

Dialog-Forum

*„Marodes Netz, löchrige Straßen, unsichere Zukunft -
Was ist uns der ÖPNV wert?“
anlässlich der Messe InnoTrans 2014*

*Rede von Dr. Sigrid Evelyn Nikutta,
Mitglied Präsidium Deutsches Verkehrsforum,
Vorstandsvorsitzende der VDV-Landesgruppe Ost,
Vorstandsvorsitzende und Vorstand Betrieb der
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)*

Begrüßung und Einführung

*Zeit: 25. September 2014, von 14.00 - 15.30 Uhr,
im Palais am Funkturm, Messegelände Berlin*

Teilnehmende (Moderation und Podium)

Moderation:

- *Thiemo Heeg, FAZ*

Begrüßung:

- *Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum*

Podium:

- *Susanne Henckel, Geschäftsführerin VBB GmbH*
- *Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstandsvorsitzende BVG*
- *Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg*
- *Michael Donth, MdB und Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages*

Sehr geehrte Frau Henckel,
sehr geehrter Herr Minister Hermann,
sehr geehrter Herr Donth,
sehr geehrter Herr Hailer,

meine Damen und Herren!

Auch seitens des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums möchte ich Sie hier auf der Innotrans herzlich begrüßen.

Meine Damen und Herren,

Öffentlicher Personennahverkehr oder kurz ÖPNV – ich denke, uns allen hier geht das über die Lippen, ohne dass wir darüber nachdenken müssen. Und ich denke, meine Damen und Herren, dass wir alle hier den ÖPNV ebenso selbstverständlich nutzen wie Millionen Menschen in Deutschland auch! ÖPNV als Selbstverständlichkeit - das ist doch schon mal gut. ÖPNV ist aber auch ein sperriger Begriff. Er klingt technisch, bürokratisch. Er ist nicht emotional besetzt. Der Begriff „Öffis“, wie ich ihn manchmal vernehme, oder der Begriff „Bim“, den die Wiener ihrer Straßenbahn geben - das sind schon die liebevollsten Bezeichnungen, die mir auf die Schnelle einfallen.

Und vielleicht ist das auch ein Grund dafür, dass der ÖPNV von vielen – und damit meine ich vor allem die Politik, aber auch die

Gesellschaft im Allgemeinen – nicht so wahrgenommen, salopp gesagt, nicht so „geliebt“ wird, wie wir uns das heute, und wie wir uns das vor allem für die Zukunft wünschen.

Und genau darum geht es aus meiner Sicht heute, meine Damen und Herren! Es geht darum, klarzustellen, dass der ÖPNV ein Schlüssel für die Lösung zentraler Zukunftsfragen ist, und dass wir die Politik, die Gesellschaft so dafür sensibilisieren, dass der Wert des ÖPNV heute und in Zukunft richtig wahrgenommen wird.

Denn leider erleben wir beim Öffentlichen Personennahverkehr heutzutage eine Diskrepanz zwischen

- seiner Leistung und seiner gesellschaftlichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung einerseits und
- seiner politischen und finanziellen Anerkennung andererseits.

Angesichts dieser Entwicklung möchte das Deutsche Verkehrsforum daher bewusst die internationale Leitmesse InnoTrans nutzen, um einen Blick in die finanzielle Zukunft des ÖPNV zu werfen.

Und damit wären wir erst einmal wieder bei einigen Zahlen, die meine ich, für sich sprechen:

- Im Jahr 2013 waren mit dem ÖPNV knapp 9,8 Milliarden Fahrgäste unterwegs. Nur mal zum Vergleich, damit Sie die

Dimensionen erahnen: Die Zahl der Flugpassagiere auf deutschen Flughäfen betrug 2013 181 Millionen, im Eisenbahnfernverkehr waren es 131 Millionen Fahrgäste.

