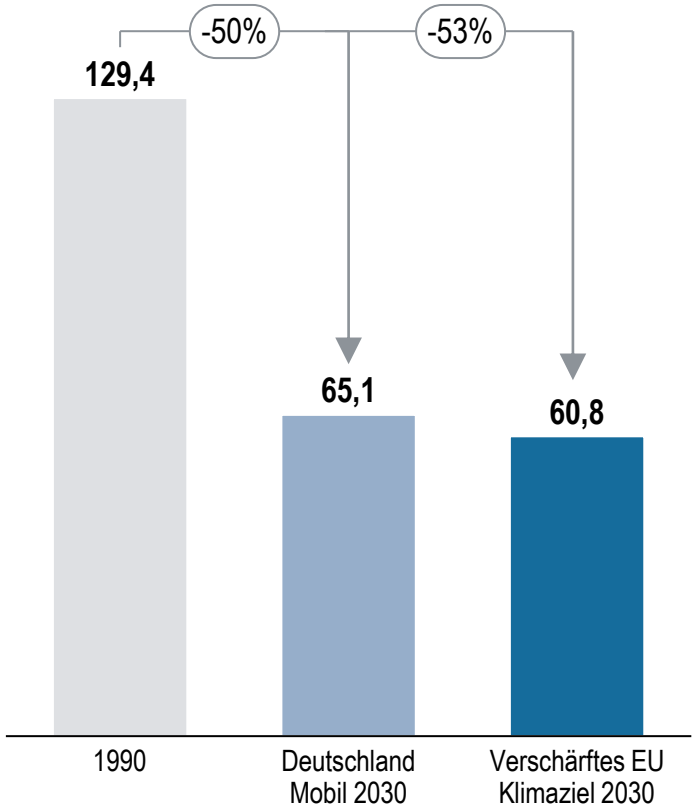
Verkehrswende gestalten – leistungsstark und nachhaltig

Wesentliche Ergebnisse **Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität** im Nah- und Regionalverkehr bis 2030 für "Mobilität im Dialog", Stuttgart Oktober 2021

Mit einer bundesweiten Angebotsoffensive und einem Ausbau des ÖPNV werden die Klimaschutzziele des Verkehrs bis 2030 erreicht

Maßnahme zur Erreichung des EU Klimaziels

CO2 Emissionen MIV & ÖPV [Mio. Tonnen; %]



1) Auswahl an Annahmen

Unterstellte Maßnahmen zur Erreichung des EU-Klimaziels

> Unterstellung des Deutschlandtakts, inkl. Steigerung des Elektrifizierungsgrads auf 71% der Betriebsleistung, SPNV-Mehrleistungen, MIV Verlagerungen

> Starke Ausdehnung der Angebote im ÖSPV, z.B. Bedienungshäufigkeit +25% und Beschleunigung Bus +5%

> Steigerung der Pünktlichkeit und Abbau von Zugangshemmnissen durch Digitalisierung

> 8,5 Mio. emissionsfreie PKW in 2030

> Angebotsausweitung durch offensive Strategie im Linienbedarfsverkehr

> Im Linienbedarfsverkehr wird die gesamte Betriebsleistung emissionsfrei geleistet. Im regionalen Buslinienverkehr 30% und im städtischen Buslinienverkehr 50%

> Nutzerkosten des ÖPNV bleiben zu realen Preisen konstant

> MIV Nutzerkosten steigen real um +59%

Quelle: VDV, Intraplan, Roland Berger

Dafür wurden Nachfrage, der dafür notwendige Angebotsausbau, und daraus folgende Erlöse/Kosten und Lösungsansätze definiert

Methodik des Gutachtens

	Klimaziel 2030	Nachfragesicht	Angebotssicht	Finanzierungs-bedarf
Methode	> Basierend auf dem EU-Klimaschutzziel von minus 55% CO2-Ausstoß ggü. 1990 wird ein verkehrssektor-spezifisches Emissionsziel für Deutschland ermittelt > Unter der Annahme, dass eine gleiche Lastenverteilung innerhalb des Verkehrssektors erfolgt, muss der Personenverkehr seine Emissionen um 53% reduzieren	> Bestimmung der nötigen Verkehrsverlagerungen und -vermeidung zur Erreichung des Klimaziels. Auch unter Berücksichtigung des Fahrrads und Fußwegs > Maßnahmen zur Erreichung dieser Verlagerung und Vermeidung sind u.a.: – Erhöhung Nutzerkosten MIV – Besseres Angebot im SPNV, z.B. durch den Deutschlandtakt	> Leistungssteigerung zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage > Angebot des Deutschlandtakts wird im SPNV unterstellt, inkl. Infrastrukturausbau und dessen Finanzierung > Zusätzliche Betriebsleistung durch GVFG-Projekte und Verdichtung auf bestehender Infrastr. > Ausweitung der Bus-Betriebsleistung gem. VDV Studie „Jahrzehnt des Busses“	> Basierend auf der ermittelten Verkehrsleistung sowie auf Basis von fortgeschriebenen Stückerlössätzen werden die Erlöse aus der Fahrgastbeförderung ermittelt > Basierend auf der ermittelten Betriebsleistung und fortgeschriebenen Stückkostensätzen werden die Kosten durch den ÖPNV Betrieb ermittelt
Quellen	> Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 10.12.2020 > Deutsches Klimaschutzgesetz 2019 > Kyotoprotokoll	> VDV Studie „Deutschland Mobil 2030“ > 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts	> Primärdatenerhebung bei VU und AT > Planungen aus Bundesverkehrswegeplan und des Deutschlandtakts > GVFG Anmeldungen	> Primärdatenerhebung bei VU und AT > VDV Statistik und zentraler Betriebskostenvergleich > Standardisierte Bewertung > Sonstige öffentliche Quellen[1)]

Leistungskosten-gutachten 2030

> Ausweisung des konsumtiven Finanzierungs-bedarfs
> Ausweisung der Finanzierungs-lücke unter Einbezug hochgerechneter öffentlicher Finanzierung
> Aufführung fiskalischer und rechtlicher Lösungsansätze zur Schließung der Finan-zierungslücke

