

Strategiepapier für einen hochwertigen, nutzerfreundlichen und auskömmlichen öffentlichen Nahverkehr in Bayern

Der ÖPNV hat in Bayern als Teil eines klimagerechten Verkehrssystems, aber auch als Standortfaktor eine hohe Bedeutung. Durch aktuell erhebliche Kostensteigerungen und nur schwer kalkulierbare Kostenentwicklungen, insbesondere im Energiebereich, das zunehmende Alter und die Überlastung der Infrastruktur sowie durch den Mangel an Arbeitskräften sind allerdings zusätzliche Kraftanstrengungen erforderlich, um das Angebot zu sichern und den ÖPNV weiter auszubauen. Das gilt insbesondere auch mit Blick auf On-Demand-Angebote und die Einführung von Taktverkehren in den ländlichen Räumen des Freistaats. Die in VDV und LBO organisierte Branche des Bahn- und Busverkehrs steht bereit, hieran mitzuwirken. Insbesondere sind aber auch noch bessere staatliche Rahmenbedingungen erforderlich¹:

1. Finanzierung des Deutschland-Tickets dauerhaft gewährleisten

Das Deutschlandticket ist ein großer Erfolg. Seit seiner Einführung zum 1. Mai haben bereits elf Mio. Menschen das Ticket abonniert. Darunter auch acht Prozent Neukunden, die den ÖPNV bislang nicht oder nur selten genutzt haben. Diesen Erfolg gilt es dauerhaft zu sichern und auszubauen. Die bayerischen Verkehrsunternehmen benötigen nicht nur für die Aufrechterhaltung ihres Betriebs, sondern insbesondere für die langfristige verkehrliche Entwicklung ausreichend finanzielle Sicherheit. Hierfür müssen sich Bund und Länder klar zu ihrer finanziellen Verantwortung bekennen und gewährleisten, durch das Deutschlandticket sowie darüber hinaus rabattierte Tickets entgangene Einnahmen in vollem Umfang und unter Hinzunahme jährlicher Tarifsteigerungsraten auszugleichen.

Durch das Deutschlandticket steigen die Fahrgastzahlen. Dies ist politisch gewünscht und wird von uns begrüßt. Allerdings muss für steigende Fahrgastzahlen auch das Angebot ausgebaut werden („Deutschland-Angebot“). Dies betrifft auch Mehrleistungen bei der Verlagerung von Schülerverkehren auf den ÖPNV. Da der Tarif des Deutschlandtickets politisch vorgegeben ist, müssen die Mehrkosten – insbesondere auch die flächendeckende Einführung digitaler Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur – durch Bund und Land getragen werden.

¹ Entsprechend der gemeinsamen Interessen beider Verbände liegt der Schwerpunkt dieses Strategiepapiers beim öffentlichen Buslinienverkehr.

2. ÖPNV-Finanzierung verlässlich gestalten und dynamisieren

Die Unternehmen im öffentlichen Nahverkehr sind in besonderer Weise von steigenden Preisen, insbesondere für Personal und Kraftstoff/Energie betroffen. Extreme Preissprünge, wie sie gerade in den letzten Jahren stattgefunden haben, können in langjährigen, häufig 8-10 Jahre laufenden, Verträgen nicht antizipiert und einkalkuliert werden. Diese Tatsache hat in der Vergangenheit vielfach zu finanziellen Schieflagen bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern geführt, was zur Folge hat, dass Verträge teilweise nicht mehr vollständig erfüllt werden können und Fahrten ausfallen.

Zur zukünftigen Berücksichtigung derartiger Kostenentwicklungen sprechen sich LBO und VDV daher für eine Dynamisierung der ÖPNV-Zuweisungen an die Aufgabenträger sowie die Einführung eines „Bayern-Index“ aus, mit dem Mehrkosten während der jeweiligen Vertragslaufzeiten übernommen und Preissprünge bei Kraftstoff/Energie abgedeckt werden.

