

„VERBRAUCHERN DEN UMSTIEG IN DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ERLEICHTERN“

19. Oktober 2020

Das Positionspapier wird von folgenden Verbänden und Gewerkschaften gemeinsam getragen:



Im pressum

Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.

Team
Mobilität und Reisen

Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin

mobilitaet@vzbv.de



Saarland



INHALT

I. ZUSAMMENFASSUNG	3
II. EINFÜHRUNG	4
III. KONKRETE MAßNAHMEN	6
1.1 Der ÖPNV muss einfacher werden.....	6
1.2 Der ÖPNV muss zuverlässiger werden.....	7
1.3 Der ÖPNV muss moderner und flexibler werden.....	8
1.4 Der ÖPNV muss für alle Verbraucher bezahlbar sein.....	9
1.5 Der ÖPNV muss bedarfsgerechter werden.....	10
1.6 Der ÖPNV muss Umweltvorreiter werden.....	12

I. ZUSAMMENFASSUNG

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist für Verbraucherinnen und Verbraucher¹ eine wichtige Säule ihrer individuellen Mobilität. Busse und Bahnen tragen dazu bei, dass Menschen ohne Auto am gesellschaftlichen Leben teilhaben und wichtige Orte wie Arbeitsplatz, Schule, Einkauf und weitere Dienstleistungsangebote oder medizinische Versorgung erreichen können. Der ÖPNV ist somit nicht nur eine tragende Säule der Daseinsvorsorge in Städten, Landkreisen und Kommunen, sondern stellt das Rückgrat einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilität dar. Busse und Bahnen sind dabei die Basis für eine multimodale Vernetzung. Eine wirkliche Verkehrswende ist ohne die Stärkung des ÖPNV nicht machbar.

Den ÖPNV zu stärken, ihn für mehr Menschen zu einer wirklichen Alternative zu machen und seine vielfältigen ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Vorteile zu nutzen, muss das Ziel einer auf die Zukunft gerichteten Verkehrspolitik sein. Um mehr Verbraucher zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss er attraktiver und mehr von der Nachfrageseite her gedacht und organisiert werden. Eine stärkere Ausrichtung an den Bedürfnissen der Verbraucher ist deshalb auf mehreren Ebenen notwendig. Konkrete Forderungen und Ziele sind:

- ❖ **Der ÖPNV muss einfacher werden.** Tarif- und Ticketkonditionen müssen leicht verständlich sein und wesentliche Tarifdefinitionen harmonisiert werden. Der Übergang zwischen Verkehrsverbänden muss problemlos möglich sein und die gesamte Reisekette, also die Tür-zu-Tür-Verbindung, muss stärker berücksichtigt und durch die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing gestärkt werden.
- ❖ **Der ÖPNV muss zuverlässiger werden.** Eine intelligente Verkehrsplanung, die den ÖPNV möglichst reibungslos verkehren lässt, die vorausschauende Wartung und Pflege von Infrastruktur und Fahrzeugen, schnelle und zuverlässige Informationen für die Fahrgäste im Störfall und eine Zusicherung, dass alle Fahrgäste in zumutbarer Zeit ihre Zielorte erreichen, sind notwendig.
- ❖ **Der ÖPNV muss moderner und flexibler werden.** Neue und innovative Mobilitätsangebote müssen leichter ermöglicht und eng mit dem klassischen ÖPNV vernetzt werden. Die Digitalisierung muss massiv vorangebracht werden, um Information, Buchung und Bezahlung verkehrsmittelübergreifend aus einer Hand zu ermöglichen und den Kunden Echtzeitdaten zugänglich zu machen. Der Datenschutz muss dabei konsequent beachtet werden.
- ❖ **Der ÖPNV muss für alle Verbraucher bezahlbar sein.** Fahrpreiserhöhungen, die über der allgemeinen Lebenskostensteigerung liegen, sind nicht vermittelbar. Öffentliche Zuschüsse müssen langfristig gesichert und auskömmlich sein und Trassen- und Stationsentgelte müssen gesenkt werden. Angebotsanreize zum Umstieg auf den ÖPNV sowie zusätzliche und innovative Finanzierungsoptionen müssen erprobt werden.

¹ Die im weiteren Text gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf Personen aller Geschlechter. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Mehrfachbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

- ❖ **Der ÖPNV muss bedarfsgerechter werden.** Öffentliche Mittel müssen nachgewiesenermaßen effizient verwendet und verbindliche Angebots- und Qualitätsziele eingeführt und auch überprüft werden. Verbünde müssen stärker kooperieren oder sogar zusammengelegt werden. Ein „integraler Taktfahrplan“, der zügige Anschlussverbindungen und kurze Wartezeiten ermöglicht, muss vorangebracht werden.
- ❖ **Der ÖPNV muss Umweltvorreiter werden.** Investitionen in saubere und effiziente Fahrzeuge müssen durch Länder und den Bund unterstützt werden. Die Umlegung der dafür notwendigen Kosten allein auf die Fahrgäste macht den ÖPNV weniger attraktiv. Der ÖPNV muss aktiv als Umweltvorreiter beworben werden.

