

Zug der S-Bahn Mitteldeutschland hält in Leipzig



Foto: DB AG/Wolfgang Klee

Verkehrswende

Der ÖPNV zwischen Euphorie und Einschnitt

Steffen Lehmann, Geschäftsführer, Mitteldeutscher Verkehrsverbund, Leipzig

Der PlusBus auf der Überholspur, das 9-Euro-Ticket ein Erfolgsmodell, Zuspruch für den ÖPNV wie selten zuvor, sein Ausbau zur CO₂-Reduktion unbedingt notwendig – und dennoch stehen Verkehrsunternehmen und Verbände bundesweit deutlich unter wirtschaftlichem Druck. Wir alle brauchen dringend die Verkehrswende. Eine Situation, die sich nur lösen lässt, wenn alle Verantwortlichen auf der gleichen Schiene fahren.



Das 9-Euro-Ticket war ein guter erster Schritt. Nicht nur für die Menschen, die für sehr wenig Geld sehr viel ÖPNV nutzen konnten und damit testen durften, wie und ob Bus und Bahn den Weg zur Arbeit, zu Freunden oder zum Shoppen einfacher machen. Es war auch ein Segen für die Verkehrsunternehmen selbst, nachdem sie in den letzten zwei Jahren Rückgänge bei den Fahrgastzahlen durch Corona verkraften mussten. Eine bessere Publicity hätte sich die Branche nicht wünschen können, und keine Marketingkampagne hätte in der Öffentlichkeit solch eine Response erzeugt wie das zeitlich gebundene Ticket.

Im Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes wurden im Großraum Leipzig und Halle allein für Juni über 380.000 Tickets verkauft und für weitere 275.000 Abonnent*innen, Studierende und Schüler*innen die Abos auf 9-Euro-Ticket umgestellt. Das heißt in Summe: Nahezu jede*r dritte Einwohner*in Mitteldeutschlands hatte im Juni ein 9-Euro-Ticket in der Tasche. Für mich persönlich eine Erfolgsgeschichte – bei allen Komplikationen und organisatorischen Herausforderungen, die die Verkehrsunternehmen und ihre Verbände im Vorfeld zu lösen hatten.

Und doch gibt es da ein schmerzhaftes Aber. Ein Aber, das mit einem Paradox verbunden ist. Der ÖPNV hat in Kommunen, in der Öffentlichkeit und in der Politik einen hohen Stellenwert wie vielleicht nie zuvor. Und das Angebot des 9-Euro-Tickets besitzt nicht nur eine sozialpolitische Komponente, sondern könnte auch ein Meilenstein in der Verkehrspolitik unseres Landes sein. Auf einmal gibt es die Diskussion, ob man nicht dauerhaft bundesweit gültige und einfache Tarifprodukte anbieten könnte. Ein guter erster Schritt – doch darauf müssen kluge nachhaltige nächste Schritte wie der dringend nötige Angebotsausbau und Rückbau von Investitionsstaus in die Infrastruktur folgen!

