ÖPNV: Besser werden durch Vergleich

System zum ÖPNV-Vergleich auf Basis öffentlich zugänglicher Informationen entwickelt / Muster lokal und deutschlandweit sichtbar / Rahmensetzung für Markt und Politik möglich

Unternehmensvergleiche im ÖPNV gelten als problematisch – zu groß sind die regionalen Unterschiede und Bedingungen, heißt es. Mit einer unkonventionellen Methode haben es Fachleute nun gewagt. Eine zentrale Erkenntnis der Analyse: Erfolgreiche Politik setzt verlässliche Rahmen jenseits bestehender gesetzlicher Regelungen und unterstützt den ÖPNV langfristig. Die Ergebnisse zeigen weiterhin, dass einige populäre Thesen zum ÖPNV wohl nicht haltbar sind. Zudem wurden deutliche Muster sichtbar – Anregung für Veränderung und Verbesserung. Wie geht das?

Vergleiche zwischen Unternehmen des kommunalen ÖPNV sind heikel. Als zu verschieden sieht man die Ausgangslagen bei Geographie, Bevölkerungsstruktur oder Marktbedingungen, im Sinne erreichbarer Nutzer im Bedienungsgebiet. Daten stehen im Zweifel, weil sie häufig nicht wissenschaftlich erhoben wurden. Zahlen zur Auslastung sind nicht selten politisch beeinflusst. Und so nutzen kommunale Versorger und Gesellschafter kaum das Instrument des Unternehmensvergleichs, um mehr über ihren ÖPNV als wesentlichen Teil des regionalen Mobilitätsmarkts zu erfahren – oder Anregungen für effektive Veränderungen zu gewinnen.

Mehrwert: Muster ermöglichen Ursachenforschung

„Ein Vergleich kommunaler ÖPNV-Unternehmen hinsichtlich politischer Rahmenbedingungen sowie ÖPNV-Affinität ist mit Mehrwert möglich und sinnvoll", betont Andreas Glowienka, Senior Manager und beim Dienstleister Tilia GmbH zuständig für den ÖPNV. „Wir haben 2016 für ein ostdeutsches Unternehmen einen solchen Vergleich durchgeführt – auf Basis öffentlich zugänglicher Daten. Diese Zahlen sind freilich aggregiert, nur begrenzt normiert und teils wohl auch politisch beeinflusst. Deshalb entwickelten wir die Vergleichsgruppe sehr sorgfältig. Die Gesamtbetrachtung führte uns dann zu einer Mustererkennung und vielen stichhaltigen Schlussfolgerungen für das Auftragsunternehmen. Das allein lohnte den Aufwand."

Für die Studie verwendeten die Fachleute veröffentlichte Geschäftsberichte, Jahresabschlüsse und Beteiligungsberichte sowie Statistiken der Städte und Länder. Als gemeinsame Datengrundlage zur Abstimmung geeigneter Vergleichsunternehmen diente die derzeit 230 Unternehmen umfassende Statistik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Diese beinhaltet Angaben zum jeweiligen Unternehmensumfeld und Unternehmensdaten, bspw. Anzahl Beschäftigter und Fahrgäste oder Infrastrukturdaten.

„Mittels dieser Informationen identifizierten wir zuerst Unternehmen, die mit unserem Ausgangsunternehmen produktionsseitig vergleichbar sind", berichtet Thomas Lenke, Geschäftsführer der Tilia. „Die verbliebene Grundgesamtheit wurde anschließend weiter reduziert, bspw. hinsichtlich der Stadtgröße. Zum Schluss kamen wir auf 15 Unternehmen. Mit dieser Gruppe war – trotz aller bekannten und vermuteten Unterschiede – eine strukturelle Vergleichbarkeit und damit eine stabile Ausgangsposition für die Gegenüberstellung möglich."

Populäre Thesen nicht betätigt

Anschließend verglichen die Fachleute die Unternehmen anhand spezifischer Kriterien. Sie betrachteten den Mobilitätsmarkt bezüglich Einwohnern, Touristen, Studenten und Fahrtenhäufigkeit. Dazu prüften die Experten Produktions- und Leistungsspezifika wie Infrastruktur, Haltestellen oder Auslastung. Und sie untersuchten sozioökonomische und kommunalpolitische Spezifika – Arbeitslosenquote, PKW-Bestand oder Haushaltsausgaben und Einkommen der privaten Haushalte.

„Die Ergebnisse des Vergleichs bergen zuerst einen deutlichen Mehrwert für das Auftragsunternehmen", sagt Thomas Lenke. „Damit wurde eine klare Standortbestimmung hinsichtlich eigener Stärken und Schwächen möglich. Wie ist das Unternehmen im Branchenumfeld aufgestellt? Was machen andere womöglich besser? Aus den Vergleichsergebnissen lassen sich Chancen und Risiken herausarbeiten und unternehmensspezifische Indikationen für Handlungsempfehlungen ableiten."