Bei der bedarfsgerechten Ausgestaltung des ÖPNV kommt zwei Maßnahmen besondere Bedeutung zu. Zum einen ist dies die Einführung einer **bundesweiten und unabhängigen Fahrgastvertretung**, die „**Fahrgaststimme**“. Diese würde Nutzerbedürfnisse empirisch fundiert erforschen und das daraus resultierende Wissen den Marktakteuren und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Hierdurch werden Transaktionskosten und Informationsverluste im Markt reduziert. Zudem werden ineffektive Leistungen und Leistungsmängel aufgedeckt und die Wahrscheinlichkeit von Fehlinvestitionen gesenkt. Auf lange Sicht würde dies zu mehr Nachfrageorientierung führen und dem ÖPNV mehr Fahrgäste bescheren. Zum anderen ist dies der „**Hausanschluss Mobilität**“, der eine **bundeseinheitliche Gewährleistungspflicht zur Sicherstellung von Mindestreichbarkeitsstandards im öffentlichen Personenverkehr** sicherstellt. Ziel ist es, dass auch in dünn besiedelten Gebieten die Erreichbarkeit ohne eigenes Auto gewährleistet wird, gegebenenfalls auch mit anderen Mitteln wie etwa bedarfsgesteuerten Angeboten.

Beide Maßnahmen werden im Detail in separaten Papieren² dargestellt.

II. EINFÜHRUNG

Obwohl der ÖPNV in den vergangenen Jahren jedes Jahr mehr Fahrgäste verzeichnen konnte, unterscheiden sich Verfügbarkeit und Verbraucherfreundlichkeit jedoch stark. Während innerhalb vieler Großstädte ein gutes Angebot besteht, ist die Erreichbarkeit von suburbanen Gebieten bereits aufgrund eines weniger dichten Linienangebotes oder abnehmender Bedienungshäufigkeit oftmals eingeschränkt. Besonders dramatisch ist die Situation in ländlichen Gebieten. Dort besteht vielerorts nur noch ein Rumpfanangebot, welches sich am Schülerverkehr orientiert. Viele Ortschaften werden nur ein paar Mal am Tag durch Schülerverkehre bedient, am Wochenende und zu Ferienzeiten sind die Orte nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Dies zwingt die Bewohner solcher Gebiete zum eigenen Auto, obwohl in vielen ländlichen Regionen die Mobilitätsbedürfnisse selbst mit einem Pkw pro Haushalt nicht abgedeckt werden können. Wer es sich nicht leisten kann oder aus anderen Gründen kein Auto besitzt, ist in der Wahrnehmung seiner Mobilitätsbedürfnisse stark eingeschränkt. Insbesondere vor dem

² Positionspapier „Projekt „Fahrgaststimme“ – ein kundenorientierter öffentlicher Verkehr durch eine unabhängige Fahrgastvertretung“; https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/11/17/positionspapier_offentlicher_verkehr_verbandsthema_fahrgaststimme.pdf

Positionspapier „Mit einem „Hausanschluss Mobilität“ die Mobilität ohne eigenes Auto sichern“; https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/11/17/positionspapier_offentlicher_verkehr_verbandsthema_hausanschluss.pdf

Hintergrund der öffentlichen Daseinsvorsorge und des grundgesetzlich verankerten Ziels gleichwertiger Lebensverhältnisse ist dies eine gefährliche Entwicklung.

Zudem stellen die Corona-Pandemie und ihre Folgen den öffentlichen Verkehr vor zusätzliche Herausforderungen. Die Nachfrage ist teilweise stark zurückgegangen, was dramatische Auswirkungen auf die Fahrgeldeinnahmen hat. Diesem Trend muss entgegengewirkt werden, damit es zu keiner langfristigen Schädigung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) kommt. Ein Nahverkehr auf Sparflamme, der zum Ziel hat, die finanziellen Belastungen der öffentlichen Hand zu verringern, wäre das völlig falsche politische Signal. Das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr muss wiederhergestellt werden und alle Verantwortlichen – aus Politik und der Branche – sind aufgerufen, die Reputation des ÖPNV zu stärken und ihn zukunftsfähig zu machen.