Im ÖPNV stiegen damit auch dieses Jahr wieder mehr Fahrgäste ein, insgesamt 0,8%. Und dieser Zuwachs ballt sich im wahrsten Sinne des Wortes dort, wo der ÖPNV schon gut ausgelastet ist: In den Mittel- und Großstädten ist das Wachstum deutlich höher, und das sind in der Regel auch die Städte, die Schienennetze vorhalten.

- Von 2002 bis 2013 sind die Fahrgastzahlen um fast acht Prozent gewachsen. Doch dabei wird es nicht bleiben: In Zukunft wird der Bedarf an ÖPNV weiter steigen. Denn immer mehr Menschen lernen, die vom Auto unabhängige Mobilität zu schätzen.
- Schon heute ersparen die 28 Millionen Menschen, die in Deutschland täglich den ÖPNV nutzen, rund 20 Mio Pkw-Fahrten!
- Damit ist die ÖPNV-Branche selbst ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor: Direkt und indirekt hängen in Deutschland rund 400.000 Arbeitsplätze vom ÖPNV ab.
- Bisher ist der ÖPNV in Deutschland vorbildlich - internationale Delegationen schauen sich hier an, wie ÖPNV funktioniert.

- Auch die Wirtschaftlichkeit kann sich sehen lassen: Der Kostendeckungsgrad der deutschen ÖPNV-Unternehmen ist in den letzten 10 Jahren von 71% auf heute 78% gestiegen.

Nun aber zur Kehrseite:

In den vergangenen zehn Jahren sanken die Zahlungen der öffentlichen Hand um fast 250 Millionen Euro, das ist ein Minus von 6,4 %. Im selben Zeitraum stiegen die Fahrgastzahlen um 7,4 %, die Kosten sogar um rund 12 %.

Und auch technologisch drohen wir den Anschluss zu verlieren: Oft werden Fahrzeuge, Tunnel oder Signaltechnik über die erträgliche Nutzungsdauer hinweg betrieben.

Große Investitionen in neue Systeme finden heute in anderen Teilen der Welt statt: Metropolen z.B. in Asien oder Südamerika haben erkannt, dass der ÖPNV die Mobilitätsfragen der rasant wachsenden Städte am effektivsten lösen kann.

Angesichts der Leistung unserer Verkehrsunternehmen und der wachsenden Bedeutung, die der ÖPNV künftig für lebenswerte Städte spielen wird, ist es deshalb unverständlich, dass wir immer noch keinen politischen Konsens gefunden haben, den ÖPNV auch künftig systematisch zu fördern.

Die Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV befindet sich überwiegend in kommunaler Hand. In den letzten Jahrzehnten haben Länder, Städte und Gemeinden immer mehr Aufgaben übernommen. Für den ÖPNV waren sie schon immer zuständig. Angesichts der großen Aufgabenlast, die die Kommunen schultern müssen, droht die Finanzierung des ÖPNV vollkommen wegzubrechen, denn auch die Bundeshilfen stehen auf der Kippe. Viele Verkehrsunternehmen zehren ihre Substanz auf. Der Zustand der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist schon heute an vielen Stellen desolat.

Und die Uhr tickt weiter: In vielen Städten sind S-, U- und Straßenbahnen und ihre Infrastruktur über 30 Jahre alt. Alleine der Nachholbedarf an Erneuerungsinvestitionen wird für 2014 auf über 4 Mrd EUR geschätzt – und er erhöht sich jährlich um 500 Mio EUR, wenn nicht schnell etwas geschieht. Die Verkehrsunternehmen und die Kommunen können aus eigener Kraft nur einen Bruchteil für Erneuerungsinvestitionen aufwenden. Folge: Die Re-Investitionslücke wächst immer weiter.

Und hierbei haben wir noch gar nicht vom notwendigen Ausbau des ÖPNV gesprochen, den wir angesichts steigender Nachfrage und einer Verlagerung von Autofahrten hin zum ÖPNV auch dringend brauchen: Das sind dann auch noch mal 1,9 Mrd EUR!