1) Zum Beispiel: Studien, Gutachten, Jahresabschlüsse

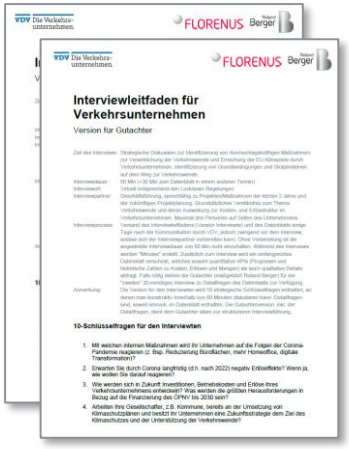
Quelle: VDV, Intraplan, Roland Berger

Grundlage aller Ergebnisse sind die konkreten Planungen für Investitionen und Leistungen der Verkehrsunternehmen

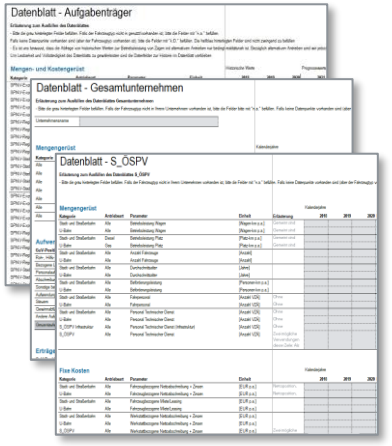
Befragung der Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbünde

55 Interviews und 2 Beirats-sitzungen wurden im Rahmen des Gutachtens mit Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und weiteren Stakeholdern durchgeführt