Neben einem guten und zuverlässigen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel ist es jedoch mindestens genauso wichtig, den ÖPNV aus Nutzersicht so einfach wie möglich zu machen. Komplizierte Tarifsysteme, wenig benutzerfreundliche Ticketautomaten oder unübersichtliche Fahrpläne halten die Menschen davon ab, den ÖPNV zu nutzen³. Hier müssen die Verkehrsunternehmen und -verbände in stärkerem Maße als bisher auf Kundenwünsche eingehen. Alle Angebote sind vom Kunden her zu denken. Maßgeblich müssen dabei diejenigen Menschen sein, die den Nahverkehr selten oder gar nicht nutzen. Denn nur, wenn diese von der regelmäßigen Nutzung des ÖPNV überzeugt werden, kann dieser seine vielfältigen Vorteile ausspielen.

Eine grundlegende Stärkung und Weiterentwicklung des ÖPNV ist notwendig. Zum einen, um den Menschen eine selbstbestimmte Mobilität ohne Auto zu ermöglichen. Zum anderen ist die Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele ohne einen attraktiven und leistungsstarken öffentlichen Verkehr nicht möglich. Zusätzlich trägt der Nahverkehr zu einer verbesserten Luftqualität in hochbelasteten Städten bei und steigert grundsätzlich die Lebensqualität in verdichteten Räumen, wenn der Autoverkehr weniger dominant wird.

Die dieses Positionspapier mitzeichnenden Verbände sehen eine konsequente qualitative und quantitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrs als vordringliches politisches Ziel an. Neben einer Qualitätssteigerung durch höhere Pünktlichkeit, einfachere Nutzbarkeit, bessere Informationen oder moderne Fahrzeuge sind ein Ausbau des Liniennangebotes, höhere Taktichten und eine bessere Verzahnung mit innovativen Mobilitätsangeboten notwendig. Durch die teilweise enge Verflechtung von Ländern kommt dem grenzüberschreitenden Verkehr eine zusätzliche Bedeutung zu, was die Berücksichtigung grenzüberschreitender Mobilitätsbedürfnisse notwendig macht. Voraussetzung ist die Schaffung eines entsprechenden politischen und finanziellen Rahmens auf allen Ebenen sowie einen Gestaltungs- und Umsetzungswillen bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden.

³ Verbraucherzentrale Bundesverband, Umfrage „Öffentlicher Verkehr“, 2018; In dieser repräsentativen Erhebung sollten die Befragten Aussagen zum öffentlichen Verkehr bewerten. Am häufigsten kritisiert wurden unübersichtliche Tarifsysteme, die hohe Unpünktlichkeit und hohe Fahrscheinkosten. Link: https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2018/12/10/18-12-10_vzbv_umfrage_oeffentlicher_verkehr.pdf, 6.5.2020

III. KONKRETE MAßNAHMEN

1.1 Der ÖPNV muss einfacher werden

Bei der Nutzung des ÖPNV stoßen Fahrgäste immer wieder auf Schwierigkeiten. Tarife sind kompliziert und schwer zu verstehen oder Fahrkartenautomaten nicht benutzerfreundlich. Dies wird insbesondere dann offensichtlich, wenn der heimische Verbund verlassen wird und an einem anderen Ort ein Ticket zu kaufen ist. Dabei muss ein verbraucherfreundlicher Nahverkehr leicht verständlich, einfach nutzbar und möglichst flexibel sein. Dazu zählen die kundenorientierte und barrierearme Gestaltung von Fahrzeugen und Stationen, die leicht verständliche Darstellung und Erläuterung von Tarifsystem, Netzplänen und Beförderungsbedingungen und eine Erleichterung des Übergangs zwischen den verschiedenen Angeboten des klassischen ÖPNV und neuen Mobilitätsdiensten wie Car- und Bike-Sharing. Auch der Wechsel vom eigenen Auto in den öffentlichen Verkehr, zum Beispiel mit ausreichend dimensionierten Park&Ride-Anlagen, muss vereinfacht werden.

Insbesondere beim Übergang von einem Verbund in einen anderen wird es Kunden häufig schwer gemacht. Nicht nur, dass solche Fahrkarten oftmals unverhältnismäßig teuer sind und nicht in Relation zur zurückgelegten Strecke stehen. Auch die je nach Verbund unterschiedlichen Tarifbedingungen und -definitionen machen es schwer, das richtige Ticket zu kaufen. Dies macht Fahrgäste unabsichtlich zu Schwarzfahrern. Das verpflichtende Angebot von Übergangstarifen für Fahrten zwischen Verbänden und eine Vereinheitlichung bei den Tarifbedingungen würde diese Hürden bei der Nutzung abbauen. Nutzungshemmnissen im grenzübergreifenden Verkehr, zum Beispiel das Angebot der Sprachen angrenzender Länder an Fahrkartenautomaten und die fehlende Möglichkeit der Durchbuchbarkeit, müssen darüber hinaus abgebaut werden.

