



Neustart!

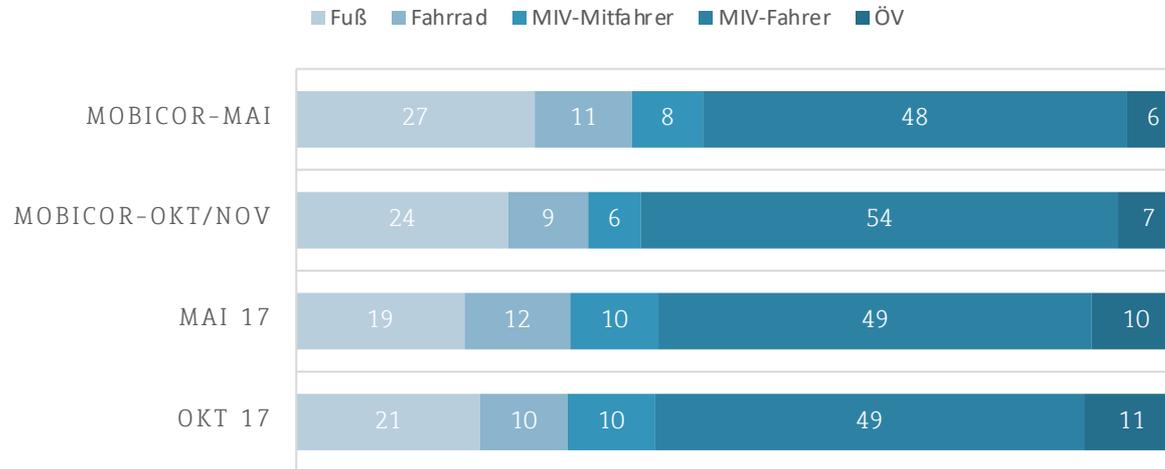
Der öffentliche Verkehr muss neu verstanden,
geordnet und finanziert werden!