Die Auswertung der Daten ergab bei dieser Vergleichsgruppe überraschende neue Eindrücke zum ÖPNV in Deutschland. So zeigte sich ein Muster, dass die These von „Captive Ridern" im ÖPNV – Einwohner, die aufgrund ihrer ökonomischen Verhältnisse keine Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben – offenbar nicht mehr vollumfänglich gilt. Thomas Lenke: „Diese These konnten wir weder für West- noch für Ostdeutschland bestätigen. Die Nutzung des kommunalen ÖPNV ist innerhalb unserer Vergleichsgruppe weder durch die Höhe des verfügbaren Einkommens geprägt noch durch die Anzahl der in einer Stadt zugelassenen PKW. Das ist eine Beobachtung, die sicher einer weitergehenden Analyse bedarf." Der kreativen Gewinnung von Fahrgastpotentialen jenseits aktueller Kundenbindungen (Abo) und ohne Wahlfreiheiten käme damit eine weiter wachsende Bedeutung zu.

Auch zum Verhältnis von Beförderungserlös und Aufwand zeigte sich: Das häufig bemühte Argument eines hoch- bzw. niedrigpreisigen ÖPNV-Angebotes konnten die Fachleute ebenso wenig ablesen, wie Unterschiede in der Tarifgestaltung Ost und West, die eine qualitative Einordnung des Unternehmens erlauben würden. „Interessant war zudem die Aufbereitung der Beförderungserlöse", sagt Thomas Lenke. „Einige Unternehmen profitieren erheblich von zusätzlichen Einnahmen durch Touristen und Studenten, eine Erlösquelle, die bei bisherigen Vergleichsansätzen wenig Beachtung fand. Auffällig war in der Vergleichsgruppe die Spreizung von fast null Übernachtungen bis zu 5 Mio. Übernachtungen pro Jahr. Nach unserer Beobachtung heben sich die Kennzahlen ab, weil die beanspruchten Leistungen zwar in die Grundzahlen eingehen, nicht aber vollumfänglich in die übliche Marktbeschreibung. So sind zum Beispiel Touristen nicht Teil der Einwohner gleichwohl Teil der Passagierkilometer."

Ein besserer ÖPNV ist immer möglich

Doch was bedeuten die Ergebnisse für die Ausrichtung einzelner Unternehmen? Eine zentrale Erkenntnis der Fachleute: Das Zusammenspiel zwischen betrieblicher Optimierung, politischer Unterstützung durch die Kommune und zusätzlichen Markteffekten kann die Subventionen für den ÖPNV deutlich verringern. „Ein konsistentes und langfristig ausgelegtes Zielsystem sichert den Erfolg", so Andreas Glowienka.

Neben den potentiell positiven Strukturdaten waren die besten Unternehmen im Vergleich organisatorisch-strukturell deutlich anders als die meisten Unternehmen in der Vergleichsgruppe aufgestellt. Werden diese beiden Ansätze gemeinsam betrachtet, zeigt sich ein herleitbarer betriebswirtschaftlicher Einfluss.

„In der Tendenz ist der kommunale Nahverkehr bei den Vergleichsbesten politisch-planerisch über einen langen Zeitraum deutlich ÖPNV-affiner verankert und positioniert", resümiert Andreas Glowienka. „Insbesondere hinsichtlich der Intermodalität sowie den Nahtstellen zur Stadtplanung wird erfolgreicher ÖPNV umfänglicher geplant. Wo Politik eindeutige langfristige Leitplanken, Rahmenbedingungen und Visionen vorgibt, auch in Rahmenplänen und Konzepten, die nur indirekt ÖPNV beinhalten, läuft es schlicht besser; Nahverkehrspläne für den ÖPNV sind in so weit nicht hin-

reichend für eine moderne Entwicklungsstrategie der kommunalen Verkehrsunternehmen."

Thomas Lenke ergänzt: „Eine stringente, politische gestützte Top-Down-Strategie pro Umweltverbund und ÖPNV-Unternehmen ist eine Grundvoraussetzung für eine positive Unternehmensentwicklung. Ein besserer ÖPNV ist immer möglich – wenn der individuelle, gewachsene Stadt- und Mobilitätscharakter klar herausgearbeitet wird. Darauf aufbauend, sollten die Verantwortlichen gemeinsam eine abgestimmte Zielvorstellung für die Mobilität – die mehr ist als ÖPNV – entwickeln. Der Vergleich zeigte uns: Der notwendige Zuschuss ist dort deutlich geringer, wo Unternehmen und Politik auf der Zeitachse konsistent gemeinsam handeln."

Die in diesem „Pilotprojekt" für ein großstädtisches Verkehrsunternehmen gesammelten Daten, Erfahrungen und Ergebnisse zeigen, dass eine derartige Standortbestimmung für deutsche ÖPNV-Unternehmen grundsätzlich möglich ist. Die Marktanalyse liefert Erkenntnisse, aus denen konkrete Handlungsempfehlungen für das Unternehmen abgeleitet werden können – eine solide Basis, um mit der Kommunalpolitik als zentralem Akteur in den Dialog zu kommen. So baut die Methode aus Vergleich und Mustererkennung letztlich Brücken auf dem Weg zur Problemlösung.

