

Öffentlicher Verkehr – Markt der Zukunft Delphi Studie zeigt mögliche Entwicklung bis 2015

Der öffentliche Verkehr steht zukünftig vor großen Herausforderungen, die nur durch eine noch stärkere Kundenorientierung und eine weitere staatliche Kofinanzierung bewältigt werden können. Das sind Ergebnisse der vom deutschen Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Delphi-Studie "ÖPNV-Markt der Zukunft". Rund 250 Experten bewerten die wichtigsten Trends für den ÖPNV bis zum Jahr 2015. Die Prognosen, die daraus gezogen werden haben nicht nur für Deutschland Bedeutung. Hier finden Sie die Zusammenfassung der Studie und ausgewählte Presseberichte.

Weitere Informationen:

Bundeministerium für
Bildung und Forschung (D)

<http://www.bmbf.de/press/1361.php>

Les transports publics – marché de l'avenir Une étude allemande établit des prévisions à l'horizon 2015

Les transports publics vont se trouver, à l'avenir, confrontés à des défis de taille. Ceux-ci ne pourront être surpassés que par une adaptation croissante aux besoins des clients et à un financement plus important des pouvoirs publics. Ce sont là les conclusions auxquelles arrive l'étude «Transports publics – marché de l'avenir», financée par le Ministère allemand de l'éducation et de la formation. Près de 250 experts sont intervenus dans cette analyse de situation. Les pronostics qui en ressortent sont porteurs de leçons dont la Suisse peut également tirer profit. (sources disponibles qu'en allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):

Bundeministerium für
Bildung und Forschung (D)

<http://www.bmbf.de/press/1361.php>

02.02.2005

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

BMBF - Bundesministerium fuer Bildung und Forschung

Öffentlicher Personennahverkehr in Deutschland muss sich noch stärker an den Kunden orientieren

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland steht zukünftig vor großen Herausforderungen, die nur durch eine noch stärkere Kundenorientierung und eine weitere staatliche Kofinanzierung bewältigt werden können. Das sind Ergebnisse der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“, die das Deutsche Verkehrsforum am heutigen Donnerstag in Berlin vorgestellt hat. Rund 250 Experten bewerten die wichtigsten Trends für den ÖPNV bis zum Jahr 2015. Im Mittelpunkt der Expertenbefragung stehen unter anderem Finanzierung und Qualität.

Die Situation des mit jährlich 9,8 Milliarden Fahrgästen und knapp neun Milliarden Euro Einnahmen wichtigen Wirtschaftszweigs ÖPNV in Deutschland werde durch zunehmenden Kostendruck, geringere Finanzierung durch die Öffentliche Hand, steigende Kundenanforderungen und stärkere Konkurrenz durch das Auto geprägt, heißt es in der Studie. Auf diese Herausforderungen müssten die Unternehmen mit neuen Ideen und flexiblen Konzepten reagieren. Die Experten weisen in der Studie ferner darauf hin, dass die Europäische Union einen freien und wettbewerbsorientierten europäischen Verkehrsmarkt mit mehr Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung der Verkehrsbetriebe fordere.

Der Kunde wird nach der Prognose der Experten zukünftig stärker als bisher zur Finanzierung des ÖPNV beitragen müssen. Gleichzeitig werden sich die Unternehmen noch intensiver an den Bedürfnissen und Erwartungen ihrer Kunden orientieren, um weitere Marktanteile zu gewinnen und das Betriebsergebnis nachhaltig zu sichern. Wichtige Maßnahmen hierbei seien die zusätzliche Qualifikation des Personals und eine konsequente kundenorientierte Qualitätssteuerung.

Aus der sich wandelnden Situation der Verkehrsbetriebe ergebe sich Handlungsbedarf bei den Akteuren des ÖPNV wie auch der Politik. Auch in Zukunft werde der ÖPNV auf eine staatliche Kofinanzierung angewiesen sein, wenn er die vorgegebenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielvorstellungen unterstützen solle, sind sich die Experten einig. Dabei gelte es auch, Widersprüche zwischen wachsender Nachfrage für ÖPNV und verringerter Mittelbereitstellung aufzulösen.