Neben dem klassischen, liniengebunden ÖPNV spielen auch neuartige Mobilitätsangebote eine immer stärkere Rolle. Dies trägt auch dem Umstand Rechnung, dass für Verbraucher die gesamte Reisekette, also die Tür-zu-Tür-Verbindung, relevant bei der Wahl des Verkehrsmittels ist. Flexible Bedienformen wie Rufbusse, Anrufsammeltaxi, Bürgerbusse oder Leihräder für den ersten oder letzten Kilometer ergänzen den klassischen ÖPNV. Dies erfordert eine stärkere Berücksichtigung in tariflicher, aber auch aus Servicesicht. Der Service aus einer Hand, der Verbrauchern mit einmaliger Anmeldung Zugang zum Angebot des ÖPNV bietet sowie intermodale Mobilität ermöglicht, ist notwendig. Das Informieren, Buchen und Bezahlen muss verkehrsmittelübergreifend mittels eines Geräts möglich sein. Die gegenseitige Zurverfügungstellung von (Echtzeit)Daten und die technische Integration neuer Mobilitätsangebote in die Online-Informations- und Buchungssysteme der klassischen ÖPNV-Anbieter sind notwendig.

DIE UNTERZEICHNENDEN VERBÄNDE FORDERN:

- Tarife, Beförderungsbedingungen und Fahrkartenautomaten müssen (bundesweit) harmonisiert werden (zumindest in wesentlichen Grundangeboten), um Verständlichkeit und somit Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen.
- Verbundübergänge dürfen keine unplausiblen Preissprünge zur Folge haben, die Entfernung zwischen zwei Haltepunkten muss wichtiges Fahrpreiskriterium sein.
- Tarifsysteme, Netzpläne und Beförderungsbedingungen müssen leicht verständlich und diskriminierungsfrei erläutert werden.

- Angebote und Dienstleistungen via Unternehmens- bzw. Verbunds-Homepage und App müssen intuitiv dargestellt werden.
- Beim sogenannten erhöhten Beförderungsentgelt (EBE) braucht es eine fahrgastfreundliche Kulanzregelung für „Graufahrer“, Schwarzfahren sollte, ähnlich wie zu schnelles Autofahren, als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden.
- Neue Mobilitätsdienstleistungen müssen tariflich berücksichtigt werden, die komplette Tür-zu-Tür-Verbindung ist für Verbraucher relevant.

1.2 Der ÖPNV muss zuverlässiger werden

Verspätungen oder Ausfälle sind nicht immer zu vermeiden, sollten aber eine Ausnahme bleiben. Andernfalls verlieren Fahrgäste das Vertrauen und wenden sich über kurz oder lang vom ÖPNV ab. Eine vorausschauende und an den tatsächlichen Bedürfnissen ausgerichtete Planung ist die Basis für Verlässlichkeit. Dies beinhaltet adäquate bauliche und technische Lösungen mit entsprechenden Kapazitäten wie auch eine umsichtige Wartung und Pflege von Infrastrukturen und Fahrzeugen. Neben den Verkehrsunternehmen sind auch die Kommunen aufgerufen, ihren Teil beizutragen. Separate Flächen für den ÖPNV wie Busspuren oder getrennte Gleisbetten sollten, wo möglich, zur Verfügung gestellt werden. Einladende Fuß- und Radwege und ausreichende und sichere Radabstellanlagen sorgen dafür, dass der Weg zur Haltestelle kein Hindernis darstellt. Die erste und letzte Meile sind von entscheidender Bedeutung für die Attraktivität des gesamten ÖPNV.

Bei Problemen erwarten Fahrgäste schnelle und zuverlässige Informationen, zum Beispiel was das Problem ist, mit welchen Verzögerungen zu rechnen ist und ob alternative Verbindungen vorliegen. Diese Informationen müssen in Fahrzeugen, an Bahnhöfen und online, zum Beispiel in Smartphone-Apps, proaktiv bereitgestellt werden. Dabei kommen der Qualität und den Geschwindigkeiten der Informationen besondere Bedeutung zu. Echtzeitdaten müssen überall zur Verfügung stehen, damit auch kooperierende Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister die Information an ihre Kunden weitergeben können.