GP+Q Gesellschaft für Projekt- und Quartiersentwicklung sieht auch für Quartiersentwicklungen außerhalb der A- und B-Lagen gute wirtschaftliche Perspektiven.

Aktuelle Projekte der GP+Q in Umsetzung und Planung.

Während A- und B-Lagen in Städten wie München, Hamburg und Frankfurt fast ausschließlich im Fokus der Projektentwickler auf dem deutschen Immobilienmarkt stehen, sieht die GP+Q auch außerhalb dieser Tripple-A Städte ein hohes Potenzial für attraktive Quartiersentwicklung in Deutschland.

Der Bedarf an Wohnimmobilien und in der Folge an Infrastruktureinrichtungen wie Nahversorgung entwickelt sich unserer Ansicht nach in den kommenden Jahren weiterhin positiv. Dafür sprechen zwei wesentliche Trends. Zum einen sorgt die Anziehungskraft der „Metropole Ruhrgebiet" als größter Ballungsraum Deutschlands mit ca. 5,1 Mio. Einwohnern für eine ungebrochen hohe Nachfrage nach Wohnraum, zum andern ist es für einen gelungenen städtebaulichen Mix unerlässlich neuen Wohnraum mit adäquaten Nahversorgungsmöglichkeiten und Schaffung von Büro- und Gewerbeimmobilien zu kombinieren.

„Genau dieses Anforderungsprofil erfüllt die GP+Q mit der ganzheitlichen Quartiersentwicklung in Dinslaken Lohberg, indem die GP+Q eine Pionierfunktion für den Stadtentwicklungsprozess in Lohberg übernimmt", sagt Herr Rosenbohm, Mitglied der Geschäftsführung der GP+Q.

Die RAG Montan Immobilien und die GP+Q haben auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Lohberg eine Quartiersentwicklung ins Leben gerufen, die das Zechengelände mitten ins Leben der Dinslakener Bevölkerung zurückführt.

Die GP+Q deckt die gesamte Palette der Wertschöpfungskette im Bereich Projekt- und Quartiersentwicklung ab. Dadurch ist die GP+Q generell am Ankauf von Grundstücken jeder Größe interessiert. Neue Quartiersentwicklungen setzt die GP+Q aktuell in Recklinghausen und Gelsenkirchen um.

Die GP+Q ist auf der EXPO REAL 2017 auf dem Gemeinschaftsstand mit der RAG Montan Immobilien in Halle B1, Stand 440 zu finden.

EEG-Umlage könnte stärker gesenkt werden

EEG-Fördersystem weiterentwickeln und von Besonderer Ausgleichsregelung entlasten

Die EEG-Umlage liegt 2018 bei 6,79 Cent pro Kilowattstunde (kWh) und damit leicht unter dem Vorjahreswert von 6,88 Cent pro kWh. „Der Anstieg der EEG-Umlage ist vorerst gebremst. Die Ergebnisse der ersten Ausschreibungen deuten auf weiteres Potential zur Steigerung der Kosteneffizienz beim Erneuerbaren-Ausbau hin", kommentierte Stefan Kapferer, Vorsitzender der BDEW-Hauptgeschäftsführung, die Höhe der EEG-Umlage 2018.

Jetzt müsse das EEG weiter- und fortentwickelt werden. Dazu gehört in einem ersten Schritt, dass Fehlentwicklungen korrigiert werden: Die neue Bundesregierung muss zeitnah eine dauerhaft tragfähige, wettbewerbsfreundliche Regelung für das Bürgerenergie-Privileg einführen. Zudem sollte die Besondere Ausgleichsregelung für stromintensive Industrien aus der EEG-Umlage herausgenommen und über den Bundeshaushalt finanziert werden: „Damit ließe sich die EEG-Umlage auf einen Schlag um fast ein Viertel reduzieren. Das wäre erstens sozialverträglicher, da die Stromverbraucher entlastet würden. Zweitens wäre es ein Beitrag, um den zunehmend aus Erneuerbaren erzeugten Strom auch im Verkehrs- und Wärmesektor wettbewerbsfähiger zu machen. Gut für den Klimaschutz und den Geldbeutel der Stromkunden", so Kapferer.

Die größte Fehlentwicklung liegt jedoch in der Zusammensetzung des Strompreises: Die Summe der Steuern, Abgaben und Umlagen sind inzwischen auf 55 Prozent geklettert, während das eigentliche Produkt Strom inzwischen weniger als ein Fünftel des Strompreises ausmacht (19 %). „Die Politik muss sich Gedanken machen, wie sie den Strompreis von diesem Ballast an staatlichen Abgaben entlasten kann. Denn angesichts der Digitalisierung und zunehmenden Elektrifizierung aller Lebensbereiche wird Strom für unsere Gesellschaft immer wichtiger. Da wäre es kontraproduktiv, die Verbraucher über Maß zur Kasse zu bitten", so Kapferer. Der BDEW hat bereits einen Vorschlag zur Senkung der Stromsteuer auf den Tisch gelegt.