Wenn ich nun auf die Situation in Berlin schaue, bin ich dankbar, dass auf Landesebene in den Jahrzehnten nach der Wiedervereinigung alle an einem Strang gezogen haben, was Sanierung und den Erhalt der Infrastruktur betrifft. Land und Bund haben einen gehörigen Beitrag geleistet, vor allem die Infrastruktur im Ostteil Berlins wieder auf einen modernen Stand zu bringen. Dabei hat uns der Umstand geholfen, dass wir die GVFG-Bundesmittel für die Erneuerung bereits bestehender Schienenstrecken verwenden konnten. Auch im letzten Jahrzehnt, wo die Konsolidierung des Berliner Haushalts im Vordergrund stand. Es ist fürwahr ein Kraftakt, den ich Ihnen mit folgenden Beispielen verdeutlichen möchte:

- Von den 173 Berliner U-Bahnhöfen sanieren wir von 2000 bis 2020 80 Bahnhöfe, dreiviertel dieser Bahnhöfe sind bereits fertiggestellt.
- Vom 188-km-langen Straßenbahnstreckennetz sanieren wir von 2000 bis 2020 rund 110 Kilometer, rund 75 Kilometer sind bisher abgeschlossen.

Wie schon erwähnt: Auch bei uns tickt die Uhr weiter. Es ist, als wäre man in einem Hamsterrad unterwegs:

- Der jährliche Investitionsbedarf der BVG für Infrastruktur und Fahrzeuge steigt bis 2030 von heute 250 Mio. EUR auf rund 400

Mio. EUR.

- Davon steigt allein der Bedarf für Ersatzbeschaffung von Schienenfahrzeugen immens von 30 Mio. auf rund 150 Mio. EUR p.a. Deswegen haben wir ein Programm „Zukunftssichere Schienenfahrzeugbeschaffung 2018-2033“ gestartet, das uns in die Lage versetzen soll, unsere Fahrzeuge künftig regelmäßiger zu beschaffen.
- Und: Nach der Sanierung der Infrastruktur im Ostteil der Stadt müssen wir uns in den nächsten Jahrzehnten verstärkt den U-Bahnstrecken im Westteil der Stadt widmen.

Rechnen wir bis 2030 unsere eigenen Mittel, das Geld aus dem Berliner Haushalt und die Bundesmittel zusammen, so sehen wir aktuell eine investive Lücke von im Schnitt rund 110 Mio. EUR p.a.

Von anderen Risiken, die noch auf uns zukommen können, habe ich dabei noch gar nicht gesprochen: Auf der Kostenseite steigende Energiepreise – Stichwort EEG – und auf der Einnahmenseite das Murren der Politik bei notwendigen Fahrpreiserhöhungen. Noch nicht eingerechnet ist auch der Umbaubedarf durch die ab 2022 gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit. Wir können nicht alle Kostenerhöhungen UND die Investitionsaufwendungen an den Kunden weiterreichen. Denn wir alle wollen doch, dass Mobilität

für alle auch für alle bezahlbar bleibt.

Es ist deshalb nur klug, konstant und rechtzeitig in die Infrastruktur des ÖPNV zu investieren. Je später wir beginnen, den Investitionsstau abzubauen, desto teurer wird es für alle – und auch die Stilllegung einzelner Strecken wird dann nicht mehr abzuwenden sein.

Meine Damen und Herren, damit das ganz klar ist: Es geht uns nicht darum, den Status Quo mit einfach mehr Geld fortzuführen. **Es geht uns darum zu verdeutlichen, dass ein hochwertiger und attraktiver ÖPNV der Schlüssel zur Lösung zentraler Zukunftsfragen ist.** Und genau deshalb stellt sich die Frage, ob die Bundespolitik die Städte und Gemeinden in Zukunft bei dieser großen Zukunftsaufgabe alleine lassen kann.