Weitere Informationen finden Sie im WWW:

- <http://www.verkehrsforum.de/>
- <http://www.bmbf.de>

20.01.2005 // Quelle: BMBF-Pressedienst

Deutsches Verkehrsforum stellt in Berlin seine Delphi-Befragung zum ÖPNV-Markt vor:

Die Qualität des ÖPNV muss sich stärker am Kunden orientieren

Berlin, 21. Januar 2005 - Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland steht zukünftig vor großen Herausforderungen, die nur durch eine nach stärkere Kundenorientierung und eine weitere staatliche Kofinanzierung bewältigt werden können. Das sind Ergebnisse der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“ des Deutschen Verkehrsforums, die in Berlin vorgestellt wurde. Rund 250 Experten bewerteten die wichtigsten Trends für den ÖPNV bis zum Jahr 2015. Im Mittelpunkt der Expertenbefragung stehen unter anderem Finanzierung und Qualität.

„Bei einem Gesamtumsatz der Branche von 30 Milliarden Euro kommt rund die Hälfte aus Mitteln der öffentlichen Hand. Wir müssen das Finanzierungsdickicht der verschiedenen Finanzquellen lichten, mehr Transparenz herstellen und mit einem besseren Controlling Prioritäten setzen, um mit zielgerichteter Allokation der Mittel in allen Bereichen der Mobilität ein Höchstmaß an Effizienz zu erzielen. Fehleinschätzungen beim Einsatz und der Reduzierung der Mittel wie etwa im Koch-Steinbrück-Papier sind zu korrigieren und es gilt, den ÖPNV nicht ausschließlich im eigenen ÖPNV-Rahmen zu bewerten. Mobilität muss als Ganzes gesehen werden, die Bundesverkehrswege haben zentrale Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg des gesamten Standortes Deutschland. Nur ein erfolgreicher Wirtschaftsstandort wird die Steuern generieren, mit denen Mobilität auch im ÖPNV gesichert werden kann“, sagte **Matthias von Randow**, Leiter Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vor rund 200 hochrangigen Nahverkehrsfachleuten bei der Studienpräsentation.

Klaus Daubertshäuser, Vorstand Marketing der Deutsche Bahn AG und Mitglied des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums, zitierte die Veränderung der grundlegenden Strukturen des deutschen ÖPNV als wichtige Chance für die Branche, für die mit der Studie eine wertvolle Grundlage für die weitere Arbeit geschaffen werde: „Die Situation muss genutzt werden, damit Politik, Aufgabenträger, Verbünde und Verkehrsunternehmen gemeinsam den besten Weg finden, wie der ÖPNV nutzerorientiert gestaltet werden kann.“ Mehr Qualität zur Steigerung des Kundennutzens und damit höherer Fahrgeldeinnahmen leisteten einen aktiven Beitrag zur Senkung des öffentlichen Zuschussbedarfs. Die Verkehrsunternehmen seien bei ihren tief greifenden Restrukturierungsmaßnahmen auf eine verlässliche Finanzierungsbasis angewiesen, nur so könnten sie ihren Daseinsvorsorge-Auftrag für die Gesellschaft erfüllen. Innovationskraft, Serviceorientierung und Kommunikationskompetenz müssten für die Kunden erlebbar sein, um sich täglich neu für den ÖPNV zu entscheiden. Kundenzufriedenheit sei der einzig wichtige Maßstab für den wirtschaftlichen Erfolg, so Daubertshäuser.

Mit 9,9 Milliarden Fahrgästen, über 91 Milliarden Personenkilometern und Einnahmen von knapp 9 Milliarden Euro im Jahr besitzt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland eine große Bedeutung für Mobilität und Wirtschaft. Der ÖPNV-Markt hat sich signifikant gewandelt und steht immer noch vor drastischen Veränderungen: Liberalisierung, Privatisierung und Marktöffnung für neue Wettbewerber wie auch der Verkauf von Verkehrsunternehmen an internationale Betreiber lassen neue Strukturen entstehen, so die Studie. Die Projektpartner der Untersuchung, **Prof. Rainer Lasch** von der Technischen Universität Dresden und **Dr. Norbert Wagener**, Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, skizzieren in ihrem Endbericht des Projektes die zu erwartenden Entwicklungen in den einzelnen zukunftsrelevanten Themenfeldern wie Finanzierung, Marktzugang und -struktur, Vertrieb und Tarifierung, Privatisierung, Qualität und Qualitätssteuerung sowie Infrastruktur auf.