Das 9-Euro-Ticket traf im Tarifgebiet des MDV auf große Resonanz

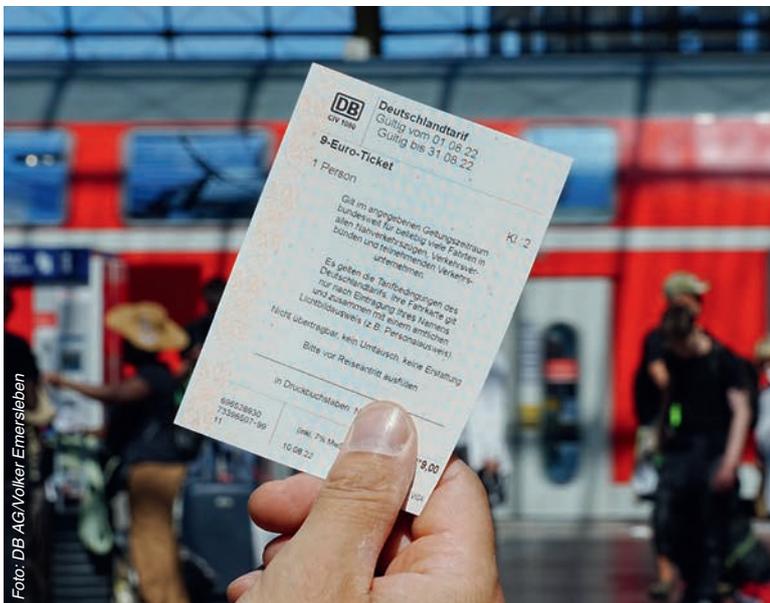


Foto: DB AG/Volker Emerichleben

Kostenexplosion generiert Druck

Und ausgerechnet jetzt steht die Verkehrsbranche bundesweit vor massiven Einschnitten, denn sie muss mit der größten Kostenexplosion seit der politischen Wende vor 30 Jahren fertigwerden. Die Energie- und Kraftstoffkosten steigen massiv, die Preise bei Dienstleistern und Investitionen ebenfalls, dazu gibt es einen massiven Fachkräftemangel, und Corona hat uns ein Minus in der Fahrgastnachfrage gebracht. So stehen allein im MDV ungeplante Zusatzkosten und weitere Erlösminderungen von insgesamt fast 70 Millionen Euro pro Jahr auf der Tafel. Die Folge: Die Verkehre im ländlichen und städtischen Raum müssten stark reduziert werden, mindestens um eine zweistellige Prozentzahl. Und das, obwohl die Akteure in der Verbundgesellschaft im mitteldeutschen Raum das integrierte Verkehrsangebot in den letzten Jahren bereits massiv ausgebaut haben. Ein hoch vertaktetes und zunehmend beliebtes Netz aus S-Bahnen, Straßenbahnen, PlusBussen, TaktBussen und StadtBussen bietet den Menschen in Mitteldeutschland tagtäglich ideale Alternativen zum Auto.

Wie man nun der Öffentlichkeit einen drohenden Rückbau klarmachen möchte, ist mir schleierhaft. Doch eines ist sicher: Was sich die ÖPNV-Branche zuletzt an Pluspunkten unter anderem durch das 9-Euro-Ticket erarbeitet hat, würde sie mit solchen zwangsläufigen Kürzungen des Verkehrsangebots wieder einreißen. Male ich damit den Teufel an die Wand? Keinesfalls. Ein Großteil der Verkehrsunternehmen im MDV weiß im Moment zumindest nicht, ob es in 2023 seine Leistungen in der aktuellen Größenordnung weiter anbieten kann. Das ist die Realität.

Eine Lösung ist bis dato nicht in Sicht. Der Branchenverband VDV, aber auch die Landesverkehrsminister haben im Zuge der Diskussionen um das 9-Euro-Ticket gegenüber Bundesverkehrsminister Wissing diese Situation kommuniziert. Wir brauchen in den nächsten wenigen Wochen dringend eine Antwort. Denn Stand jetzt lässt sich nicht sagen, wie genau sich die Situation in den nächsten Monaten auflösen wird und wie die Rahmenbedingungen in Markt und Politik aussehen werden. Steigen die Fahrpreise mehr denn je? Müssen die Aufgabenträger und Unternehmen die Verkehrsangebote reduzieren? Ausgerechnet nach einer Zeit, in der das 9-Euro-Ticket und die realisierten Verkehrskonzepte so erfolgreich waren? Das wäre absurd – aber darauf könnte es schlimmstenfalls hinauslaufen.

ÖPNV-Ausbau als Karte zur CO₂-Reduktion spielen

Zu dieser Gemengelage gesellt sich noch eine ganz andere Herausforderung hinzu: die Belastung unseres Klimas durch CO₂. Lösungen wirken nicht sofort, und zugleich wird immer noch so wenig getan. Dabei muss unsere Wirtschaft und Gesellschaft den CO₂-Ausstoß

deutlich reduzieren. Alle Branchen arbeiten daran – nur der Verkehrssektor schafft das bisher nicht einmal ansatzweise. Seit Jahren erzeugt allein der Verkehr in Deutschland jährlich 130 Millionen Tonnen CO₂. Eine Reduktion gab es bisher höchstens in homöopathischen Dosen. Dabei müsste das Niveau auf etwa 60 Millionen Tonnen sinken, also um rund 55 Prozent. Der Einsatz von mehr Elektromobilität bei privaten PKW wird nicht genügen, und auch die Bestromung funktioniert nicht komplett emissionsfrei. Das geht nur mit einem massiven Ausbau eines Mixes aus deutlich mehr ÖPNV-Angeboten, deutlich mehr Fahrradverkehr und einem größeren Sharing-Angebot.