3. Fortschreibung der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV (bisher: § 45a PBefG)

Seit dem Jahr 2014 stellt der Freistaat für den Schüler- und Ausbildungsverkehr im ÖPNV 103 Mio. Euro jährlich zur Verfügung. Diese Zahlung ist insbesondere im Busverkehr im ländlichen Raum das wichtigste Finanzierungsinstrument des ÖPNV. Während bis 2014 die Mittel anhand der jeweiligen Kostenentwicklung dynamisiert wurden, hat es in den vergangenen neun Jahren – trotz enormer Kostensteigerungen insbesondere in den letzten Jahren – keinen Mittelzuwachs gegeben. Ganz entgegen der gesetzlich vorgesehenen „Auskömmlichkeit“ der 45a-Mittel!

Im Zuge der auf Beschluss des Bayerischen Landtags vom 24.07.2023 anstehenden Reform der Ausgleichszahlung nach §45a PBefG im Rahmen des geänderten bayerischen ÖPNV-Gesetzes, an der sich LBO und VDV konstruktiv beteiligen, muss deshalb bereits ab 2024 dringend eine jährliche Dynamisierung der Mittel auf Basis der realen Kosten beschlossen werden. Hierzu ist eine aufsummierte Zahlenbasis für 2023 als Kostenschätzung anzuwenden, die anhand nachprüfbarer Indizes, wie beispielsweise dem aus Zahlen der Statistikämter aus Bund und Land errechneten LBO-Index, die ausgebliebenen jährlichen Dynamisierungsrunden berechnet.² Andernfalls ist eine dauerhafte und flächendeckende Finanzierung des öffentlichen Verkehrs mittelfristig nicht mehr möglich.

Zum Vergleich:

Während der Freistaat Bayern für die Schülerbeförderung im ÖPNV seit 2014 jährlich „nur“ 103 Mio. Euro im Haushalt bereitstellt, stellt Baden-Württemberg seinen kommunalen Aufgabenträgern (Bezugsjahr 2023), bei ca. 18% weniger Einwohnern und ca. 50% weniger Fläche, weit mehr als das Doppelte, nämlich 250,63 Mio. Euro zur Verfügung!

² Im Zeitraum 2014 bis 2022 sind die Betriebskosten im Schnitt um 30,33 Prozent gestiegen. Wären die § 45a-Mittel in dieser Zeit anhand der Kostensteigerungsraten dynamisiert worden, hätte der Ausgleich in 2022 ca. 140 Mio. Euro betragen.

4. Personal gewinnen

Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen in ÖPNV und SPNV bis zum Jahr 2030 ist das erklärte Ziel der bisherigen bayerischen Staatsregierung. LBO und VDV begrüßen dieses ambitionierte Vorhaben ausdrücklich. Der damit notwendigerweise einhergehende massive Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs kann jedoch nur gelingen, wenn das hierfür dringend benötigte Personal gewonnen werden kann.

Internen Hochrechnungen nach fehlen derzeit allein rund 2.500 Busfahrerinnen und Busfahrer in Bayern. Bereits jetzt kommt es – bei privaten wie öffentlichen Verkehrsunternehmen – aufgrund des gravierenden Personalmangels zu einzelnen Einschränkungen in der Verkehrsbedienung. Die Einstufung dieses Berufsbilds als „Mangelberuf“ bei der Bundesagentur für Arbeit belegt diesen Mangel auch statistisch.

Wo der Status Quo schon nicht gehalten werden kann, dort ist an einen Ausbau des Verkehrsangebots nicht zu denken. Die Gründe für den Mangel an qualifiziertem Personal sind vielschichtig. Neben den Anstrengungen der Verkehrsunternehmen als Arbeitgeber bedarf es politischer Lösungen sowohl auf europäischer wie auch auf Bundes- und bayerischer Ebene. Um ein Ausbluten des öffentlichen Verkehrsangebots zu verhindern und Millionen Bürgerinnen und Bürgern, die Tag für Tag darauf angewiesen sind, weiterhin ein attraktives Angebot anbieten zu können, müssen alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um das Berufsbild Busfahrer/in wieder attraktiver zu machen und die Berufszugangshürden abzusenken.

