

BASISGUTACHTEN

ANLAGE 6: BEFRAGUNG DER MITGLIEDER DER STRATEGIEKOMMISSION

INHALT

1	VORGEHENSWEISE	4
1.1	ZIELSTELLUNG	4
1.2	INHALTE	4
1.3	BETEILIGUNG	5
1.4	AUSWERTUNG	5
2	ZIELE UND PRIORITÄTEN AUS SICHT DER STAKEHOLDER	6
2.1	WELCHE VORDRINGLICHEN FUNKTIONEN MUSS DER ÖPNV IM FREISTAAT ÜBERNEHMEN?	6
2.2	WELCHE HANDLUNGSFELDER SIND FÜR DIE REALISIERUNG DER VORDRINGLICHEN FUNKTIONEN AM WICHTIGSTEN?	7
2.3	BEWERTUNG DES VERKEHRSANGEBOTES IM SPNV UND ÖSPV IM FREISTAAT	9
2.4	BEWERTUNG DER VORHANDENEN INFRASTRUKTUR.....	11
2.5	BEWERTUNG DER AKTUELLEN FINANZIERUNGSSITUATION	12
2.6	WAS IST NÖTIG UM DIE FINANZIERUNG DES SÄCHSISCHEN ÖPNV ZU VERBESSERN?	14
2.7	SINNVOLLE KRITERIEN FÜR DIE BEMESSUNG EINES (GRUND-) ANGEBOTS IM ÖPNV	15
3	ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN AUS SICHT DER STAKEHOLDER	16
3.1	WO STEHT DER ÖPNV IM FREISTAAT IM JAHR 2020/2025/2030 IM VERGLEICH ZU HEUTE?	16
3.1.1	Verkehrsangebot und Fahrgastnachfrage	16
3.1.2	Bedeutung der wesentlichen Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung	18
3.1.3	Ergänzung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum.....	20
3.1.4	Weiterentwicklung der Tarif- und Vertriebssysteme	22
3.2	HANDLUNGSBEDARF IM FREISTAAT AUS SICHT DER STAKEHOLDER	25
3.2.1	Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes	26
3.2.2	Tarif und Vertrieb	26
3.2.3	Gestaltung der finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV	27
3.2.4	Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen	27
3.3	FINANZIERUNGSSCHWERPUNKTE IN INFRASTRUKTUR UND ANGEBOT.....	28
3.3.1	Investitionsschwerpunkte im sächsischen ÖPNV/SPNV (Infrastruktur).....	28
3.3.2	Finanzierungsschwerpunkte im sächsischen ÖPNV/SPNV (konsumtiv).....	29

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1: Vordringliche Funktionen des ÖPNV im Freistaat und deren Priorität	6
Abbildung 2-2: Priorisierung der Instrumente zur Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung	14
Abbildung 2-3: Priorisierung der Kriterien zur Bemessung des Grundangebotes (Frage A6)	15
Abbildung 3-1: Priorisierung der Investitionsschwerpunkte für Infrastruktur und Fahrzeuge	28
Abbildung 3-2: Priorisierung der Investitionsschwerpunkt im konsumtiven Bereich	29

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1: Zuordnung der Schlagwörter zu den vordringlichen Funktionen, jeweils Top 3	8
Tabelle 2-2: Bewertung des Verkehrsangebotes	10
Tabelle 2-3: Bewertung der vorhandenen Infrastruktur.....	11
Tabelle 2-4: Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und Anteils der Nutzerfinanzierung	13
Tabelle 3-1: Entwicklung bis 2030 – Angebot und Nachfrage.....	17
Tabelle 3-2: Entwicklung bis 2030 – Anteile der Institutionen und Bürger an der ÖPNV-Finanzierung	19
Tabelle 3-3: Entwicklung bis 2030 – Bedeutung der Bedienformen im ländlichen Raum	21
Tabelle 3-4: Künftige Bedeutung der Vertriebsformen.....	23
Tabelle 3-5: Künftige Merkmale der Tarifangebote.....	24

1 Vorgehensweise

1.1 Zielstellung

Ein wesentlicher Bestandteil der Bestandsaufnahme ist die Einbindung der relevanten Stakeholder in Form der Mitglieder der Strategiekommission. Dies geschah in Form einer Befragung, um eine erste Einschätzung der Mitglieder der Strategiekommission zur aktuellen Situation im sächsischen ÖPNV, zu den Entwicklungstrends bis 2030 und zum Handlungsbedarf bezüglich der Weiterentwicklung des sächsischen ÖPNV und der zugehörigen Rahmenbedingungen zu erhalten.

Diese Ergebnisse sollen die endgültige Formulierung der fachlichen Arbeitsziele der Strategiekommission unterstützen und als Einstieg in eine strukturierte Auseinandersetzung der Kommission mit ihren Arbeitsgruppen mit den Entwicklungsprioritäten und –zielen für den ÖPNV in Sachsen dienen.

1.2 Inhalte

Im Wesentlichen fokussierten sich die Inhalte der Befragung auf folgende Fragestellungen/Inhalte:

- den vordringlichen Funktionen des ÖPNV im Freistaat Sachsen
- den aktuellen Stärken und Schwächen im sächsischen ÖPNV in den Handlungsfeldern
 - Angebot & Nachfrage
 - Infrastruktur
 - Finanzierung & Organisation
 - Tarif & Vertrieb
 - Strategie & Kommunikation
- den durch die Gutachter entwickelten sechs Basisfragen an die Strategiekommission
 - Wo sehen wir den ÖPNV im Jahr 2020/25/30 im Freistaat Sachsen?
 - Was wollen wir...?
 - Was wollen wir nicht...?
 - Was können wir besser?
 - Wo können wir effizienter werden?
 - Wo sollen wir investieren (konsumtiv/investiv)?

1.3 Beteiligung

Durch die Geschäftsstelle der Strategiekommission wurden insgesamt 27 Fragebögen an die Mitglieder der Strategiekommission versandt. Insgesamt haben sich 23 Mitglieder der Strategiekommission an der Befragung beteiligt. Vor diesem Hintergrund können die vorliegenden Aussagen als repräsentativ für die Einschätzung der Strategiekommission gewertet werden.

1.4 Auswertung

Die eingegangenen Fragebögen wurden durch die Gutachter in einer Gesamtdarstellung zusammengefasst, welche der Strategiekommission seit Ende Oktober 2015 in einer ersten Fassung vorliegt. Die Auswertung erfolgte dabei in anonymisierter Form.

Die folgenden Kapitel stellen eine Zusammenfassung der Befragungsergebnisse als Grundlage für die weitere Arbeit dar.

2 Ziele und Prioritäten aus Sicht der Stakeholder

2.1 Welche vordringlichen Funktionen muss der ÖPNV im Freistaat übernehmen?

Wesentliche Ergebnisse:

Als vordringliche Funktion des ÖPNV wird die Bereitstellung eines **bedarfsgerechten Angebotes** gesehen, welches in erster Linie **zuverlässig** (stabiles Angebot über einen längeren Zeitraum sowie Pünktlichkeit im Rahmen der täglichen Reiseketten) sein sollte. Die einzelnen Angebote sind so zu gestalten, dass der ÖPNV ein attraktives Bindeglied in der gesamten Wegekette darstellt (**Umsteigeverbindungen, Einbeziehung anderer Verkehrsträger**).

Das **Angebot muss bezahlbar** (Kundensicht überwiegt) **und wirtschaftlich** (Effizienz des Mitteleinsatzes) sein.