Die Mobilität der Menschen unter sich ändernden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen langfristig sichern wird eine der wichtigsten Aufgaben des zukünftigen ÖPNV sein. Vor dem Hintergrund zunehmenden Kostendrucks und geringerer Finanzierung durch die

öffentliche Hand, steigender Kundenanforderungen und stärkerer Konkurrenz durch das Auto sehen sich die Verkehrsunternehmen zur Sicherstellung der Mobilität zukünftig verstärkt großen Herausforderungen gegenüber, die nur mit neuen Ideen und flexiblen Konzepten bewältigt werden können. Zusätzlich fordert die Europäische Union einen freien und wettbewerbsorientierten europäischen Verkehrsmarkt mit mehr Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung der Verkehrsbetriebe.

Die Ergebnisse der Studie umreißen Handlungsbedarf bei den Akteuren im ÖPNV wie auch seitens der Politik. Die zukünftige Entwicklung des ÖPNV ist insbesondere abhängig von der Höhe und der Sicherheit staatlicher Fördermittel sowie von den Handlungsspielräumen, die den Akteuren durch den Rechtsrahmen und die Finanzierung eingeräumt werden; ebenso von den Rahmenbedingungen für den MIV und den ÖPNV, die in einer engen Wechselbeziehung stehen. Ohne eine politische Positionierung, die den Auftrag des ÖPNV im Rahmen der Mobilitätssicherung klar umreißt, wird es verschiedene Lager zur Auslegung des Auftrags sowie des Rechtsrahmens geben. Damit werden Forderungen auch von den Akteuren im ÖPNV nach einer Reformierung der Rahmenbedingungen bestätigt.

Für die Politik stellt sich die Herausforderung, eine klare Position zur Wettbewerbsorientierung bei ÖPNV-Dienstleistungen zu beziehen. Mit dem geordneten Übergang in den Wettbewerb gilt es, Planungssicherheit für die Akteure zu schaffen. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Schaffung von Transparenz bei Behördenentscheidungen, insbesondere bei Linienverkehrsgenehmigungen, aber auch bei Vergabeentscheidungen und Verkehrsverträgen. Als ebenso wichtig wird die Neuordnung des Finanzrahmens im ÖPNV gesehen. Die gegenwärtige Förderstruktur wird als unzureichend in der Höhe der Mittel bzw. als nicht mehr zeitgemäß bezüglich der Finanzierungsinstrumente angesehen. Eine Bündelung der Instrumente und der Mittel soll hier mehr Transparenz schaffen.

Für die Unternehmen sind aktives Handeln zur Veränderung und Verbesserung bestehender Strukturen und die unternehmerische Ausrichtung der Verkehrsunternehmen wichtige Richtmarken für die erfolgreiche Positionierung des ÖPNV im wettbewerbsorientierten Mobilitätsmarkt. Der Kunde wird in Zukunft in stärkerem Maße als bisher zur Finanzierung des ÖPNV beitragen. Die Unternehmen werden sich daher stärker an den Bedürfnissen und Erwartungen ihrer Kunden orientieren, um weitere Marktanteile zu gewinnen und das Betriebsergebnis nachhaltig zu sichern. Wird das Qualitätsverständnis der Unternehmen derzeit noch als eher techniklastig gesehen, so steht jetzt die Wettbewerbsfähigkeit und Kundenorientierung im Vordergrund. Durch zusätzliche Qualifikation des Personals und konsequente Qualitätssteuerung ist die Attraktivität für die Nutzer erhöhen.

Die künftige Aufgabenverteilung im ÖPNV wird vom stärkeren Einfluss der Aufgabenträger geprägt sein, so die Meinung der Experten. Möglich wird dies durch die zunehmende Herausbildung von Strukturen nach dem Besteller-Ersteller-Verhältnis. Die Entwicklung von Verbänden verläuft dabei hin zu Aufgabenträgerorganisationen. Je nach Wettbewerbsstrategie der Akteure wird auch die Ansiedlung der Verantwortung für die Infrastruktur zu überprüfen sein. Insgesamt führt der stärkere Effizienzdruck zunehmend zum Outsourcing von Leistungen.

Zusammengefasst heißt es in der Studie: Der ÖPNV verändert sich deutschlandweit in einem Reformprozess, für den die rechtlichen und finanziellen Rahmenrichtlinien gemeinsam von Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen zu entwickeln sind. Dabei gilt es, Widersprüche zwischen wachsender Nachfrage und damit dem steigenden Erfolg des ÖPNV und der Kürzung der Mittel zwischen den Ressorts Verkehr und Haushalt auf Bundes- und Länderebene aufzulösen. Der ÖPNV wird seinen Beitrag hierzu durch höhere Effizienz, stärkere Kundenorientierung, sowie zunehmende eigenwirtschaftliche Aktivitäten in einem wettbewerblichen Marktumfeld leisten.