Und die Herausforderungen der Zukunft sind schon heute unübersehbar: Viele Städte wachsen und damit die Nachfrage nach ÖPNV. Der demographische Wandel verändert die Ansprüche der Kunden, und zugleich ändern sich auch ihre Werte und Einstellungen. Und: Der Verkehrssektor tritt immer noch auf der Stelle, was den Schritt zur Klimaneutralität betrifft. Die aber gilt es in nicht allzu ferner Zukunft in den europäischen Metropolen zu erreichen.

Das ist eine große Chance für den ÖPNV und natürlich auch für die BVG.

Der Berliner Senat hat sich zum Ziel gesetzt, dass Berlin bis 2050 klimaneutral wird. Ein richtiges und zugleich ambitioniertes Ziel! Berlin emittiert derzeit mit 21 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr so viel wie ganz Kroatien. Um klimaneutral zu sein, muss die Zahl aber bis zum Jahr 2050 auf rund 4,4 Millionen Tonnen sinken. Das sind 85 Prozent verglichen mit dem Basisjahr 1990.

Diese Mammutaufgabe wird nur mit vereinten Kräften zu lösen sein. Wir bei der BVG wollen unseren Anteil dazu beitragen. Wir wissen, welchen enormen Anteil der Nahverkehr für den Klimaschutz schon heute leistet und welchen noch größeren Anteil er zu leisten imstande ist! Die BVG ist schon heute zu über 65% elektrisch unterwegs. Und wir haben das Potenzial für mehr!

Denn die Rechnung ist ganz einfach, meine Damen und Herren: Allein unsere 947 Millionen Fahrgäste haben im letzten Jahr rund 790 Millionen Pkw-Fahrten eingespart – und damit 400.000 Tonnen CO₂. Der ÖPNV ist energieeffizienter als der motorisierte Individualverkehr. Und das bei allen Antriebsarten – schlichtweg durch die Bündelung. Dieser Hinweis fehlt mir in der Debatte um die eine Million Elektroautos bis 2020. Denn viele Verkehrsprobleme bleiben durch den 1-zu-1-Austausch der Antriebssysteme bestehen. Elektroautos machen sich genauso breit auf den Straßen, ob rollend oder stehend. Sie verursachen genauso Staus. Und auf der Busspur will ich sie auf keinen Fall haben.

Ich wünsche mir viel mehr, dass wir darüber sprechen, wie wir den ÖPNV in Zukunft stärken können. Wie wir ihn klimaneutral betreiben können – Stichwort Elektrobus. Wie wir Verkehrssysteme verknüpfen, um dem Kunden eine Reisekette von Tür zu Tür zu bieten, um ihm einfache Informationen und Buchungen der Tickets zu ermöglichen. Darum geht es in Zukunft. Wir bei der BVG sind mittendrin, uns vom traditionellen Verkehrsunternehmen zu einem intermodalen Mobilitätsanbieter zu entwickeln. Der „klassische ÖPNV“ wird dabei das Rückgrat bleiben. Es kommt nicht von ungefähr, dass sich die neuen Free-Floating-Angebote für Carsharing nur dort ansiedeln, wo es genügend Dichte, wo es einen guten ÖPNV gibt.

Und die äußeren Umstände kommen uns sehr entgegen. Den heute 20-Jährigen geht es weniger um quietschende Reifen und Statussymbole. Gerade in den Städten entscheiden sich viele bewusst gegen ein Auto und für den ÖPNV. Ihnen ist klar, dass lebenswerte Städte mit zugeparkten Straßen, Lärm, Abgasen und hohen Unfallrisiken nicht vereinbar sind. Deshalb ist es logisch, dass nur lebenswerte Städte einen hohen Standortfaktor haben.