Interviewleitfäden

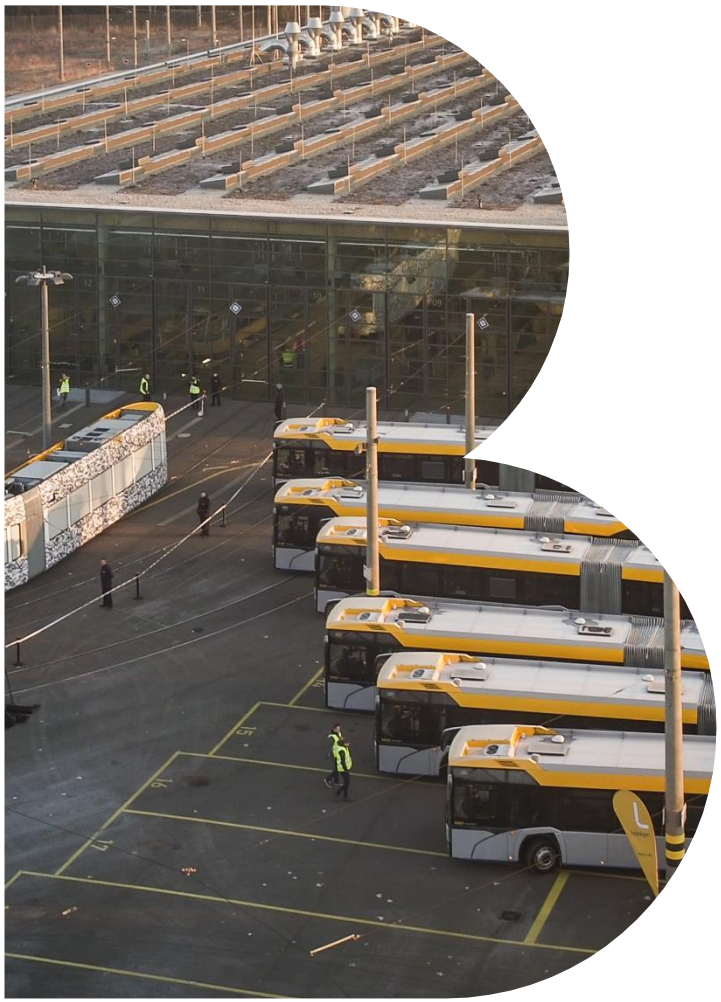


Datenblätter



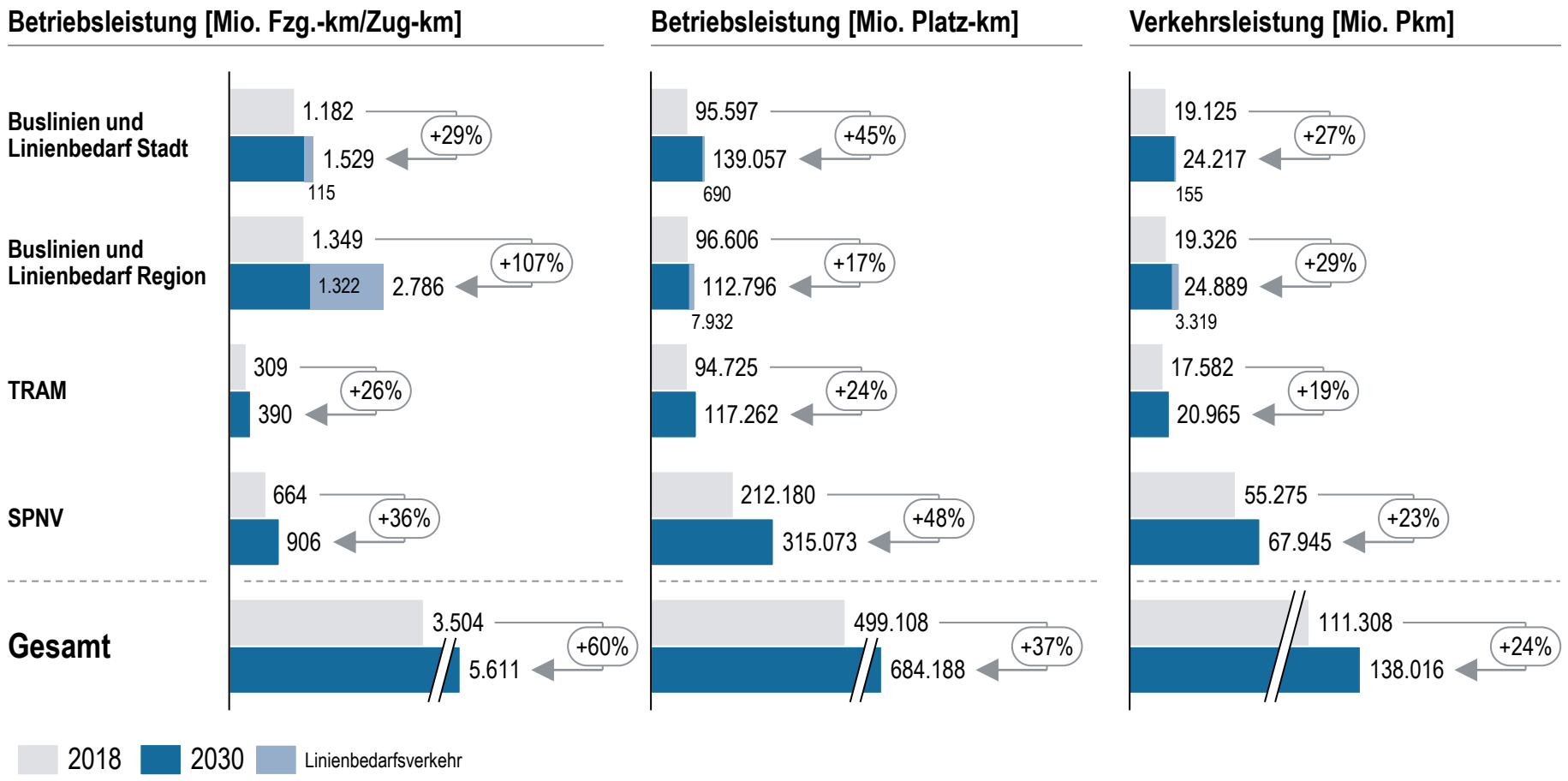
Quelle: VDV, Florenus, Roland Berger

B. Quantitative Ergebnisse



Anstieg Fzg.-km übersteigt Anstieg der Platz-km auf Grund Ausbau des Linienbedarfsverkehrs – Verkehrsleistung steigt um 24%

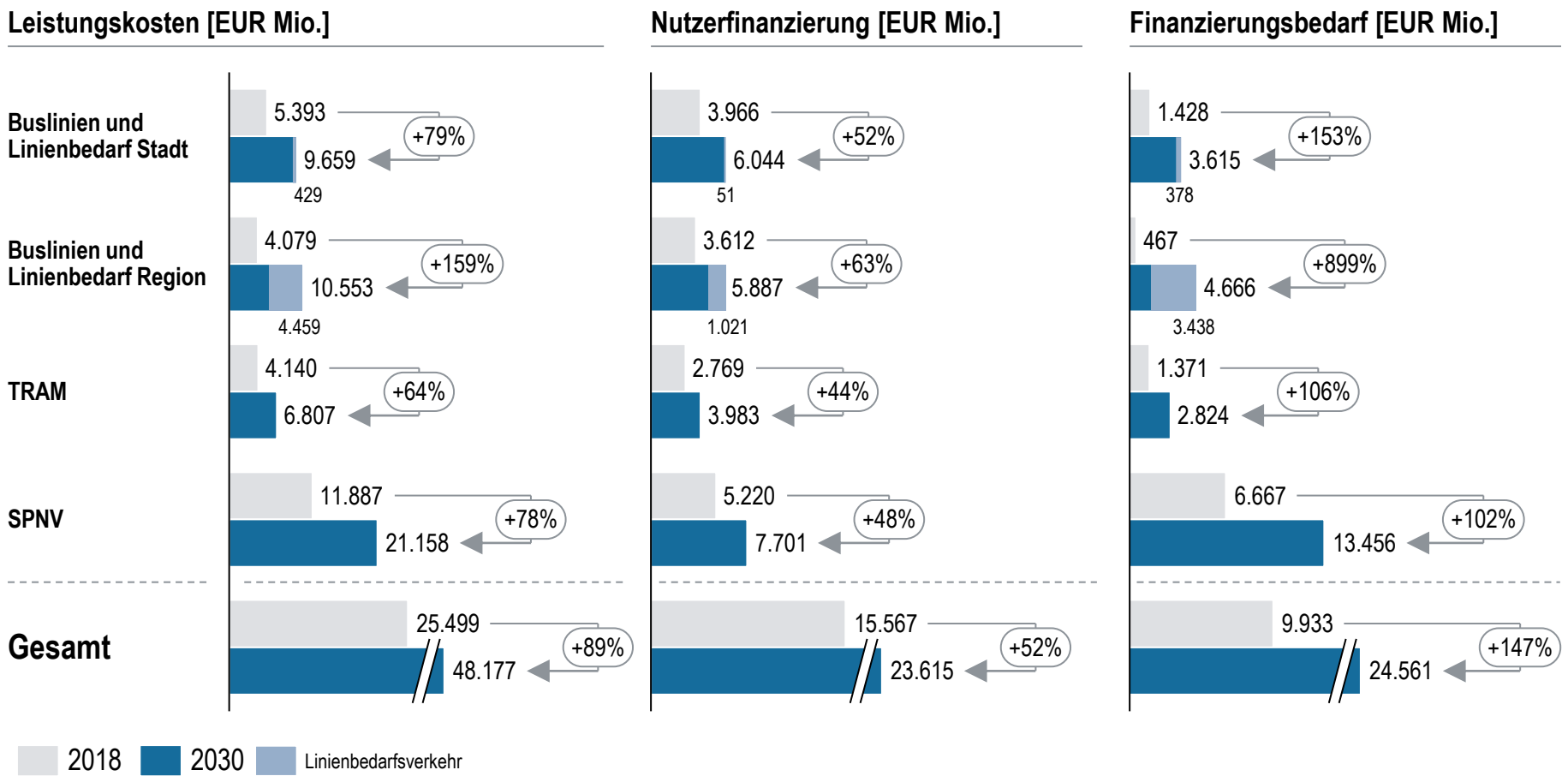
Entwicklung Mengengerüst [Mio.]