Auf der abschließenden Podiumsdiskussion „Wege in die Zukunft: Strategien und

Handlungsbedarf“, moderiert von Eberhard Krummheuer, Verkehrsredakteur des Handelsblatts, gingen **Eckhard Busch**, Abteilungsleiter Verkehr, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW, **Dr. Tobias Heinemann**, Leiter Marketing DB Regio AG, **Heinz Runde**, Geschäftsführer Stadtwerke Neuss, **Rainer Obst**, Geschäftsführer ETC Transport Consultants GmbH, **Volker Sparmann**, Geschäftsführer RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH und **Dr. Gisela Volz**, Volz Reisen Omnibusunternehmen und Vizepräsidentin des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer bdo, auf die aktuelle Situation ein. Sie diskutierten Fragen der Finanzierung, Entbürokratisierung des Marktzugangs, Auswirkungen von Gesetzesänderungen und die Strategie von Mittelstansunternehmen bei der zukünftigen Ausrichtung des ÖPNV. Die Teilnehmer waren sich einig, dass die Finanzquellen der öffentlichen hand gesichert werden müssen, deren Einsatz jedoch durch Bündelung zu mehr Transparenz und Effizienz führen muss. Gleichzeitig stellten sich die Unternehmen der Herausforderung, ihr Geschäftsfeld weiter in Richtung schwarze Zahlen zu entwickeln.

Die Zusammenfassung der Studie finden Sie unter www.bmbf.de und www.verkehrsforum.de , bestellt werden kann die Gesamtstudie per Brief oder Fax beim Deutschen Verkehrsforum sowie e-mail über info@verkehrsforum.de

Verantwortlich für den Inhalt: Jochen Eichen ▪ Deutsches Verkehrsforum e.V. ▪

Klingelhöferstraße 7 ▪ 10785 Berlin - Tel 030 / 26 39 54-30 ▪ Fax 030 / 26 39 54-22 ▪

Internet: www.verkehrsforum.de ▪ e-mail: info@verkehrsforum.de



www.mopo.de - Artikel vom 20.01.2005

Verkehr

Experten fordern bundesweites "e-Ticket" für Bus und Bahn

Berlin - Bus und Bahn fahren muss nach Ansicht von Verkehrsexperten mit einer neuen Tarifpolitik kundenfreundlicher werden.



Berlin - Bus und Bahn fahren muss nach Ansicht von Verkehrsexperten mit einer neuen Tarifpolitik kundenfreundlicher werden. Mit einem flächendeckenden elektronischen Ticket soll der Fahrgast nur für die tatsächlich gefahrene Strecke, ob mit dem Bus, der Tram, der S- und U-Bahn oder der Deutschen Bahn zahlen.

Das sagte der Leiter der am Donnerstag in Berlin vorgestellten Studie "ÖPNV-Markt der Zukunft", Rainer Lasch, in einem dpa-Gespräch. Die Studie wurde im Auftrag des Bundesforschungsministeriums und des Deutschen Verkehrsforums - eine Vereinigung von 150 deutschen und europäischen Verkehrsunternehmen - erstellt.

Ähnlich wie bei der LKW-Maut würde auf dem "e-Ticket" Start und Ziel der Fahrt registriert. "Am Monatsende könnte dann - wie bei der Telefonrechnung - abgerechnet werden", sagte der Verkehrsexperte von der Technischen Universität Dresden. Die Tarife könnten dann individueller gestaltet werden. "Wer nachts fährt, zahlt einen Nachtzuschlag, wer am Tag außerhalb des Berufsverkehrs fährt, wird begünstigt", sagte Lasch. Auch soziale Unterschiede könnten ohne weiteres berücksichtigt werden. "Die Angebote müssen sich auf regelmäßig mitfahrende Kunden und besonders auf Senioren ausrichten, der Schülerverkehr geht wegen des Geburtenrückgangs immer weiter zurück."