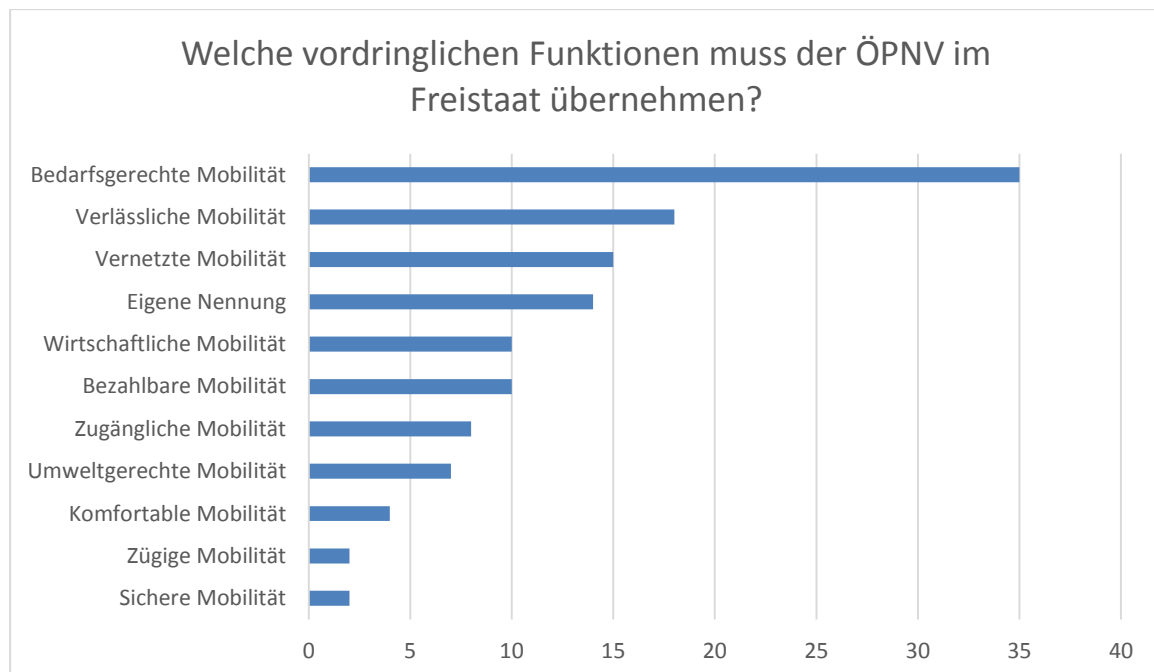


Abbildung 2-1: Vordringliche Funktionen des ÖPNV im Freistaat und deren Priorität

Schlussfolgerungen:

Entscheidend aus Sicht der Kommissionsmitglieder ist es, dass das heutige und zukünftige Angebot den Bedürfnissen der Fahrgäste im Freistaat Sachsen gerecht wird.

2.2 Welche Handlungsfelder sind für die Realisierung der vordringlichen Funktionen am Wichtigsten?

Wesentliche Ergebnisse:

Vertaktete Angebote mit adäquater Vernetzung der Verkehrsträger an den Schnittstellen zwischen SPNV und ÖSPV werden als **vordringliches Gestaltungselement** angesehen. Die Sicherung der angebotenen Anschlüsse wird in diesem Kontext als wesentliches Komfort- und Sicherheitsmerkmal eingestuft.

Die **Erreichbarkeit** der zentralen Orte (Reisezeiten, Reiseweiten, Anzahl Verbindungen) bzw. wesentlichen Aktivitätsgelegenheiten (Bildung, Einkaufen, Arbeit) hat aus Sicht der Befragungsteilnehmer ebenfalls einen **sehr hohen Stellenwert** bei der Sicherung einer bedarfsgerechten Mobilität.

Mit einer **wirtschaftlichen und bezahlbaren Mobilität** wird an erster Stelle der Begriff der **Angebotseffizienz** verbunden. Letztlich bedeutet dies, dass für die angebotenen ÖPNV-Verkehrsleistungen ein entsprechendes Nachfragepotenzial vorhanden sein muss. Daneben wird erwartet, dass die Effizienz des Mitteleinsatzes durch den Wettbewerb unterstützt wird. Ferner wird erwartet, dass neue Finanzierungsinstrumente zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit beitragen.

Mit dem Begriff „bezahlbare Mobilität“ verbinden die Befragungsteilnehmer vor allem **ein faires Tarifsysteem** mit sozialverträglichen Fahrpreisen ohne die Benachteiligung einzelner Kundengruppen und Relationen. Neben der **physischen Barrierefreiheit** (für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) werden ein **übersichtlicher Tarif** sowie ein **einfacher Ticketkauf und Vertrieb** als **wesentlichste Gestaltungselemente** betrachtet.

Vordringliche Funktion	<i>Priorität 1</i>	<i>Priorität 2</i>	<i>Priorität 3</i>
Bedarfsgerechte Mobilität	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern	Erreichbarkeit	Taktfahrplan/Integraler Taktfahrplan
Verlässliche Mobilität	Anschlusssicherung	Pünktlichkeit	Taktfahrplan/Integraler Taktfahrplan
Vernetzte Mobilität	Taktfahrplan/Integraler Taktfahrplan	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern	Anschlusssicherung
Wirtschaftliche Mobilität	Effizienz	Wettbewerb	Neue Finanzierungsinstrumente
Bezahlbare Mobilität	Faires Tarifsysteem	Angebotseffizienz	Sozialverträgliche Fahrpreise
Zugängliche Mobilität	Barrierefreiheit	Einfacher Ticketkauf/Vertrieb	Übersichtlicher Tarif
Umweltgerechte Mobilität	Lärminderung	Umweltverbund	Nachhaltigkeit
Komfortable Mobilität	Anschlusssicherung	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern	Einfacher Ticketkauf
Zügige Mobilität	Reisegeschwindigkeit (von Tür zu Tür)	Takthäufigkeit	Vermeidung langer Aufenthaltszeiten
Sichere Mobilität	Sicherheitsempfinden der Fahrgäste	Anschlusssicherung	Fahr- und Sicherheitspersonal

Tabelle 2-1: Zuordnung der Schlagwörter zu den vordringlichen Funktionen, jeweils Top 3

Schlussfolgerungen:

Die Befragung bestätigt, dass die Themen Integraler Taktfahrplan sowie Tarifgestaltung aus Sicht der Mitglieder der Strategiekommission einen hohen Stellenwert haben. Diese sollten daher auf der Tagesordnung der Strategiekommission stehen. Ergänzend sollten Fragen der Anschlusssicherung mit in die Betrachtungen zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation einbezogen werden.

2.3 Bewertung des Verkehrsangebotes im SPNV und ÖSPV im Freistaat

Wesentliche Ergebnisse:

- Umfang und Attraktivität des aktuellen **SPNV-Angebotes** werden von der Mehrzahl der Befragungsteilnehmer als **ausreichend** betrachtet.
- Das **ÖSPV-Angebot** wird demgegenüber von einer Mehrheit der Kommissionsmitglieder als **unzureichend** bewertet. Dies betrifft sowohl den **Umfang als auch** die **Attraktivität** des Angebotes. Diese Einschätzung **gilt insbesondere für den ÖSPV außerhalb der Ballungsräume**.
- Die **Abstimmung der SPNV- und der ÖSPV-Angebote** wird ebenfalls als **nicht ausreichend** eingestuft.
- Der mit der ÖPNV-Nutzung verbundene Komfort wird sowohl im ÖSPV als auch im SPNV als ausreichend angesehen.
- Ein **Überangebot** wird von einer breiten Mehrheit der Befragungsteilnehmer **weder beim ÖSPV** (einstimmig) **noch beim SPNV** gesehen.

Die zugehörigen Begründungen verdeutlichen, dass **Angebotsdefizite vor allem bei der Versorgung des ländlichen Raumes** gesehen werden. Insbesondere im ländlichen Raum erfüllt nach Auffassung der Mehrzahl der Befragungsteilnehmer der **ÖSPV** die Aufgabe der **Daseinsvorsorge nicht vollumfänglich**.