Quelle: VDV, Intraplan, Roland Berger

Kosten steigen um ca. 90%, während Erlöse nur um ca. 50% steigen – Treiber für Finanzierungsbedarf ist Linienbedarfsverkehr

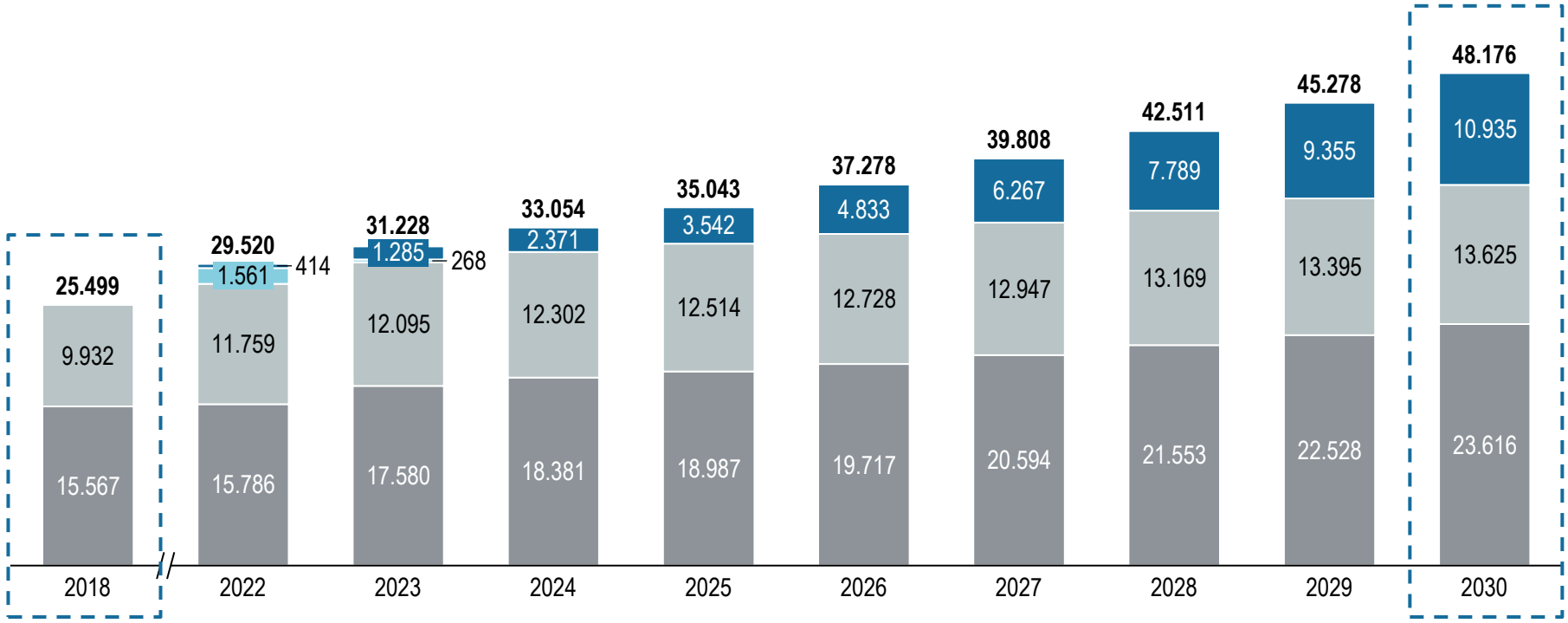
Entwicklung Kosten und Erlöse [EUR Mio.]



Quelle: VDV, Intraplan, Roland Berger

Bei Fortschreibung der aktuellen öffentlichen Finanzierung bleibt eine Finanzierungslücke von 48 Mrd EUR bis 2030 einschließlich

Entwicklung Leistungskosten, 2022-2030 [EUR Mio.]



1) Angenommen wurde, dass der hochgerechnete Bedarf 2021 gedeckt wird. Die RegM. wurden mit 1,8% p.a. und die restlichen Ausgleichsmittel mit 1,5% p.a. fortgeschrieben. Die Verwendungsquote der RegM. wurde auf 100% erhöht

Quelle: VDV, Roland Berger

C. Lösungsrahmen

Für die Deckung des konsumtiven Finanzierungsbedarfs sind Bund, Länder und Kommunen verantwortlich

Grundsätze des Lösungsrahmens

A. **Bund, Länder** und **kommunale Gebietskörperschaften** beteiligen sich aktiv im Rahmen ihre jeweiligen Verantwortung an der Realisierung der Verkehrswende durch die Bereitstellung **zusätzlicher Finanzmittel** und durch **neue Rechtsetzung** unter Wahrung der bestehenden ÖPNV Strukturen

B. Die **Beteiligung des Bundes** erfolgt durch die Bereitstellung **zusätzlicher zweckgebundener Finanzmittel und über die Erweiterung des RegG**. Die notwendige Finanzierung kann aus der Nutzung der Mittel aus der CO2-Abgabe, dem Subventionsabbau für den MIV und eine mögliche PKW-Maut erfolgen. Wo nötig, schafft der Bund außerdem die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung und den Ausbau der Drittnutzerfinanzierung auf Landes- und kommunaler Ebene

C. Die Länder stellen sicher, dass die **Regionalisierungsmittel zur ÖPNV-Finanzierung genutzt werden** und stellen ggf. **zusätzliche Mittel zur Verfügung**. Diese können durch jeweilige landesweite Drittnutzerfinanzierung und/oder Umwidmung von Haushaltsmitteln erhoben werden. Die Länder schaffen außerdem die gesetzlichen Grundlagen für Einführung und Ausbau der Drittnutzerfinanzierung auf kommunaler Ebene

D. Kommunale Gebietskörperschaften beteiligen sich durch **Einführung kommunaler Drittnutzerfinanzierung** an der Finanzierung der Verkehrswende und/oder nutzen kommunale Haushaltsmittel

E. Länder und kommunale Gebietskörperschaften tragen im Rahmen ihrer jeweiligen Verantwortung Sorge dafür, den Anteil der **Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen** durch entsprechende Tarifmaßnahmen dauerhaft **mindestens inflationsausgleichend zu stabilisieren**

F. **Die Förderlandschaft wird vereinfacht**. Die Förderprogramme der Zukunft konzentrieren sich auf Investitionen in die Infrastruktur, Modernisierung und Ausbau der Fahrzeugflotten. Sonstige Förderprogramme sollen in die künftige Leistungsfinanzierung integriert werden

Quelle: VDV, Roland Berger

Der Bund ist für Klimaschutz originär verantwortlich und hat durch seine weitgehende Steuerhoheit den größten Finanzierungsspielraum

Übersicht Zuweisungsinstrumente und Quellen der Mittelerhebung

Ungedeckter Finanzierungsbedarf [EUR Mio.]