Die Sicherheit, auch beim Ausfall des letzten Zuges noch nach Hause zu kommen, ist eine starke Motivation für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Mobilitätsgarantien der Unternehmen und Verbände, zum Beispiel die Kosten für eine Taxifahrt zu erstatten oder höherwertige Verkehrsmittel nutzen zu können, schaffen Vertrauen und erhöhen die Kundenzufriedenheit. Die gesetzlichen Regelungen zu den Entschädigungsleistungen bei Verspätungen und Ausfällen im Eisenbahnverkehr greifen oftmals nicht im Nahverkehr. Zudem werden Pendler mit Zeitkarten als eine der wichtigsten Nutzergruppen im ÖPNV häufig benachteiligt. Verbraucherorientierte Verfahren, die die Rechte von Zeitkarteninhabern wirklich stärken, sind zu entwickeln.

DIE UNTERZEICHNENDEN VERBÄNDE FORDERN:

- Der ÖPNV muss bei der Verkehrs- und Stadtplanung stärker berücksichtigt und die Qualität der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.
- Die Verlässlichkeit des ÖPNV-Systems muss durch bessere Wartung und Pflege von Fahrzeugen und Infrastruktur erhöht werden.

- Fahrgäste müssen im Schadensfall zuverlässig und in Echtzeit informiert werden, sowohl vor Ort als auch digital.
- Fahrgastrechte im Schadensfall sind zu stärken, Mobilitätsgarantien verstärkt einzuführen.

1.3 Der ÖPNV muss moderner und flexibler werden

Verbraucher wünschen sich auch ohne eigenes Auto ein größtmögliches Maß an Flexibilität. Der klassische, liniengebundene ÖPNV kann dies, insbesondere in ländlichen Räumen, nur bedingt leisten. Neuartige und innovative Mobilitätsangebote wie Anrufsammeltaxis oder On-Demand-Poolingverkehre sind deshalb als Ergänzung zum klassischen ÖPNV weiterzuentwickeln. Ziel muss es sein, zentrale und dezentrale Angebotsstrukturen im öffentlichen Verkehr intelligent miteinander zu kombinieren. Der Übergang vom klassischen ÖPNV zum individuellen Personenverkehr kann dabei fließend sein. Aus Verbrauchersicht ist es wichtig, dass die strukturell unterschiedlichen Angebote nicht einzeln betrachtet, sondern als Ergänzung gesehen werden. Mit entsprechend integrierten Informations-, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten kann dies erreicht werden. Dafür ist ein moderner und die Verbraucherbelange berücksichtigender rechtlicher Rahmen notwendig. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), welches die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen in Deutschland regelt, muss sich den veränderten Verbraucheransprüchen sowie technologischen Entwicklungen anpassen. Die Einführung und Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote muss vereinfacht werden.

Während viele Verkehrsunternehmen und -verbände online Fahrpläne und Tarifinformationen anbieten, ist der digitale Fahrscheinerwerb, insbesondere wenn es von einem Verbund in den anderen gehen soll, deutlich seltener verfügbar. Das Angebot ausschließlich eigener Fahrkarten im Onlineshop macht für Fahrten in anderen Regionen häufig eine separate Online-Registrierung notwendig. Die Kooperation von Verbänden und Unternehmen, die den bundesweiten Kauf von Fahrscheinen im Nahverkehr ermöglicht, ist Verbrauchern wichtig. Das Ziel muss lauten: einmal anmelden, überall fahren. Dies bedeutet auch, dass die dafür notwendigen Daten so zur Verfügung gestellt werden, dass sie von Dritten genutzt werden können. Proprietäre Informations- und Buchungssysteme verhindern dies und sind zu vermeiden. Ein standardisierter Datenaustausch mit entsprechenden Schnittstellen ist notwendig. Wichtig ist, dass nicht nur die klassischen ÖPNV-Anbieter einbezogen werden, sondern möglichst alle lokalen und regionalen Mobilitätsanbieter. Die Möglichkeit der Wahl des im jeweiligen Moment am besten passenden Verkehrsmittels und die vollständige Abdeckung der Tür-zu-Tür-Verbindung schafft die notwendige Flexibilität. Mittel- bis langfristig sind alle Angebote zu berücksichtigen, nicht nur die einer Stadt oder Region. Die bundesweite Integration aller Mobilitätsdienstleistungen mit den Schritten „Informieren – Buchen – Bezahlen“ muss das Ziel sein.

Beim Ausbau digitaler Informations- und Buchungsoptionen müssen sich die Verbraucher darauf verlassen können, dass die dabei entstehenden und zum Teil persönlichen Daten nur für den geplanten Zweck verwendet werden. Die datenschutzrechtlichen Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung sowie gegebenenfalls anwendbarer Spezialgesetze müssen jederzeit eingehalten werden. Darüber hinaus muss die Sicherheit der Daten gewährleistet sein und unautorisierte Zugriffe konsequent verhindert werden.