Das alles ist nicht neu, weder für die Branche noch für die Politik. Der MDV arbeitet schon seit vielen Jahren daran, in der Strategie und Praxis den ÖPNV auszubauen und attraktiver zu machen, damit der Wandel hin zu einer deutlich verstärkten Nutzung des Nahverkehrs gelingt. Schon im letzten Jahr hatten wir mit einem Zukunftspapier der Politik klar signalisiert: Die innerstädtischen und regionalen Verkehrsleistungen sowie der Eisenbahnverkehr müssen um 60 Prozent wachsen, um den Menschen einen Wechsel zum ÖPNV attraktiv zu ermöglichen. Wir brauchen dafür bundesweit zum Beispiel doppelt so viele regionale Buslinien, deutlich mehr Angebote rund um Tram und SPNV, müssten die aktuell 3,5 Millionen auf 6,5 Millionen Streckenkilometer erweitern und die Vertaktung noch deutlich besser auf individuelle Bedürfnisse ausrichten.

PlusBus besteht den Praxistest

Dass so etwas funktionieren kann, hat das Konzept des PlusBus gezeigt. Mit PlusBus gelang es, die Lücke im Verkehr im ländlichen Raum kleiner werden zu lassen, indem ein Bus im leicht merkbaren Stundentakt die Landkreise mit den Zentren verbindet und die Fahrgäste zu wichtigen Anschlusszügen und Buslinien bringt. Das Motto lautete „Die S-Bahn in die Fläche bringen“ – ein Konzept, das sich im MDV damals anbot, als im Jahr 2013 das neue Mitteldeutsche S-Bahn-Netz startete und die Region noch „feingliedriger“ werden sollte.

Entsprechend wurden unter anderem auch die Busnetze im MDV-Gebiet neu geplant. Das klingt eventuell nicht nach dem großen Wurf in Sachen Verkehrswende. Doch die Zahlen sagen etwas anderes: Aktuell sind 44 PlusBus-Linien unterwegs, in kurzer Zeit sind 85 neue Haltestellen allein im Landkreis Leipzig entstanden, wo früher pro Jahr vielleicht 5 Haltestellen neu errichtet wurden. Und bis zum Beginn der Pandemie stieg in jenem Landkreis die Zahl der Fahrgäste um 20 Prozent, auf den starken PlusBus-Achsen sogar um über 50 Prozent. Ein Erfolgsmodell also, das der VDV unterstützt und welches heute in 6 weiteren Bundesländern angeboten wird. So sehen Bausteine einer echten Verkehrswende vor Ort aus – und sie funktionieren!



Foto: Signa Werbung

PlusBus in Nordsachsen: Das Buskonzept schließt Nahverkehrslücken im ländlichen Raum

Es gibt also bereits Lösungen in der Praxis, die realistisch, finanzierbar und umsetzbar sind. Allerdings muss der Branche und den Entscheidern in der Politik klar sein: Wir müssen den CO₂-Ausstoß im Verkehr deutlich reduzieren, wir müssen den ÖPNV massiv und schnell ausbauen; und wer den ÖPNV ausbauen will, muss heute in unsere lebenswerte Zukunft investieren und deutlich schneller agieren, als es in der Vergangenheit der Fall war.

Fehlendes Signal für mehr Investitionen

Die Nachfrage durch veränderte politische, verkehrliche und branchenrelevante Rahmenbedingungen hochzufahren, ist keine Zauberei. Zugleich werden weitere attraktive Angebote etabliert, um den Menschen den ÖPNV schmackhafter zu machen. Parallel müsste man den infrastrukturellen Ausbau insbesondere auf der Schiene für die Straßenbahnen und Züge angehen. Bis dieser Schritt umgesetzt ist, könnte man zum Beispiel Bus-Expresslinien zwischen Stadt und Region und innerhalb der Städte anbieten, um Gewerbegebiete und Einkaufszentren jeweils mit den Wohnstandorten besser oder häufiger zu verbinden. Der PlusBus zeigt, dass so etwas funktioniert.