Hierzu gehören insbesondere eine Reform des Führerscheinerwerbs mit dem Ziel einer Senkung der hohen Ausbildungskosten (in D: ca. 10.000 Euro; zum Vergleich Österreich: ca. 3.500 Euro), die Erleichterung der Gewinnung von Drittstaatsangehörigen sowie der Anerkennung ihrer Führerscheine sowie erleichterte Möglichkeiten zur Schaffung günstigen Wohnraums, bspw. in Form von Werkswohnungen.

5. Hochwertigen ÖPNV bayernweit sicherstellen

Bayern ist ein Flächenland, geprägt durch Ballungsgebiete auf der einen, und zahlreiche ländliche Gebiete auf der anderen Seite. Für die Zielsetzung einer Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für die rund 13,4 Millionen Bewohnerinnen und Bewohner ist ein verlässliches und attraktives Nahverkehrsangebot unerlässlich. Die kommunalen Aufgabenträger müssen als ÖPNV-Verantwortliche daher langfristig mit ausreichend, am Bedarf orientierten und für die Verbesserung des Verkehrsangebots zweckgebundenen finanziellen Mitteln ausgestattet werden.

Die besondere Berücksichtigung und Einbeziehung der vorhandenen, überwiegend regionalen mittelständischen Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen in die Verkehrsplanung gewährleisten in diesem Zusammenhang innovative und den lokalen Bedürfnissen am nächsten kommende Lösungen.

LBO und VDV begrüßen die Zusage der Staatsregierung, die Kreise und kreisfreien Städte im Rahmen ihrer Zuständigkeit, ÖPNV-Dienstleistungen zu vergeben, mit einem unternehmerfreundlichen Vergabeleitfaden zu beraten und zu unterstützen.

6. Investitionen stärken und Antriebswende voranbringen

Die Förderungen von Bund und Land haben bewirkt, dass bereits zahlreiche Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger Entscheidungen für die Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe sowie die Pilotierung von alternativen und innovativen Angebotsformen treffen konnten. Diese Förderungen sollten fortgeführt und dynamisiert, sowie wettbewerbsneutral allen Verkehrsunternehmen im ÖPNV mit gleichen Förderchancen gewährt werden.

Auch die Investitionskosten und daher der Förderbedarf sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Die Fördermittel nach dem BayGVFG müssen daher ebenfalls bedarfsgerecht dynamisiert werden. Die Anmeldungen der bayerischen Verkehrsunternehmen und Vorhabenträger sind dem bayerischen Verkehrsministerium bekannt.

München, den 12. Oktober 2023

Über den LBO:

Der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) vertritt die Interessen der rund 1.000 privaten mittelständischen Busunternehmen in Bayern in den Bereichen öffentlicher Personennahverkehr, Bustouristik, Schülerbeförderung, Mietomnibus- & Fernbusverkehr. Mit etwa 10.000 Fahrzeugen und 18.000 Beschäftigten stellen die privaten bayerischen Busunternehmen täglich einen sicheren, klimafreundlichen und verlässlichen öffentlichen Verkehr für alle Menschen im Freistaat sicher.

Über den VDV:

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit über 640 Mitgliedsunternehmen. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr: Rund 7,1 Milliarden Fahrgäste in Deutschland nutzten im Corona-Jahr 2020 den Öffentlichen Personennahverkehr der VDV Mitgliedsunternehmen. Busse und Bahnen ersetzen damit jeden Tag rund 14 Millionen Autofahrten auf deutschen Straßen. 2020 transportierten die VDV-Unternehmen im Schienengüterverkehr 288 Millionen Tonnen und ersetzen so rund 67.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.