	Zuweisungsinstrument	Quellen Mittelerhebung
Bund	> Regionalisierungsmittel > Förderprogramme > LuFV > ÖPNV-Sondervermögen > Neue gesetzliche Regelung	> Umwidmung Haushaltsmittel > Abbau klimaschädliche Subventionen > Drittnutzerfinanzierung, z.B. PKW Maut > Sonstige, z.B. Mittel aus CO2-Abgabe, Energie- und Klimafonds
Bundesländer	> Förderprogramme > LuFV > Zuweisung von Bestellerentgelten über Aufgabenträger/ Verbünde	> Umwidmung Haushaltsmittel > Drittnutzerfinanzierung, z.B. landesweite ÖPNV Abgabe
Kommunen & Landkreise	> Förderprogramme > Verlustausgleich > Zuweisung von Bestellerentgelten über Aufgabenträger/ Verbünde	> Umwidmung Haushaltsmittel > Drittnutzerfinanzierung, z.B. Citymaut > Wirtschaftliche Aktivität des steuerlichen Querverbunds

Quelle: VDV, Roland Berger

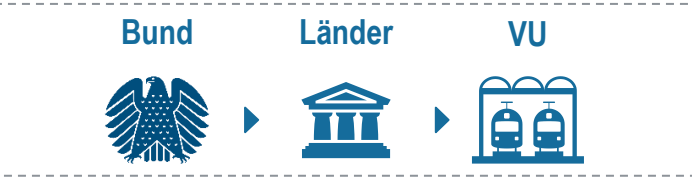
Mittelzuweisung über Länder und AT an die Unternehmen hat sich bewährt – Erhalt bewährter Strukturen

Szenarien zu Ebenen der Mittelzuweisung

Aktuelle Regelung

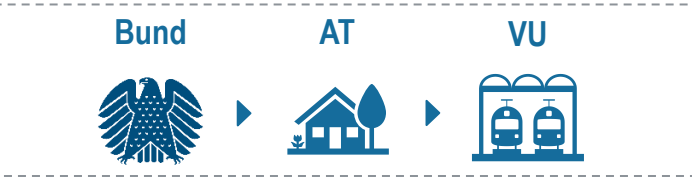
> Mittel werden den Verwaltungsebenen nach dem bekannten Mechanismus zugewiesen
> Es bedarf keiner Veränderungen bei den Verwaltungsebenen und -mechanismen
> Verfassungsrechtlich unbedenklich

Keine Aufgaben-träger



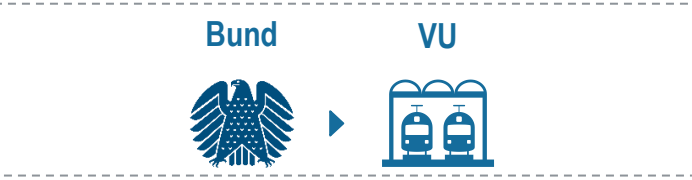
> Die Länder geben die Regionalisierungsmittel direkt an die VU weiter
> Verfassungsrechtlich unbedenklich
> Zweckmäßigkeit zweifelhaft, da SPNV Aufgabenträger durch die Länder eingerichtet werden und kommunale VU im Gleichlauf mit kommunalen AT agieren werden

Direkt-zuweisung AT



> Der Bund weist den Aufgabenträgern Mittel direkt zu, Verfassungsänderung wohl notwendig, da nicht durch Artikel 106a GG gedeckt
> Alternativ wäre eine Mittelzuweisung durch Projektförderungen des Bundes denkbar

Direkt-zuweisung VU



> Der Bund weist den VU Mittel direkt zu, Verfassungsänderung wohl notwendig, da offensichtlich nicht durch Artikel 106a GG gedeckt
> Alternativ wäre eine Mittelzuweisung durch Projektförderungen des Bundes denkbar

Quelle: VDV, Roland Berger

Bund: Eine Erweiterung des Regionalisierungsgesetzes ist das passende Instrument zur Ausweitung der Bundesmittel für Mobilität

Zuweisungsinstrumente auf Bundesebene

Zuweisungsinstrument	Einschätzung
Ausweitung der Regionalisierungsmittel > Zusätzliche RegM werden durch ein einfaches, zustimmungspflichtiges Bundesgesetz zur Verfügung gestellt. Mit den Beträgen nach § 5 ist weiterhin der ÖPNV zu finanzieren, „insbesondere“ des SPNV bleibt erhalten, bedarfsgerechte Mittelausweitung für alle Modi, Das RegG wird im Verwendungszweck geschärft (§6 Absatz 1). Eine Verfassungsänderung ist nicht notwendig	✓
Ausweitung der Förderprogramme > Der Bund co-finanziert den ÖPNV-Betrieb im Rahmen einer Ausweitung der Förderprogramme > Antragsstellung wäre erforderlich und würde so erhöhten Bürokratieaufwand auslösen. Planungssicherheit für VU ist stark reduziert > Verfassungsrechtliche Bedenken, falls Förderprogramme für Finanzierung des Regelbetriebs genutzt werden	✗
Leistungsfinanzierung analog zur LuFV > Innerhalb eines Vertrag zwischen dem Bund und den VU wird die Qualität des bereit zu stellenden ÖPNV Angebots und die dafür anfallenden Zahlungen durch den Bund geregelt > Verfassungs- und Zweckmäßigkeit zweifelhaft	✗
ÖPNV-Sondervermögen/EKF > Der zusätzliche Finanzierungsbedarf wird mit Hilfe eines ÖPNV Sondervermögens gedeckt. Wahrscheinlich durch Verfassung gedeckt > Sondervermögen i.d.R. nur für zeitlich begrenzte Investitionsförderung (Digitalfonds) oder Förderungen (Energie- und Klimafonds) genutzt > Deckung des Sondervermögens müsste durch Haushaltsmittel des Bundes erfolgen, d.h. direkte Haushaltsfinanzierung sinnvoller	✗
Neue gesetzliche Regelung > Parallel oder Ersatz zum Regionalisierungsgesetz wird eine neue Bundesregelung eingeführt > Zweckmäßigkeit einer zusätzlichen Regelung ist zweifelhaft. Widerläuft dem Ziel einer Vereinfachung der Finanzierung	✗