Solch ein Paradigmenwechsel kostet Geld – und das steht Stand jetzt nicht zur Verfügung. Die Verkehrsverbände wissen nicht, ob die Bundespolitik vorrangig das notwendige Geld zur Verfügung stellen möchte. Und die Industrie als Fahrzeughersteller für Züge, Busse und Straßenbahnen weiß es auch nicht und hält deshalb auch nicht die erforderlichen Produktionskapazitäten bereit, die notwendig wären, um schnell mehr Fahrzeuge verfügbar zu machen.

Von welcher Summe sprechen wir? Neben den bisherigen Bundesmitteln in Höhe von zirka 12 Milliarden Euro bräuchte es bundesweit jährlich erhebliche Gelder, so dass im Jahr 2030 dann 11 Milliarden zusätzliche Mittel für den Nahverkehr zur Verfügung stehen, um einen deutlichen Paradigmenwechsel herbeizuführen. Gegenfinanzieren ließe sich das auf vier Säulen:

1. Die Endverbraucher und Nutzer des ÖPNV werden an den steigenden Kosten beteiligt.
2. Der Bund erhöht die Mittel, indem er zum Beispiel klimaschädliche Subventionen für Dienstwagen beendet und diese Subventionen in den ÖPNV umleitet.
3. Die Länder übernehmen einen Teil der Finanzierung – auch wenn die Umsetzung der Klimaschutzziele eigentlich in der Verantwortung der Bundespolitik liegt.
4. Nutznießer einer guten ÖPNV-Anbindung werden an den Kosten beteiligt. Dazu zählen zum Beispiel Gewerbetreibende oder Immobilienbesitzer. Deren Standort erfährt durch eine attraktive ÖPNV-Anbindung eine Wertsteigerung, die man in Zahlen fassen kann und kein „Geschenk des ÖPNV-Himmels“ sein sollte.

Wir müssen hier radikal umdenken und volkswirtschaftliche Gewinn- und Kostenrechnungen betrachten. In unserem hoch entwickelten Technologie- und Wohlstandsland wird pro Kopf gerade einmal 120 Euro in den Nahverkehr investiert. Zum Vergleich: in den skandinavischen Ländern sind es rund 300 Euro – gut 150 Prozent mehr.

Verkehrswende ist Teamarbeit

Doch bevor solche grundlegenden Veränderungen im Verkehr gelingen, braucht es vor allem und unbedingt grundlegende Veränderungen in den Köpfen aller Verantwortlichen. Die Bundespolitik muss das Zielbild der Verkehrswende und die wesentlichen Instrumente klar benennen. Die Landespolitik muss verwaltungsärmer werden und den Mut haben, sich auf die erfolgsversprechenden Themen mit gesamtgesellschaftlicher Wirkung zu konzentrieren. Die Kommunalpolitik wiederum muss gemeinsam mit den Nahverkehrsunternehmen vor Ort Veränderungen schneller umsetzen. Und die Nahverkehrsbranche muss deutlich schneller, innovativer und gemeinsam agieren. Das haben wir in der Corona-Zeit besser gelernt und müssen wir nun ausbauen. Wir müssen uns qualitative und quantitative Zwischenziele setzen und sie mutig angehen.