Forschungsgruppe Digitale Mobilität
Prof. Dr. Andreas Knie



Mobilität am Berichtstag

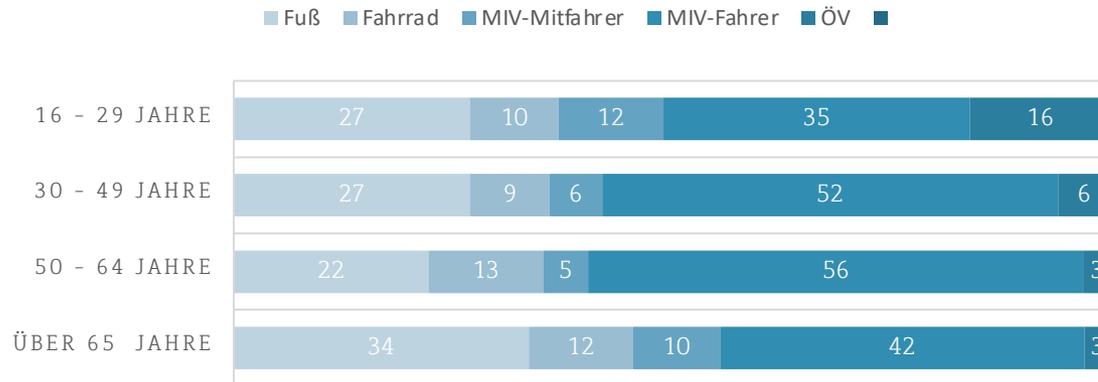
MODAL SPLIT IM ZEITVERGLEICH



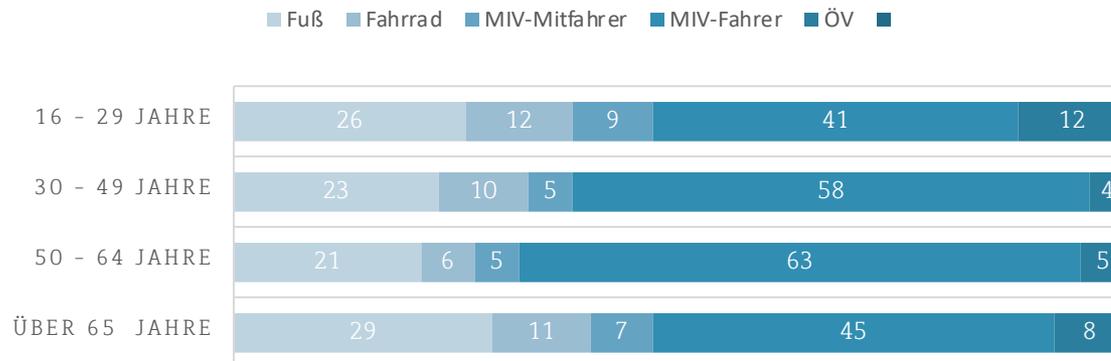
Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung am Berichtstag im MOBICOR-Mai und -Oktober, sowie im Corona-freien Mai und Oktober 2017