Quelle: VDV, Roland Berger

Länder: Zuweisung an Aufgabenträger/Verbünde ist bewährtes Mittel - Eine Analogie zur LuFV ist nicht zweckmäßig

Zuweisungsinstrumente auf Länderebene

Zuweisungsinstrument	Einschätzung
Zuweisung an Aufgabenträger/Verbünde > Land weist Reg-Mittel sowie eigene Landesmittel den SPNV und ÖSPV Aufgabenträgern zu. Aufgabenträger planen und bestellen Verkehre in ihrem Verkehrsgebiet und geben die Mittel über Verkehrsverträge, z.B. Bestellerentgelte, an die Verkehrsunternehmen weiter	✓
Ausweitung der Förderprogramme > Die Länder co-finanzieren den ÖPNV-Betrieb im Rahmen einer Ausweitung der Landesförderprogramme > Antragsstellung wäre voraussichtlich erforderlich und würde so erhöhten Bürokratieaufwand auslösen. Planungssicherheit für die VU ist stark reduziert	✗
Leistungsfinanzierung analog zur LuFV > Innerhalb eines Vertrag zwischen dem Land und den VU wird die Qualität des bereit zu stellenden ÖPNV Angebots und die dafür anfallenden Zahlungen durch das Land geregelt > Zweckmäßigkeit zweifelhaft, da durch die Menge an VU stark erhöhter Bürokratieaufwand anfällt > Im Gegensatz zur LuFV auf Bundesebene mit den bundeseigenen Eisenbahnunternehmen wird durch die VU kein Eigentum des Landes verwaltet und instand gehalten	✗

Quelle: VDV, Roland Berger

Kommunen: Verlustausgleiche für kommunale VU bleiben weiterhin bestehen – Zusätzliche Mittel werden den AT/Verbünden zugewiesen

Zuweisungsinstrumente auf kommunaler Ebene

Zuweisungsinstrument	Einschätzung
Zuweisung an Aufgabenträger/Verbünde > Kommune weist Haushaltsmittel den ÖSPV Aufgabenträgern zu. Aufgabenträger erarbeitet Nahverkehrsplan und gibt die Mittel über Verkehrsverträge, z.B. Bestellerentgelte, an die Verkehrsunternehmen weiter > Oft ist der ÖSPV Aufgabenträger gleichgesetzt mit der kommunalen Verwaltung, z.B. Landkreis	✓
Verlustausgleich durch Kommune/Landkreise, z.B. steuerlicher Querverbund > Verkehrsunternehmen im kommunalen Eigentum ist Teil eines steuerlichen Querverbunds. Verluste des VU werden durch Gewinne anderer Unternehmensteile, z.B. Energie- und Abfallwirtschaft, ausgeglichen > Bewährtes Mittel zur ÖPNV Finanzierung durch die Kommunen, daher keine Abschaffung oder Minderung vorgesehen > Auf Grund zurückgehender Erträge/Margen steht der Verlustausgleich im kommunalen Querverbund jedoch nicht zur Schließung der Finanzierungslücke zur Verfügung	(✓)
Ausweitung der Förderprogramme > Die Kommunen co-finanzieren den ÖPNV-Betrieb im Rahmen einer Ausweitung kommunaler Förderprogramme > Antragsstellung wäre voraussichtlich erforderlich und würde so erhöhten Bürokratieaufwand auslösen. Planungssicherheit für die VU ist stark reduziert > Oft gibt es Verkehrsunternehmen im kommunalen Eigentum, welche anstatt über Förderprogramme direkt über den kommunalen Haushalt finanziert werden könnten, was i.d.R. die bürokratieärmere Variante ist	✗

Quelle: VDV, Roland Berger

Verteilung der zusätzlichen Finanzmittel kann auf Grundlage von Bestandsgrößen oder Planwerten bei den Unternehmen erfolgen

Bemessungsgrundlagen für Mittelzuweisungen von AT an VU

Typ	Grundlage	Beschreibung	Bewertung
Bestandsgrößen (Automatische Zuweisung)	Bevölkerung	> Zuwendungen erfolgen basierend auf Bevölkerungszahl, welche ggf. in einem festgelegten Rhythmus neu erhoben wird	+ Simple Erfassung, nachfrageorientiert - Fehlende Incentivierung
	Geographie/ Siedlungsstruktur	> Zuweisung der Mittel basiert auf der Grundfläche (in km^2) der jeweiligen Einzugsgebiete und wird z.B. von NRW zur Verteilung von ÖPNV Mitteln verwendet	+ Simple Erfassung, Förderung ländlicher Regionen - Fehlende Incentivierung
	Verkehrs- & Betriebsleist.	> Anhand der Verkehrs- und Betriebsleistung (in km) über einen festgelegten Zeitraum wird die Höhe der Mittelzuwendungen bestimmt	+ Nachfrageorientiert, nachgelagerte Incentivierung - Ggf. fehlleitende Incentivierung
Planwerte (Ausschreibungen, Anträge)	CO^2 - Ausstoß	> Ähnlich wie bei der Vergabe von EU-Fördergeldern in Sachsen dient die Höhe der geplanten CO^2 Reduktion einer Maßnahme als Entscheidungskriterium	+ Klimaorientiert, Incentivierung - Hoher Bürokratieaufwand, Ex-ante
	Modalshift im Umwelt-verbund	> Mittelzuweisung orientiert sich an dem geplanten Einfluss eines Finanzierungsantrags zum Modalshift im Umweltverbund und würde eine Antragsstellung erfordern	+ Klimaorientiert, Incentivierung - Hoher Bürokratieaufwand, Ex-ante
	Fahrgast-steigerung	> Je nach der in der Antragsstellung prognostizierter Steigerung der Fahrgastanzahl werden Mittel den Antragsstellern zugewiesen	+ Nachfrageorientiert - Hoher Bürokratieaufwand, Ex-ante
	Leistungs-steigerung	> Zuwendungen erfolgen basierend auf der erwarteten Verkehrs- und Betriebsleistungssteigerung (in km). Auch hier wäre eine Antragsstellung wahrscheinlich erforderlich	+ Incentivierung - Hoher Bürokratieaufwand, Ex-ante, ggf. fehlleitende Incentivierung