Der Paradigmenwechsel im ÖPNV geht also nur mit einem großen Miteinander. Noch nie war er wichtiger als heute. Noch nie waren die Probleme drängender,

zu deren Lösung der ÖPNV beitragen könnte. Und noch nie stand er zugleich selbst so ausgeprägt unter Druck. Eine Situation, die alle wichtigen Player deshalb auf den Plan rufen muss. Und zwar jetzt. ■

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV)

Zum Verbundgebiet des MDV gehören die Städte Halle (Saale) und Leipzig sowie die Landkreise Leipzig, Nordsachsen, der Saalekreis, der Burgenlandkreis und der Landkreis Altenburger Land. Seit 15. Dezember 2019 zählen auch die SPNV-Strecken der Landkreise Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld sowie der Stadt Dessau-Rosslau zum MDV (MDV Nord). Mit einer Fläche von insgesamt 11.300 km² erstreckt sich das Verkehrsgebiet anteilig über die drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und bietet 2,1 Millionen Menschen Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Die MDV-Verbundtickets gelten für S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Busse und Straßenbahnen. Insgesamt 13 Verkehrsunternehmen sind tagtäglich im Dienst der Fahrgäste unterwegs. Dabei erbringen sie jährlich 80 Millionen Fahrplankilometer. Das sind 5 Erdumrundungen am Tag.

Der MDV ist ein Mischverbund, der sich aus Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zusammensetzt. Der Bus- und Straßenbahnverkehr wird durch die Landkreise und die kreisfreien Städte Halle und Leipzig bestellt. Besteller des S-Bahn- und Zugverkehrs sind die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) sowie der Freistaat Thüringen.

Lesen Sie auch

So plant NRW den Nahverkehr auf der Schiene für 2032/2040

Deine Bahn 8/2022

Die Generation Verkehrswende und der Öffentliche Personennahverkehr

Deine Bahn 6/2022

ÖPNV nach Corona: Mobilitätswende forcieren

Deine Bahn 5/2021



Foto: Christian Hübler/MDV

Das PlusBus-Konzept

Der PlusBus ist eine Busmarke, die ein Qualitätsversprechen an den Fahrgast insbesondere im ländlichen Raum gibt:

- Der PlusBus fährt regelmäßig jede Stunde
- Der PlusBus verbindet die Landkreise mit den Zentren, bringt die Fahrgäste zu wichtigen Anschlusszügen und Buslinien
- Der PlusBus bietet auch am Wochenende, an Ferientagen und am frühen Abend ein verlässliches Angebot
- Ähnlich wie das gelernte bundesweite einheitliche S-Bahn-Symbol erkennt man den PlusBus bundesweit am PlusBus-Symbol

Das integrierte Verkehrsnetz im MDV

- 11 S-Bahn- und 44 PlusBus-Linien
- regionale Zug- und Buslinien
- vernetzte Verkehrssysteme in den Städten

Die PlusBus-Taktung

- montags bis freitags durchgehender Stundentakt
- wochentags immer der gleiche Fahrplan – auch in den Schulferien
- regelmäßiger Takt auch an Wochenenden und Feiertagen – meist alle zwei Stunden
- Taktung auf möglichst kurze Wartezeiten an den Haltestellen ausgelegt

PlusBus bundesweit

- Brandenburg: VBB
- Saarland: Saar VV
- Sachsen: VVO, ZVON, VMS, VVV, MDV
- Sachsen-Anhalt: Bahn-Bus-Landesnetz Mein Takt, MDV
- Schleswig-Holstein: Nah.SH
- Thüringen: Bus & Bahn Thüringen, Greiz

Mehr Informationen

www.plusbus-deutschland.de
www.plustaktbus.de

Anzeige —



havelländische eisenbahn
Aktiengesellschaft

mobil seit 1892

Der Schlüssel zum Erfolg sind unsere Mitarbeiter

Verstärken Sie unser Team an den Standorten Wustermark, Blankenburg/Harz, Celle mit der Einsatzstelle Magdeburg zum nächstmöglichen Zeitpunkt als

Nähere Infos zu unseren Stellenanzeigen unter:
www.hvle.de/karriere

- **Triebfahrzeugführer** (w/m/d)
- **Gleisbauer** (w/m/d)
- **Wagenmeister** (w/m/d)
- **Mitarbeiter Leitstelle** (w/m/d)

Wenn Sie mit uns gemeinsam in Richtung Zukunft fahren wollen, dann senden Sie uns bitte eine E-Mail mit Ihren aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen, Lebenslauf sowie Angaben über frühestmöglichen Eintrittstermin und Ihren Gehaltsvorstellungen an: bewerbung@hvle.de