MAI: MODAL SPLIT NACH ALTER

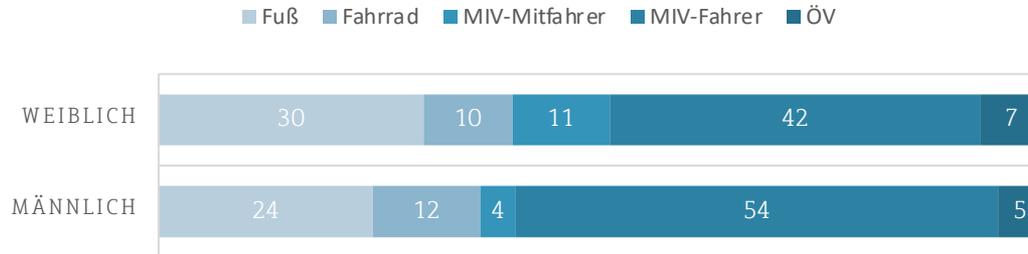


OKT/NOV: MODAL SPLIT NACH ALTER

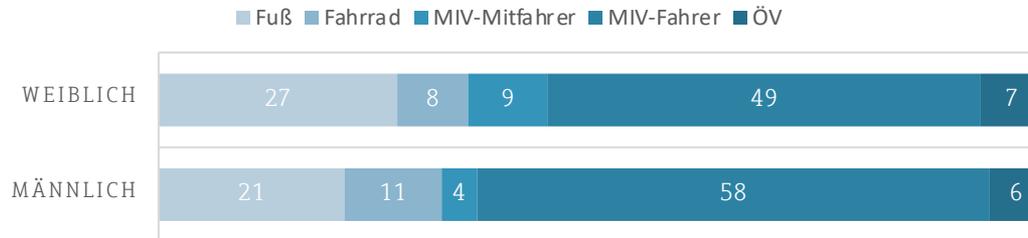




MAI: MODAL SPLIT NACH GESCHLECHT

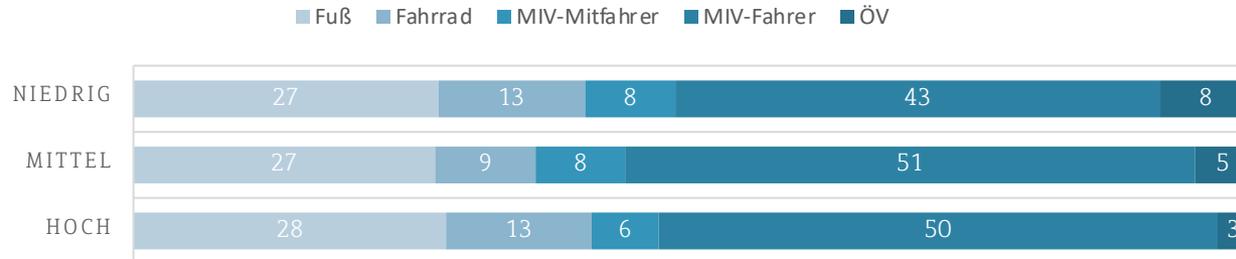


OKT/NOV: MODAL SPLIT NACH GESCHLECHT

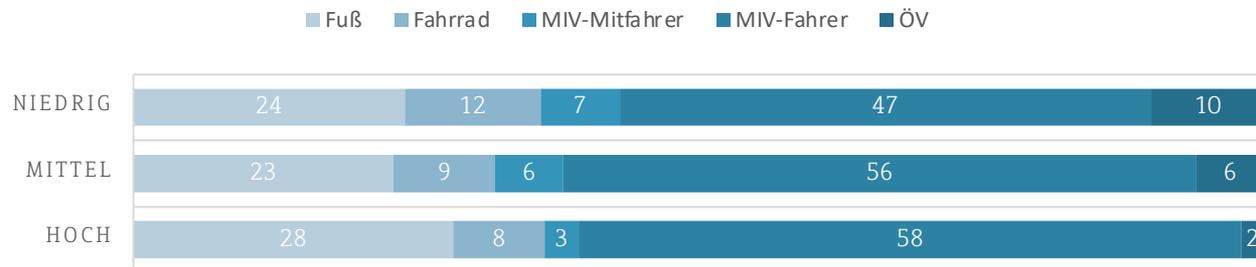




MAI: MODAL SPLIT NACH ÖKONOMISCHEN STATUS DES HAUSHALTES



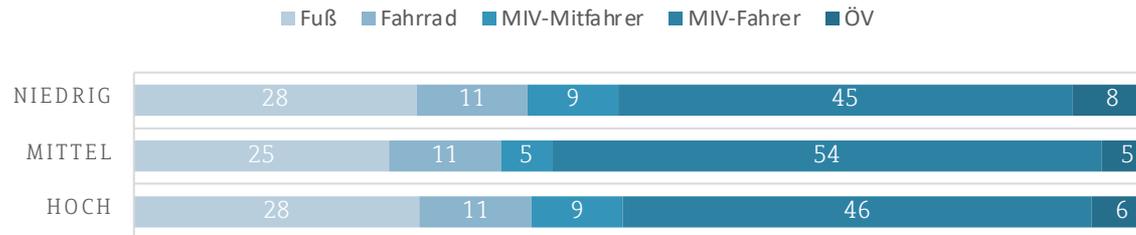
OKT/NOV: MODAL SPLIT NACH ÖKONOMISCHEN STATUS DES HAUSHALTES



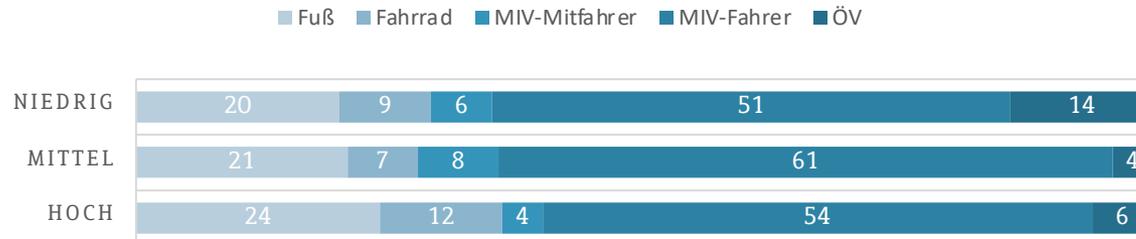
Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung am Berichtstag im MOBICOR-Mai und MOBICOR-Okt/Nov