Folgende wesentliche Schwachstellen werden durch die Befragungsteilnehmer in den Begründungen für Ihre jeweiligen Bewertungen adressiert:

- Eingeschränkte zeitliche Verfügbarkeit von ÖPNV-Verbindungen (Tagesrandlagen, Wochenende), insbesondere außerhalb der Ballungsräume,
- Zu geringe Bedienungshäufigkeit im ländlichen Raum,
- Ausrichtung der Angebotsstruktur im ländlichen Raum auf den Schülerverkehr, eingeschränkter Nutzen des vorhandenen Angebotes für übrige Bevölkerungsgruppen,
- Unzureichende Vernetzung der Verkehrsträger (SPNV/ÖSPV),
- Zu geringe Platzkapazität in Spitzenzeiten auf stark nachgefragten SPNV-Relationen,
- Zu wenig barrierefreie Angebote im ländlichen Raum,
- Einsatz veralteter Fahrzeuge im ÖSPV.

Schlussfolgerungen:

Das Ausloten der Möglichkeiten und Grenzen zur Verbesserung der Situation im ländlichen Raum und zur Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger sollte ein wesentlicher Schwerpunkt der Kommissionsarbeit sein.

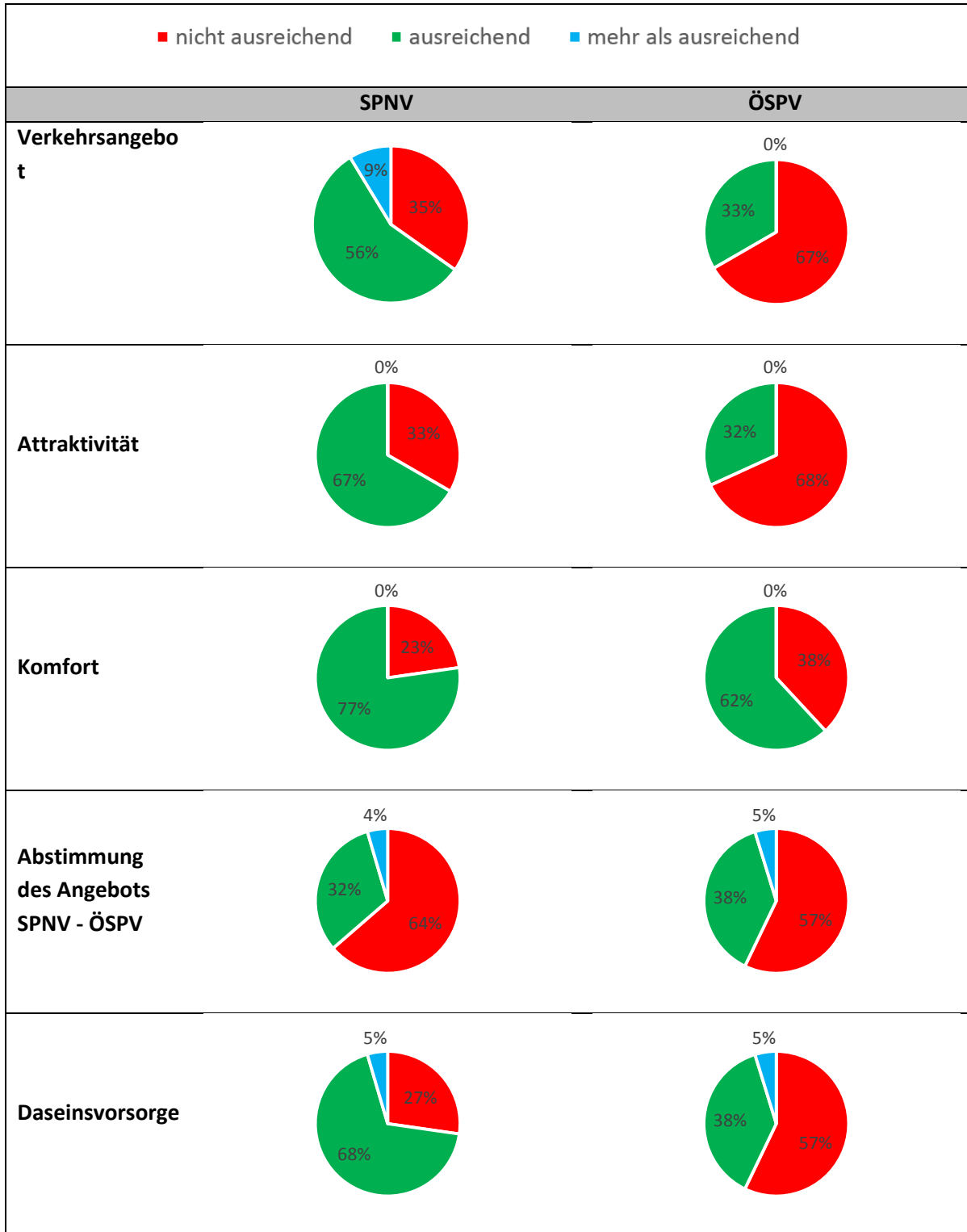


Tabelle 2-2: Bewertung des Verkehrsangebotes

2.4 Bewertung der vorhandenen Infrastruktur

Wesentliche Ergebnisse:

Die Mehrzahl der Befragungsteilnehmer betrachtet die vorhandene Infrastruktur als nicht ausreichend. Dies gilt sowohl für den SPNV als auch für den ÖSPV.

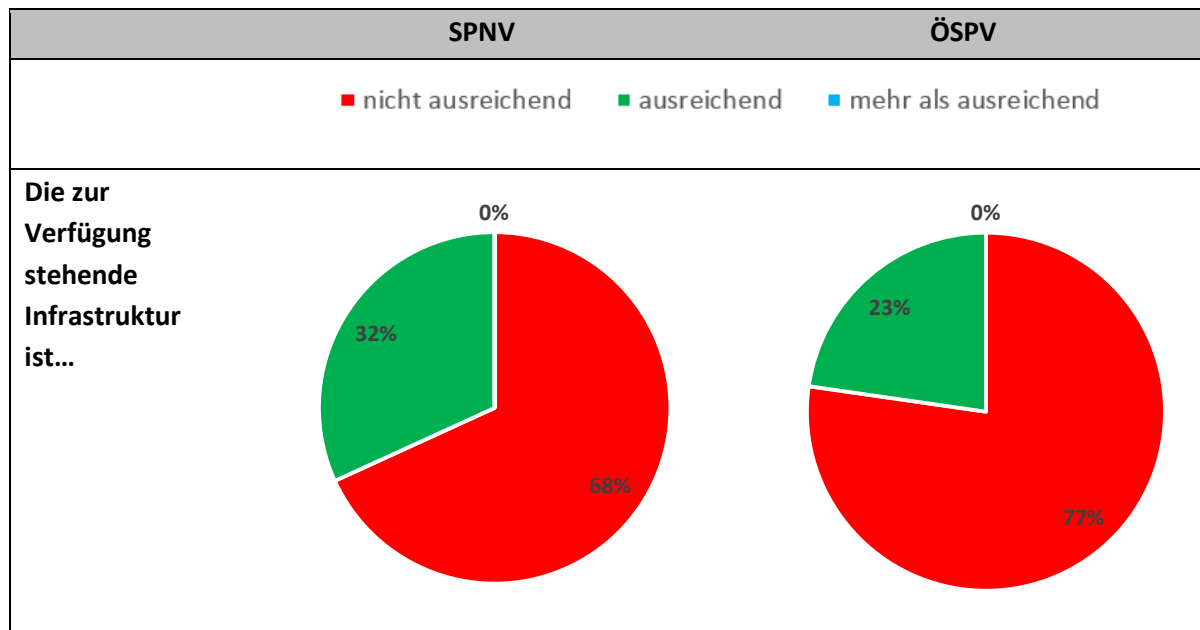


Tabelle 2-3: Bewertung der vorhandenen Infrastruktur

Aus den individuellen Begründungen (siehe Anlage) wurden seitens des Gutachters folgende **Hauptgründe** für diese Einschätzung identifiziert:

- **Mangelhafter Allgemeinzustand** und teilweise fehlende **Barrierefreiheit** der **Verkehrsstationen** (SPNV) sowie des zugehörigen Umfeldes
- **Geringe Attraktivität der ÖSPV-Zugangsstellen**, insbesondere **im ländlichen Raum** (fehlender Fahrgastunterstand, mangelnde Fahrgastinformation, Barrierefreiheit nicht gegeben, nicht immer fahrgastfreundliche Gestaltung der Umsteigepunkte)
- Geringe Haltestellendichte und somit **zu geringe Erschließungswirkung** im **ländlichen Raum**
- **Elektrifizierungslücken** im **Eisenbahnnetz** (Dresden – Görlitz / Leipzig – Chemnitz / Plauen – Bad Brambach)
- Eingleisige Eisenbahnstrecken / fehlende Kreuzungsmöglichkeiten.

