich ein umfassendes "Überwachungsregime" im ÖPNV zu fordern, halten wir es doch für sinnvoll, den Verkehrsbetrieben durch Anwendung ihres Hausrechtes die Möglichkeit einzuräumen, diese Sicherheitsstandards durchzusetzen und bei hartnäckiger Zuwiderhandlung eine strafrechtliche Verfolgung zu ermöglichen (was bei dem Verstoß gegen Platzverweise der Fall ist). Daneben ist auch "Kreativität" bei der Anwendung von Strafen gefragt. Beispielsweise könnten Sozialstunden bei der Wartung und Pflege von ÖPNV-Einrichtungen abgeleistet werden.

### Verbindungen

Auch wenn die räumliche Abdeckung des ÖPNV ausreichend gewährleistet ist, sieht es bei der zeitlichen Abdeckung gerade in Gebieten, die nicht direkt einem Ballungsraum angehören, unbefriedigend aus. Gerade für jugendliche NutzerInnen, die nicht schon sehr früh nach Hause wollen, stellen sich hier Defizite dar. Dabei wäre es sehr wünschenswert, eine gute Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, die z.B. Discogänger auch nachts noch sicher nach Hause bringt. Dies erscheint um so sinnvoller, wenn man sich die überaus hohe Zahl an Unfällen vor Augen führt, die von (häufig alkoholisierten) Jugendlichen auf dem Heimweg verursacht werden.

Doch auch bei "gewöhnlichen" Verkehrsanbindungen für Berufs- und AusbildungspendlerInnen gibt es in strukturschwächeren Gebieten noch Handlungsbedarf. Beispielsweise scheint das durchaus sinnvolle System von Schul- oder Werksbussen zugunsten des MIV teilweise zurückgedrängt zu werden.

Deswegen halten wir auch hier eine stärkere Kooperation der Verkehrsbetriebe mit Unternehmen und Ausbildungsstätten, aber auch mit Gastwirten und Discotheken für unterstützenswert.

### Zur Finanzierung

Zu 1:

Mehr Wettbewerb im Bereich der Vergabe von zeitlich befristeten Konzessionen zur Betreibung des ÖPNVs in bestimmten Regionen hat in anderen Ländern Europas, vor allem in Skandinavien, zu Verbesserungen des Angebots geführt, da die konkurrierenden Unternehmen sich einem stärkeren Druck zur Veränderung ausgesetzt sahen und so erhebliche Innovationspotentiale freigesetzt werden konnten.

Mehr Wettbewerb bedeutet auch die klare Trennung zwischen "Auftragsteller" des ÖPNV wie Gebietskörperschaften und "Auftragnehmer" (Beförderungsunternehmen). [Siehe dazu 2.]

Bei den Ausschreibungen muss vor allem darauf geachtet werden, dass nicht nur, aber auch der Kostenminimierungsaspekt im Vordergrund steht; ebenfalls müssen soziale, ökologische und kundenbezogene Aspekte Beachtung finden. So ist bei den Ausschreibungen ein klarer Vorraussetzungskatalog von den ausschreibenden Gebietskörperschaften vorzulegen, dessen Erfüllung auch später (nach

---

<sup>1</sup> Die Broken Windows Theorie wurde im März 1992 von den US-Amerikanern Lames Q. Wilson und George L. Kelling vorgestellt. Das Konzept besagt, dass *die Nichtverfolgung geringfügiger Gesetzesverstöße schwerwiegendere Straftaten zur Folge hat*: Steht z.B. ein Auto oder ein Haus in einer Straße unbeaufsichtigt, bleibt es über lange Zeit unbeeinträchtigt, wenn es äußerlich einen intakten Eindruck macht. Ist aber eine Scheibe zerbrochen, wird es – empirisch nachweisbar – bald aufgebrochen und ausgeplündert.

Konzessionsvergabe) überprüft werden muss. Mögliche Nichteinhaltungen müssen sanktioniert werden können. Zu den zu beachtenden Aspekten gehören u.a. der Einsatz von "behindertengerechten" Fahrzeugen, die auch dem aktuellen Stand der Umwelttechnik entsprechen, als auch die Bedienung des ÖVs zu Randzeiten.

Zu 2:

Da sich die heute gängige Praxis der Defizitabdeckung durch Querverbund mit den Tätigkeiten meist städtischer Unternehmen auf dem Strom- und/oder Gasmarkt laut EU-Kommission nicht mit dem Begriff der "Eigenwirtschaftlichkeit" vereinbaren lässt, muss in Zukunft stärker darauf geachtet werden, dass sich die Unternehmen in öffentlicher Hand zu einem größeren Anteil selbst finanzieren und nicht die Zuschüsse zum Defizitausgleich aus öffentlichen Haushalten automatisch mit in ihre Kalkulation einbeziehen.