MAI: MODAL SPLIT NACH SCHULISCHEM BILDUNGSGRAD



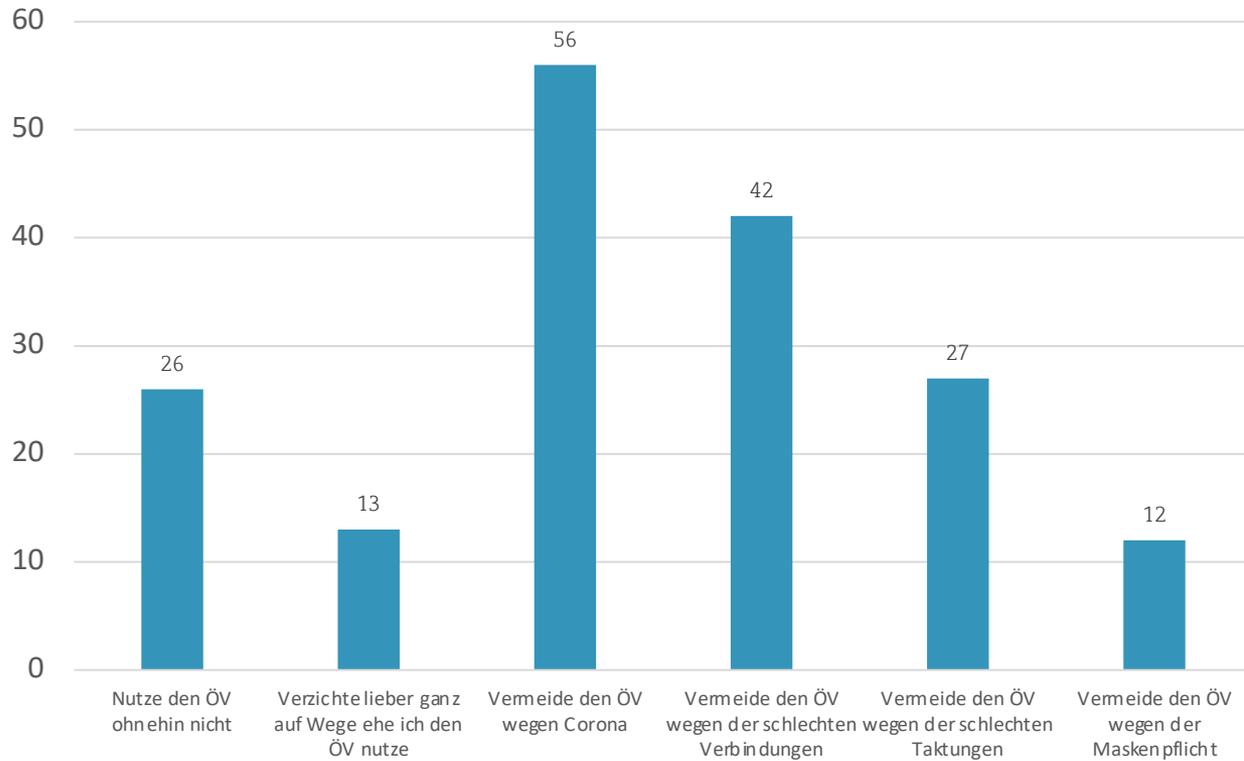
OKT: MODAL SPLIT NACH SCHULISCHEM BILDUNGSGRAD



Datengrundlage: Verkehrsmittelnutzung am Berichtstag im MOBICOR-Mai und MOBICOR-Okt/Nov; Bildungsgrad nach CASMIN-Skala: niedrig: noch Schüler*in, kein Abschluss, Hauptschulabschluss; mittel: mittlere Reife; hoch: Fachhochschulreife/Abitur



“Warum meiden Sie aktuell [Oktober 2020] den ÖV?”



Datengrundlage: Befragungsergebnisse aus der zweiten MOBICOR-Welle im Oktober 2020, Personen ab 16 Jahren



Zur augenblicklichen Lage des ÖV

- Der öffentliche Nah- und Fernverkehr soll seine Marktanteile zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 auf bundesweit rund 30 Prozent verdoppeln (Basisjahr 2018: angenommen waren 15 Prozent).
- Tatsächlich hat der ÖV Ende 2020 einen Anteil von 6 Prozent am Modal Split (Anteil Wege)
- Kunden sind augenblicklich: untere Einkommensklassen, niedriger Bildungsstand, mehr Frauen als Männer



Unterschiedliche Voraussetzungen

- Der ÖV ist in Deutschland als Teil der Daseinsvorsorge organisiert: Der Staat zahlt und schafft an! Ergebnis: Finanziert wird die Bereitstellung von Bus- und Zugkilometer, es gibt auf kommunaler Ebene keine finanzielle Kopplung an die tatsächlich transportierten Personenmengen. Das Resultat: der ÖV stellt kein attraktives Leistungsspektrum dar und wird mehrheitlich nur von Menschen ohne Alternativen genutzt (Anteil des Schüler- und Auszubildendenverkehrs im ländlichen Bereich: 90 Prozent).
- Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) materialisiert diesen Gedanken der Daseinsvorsorge; geregelt wird die Ordnung der Bereitstellung; unternehmerische Ansätze werden ausgeblendet.
- Verkehrspolitik ist spätestens seit 1934 klar fokussiert: Vorfahrt für das private Auto als Mittel zum privaten Glück und beruflichen Fortkommen: straßenverkehrsrechtlich stellt das private Auto ein Gemeinwohl dar, Sharingangebote sind Sondernutzungen; beim Bauen wird über Stellplatzordnungen (Reichsgaragenordnung) die Voraussetzungen für eine infrastrukturelle Vorsorge für das private Kfz gelegt; ein analoger Ansatz für den ÖV fehlt; die Pendlerpauschaule ist beim ÖV gedeckelt, beim MIV nicht