Ebenfalls hervorgehoben wird der hohe **Bedarf an notwendigen Ersatzinvestitionen** für Busse und Straßenbahnfahrzeuge sowie die Erhaltung von Straßenbahninfrastruktur als auch der Mittelbedarf für die Unterhaltung der teilweise mit Förderung durch den Freistaat aufwendig ausgebauten Netzknoten (Busbahnhöfe, Übergangsstellen), welcher **durch die verfügbaren Finanzmittel nicht vollständig gedeckt** werden kann.

Die mangelnde Fahrgastinformation an der Haltestelle ist auch im Kontext der eingeschränkten **Verfügbarkeit mobiler** webbasierter **Auskunftsangebote im ländlichen Raum** zu bewerten (z. B. Bandbreite zu gering zur schnellen Informationsanzeige).

Schlussfolgerungen:

Durch die Strategiekommission sollten nach Einschätzung der Gutachter daher folgende Fragen beantwortet werden:

- Durch welche Maßnahmen und Programme kann die Attraktivität der Zugangsstellen weiter gesteigert werden?
- Wie wird eine ausreichende Erschließung im ländlichen Raum sichergestellt?
- Durch welche Maßnahmen kann die Erneuerung der Fahrzeugflotte im ÖSPV weiter vorangetrieben werden?
- Welche Standards sind für die Barrierefreiheit anzusetzen und wie können diese erreicht werden?
- Welche ergänzenden Finanzierungsinstrumente sind erforderlich, um den Bedarf an Ersatzinvestitionen für Infrastruktur und Fahrzeuge im ÖSPV abzudecken?

2.5 Bewertung der aktuellen Finanzierungssituation

Wesentliche Ergebnisse:

- Der **Anteil der Nutzer** an der ÖPNV-Finanzierung wird vom überwiegenden Teil der Befragungsteilnehmer als **ausreichend** angesehen. Dies gilt gleichermaßen für den SPNV und den ÖSPV.
- Das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** des **ÖPNV** wird insgesamt **positiv bewertet**. Dabei schneidet der ÖSPV deutlich besser ab als der SPNV. Etwa die Hälfte der Befragten (46%) bescheinigt dem **SPNV** ein **zu geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis**.
- Etwa die Hälfte der Befragungsteilnehmer kritisiert die derzeitige Finanzierungspraxis der Schmalspurbahnen im Freistaat. Dabei gehen **38% der Befragten** davon aus, dass die bestehende **Finanzierung der Schmalspurbahnen mehr als ausreichend** ist (52% stufen sie als ausreichend ein).

Schlussfolgerungen:

Die deutlich schlechtere Bewertung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für den SPNV wirft folgende Fragen auf:

- Wie kann der Nutzen der kostenintensiven SPNV-Angebote weiter gesteigert werden (z. B. bessere Verknüpfung mit ÖSPV, zusätzliche bzw. angepasste Zugangsstellen zur Verbesserung der Erschließungswirkung)?
- Durch welche Maßnahmen können die hohen Kosten des SPNV weiter reduziert werden (z. B. differenziertere Infrastrukturstandards / alternative Betreibermodelle im ländlichen Raum)?

- Sofern das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht hinreichend verbessert werden kann: An welchen Stellen ist der SPNV durch Angebote so zu ersetzen, dass der Nutzen der eingesetzten Mittel für den ÖPNV für die Bevölkerung maximiert wird?

Bei der Weiterentwicklung der Tarifangebote und bei der Entwicklung von Ansätzen zur Finanzierung ist ferner zu berücksichtigen, dass die Nutzer nicht wesentlich höher als im Status quo belastet werden sollten. Darüber hinaus ist die aktuelle Finanzierungspraxis der Schmalspurbahnen auf den Prüfstand zu stellen.

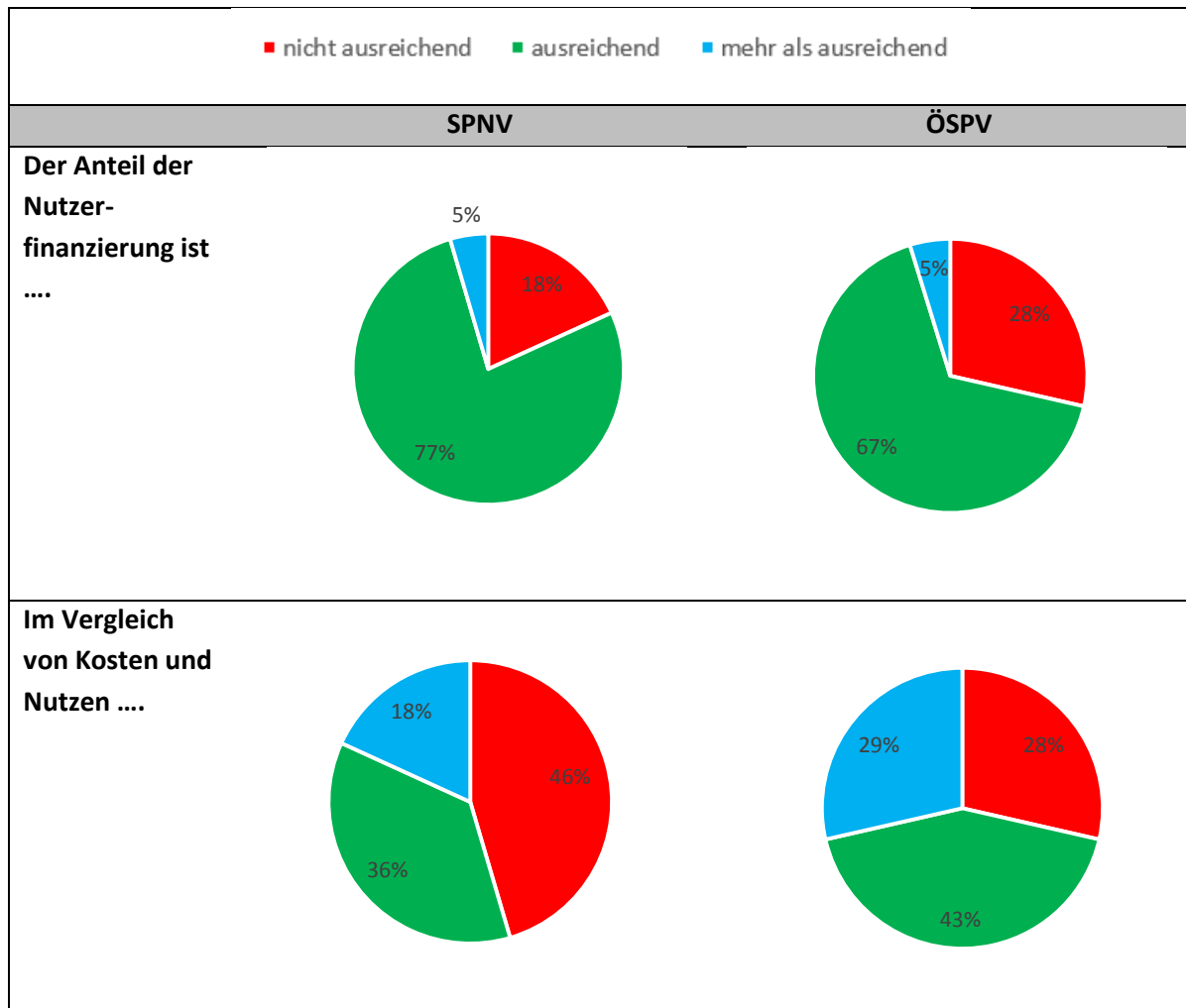


Tabelle 2-4: Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und Anteils der Nutzerfinanzierung