Die Digitalisierung kann den Komfort von Bestandskunden erhöhen und die Hürden für den Umstieg neuer Kunden senken. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass Menschen den ÖPNV nicht mehr nutzen können oder wollen. Digitalisierung darf keine Exklusion bedeuten. Auch künftig muss der Fahrscheinerwerb im klassischen ÖPNV offline möglich sein oder das Taxi per Telefon bestellt werden können.

DIE UNTERZEICHNENDEN VERBÄNDE FORDERN:

- Zentrale und dezentrale Angebote im öffentlichen Verkehr müssen stärker verknüpft werden.
- Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) muss, insbesondere um leichter neue Mobilitätsangebote am Markt einführen und erproben zu können, umgesetzt werden.
- Alle Verkehrsmittel müssen in übergreifenden Informationsmedien abgebildet werden, die Daten (statisch und in Echtzeit) müssen Dritten zur Verfügung gestellt werden.
- Die Bedürfniskette „Informieren – Buchen – Bezahlen“ muss verkehrsmittelübergreifend, niederschwellig und möglichst aus einer Hand zur Verfügung stehen. Entsprechende IT-Strukturen und abgestimmte Tarifierungs- bzw. Zahlungsvereinbarungen sind zwischen den verschiedenen Anbietern – bundesweit – zu entwickeln.
- Datenschutz und Datensicherheit müssen durchgehend auf hohem Niveau gewährleistet sein.
- Die Nichtinanspruchnahme digitaler Informations- und Buchungsangebote darf zu keiner Exklusion führen, Mobilität muss auch künftig offline möglich sein.

1.4 Der ÖPNV muss für alle Verbraucher bezahlbar sein

Eine über die Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten hinausgehende, drastische Erhöhung der Preise im ÖPNV ist nicht vermittelbar. Kunden sind kaum bereit, jedes Jahr mehr für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu zahlen, wenn die Gegenleistung in Form von Angebot und Service nicht mitwächst, sondern stagniert oder in manchen Regionen sogar rückläufig ist. Zudem sind hohe Ticketpreise insbesondere für Neukunden oftmals eine große Hürde. Hier können tarifliche Anreize wie Schnuppertickets den Umstieg vom Auto erleichtern. Jedoch können neue Fahrgäste nur überzeugt werden, wenn auch das Angebot und die Qualität stimmen. Kostengünstige Tickets müssen mindestens für Schüler, Auszubildende, Senioren und einkommensschwache Menschen angeboten werden.

Um den ÖPNV künftig stärken zu können, ist ein verlässlicher und langfristiger Rahmen für die öffentliche Förderung des Nahverkehrs notwendig. Nur dann erhalten Unternehmen und Kommunen Planungssicherheit. Die bereits beschlossene Erhöhung der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab 2020 und nochmals 2021 sind ein wichtiger Schritt. Dass die Mittel künftig auch für die Sanierung von Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden können, ist zu begrüßen. Ebenso zu begrüßen ist die Verlängerung der Regionalisierungsmittel bis 2031 und ihre jährliche Dynamisierung. Aber auch die Länder müssen ihren Teil leisten. Die im Rahmen der Nachfolgeregelung

für die Entflechtungsmittel den Ländern zugesagten zusätzlichen Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen müssen auch wirklich dem Verkehr zugutekommen. Die Länder sind deshalb aufgefordert, eine verkehrliche Zweckbindung zu beschließen.

Die Trassenpreise, also die Nutzungsgebühren für Zugfahrten auf dem deutschen Schienennetz, sind in den vergangenen Jahren stark gestiegen, zum Beispiel deutlich stärker als die Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Dies verhindert den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Eine Senkung der Trassenpreise (inkl. Stationsentgelte) ist dringend notwendig, um die zu beobachtende Preisspirale zu durchbrechen, Zugverkehr zu verbilligen und bei gleich hohen öffentlichen Mitteln das Zugangebot, insbesondere im SPNV, zu erhöhen.

Neben den beiden bestehenden Säulen der ÖPNV-Finanzierung, den Fahrgeldeinnahmen und den öffentlichen Mitteln, sollten künftig auch zusätzliche Finanzierungsoptionen geprüft werden. Nutznießer des ÖPNV, wie Arbeitgeber, Einzelhändler oder Private, deren Immobilien zum Beispiel durch einen guten ÖPNV-Anschluss an Wert gewinnen, sollten auch an der Finanzierung beteiligt werden.