Das Ergebnis

- Der ÖV war immer als „Überlauf“ für den MIV gedacht und nie als eigenständige Alternative zum privaten Auto. Die Zuständigkeiten sind aus Sicht des Kunden unübersichtlich (Verkehrsunternehmer, Verbund, Aufgabenträger, Bestellerorganisationen).
- Der Kerngedanke des Regionalisierungsgesetzes, durch eine immer stärkere Aufteilung der Wertschöpfungsketten mehr Wettbewerb und damit günstige Einkaufspreise für die öffentlichen Hände zu organisieren, hat sich weder aus Kundensicht (keine erkennbare Gesamtleistung, sondern nur Teilangebote von Haltestelle zu Haltestelle), noch für die Anbieter (Lohndumping bei der Erstellung), noch für die öffentliche Hand gelohnt (weniger Nettoleistung an Schiene und Busleistung durch zu hohen bürokratischen Bestellaufwand)
- Die Form der kommunalen Daseinsvorsorge sowie die der Bestellungen haben technische Innovationen verhindert: eine durchgehende Digitalisierung („Roaming) ist nicht eingetreten und die BahnCard 100 zum analogen Saurier geworden



Vorschlag

- Die Erbringung einer öffentlichen Verkehrsleistung muss neu definiert werden: Ziel ist eine Raumerschließung, die sozial und nachhaltig organisiert ist und von Haustür zu Haustür reicht und dabei Busse, Bahnen, Sharing, Hailing, Pooling einbezieht. Das Leitungsspektrum kann unterschiedlich sein. Die öffentliche Verkehrsleistung hat Vorrang vor dem privaten Autobesitz. Das Auto als Gemeingebrauch wird aus den straßenrechtlichen Bestimmungen gestrichen
- Zentrales Instrument ist eine vom kommunalen und regionalen Aufgabenträger ausgeschriebene Leistung, die auf Basis einer Zielvereinbarung abgeschlossen wird: Öffentlich finanziert wird ein Sockelbetrag, das unternehmerische Risiko trägt der Erbringer; je mehr Fahrgäste transportiert werden umso höher aber auch der Gewinn



Vorschlag

- Ziel ist es, unter öffentlicher Aufsicht unternehmerische Anreize für die Erbringung von Verkehrsleistungen in der Stadt wie auch auf dem Land zu produzieren, die rechtlich nicht gegenüber dem privaten Auto benachteiligt werden
- Auf überregionaler Ebene kann die DB AG als integrierter Konzern erhalten bleiben, die Leistungen werden aber von „Dritten“ gebucht und vermarktet (Analog zum Telekommunikationsmarkt)
- Ordnungs- und Leistungsgesetze zur Regelung und Finanzierung öffentlicher Verkehrsleistungen müssen in ein bundesweites Mobilitätsgesetz (Artikelgesetz) integriert werden



Übergangslösungen:

- Das private Abstellen von PKW aus dem Straßengesetz herausnehmen
- PBefG Reform: Geltungsbereich beginnt bei Bediengebieten über 500.000 Einwohnern bei 35 Cent und bei Bediengebieten darunter erst bei 65 Cent; Datenregelung wird erweitert durch das Roaminggebot; Mietwagennutzung nur bei Vorbuchung von mindestens 30 Minuten; Wegfall der Rückkehrpflicht
- Ein Prozent der Regionalisierungsmittel (rund 90 Mio. pro Jahr) werden sofort für die Ausschreibung der letzten Meile bereit gestellt