2.6 Was ist nötig um die Finanzierung des sächsischen ÖPNV zu verbessern?

Wesentliche Ergebnisse:

- Die Mehrheit der Befragungsteilnehmer spricht sich dafür aus, dass sich der **Freistaat Sachsen stärker als bisher** bei der ÖPNV-Finanzierung **engagieren** sollte.
- Als **weitere** wichtige **Finanzierungsinstrumente**, deren Umfang erhöht werden sollte, werden die **Finanzierung durch den Bund sowie durch Anlieger und Unternehmen** (Nutznießer des ÖV) gesehen.
- Demgegenüber spricht sich nur eine **Minderheit** der Befragungsteilnehmer **für eine stärkere Finanzierung durch Kommunen, Nutzer oder alle Bürger** aus.
- Eine Senkung der Kosten wird nur von einer geringen Minderheit der Befragungsteilnehmer als Mittel der Wahl angesehen. Vielmehr wird erwartet, dass die **Kostensenkungspotenziale** in den meisten Anwendungsfällen bereits **ausgeschöpft** sind.

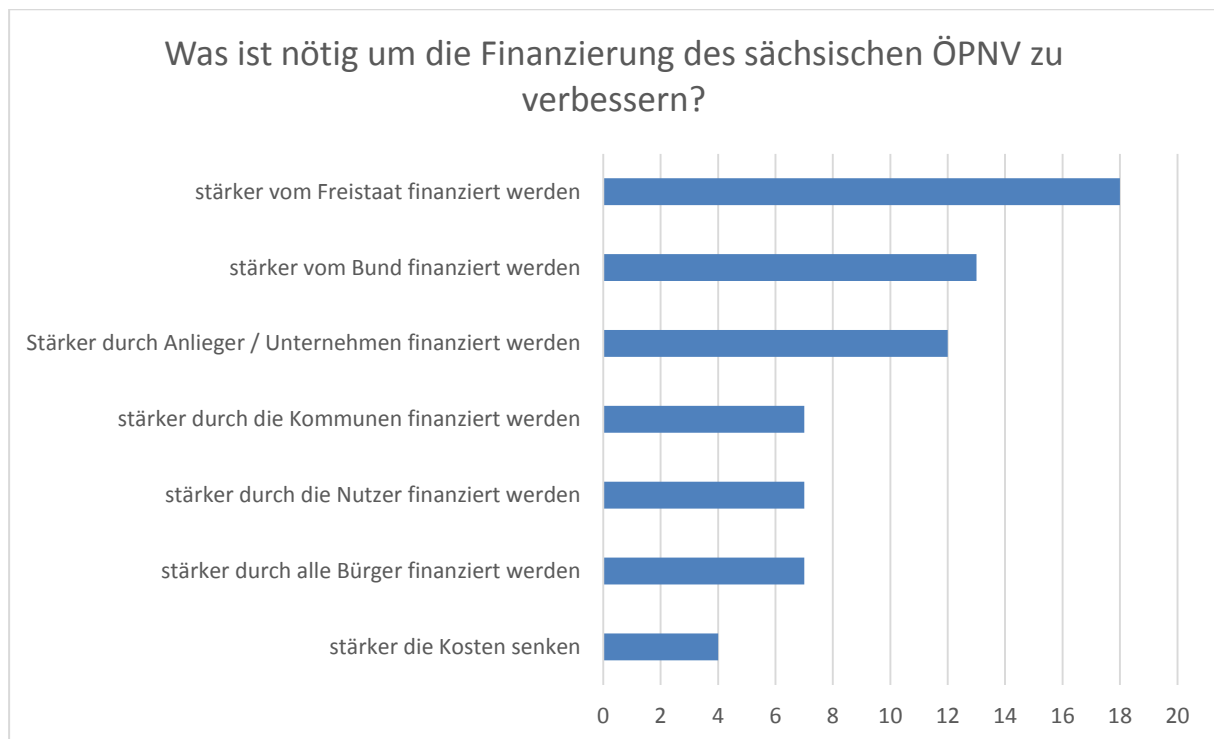


Abbildung 2-2: Priorisierung der Instrumente zur Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung

Schlussfolgerungen:

Die Strategiekommision sollte daher Möglichkeiten und Wege zur **Anpassung** der **Finanzierungsmodelle ohne gravierende Mehrbelastung** für **Nutzer** und **Kommunen** suchen, ein verstärktes Engagement des Freistaates wird von der Mehrzahl der Befragten als wesentlich für die Verbesserung der Finanzierungssituation erachtet.

2.7 Sinnvolle Kriterien für die Bemessung eines (Grund-) Angebots im ÖPNV

Wesentliche Ergebnisse:

- Die Mehrheit der Kommissionmitglieder spricht sich dafür aus, dass **das ÖPNV-Angebot** in erster Linie **nach raum- und verkehrsplanerischen Kriterien bemessen** werden sollte (Erreichbarkeit, aktuelle Nachfrage und vorhandene Potenziale, Alters- und Sozialstruktur der Bevölkerung).
- Nur eine Minderheit (weniger als 1/3 der Befragungsteilnehmer) spricht sich dafür aus, wirtschaftliche Kriterien zur Bemessung des Grundangebotes heranzuziehen.
- Die geringe Anzahl der Nennungen der Schüleranzahl ist als **Kritik am bestehenden ÖPSV-Angebot im ländlichen Raum** zu werten, welches **einseitig auf den Schülerverkehr ausgerichtet** ist.

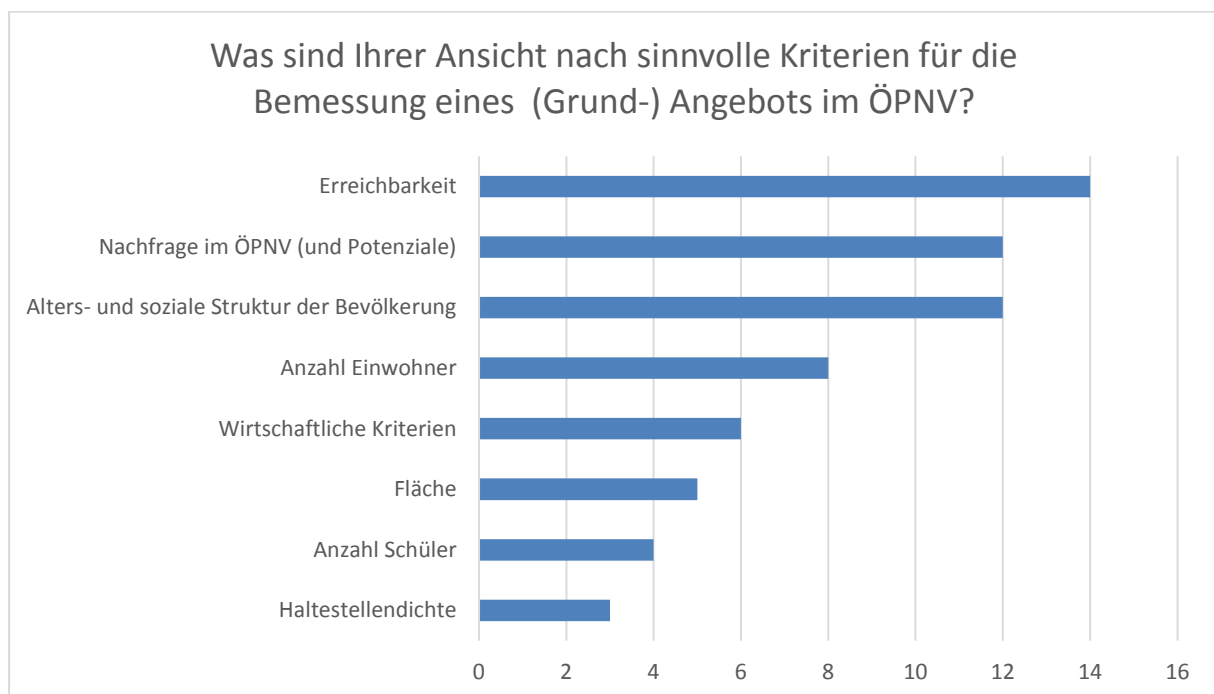


Abbildung 2-3: Priorisierung der Kriterien zur Bemessung des Grundangebotes (Frage A6)