DIE UNTERZEICHNENDEN VERBÄNDE FORDERN:

- Der Preisanstieg von Tickets muss verhältnismäßig sein und darf nicht über dem Anstieg der allgemeinen Lebenshaltungskosten liegen, insbesondere bei nicht mitwachsendem Nahverkehrsangebot.
- Tarifliche Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV sollen modellhaft erprobt und die Nutzerfinanzierung langfristig erneuert werden.
- Alle Bundesländer müssen eine verkehrliche Zweckbindung für die Folge-regelung der Entflechtungsmittel beschließen.
- Die Trassenpreise und Stationsentgelte müssen deutlich gesenkt werden, um Fahrgäste zu entlasten und mehr Schienenverkehr zu schaffen.
- Zusätzliche Finanzierungsoptionen wie die Nutznießerfinanzierung müssen ergebnisoffen geprüft und mittelfristig eingeführt werden.

1.5 Der ÖPNV muss bedarfsgerechter werden

Die Finanzierungskreisläufe im ÖPNV sind sehr unübersichtlich und intransparent. Umso wichtiger ist es, dass die immensen Summen, die für Bau und Unterhalt der Infrastruktur und den Betrieb des Nahverkehrs notwendig sind, effizient und kundengerecht verwendet werden. Eine Rechenschaftspflicht über die Verwendung öffentlicher Mittel sollte verpflichtend eingeführt werden. Die Verwendungsnachweise sind nicht nur den jeweiligen Geldgebern zur Verfügung zu stellen, sondern sie sind grundsätzlich zu veröffentlichen, um der Öffentlichkeit gegenüber darzulegen, wofür die Mittel ausgegeben wurden.

Die zielgerichtete und an den Verbraucherinteressen orientierte Verwendung der Gelder sollte oberstes Ziel sein. Aus diesem Grund müssen, etwa im Rahmen von Nahverkehrsplänen, feste quantitative Angebots- und Qualitätsziele für den ÖPNV definiert werden. Dabei sind Kundeninteressen zu berücksichtigen, aber auch die verkehrlichen, stadtplanerischen und Umweltziele müssen unterstützt werden. Darüber hinaus müssen sich die lokalen Nahverkehrsunternehmen unabhängigen und vergleichenden

Dienstleistungstests unterziehen, um Anreize für mehr Effizienz und Kundenorientierung zu schaffen. Der Vergleich der Leistungen von Nahverkehrsunternehmen untereinander hilft, das Angebot des lokalen ÖPNV zu bewerten, Schwächen zu identifizieren und Optimierungspotenziale zu erschließen. Neben der dezentralen Überprüfung von Angebot und Qualität des Nahverkehrs vor Ort ist die Bündelung von Fahrgastinteressen bei einem zentralen Akteur ein wichtiges Instrument, um den Fahrgästen eine starke, einheitliche Stimme zu geben. Eine unabhängige institutionelle Fahrgastvertretung, die sogenannte „Fahrgaststimme“⁴, muss deshalb eingeführt werden.

Um die Situation in dünner besiedelten Bereichen, wo der ÖPNV traditionell schlechter aufgestellt ist, für die Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern, sollte es einen „Hausanschluss für Mobilität“⁵ geben. Dies ist die bundeseinheitliche Gewährleistungspflicht zur Sicherstellung von Mindesterreichbarkeitsstandards im öffentlichen Personenverkehr. Die Erreichbarkeitsstandards dürfen dabei jedoch zwischen Stadt und Land unterschiedlich ausfallen. Ziel muss es sein, dass auch in dünn besiedelten Gebieten die Erreichbarkeit ohne eigenes Auto gewährleistet wird, gegebenenfalls auch mit anderen Mitteln wie etwa bedarfsgesteuerten Angeboten.

Ineffizienzen und wenig verbrauchergerechte Ausprägungen im ÖPNV treten vor allem dort auf, wo eine Vielzahl von Akteuren tätig ist. Eine hohe Anzahl von Verkehrsverbünde in einem Bundesland bringt den Menschen oftmals keinen Mehrwert, sondern macht das Reisen nur komplizierter. Verbundübergreifende Ländertickets sind zwar ein erster Schritt, jedoch sollte die Anzahl und räumliche Verteilung von Verbänden reduziert beziehungsweise effizienter gestaltet sowie eine intensivere Kooperation zwischen Verbänden forciert werden. Die Verzahnung des Angebotes verschiedener Akteure, die die Umsteigesituation für die Fahrgäste und somit eine der zentralen Hürden bei der Nutzung des ÖPNV verbessern kann, ist ein wichtiges Ziel. Ein „integraler Taktfahrplan“, häufig auch als „Deutschlandtakt“ bezeichnet, kann dies leisten. Der ursprünglich für den Fernverkehr konzipierte Deutschlandtakt sollte perspektivisch auch im Nahverkehr angewendet werden. Und dies nicht nur im Schienenpersonennahverkehr, auch Regionalbusverkehre, die häufig eine geringe Taktdichte aufweisen, müssen Teil des Systems werden.