Meine Damen und Herren, und genau darum geht es: Bund, Länder, Kommunen und Aufgabenträger müssen den ÖPNV als Standortfaktor für lebenswerte Kommunen sehen und ihn entsprechend fördern. Und dafür sind – das haben die Zahlen und der

Blick in die Zukunft gezeigt – höhere Investitionen notwendig. Investitionen in unsere Zukunft und die Zukunft unserer Kinder und Enkel. Investitionen, wie wir sie für Bildung, Schulen und Kitas schon heute als selbstverständlich ansehen. Investitionen, die Mobilität für alle ermöglichen – zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, zur Familie, zum Einkaufen. Für jung oder alt, unabhängig von den persönlichen Verhältnissen.

Meine Damen und Herren, ich meine, wir haben hier kein Erkenntnisproblem mehr. Wir haben ein Umsetzungsproblem. Das Thema ist seit Jahren in der Landes- und Bundespolitik bekannt. Es steht immer wieder auf der politischen Agenda. Und doch haben wir den gordischen Knoten noch nicht gelöst. Ganz im Gegenteil: Die ÖPNV-Finanzierung steht in Deutschland auf der Kippe:

- Die Mittelzuweisungen des Bundes aus dem **GVFG und dem Entflechtungsgesetz** laufen 2019 aus. Wir sprechen hier über 1,33 Mrd EUR pro Jahr, die Länder und Kommunen heute zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur erhalten.
- Auch beim **Schienepersonennahverkehr** droht Finanzierungsunsicherheit: Für 2015 steht eigentlich die **Revision der Regionalisierungsmittel** an, über die es noch keine Einigung gibt.

Meine Damen und Herren, es ist fünf vor Zwölf. Die ÖPNV-Unternehmen brauchen spätestens jetzt Klarheit. Denn die Investitionsentscheidungen werden langfristig getroffen – 5 Jahre Planungssicherheit sind da ein Minimum.

Und mit dem reinen Erhalt der Finanzierungsinstrumente ist es noch nicht getan: **Denn weder die Mittel aus dem GVFG bzw. dem Entflechtungsgesetz, noch die Regionalisierungsmittel reichen aus, um den gerade aufgezählten Bedarf zu decken.** Wir fordern deshalb eine **Dynamisierung der Mittel**. Wenn man die Entwicklung von Baupreisen, Rohstoffen oder den Trassenpreisen für den SPNV in den letzten Jahren beobachtet hat, dann kommt eine konstante Zuweisung real eigentlich einer Kürzung der Mittel gleich. Dies ist nicht hinnehmbar. Beim Regionalisierungsgesetz bedeutet das: Mindestens 8,5 statt heute 7,3 Mrd. EUR und Dynamisierung mit 3% statt bisher nur 1,5%.

Und nicht zuletzt geht es neben den reinen Zahlen auch um die Verwendung. Transparenz und Effizienz, das, meine Damen und Herren, gehört aus meiner Sicht unabdingbar zu einer guten Förderung des ÖPNV dazu. In den bisherigen Gesprächen aber ist die Verpflichtung der Länder gegenüber dem Bund, einen Verwendungsnachweis für die Verkehrsinfrastrukturmittel zu liefern, auf der Strecke geblieben. Dabei muss es selbstverständlich sein, hier

für Transparenz zu sorgen und die Mittel auch tatsächlich zweckgebunden zur Förderung der kommunalen Verkehrswege einzusetzen.

Aktuell werden im politischen Berlin also wichtige Weichenstellungen zur Finanzierung des ÖPNV vertagt. Das muss sich ändern! Denn ohne einen leistungsfähigen ÖPNV werden die Bürger in Städten und Gemeinden von einem wichtigen Teil ihrer alltäglichen Mobilität abgeklemmt, von einer zukunftsfähigen Ausrichtung der Mobilität ganz zu schweigen.

Meine Damen und Herren,

genau darum haben wir die Schlüsselfrage „Was ist uns der ÖPNV wert?“ als Leitthema auf diese Leitmesse gebracht. Und genau darum haben wir heute maßgebliche Akteure hier zusammengeholt, um gemeinsam Erfolg versprechende Wege zu skizzieren und zu diskutieren.

Herr Minister Hermann, Sie haben das Wort.