Schlussfolgerungen:

Für die Arbeit der Strategiekommission bedeutet dieses Ergebnis, dass **zuerst** das **Grundangebot aus verkehrsplanerischer Sicht** definiert werden sollte im Zuge der Arbeit in den Arbeitsgruppen. **Anschließend** wäre dieses dann aus **wirtschaftlicher Sicht** zu evaluieren und, **sofern** die vorhandenen bzw. weiterentwickelten **Finanzierungsinstrumente nicht ausreichen**, zu modifizieren.

3 Entwicklungsperspektiven aus Sicht der Stakeholder

3.1 Wo steht der ÖPNV im Freistaat im Jahr 2020/2025/2030 im Vergleich zu heute?

Für die drei Zeithorizonte 2020/2025/2030 erfolgte eine Einschätzung der Entwicklung für die folgenden Kriterien im der Veränderung gegenüber dem Status quo.

- Verkehrsangebot
- Fahrgastnachfrage
- Finanzierungsanteil
- Ergänzung des Angebotes im ländlichen Raum
- Vertrieb sowie
- Tarife.

3.1.1 Verkehrsangebot und Fahrgastnachfrage

Wesentliche Ergebnisse:

Die Mehrzahl der Befragungsteilnehmer geht von einer Anpassung des ÖPNV-Angebotes an die u. a. infolge der demographischen Entwicklung zu erwartende Nachfrageentwicklung aus. Dies bedeutet:

- **Ausweitung des Angebotes in Ballungsräumen** vor dem Hintergrund einer weiter steigenden Fahrgastnachfrage
- Weitere **Reduzierung des konventionellen Angebotes im ländlichen Raum** infolge des demographisch bedingten Nachfragerückgangs.

Die Unterschiede bezüglich der erwarteten Entwicklung in den drei Zeithorizonten sind gering.

Schlussfolgerungen:

Vor dem Hintergrund der erwarteten Entwicklung sind folgende Fragen zu beantworten:

- Wie können Angebotsausweitungen in den Ballungsräumen finanziert werden?
- Durch welche ergänzenden Mobilitätsangebote kann die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum auch bei einem weiteren Rückzug des konventionellen ÖPNV gesichert werden (siehe dazu auch 3.1.3)?

Verkehrsangebot			
	■ niedriger ■ gleich ■ höher		
Zeithorizont	2020	2025	2030
Ballungsraum			
Ländlicher Raum			
Fahrgastnachfrage			
	■ niedriger ■ gleich ■ höher		
Jahr	2020	2025	2030
Ballungsraum			
Ländlicher Raum			

Tabelle 3-1: Entwicklung bis 2030 – Angebot und Nachfrage

3.1.2 Bedeutung der wesentlichen Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung

Wesentliche Ergebnisse:

- Die Mehrzahl der Befragungsteilnehmer geht davon aus, dass der **Anteil des Bundes an der Finanzierung des ÖPNV gleich oder niedriger** ist als im Status quo. Mehr als die Hälfte der Befragten erwarten für die Zeithorizonte 2020 und 2030 einen geringeren Anteil des Bundes als im Status quo.
- Bezüglich der künftigen **Beteiligung von Freistaat und Kommunen** an der ÖPNV-Finanzierung besteht **keine einheitliche Sicht**. **Etwa die Hälfte der Befragungsteilnehmer erwartet** hierbei ein **stärkeres Engagement seitens des Freistaates und/oder der Kommunen**. Dies gilt für alle Zeithorizonte gleichermaßen.
- Bis zu zwei Drittel der Befragungsteilnehmer gehen davon aus, dass der **Anteil der Nutzer an der ÖPNV-Finanzierung weiter steigen wird**.
- Weiterhin erwartet die Mehrheit der Befragungsteilnehmer, dass der **Anteil der Unternehmen und Anlieger** an der ÖPNV-Finanzierung weiter **steigt**. Dies gilt insbesondere für den Langfrist-Horizont (2030).

Schlussfolgerungen:

Vor dem Hintergrund der Erwartungshaltung bezüglich gedeckelter bzw. sinkender Zuschüsse durch den Bund ist nach alternativen Ansätzen zur ÖPNV-Finanzierung zu suchen. Die diesbezüglichen Möglichkeiten sollten durch die Strategiekommission ausgelotet werden, um, in Abhängigkeit vom festgestellten Bedarf, den Erhalt des Status quo bzw. die erforderlichen Angebotsverbesserungen finanziell abzusichern.