Auch muss von Seiten der Beförderungsleistungen bestellenden Städten und Gemeinden ein Umdenken einsetzen. Vorgaben können bei Ausschreibungen von Konzessionen gemacht werden; eine Einmischung von politischen Entscheidungsträgern in jede unternehmerische Entscheidung (beispielsweise bei der Einrichtung von einzelnen Haltestellen) schränkt den begrenzten unternehmerischen Spielraum im ÖPNV ein und führt meist wieder zu höheren Kosten.

Zu 3:

Festzustellen ist, dass in Deutschland zwei Drittel der Kosten des ÖPNV Lohnkosten sind und die heute geltenden Tarifverträge in öffentlichen Unternehmen des ÖPNV im Vergleich zu den aus der Leistung zu erwirtschaftenden Erlösen zu hoch sind. Fluchttendenzen aus dem Tarifvertrag gab es schon in der Vergangenheit durch die Gründung von neuen Unternehmen (Krefeld, Wuppertal). Auch die für diesen Bereich zuständige Gewerkschaft (damals ÖTV, heute ver.di) hat schon in der Vergangenheit über die Möglichkeit der Einführung eines zweiten niedrigeren Tarifs nachgedacht, um mit den Tarifen im privaten Bereich des ÖVs, die meist bis zu 30% niedriger sind, mithalten zu können.

Andere Möglichkeiten der Kostensenkung ergeben sich aus der sinnvollen Ausnutzung der Lohndifferenzen. So können benötigte Beförderungskapazitäten zu Spitzenzeiten nicht durch die öffentliche Hand, sondern durch Vergabe von Fahraufträgen an Fremdunternehmen beschafft werden. Auch die Ausweitung des Angebots auf Randzeiten wie Nacht- und Wochenendverkehr kann dadurch betrieben werden. Damit fallen niedrigere Lohnkosten an, und es müssen keine teuren Überstunden bei den öffentlichen Unternehmen gefahren werden. Bei der Fremdvergabe ist natürlich auch auf die strikte Einhaltung von diversen Standards zu achten. So dürfen zwischen dem beauftragten Unternehmen und seinen Fahrern keine "Subunternehmerverträge", sondern ganz reguläre Beschäftigungsverträge bestehen, denn sonst würden die zu erzielenden Kosteneinsparungen nur auf dem Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen werden.

Ein weiterer Ansatz zur Kostenminimierung ergibt sich aus dem besseren Einsatz der Produktionsmittel. So können durch die bessere Auslastung von Bussen und Bahnen und die bessere Abstimmung von Fahrplänen in einigen Bereichen die "Ruhezeiten" der Maschinen reduziert werden. Auch wurden in anderen Ländern durch Änderung des Produktionsablaufs erhebliche Fortschritte erzielt. So wurden in Innsbruck/Österreich die Wartungsarbeiten an Bussen auf Vereinbarung zwischen Belegschaft und Geschäftsführung in die Nacht verlegt, so dass bei Neuanschaffungen Einsparungen erzielt werden konnten, da mehr Fahrzeuge durch

die nächtliche Reparatur tagsüber einsatzfähig waren.

Bei der Organisation gibt es wie in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens noch genug Reformbedarf. So ist die Möglichkeit zu betrachten, die heute großen, meist unflexiblen Verwaltungseinheiten in kleinere Gruppen zusammenzufassen, die in Teamarbeit mit gewisser Entscheidungsmacht eigenverantwortlich arbeiten und über ihre Ergebnisse Rechenschaft ablegen müssen.

Eine andere Möglichkeit, die Defizite im ÖPNV zu reduzieren, tut sich bei der besseren Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur auf. So könnte durch "Insourcing", dem Einkauf von Geschäftsfeldern, die nicht zum Kernbereich des ÖPNVs gehören und wenige bis gar keine zusätzliche Kosten verursachen, den Unternehmen zusätzliche Einnahmequellen eröffnen. Beispielsweise sind der Ticketverkauf für Konzertveranstaltungen am Ticketschalter oder die bessere Vermarktung und Betreuung von U-Bahn-Stationen.

Zu 4:

Die Beibehaltung der Ökosteuer über das Wahljahr hinaus halten wir für sinnvoll und unterstützenswert. Allerdings wünschen wir uns hier eine deutlich größere direkte ökologische Steuerungswirkung. Wir sind uns des Problems der Lohnnebenkosten als Standortfaktor durchaus bewusst, hier sind jedoch sowieso weitere und kreative Reformüberlegungen notwendig, die im Juso-Landesverband ja auch bereits thematisiert wurden und werden. Eine Umwidmung eines Teils der Ökosteuer in die direkte Förderung der ÖPNV-Nutzung, beispielsweise bei der erwähnten Staffelung der Entfernungspauschale, hätte hier mehr als nur eine symbolische Wirkung.