Voraussetzung für eine erfolgreiche Reform sei eine genaue Analyse der Kundenbedürfnisse. "Unrentable Streckenführungen würden wegfallen, die lukrativen und stark genutzten Linien müssten dafür aber in dichter Taktung bedient werden - aller zwei Minuten beispielsweise", sagte Lasch. Nur ein flexibleres System könne Kunden auf Dauer binden und unvermeidliche Preiserhöhungen rechtfertigen.

Eine baldige Einführung sei jedoch sehr unrealistisch. "Zunächst müssten sich die Verkehrsbetriebe - öffentliche und private - auf ein gemeinsames System einigen, dann muss die Infrastruktur für ein bundesweites "e-Ticket" geschaffen werden", sagte Lasch. Der Idealfall sei ein europaweit gleiches System: mit einem Ticket von Stockholm bis Rom. "So ein Projekt ist vor 2025 nicht denkbar. Jetzt müssen aber die Weichen dafür gestellt werden."

URL: <http://archiv.mopo.de/archiv/2005/20050120/nachrichten/digatrend/software/dpa157552.html>

© 1996-2003 MOPO Online GmbH

Alle Rechte vorbehalten. Der Inhalt dieser Seite dient exklusiv Ihrer persönlichen Information. Weiterverbreitung oder Verwendung jeder Art sind ohne besondere Genehmigung der MOPO Online GmbH nicht zulässig. Insbesondere dürfen Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste und Internet und Vervielfältigung auf Datenträger wie CD-ROM, DVD-ROM etc. nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der MOPO Online GmbH erfolgen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

DRUCKEN**Studie „ÖPNV der Zukunft“: Bus und Bahn fahren wird teurer**

Berlin - Bus und Bahn fahren wird bis 2015 deutlich teurer. "Die öffentlichen Zuschüsse werden weiter deutlich zurückgehen, die Verkehrsbetriebe müssen mehr Kosten selbst tragen", sagte der Leiter der am Donnerstag in Berlin vorgestellten Studie "ÖPNV-Markt der Zukunft", Rainer Lasch, der dpa. Eine erfolgreiche Reform brauche ein politisches Bekenntnis zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): "autofreie Innenstädte, PKW-Maut und ÖPNV-freundliche Infrastrukturen". Für die Studie im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums wurden 250 Experten befragt.

Klaus Daubertshäuser, Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn, kritisierte pauschale Mittelkürzungen der öffentlichen Hand. Der Strukturwandel des ÖPNV koste Geld. "Wir müssen den Autofahrer überzeugen, den Wagen stehen zu lassen und bei uns einzusteigen." Der Öffentliche Personennahverkehr müsse sein Image einer Service-Wüste ablegen. "Kunden müssen fühlen, dass wir ihre Mobilitätsprobleme lösen." Hier seien behördenähnliche Strukturen keine Antwort.

So müssten nach Ansicht des Verkehrsexperten der Technischen Universität Dresden, Lasch, kommunale Verkehrsunternehmen weiter privatisiert und Teilleistungen wie die Fuhrparkpflege und Werkstatteleistungen ausgegliedert werden. Bisher könnten Verkehrsbetriebe ihre Kosten im Schnitt zu 65 Prozent aus den Einnahmen decken, der Rest stamme aus Zuschüssen. Diese Werte müssten die 70 Prozent-Marke in Zukunft deutlich überschreiten. Dabei werde der Fahrgast künftig stärker an der Finanzierung beteiligt.

Die Studie empfiehlt, unrentable Strecken konsequent zu reduzieren und Linien mit konstant hohem Fahrgastaufkommen auszubauen. Dazu müsse dem Kunden mehr Service geboten werden, sagte Lasch. "Der Kunde erwartet vor allem saubere Fahrzeuge, die häufig fahren und gute Anschlussmöglichkeiten bieten." Laut Bundesverkehrsministerium (BMVBW) erreichen heute 86 Prozent der Haushalte in zehn Minuten eine Haltestelle. Mobilität und Infrastruktur seien die wichtigsten Standortfaktoren einer Region, sagte ein Sprecher des BMVBW.

Experten schätzen, dass die Anpassung der Infrastruktur an das steigende Verkehrsaufkommen und die wachsende Mobilität deutlich über das Jahr 2015 hinaus dauern werde. Trotz hoher Verschuldung von Kommunen und Verkehrsbetrieben müsse investiert werden, sagte Lasch. Dafür sollten Anbieter stärker miteinander kooperieren. (dpa)

Copyright 2003 Kölnische Rundschau. Alle Rechte vorbehalten.