Quelle: VDV, Roland Berger

D. Kommunikation: Erfolge und Botschaften

Im Gutachten werden Best Practices eines modernen und klimafreundlichen ÖPNV prägnant vorgestellt

Übersicht zu Best Practices

Digitalisierung in Vertrieb und Einsatz moderner Tarifsysteme

Einsatz qualitätsstarker Angebotsformen

Digitalisierung in Infrastruktur und Betrieb

Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge

Nutzung weiterer Finanzierungsinstrumente

Quelle: Florenus, Roland Berger

Dauerhafter Klimaschutz wird durch einen leistungsstarken und an Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientierten ÖPNV geleistet

Aktualisierte Kernbotschaften (1/2)

1. **Dauerhafter Klimaschutz setzt eine erfolgreiche Verkehrswende voraus**. Das erhöhte EU-Klimaziel für 2030 macht in Deutschland stärkere als bisher geplante Klimaschutzmaßnahmen notwendig. Im aktuellen Entwurf der beabsichtigten Novellierung des Klimaschutzgesetzes (Stand Juni 2021) ist eine Treibhausreduktion der gesamten Wirtschaft um 65% bis 2030 sowie Klimaneutralität bis 2045 gesetzlich verankert. Zur Erreichung dieser Ziele wird im Gutachten eine nötige Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor von 53% ggü. 1990 unterstellt

2. **Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist die Grundlage für die Verkehrswende.** Mehr Mobilität bei weniger Verkehr mit hoher Energie- und Flächeneffizienz ist der Kern des künftigen Leistungsversprechens der öffentlichen Mobilität im Sinne dieses Gutachtens. Dieses Leistungsversprechen stellt die Realisierung der CO2-Einsparziele, die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und eine robuste Daseinsvorsorge sicher

3. **Nur ein integriertes Gesamtsystem ÖPNV erfüllt die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft.** Integrierte, intermodale Angebote innerhalb und zwischen den Räumen werden konsequent aus Kundensicht entwickelt und orientieren sich so an der konkreten Lebenswirklichkeit der Menschen. Dabei wird besonders die Differenzierung der Typen der Raumstruktur in Deutschland bei den Angeboten des SPNV und des ÖSPV beachtet

4. **Mehr und noch bessere Leistungen des ÖPNV reduzieren Vorteile des MIV.** Quantitativ deutlich mehr (+24% Verkehrsleistung ggü. 2018) und qualitativ deutlich verbesserte Angebote des ÖPNV (+60% Fahrzeug-km ggü. 2018) gleichen die konkreten Produktvorteile des PKW mehr und mehr aus und erreichen so eine wesentliche Hebelwirkung für Klimaschutz: den Rückgang der Betriebsleistung im MIV

Quelle: VDV, Roland Berger

Zusätzlich beschreiben die Kernbotschaften das Zielszenario 2030, z.B. Angebotsoffensive des ÖPNV und Reglementierung des MIV

Aktualisierte Kernbotschaften (2/2)

5. **Ein Schlüssel der künftigen Leistungsverbesserung ist die Angebotsoffensive des Linienbedarfsverkehrs.** Mit seiner Leistungsoffensive geht der ÖPNV in Vorleistung und motiviert mehr Menschen zur Nutzung der Angebote. Das gilt insbesondere für den Linienbedarfsverkehr, der durch zusätzlich 1,3 Mrd. Fzg.-km im ländlichen Raum eine deutliche Verbesserung öffentlicher Mobilitätsangebote ohne erhebliche zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen mit hohem Servicelevel ermöglicht. Im Ballungsraum werden die zusätzlichen 115 Mio. Fzg.-km im Linienbedarfsverkehr vor allem den Linienverkehr ergänzen

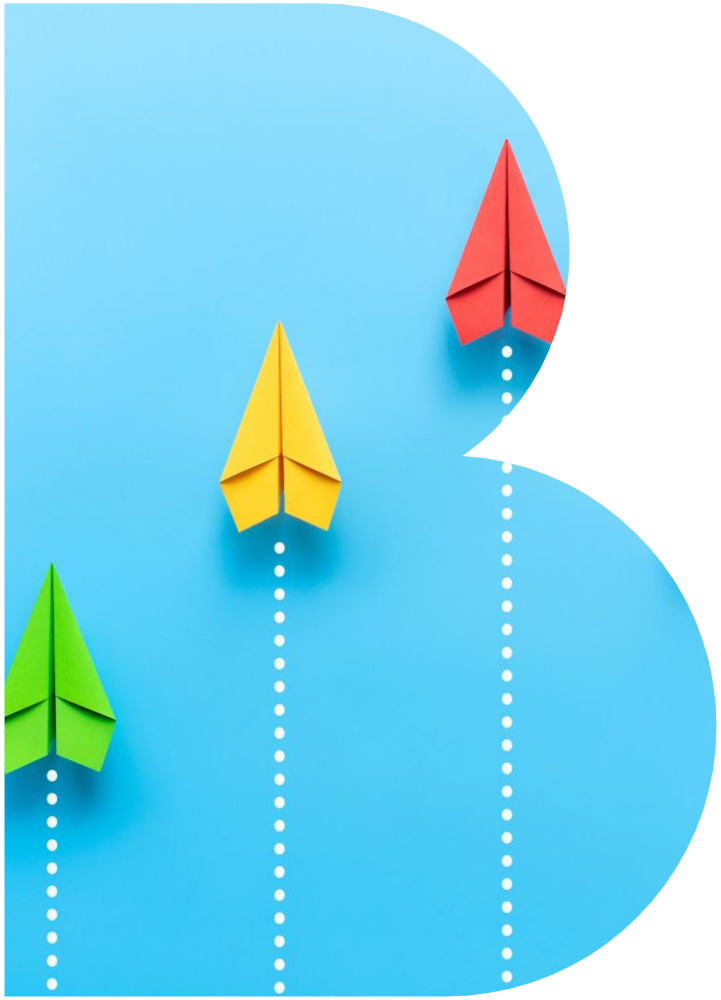
6. **Internalisierung der Kosten und eine Reglementierung des MIV sind für die Verkehrswende notwendig.** Vor allem motorisierte, individuelle Mobilität löst Kosten für die Gesellschaft aus, die der Einzelne nicht vollständig trägt. Deshalb ist diesen Belastungen bei der künftigen Organisation von Mobilität durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Dazu gehört eine neue Flächenverteilung, Parkraumbewirtschaftung und Drittnutzerfinanzierung vor allem in den Städten. Auch der Abbau klimaschädlicher Subventionen ist unterstützend möglich