DIE UNTERZEICHNENDEN VERBÄNDE FORDERN:

- Öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV müssen effizienter verwendet und eine verbindliche Rechenschaftspflicht gegenüber Mittelgebern und Öffentlichkeit eingeführt werden.
- Verbindliche Angebots- und Qualitätsziele für ÖPNV-Unternehmen müssen festgelegt und unabhängige und vergleichende Dienstleistungstests eingeführt werden.
- Effizienzsteigerungen durch verstärkte Verbundkooperationen bzw. Zusammenlegung von Verbänden müssen angekurbelt werden.

⁴ Positionspapier „Projekt „Fahrgaststimme“ – ein kundenorientierter öffentlicher Verkehr durch eine unabhängige Fahrgastvertretung“; https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/11/17/positionspapier_offentlicher_verkehr_verbandsthema_fahrgaststimme.pdf

⁵ Positionspapier „Mit einem „Hausanschluss Mobilität“ die Mobilität ohne eigenes Auto sichern“; https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/11/17/positionspapier_offentlicher_verkehr_verbandsthema_hausanschluss.pdf Link zum PP „Fahrgaststimme“

- Die Schaffung eines „integralen Taktfahrplanes“, der zügige Anschlussverbindungen und kurze Wartezeiten ermöglicht, muss vorangebracht werden.
- Ein „Hausanschluss für Mobilität“ muss eingeführt werden.
- Eine bundesweite, unabhängige Fahrgastvertretung („Fahrgaststimme“) muss angestoßen, gefördert und etabliert werden.

1.6 Der ÖPNV muss Umweltvorreiter werden

Der ÖPNV bietet unbestritten eine Vielzahl von Umweltvorteilen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Aus diesem Grund spielt er eine wichtige Rolle bei der Verringerung der ökologischen Folgen des Verkehrs. Die Senkung der Schadstoffbelastung in Städten kann durch einen größeren ÖPNV-Anteil zulasten des Autoverkehrs gesenkt werden. Aber auch der Nahverkehr, insbesondere Busse, können besser werden. Eine wirksame Abgasreinigung und die Einführung lokal emissionsfreier Elektrobusse wirkt positiv. Die konsequente Anschaffung neuer und sauberer Busse und eine darauf ausgerichtete öffentliche Förderung sind deshalb notwendig.

Bei der Bekämpfung des Klimawandels kommt dem Verkehr im Allgemeinen und dem ÖPNV im Besonderen eine wichtige Rolle zu. Die Verschiebung des „Modal Splits“ weg vom Auto hin zum ÖPNV senkt den Ausstoß von CO₂ und hilft, die nationalen und internationalen Klimaziele zu erreichen. Aber auch hier kann sich der ÖPNV nicht auf dem Status quo ausruhen. Die vollständige Elektrifizierung des Schienenverkehrs mit stetig steigendem Stromanteil aus erneuerbaren Energieträgern, ein zunehmender Einsatz von (teil-)elektrischen Bussen, Leichtbau oder energieeffiziente Komponenten für Heizung, Lüftung und Klimatisierung sind notwendig. Für eine nachhaltige Mobilitätswende auf dem Land bedarf es dabei anderer Lösungen als in urbanen Räumen. Die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen wie Berufs(fern)pendler, Familien oder Touristen müssen adäquat berücksichtigt werden.

Diese Maßnahmen kosten Geld. Eine alleinige Umlegung auf die Fahrgäste würde den ÖPNV dramatisch verteuern und die Nachfrage einbrechen lassen. Dies muss verhindert werden. Die Erfüllung nationaler und internationaler Klimaziele kann aber auch nicht allein durch die Kommunen finanziert werden. Eine gegebenenfalls zeitlich begrenzte finanzielle Förderung durch den Bund oder die Länder kann eine wichtige Unterstützung sein. Wichtig ist, dass die Unternehmen und Kommunen die Umweltvorteile des ÖPNV aktiv gegenüber Kunden und potentiellen Fahrgästen kommunizieren und vermarkten. Sehen diese einen individuellen Nutzen in Form von saubererer Luft, weniger Lärm oder weniger Pkw-Verkehr, steigt die Bereitschaft, selbst aktiv dazu beizutragen.

DIE UNTERZEICHNENDEN VERBÄNDE FORDERN:

- Verkehrsunternehmen und Kommunen müssen durch den Bund finanziell unterstützt werden, um Investitionen in saubere und effizientere Fahrzeuge zu ermöglichen.
- Die notwendigen Investitionen in effizientere Fahrzeuge dürfen nicht durch höhere Ticketkosten gegenfinanziert werden, da dies den ÖPNV für Verbraucher weniger attraktiv macht.

- Die Umweltvorteile des ÖPNV müssen aktiv beworben und so die Nutzungsbereitschaft erhöht werden.