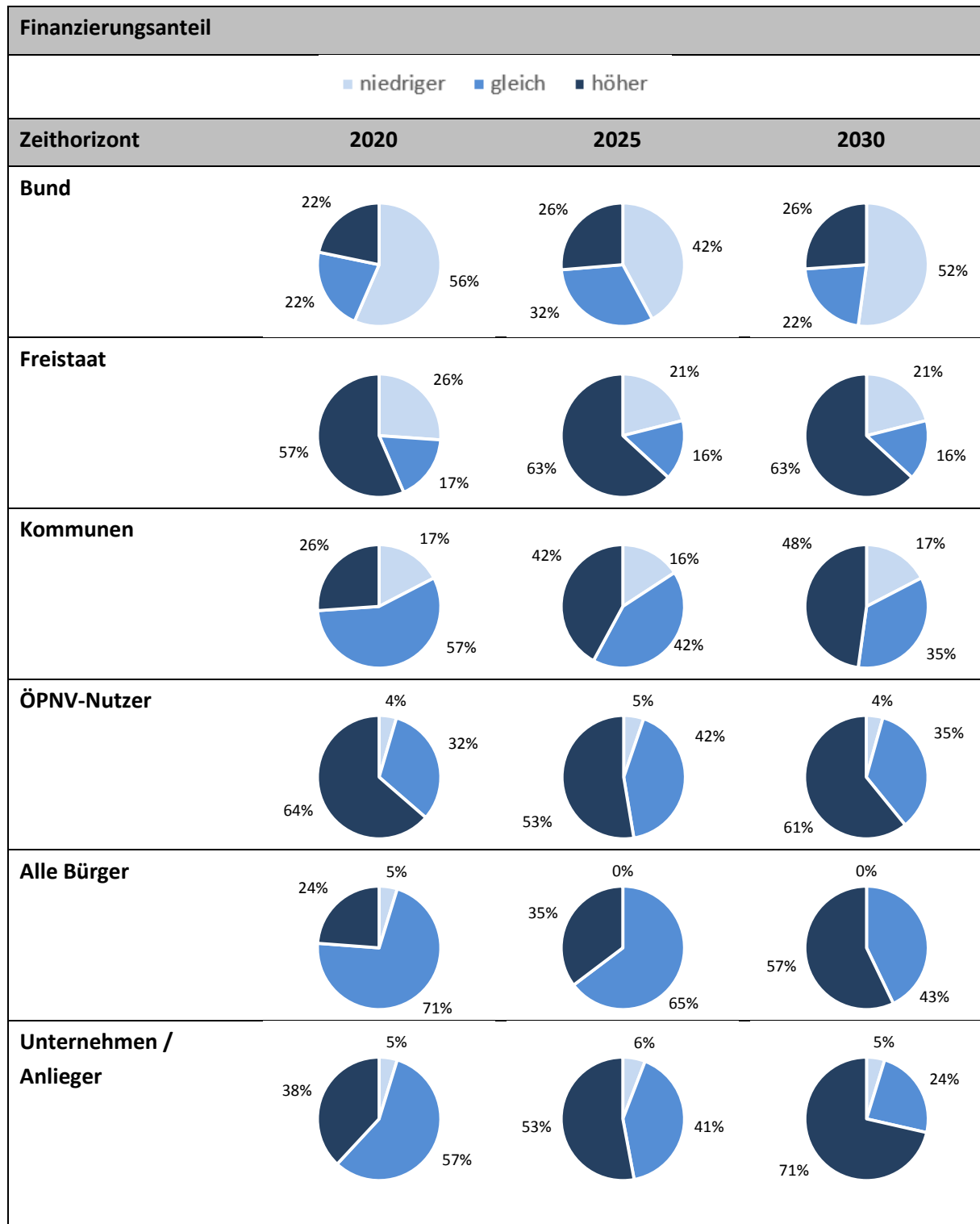


Tabelle 3-2: Entwicklung bis 2030 – Anteile der Institutionen und Bürger an der ÖPNV-Finanzierung

3.1.3 Ergänzung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum

Wesentliche Ergebnisse:

- Die Mehrheit der Befragungsteilnehmer erwartet, dass die **Bedeutung alternativer Bedienformen bis 2030 kontinuierlich weiter steigen** wird. Dies gilt sowohl für flexible ÖPNV-Bedienformen, als auch für integrierte multimodale Angebote (z.B. Kopplung von Carsharing-Angeboten und ÖPNV-Nutzung).
- Eine **bedarfsgerechte Verstärkung des ÖPNV-Angebotes** wird für die drei Zeithorizonte **differenziert** (Rückgang der Bedeutung bis 2030) bzw. **konträr bewertet**. So erwarten 41% der Befragten für den Zeithorizont 2020 eine Verstärkung des ÖPNV-Angebotes, 41% der Befragten erwarten dies nicht bzw. sehen dies nicht als Mittel der Wahl.
- Die Mehrheit der Befragten geht davon aus, dass die **private Organisation von Mobilität im ländlichen Raum erforderlich** bleiben wird. Dies gilt insbesondere für den Langfrist-Horizont (2025/30).

Schlussfolgerungen:

Der mögliche Beitrag alternativer Bedienformen für die Sicherung der Daseinsvorsorge und die Attraktivierung des ÖPNV im ländlichen Raum sollte im Basisgutachten dargestellt und im Rahmen der Kommissionsarbeit weiter vertieft werden. Im Ergebnis sollten Empfehlungen zur weiteren Förderung von Alternativen zum konventionellen ÖPNV und zur Vereinheitlichung der Nutzungsregeln und Informationsangebote erarbeitet werden.

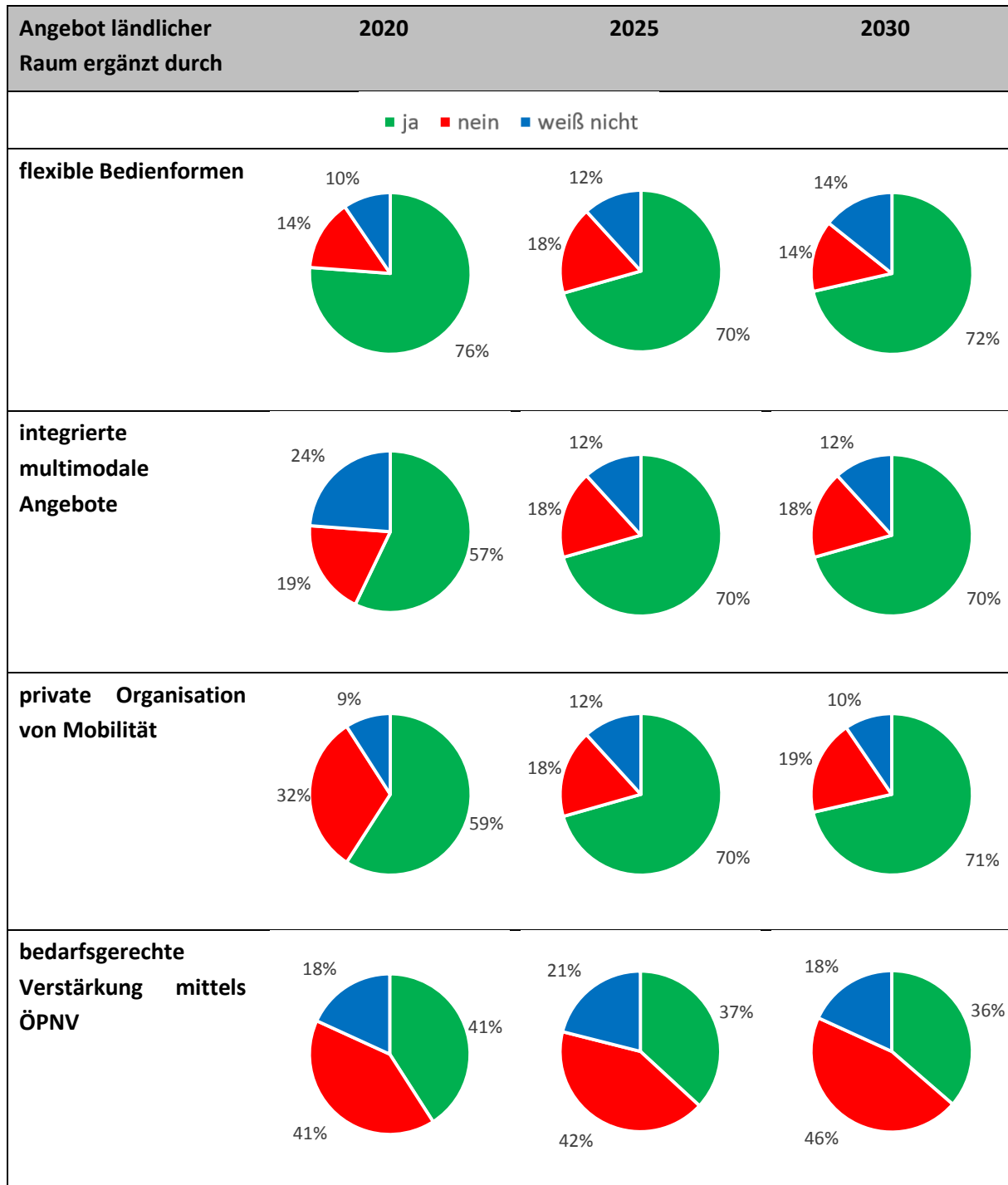


Tabelle 3-3: Entwicklung bis 2030 – Bedeutung der Bedienformen im ländlichen Raum

3.1.4 Weiterentwicklung der Tarif- und Vertriebssysteme

Wesentliche Ergebnisse:

Anhand der Nennungen zu den Vertriebsformen lässt sich ableiten, dass die Mitglieder der Strategiekommission im Wesentlichen von folgender Entwicklung ausgehen:

- Mehr als die Hälfte der Befragungsteilnehmer geht davon aus, dass auch 2030 der **Vertrieb** weiterhin **über alle Kanäle** erfolgen wird.
- Einige Befragungsteilnehmer erwarten einen **Rückgang** der **Bedeutung** des **dezentralen Vertriebes** und des **stationären Vertriebes** über **Fahrkartenautomaten**. Selbiges gilt für den personalbedienten Fahrkartenverkauf.
- Eine Mehrheit der Befragungsteilnehmer erwartet, dass die **Tarifangebote** vor dem Hintergrund der zunehmenden **multimodalen Vernetzung** künftig **flexibler wählbar** bzw. **kombinierbar** sein werden.
- Ferner wird von einer Mehrheit der Befragungsteilnehmer erwartet, dass die **Tarife** bis 2030 **stärker vereinheitlicht** werden.
- Eine bundesweite Vereinheitlichung der Tarife wird von der Mehrzahl der Befragungsteilnehmer auch langfristig (bis 2030) nicht erwartet.