7. **Der ÖPNV handelt auch in der Verkehrswende unternehmerisch und braucht gleichzeitig zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau zusätzlicher Leistungen.** Das heutige Angebot zu erhalten würde 2030 zu deutlichen Mehrkosten führen. Das künftige Angebot multipliziert diese Kosten. Während aktuell für Infrastruktur und Innovationen Finanzmittel zur Verfügung stehen, braucht es einen Paradigmenwechsel für konsumtive Mittel. Gleichzeitig werden die Unternehmen des ÖPNV weiter Einsparpotentiale gemeinsam mit ihren Eigentümern definieren und eigene Beiträge zu ihrer Wirtschaftlichkeit realisieren. Neben die wirtschaftlichen Kennzahlen des unternehmerischen Erfolgs treten gleichberechtigt auszugestaltende Klimaziele wie Modalsplit und CO2-Reduzierung

Quelle: VDV, Roland Berger

E. Beitrag der Verkehrsunternehmen

Ein Impuls



Die Unternehmen des ÖPNV müssen wegen einer Vielzahl von Herausforderungen und Erwartungen agieren

Herausforderungen

1	**Daseinsvorsorge**		Der ÖPV muss einen diskriminierungsfreien Zugang zur Mobilität gewährleisten und stellt diesen vor massive Herausforderungen
2	**Beitrag zu Klimazielen**		Eine Modalverschiebung zu emissionsärmerem öffentlichem Verkehr ist Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung
3	**Anhaltender Kostendruck**		Die wirtschaftliche Lage vieler Verkehrsunternehmen hat sich ver-schlechtert, gleichzeitig herrscht zunehmender Kostendruck
4	**"Wachstums-schmerzen"**		Das Wachstum großer Städte und Ausdehnung ins Umland erfordert einen schnellen Ausbau von Infrastruktur und Angebot
5	**Stakeholder-umfeld**		Veränderung im Umfeld öffentlicher Unternehmen gelingt nur durch Bildung von Konsens über die mehrschichtigen Interessen
6	**Wettbewerb**		Anbieter von innovativen Mobilitätslösungen und Geschäftsmodellen konkurrieren mit Verkehrsbetrieben um Kunden
7	**Anforderung Kunde**		Grundlegende Änderung der Ansprüche der Menschen an Mobilität hin zu flexiblen, integrierten und intermodalen Systemen
8	**Technologie**		Entwicklung und Verbesserung von modernen Lösungen für die Mobilität (z.B. Plattformen, Auswertung von (Echtzeit-)Daten, Predictive Maint.,…)

Verkehrs-wende

Quelle: Roland Berger

Die zukünftige Ausrichtung orientiert sich an den Zielen Robustheit sowie Nachhaltigkeit und ist vom Gestaltungsanspruch abhängig

Kernfragen für Verkehrsunternehmen (Auswahl)

Ziele

Robustheit

Wie kann das Verkehrssystem Wert liefern?

- Was müssen wir tun, um eine **kontinuierliche Finanzierung** zu gewährleisten?
- Wie profitieren wir vom **technologischen Wandel** (z.B. Digitalisierung, Automatisierung)?

Robustheit und Nachhaltigkeit

- Wie bringen wir mehr Menschen **vom MIV[1] in den ÖPNV**?
- Welche **Governance** balanciert Partizipation und Handlungsfähigkeit?

Nachhaltigkeit

Wie kann das Verkehrssystem ressourcenschonend operieren?

- Wie können wir unseren **CO2-** und **Schadstoffausstoß** reduzieren?
- Welche **Kennzahlen** müssen wir nutzen, um unsere Ziele zu erreichen?

Gestaltungs-anspruch

Bewahrer	Passt die Unternehmensstrategie auf die städtischen Mobilitätszielen an
Entwickler	Unterstützt die Entwicklung der städtischen Mobilitätsziele
Gestalter	Gestaltet die städtischen Mobilitätsziele und die Unternehmensstrategie aktiv

Passiv

Aktiv

1) Motorisierter Individualverkehr

Quelle: Roland Berger

Vielzahl von Maßnahmen häufig in Umsetzung – Priorisierung ermöglichen und Befähigung der Mitarbeitenden

Neue oder zu verbessernde Maßnahmen

Auswahl

1 Erhöhung der Fahrgeld-einnahmen	2 (Weiter-) Entwicklung des Flottenkonzepts	3 Optimierung Subunter-nehmermgmt.	4 Durchführung Infrastruktur-Audit	5 Optimierung von Wartungs-konzepten
✓ Nachhaltigkeit	✓ Nachhaltigkeit	✓ Nachhaltigkeit	✓ Nachhaltigkeit	Nachhaltigkeit
✓ Robustheit	✓ Robustheit	✓ Robustheit	Robustheit	✓ Robustheit

Sind Prioritäten richtig gesetzt?

Wurden Maßnahmen vollumfänglich umgesetzt?

Sind Mitarbeiter im Unternehmen ausreichend befähigt?

Quelle: Roland Berger

Gretchenantwort

Quelle: Roland Berger

Roland
Berger
THINK:ACT