Schlussfolgerungen:

Im Rahmen der Strategiekommission sollten die Möglichkeiten zur Vereinheitlichung der Tarife ausgelotet werden. Bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems sind die verstärkte Nutzung innovativer Telematiklösungen sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger (z. B. Einbeziehung von Carsharing) zu berücksichtigen.

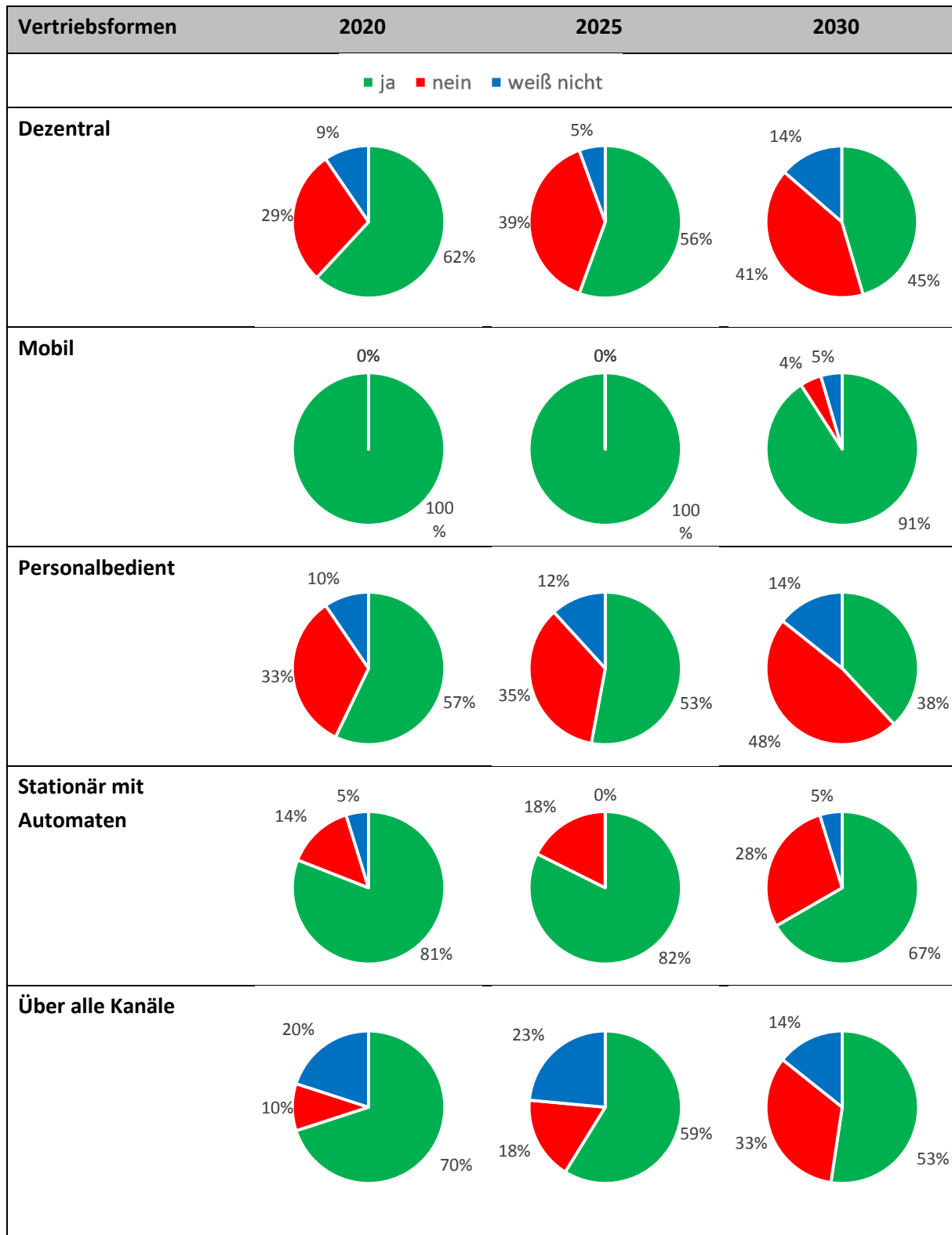


Tabelle 3-4: Künftige Bedeutung der Vertriebsformen

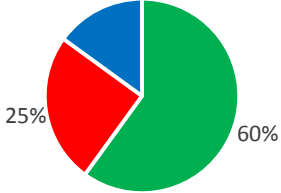
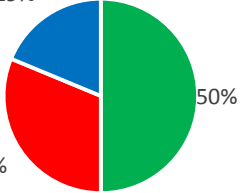
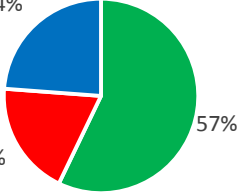
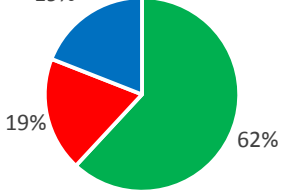
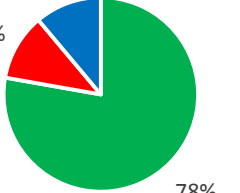
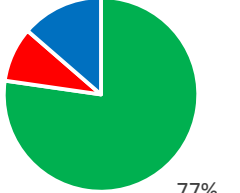
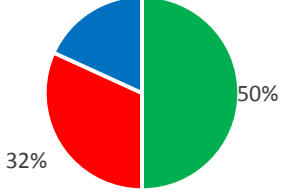
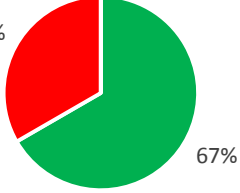
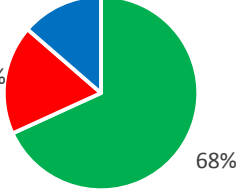
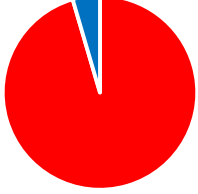
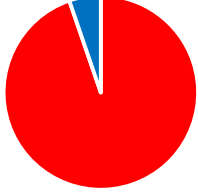
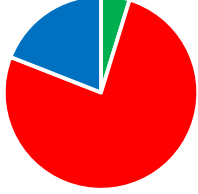
Tarifangebote	2020	2025	2030
	■ ja ■ nein ■ weiß nicht		
ausdifferenziert nach Nutzerbedürfnissen			
flexibel wählbar aufgrund multimodaler Vernetzung			
stärker vereinheitlicht			
bundesweit vereinheitlicht			

Tabelle 3-5: Künftige Merkmale der Tarifangebote

3.2 Handlungsbedarf im Freistaat aus Sicht der Stakeholder

Der aus Sicht der Stakeholder identifizierte Handlungsbedarf zur Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV orientiert sich an den durch den Gutachter entwickelten Basisfragen zur Weiterentwicklung des sächsischen ÖPNV:

- Was wollen wir?
- Was wollen wir nicht?
- Was können wir besser als heute?
- Wo können wir effizienter werden?

Die Teilnehmer waren aufgefordert zu jeder Basisfrage mindestens drei, maximal fünf Elemente zu benennen. Dabei wurden keine weiteren Vorgaben gemacht (Themenfelder, Auswahlmöglichkeiten). Ergebnis der Fragenbeantwortung sind individuelle Statements der Befragungsteilnehmer zu den Basisfragen. Diese wurden durch die Gutachter nach Themenfeldern geclustert. Dafür wurde jedes Statement einem Themenfeld zugeordnet. Dabei wurden folgende Hauptthemenfelder identifiziert:

- Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes
- Tarif und Vertrieb
- Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen
- Weiterentwicklung der Organisationsstruktur

In der ausführlichen Dokumentation zur Befragung sind für jedes identifizierte Themenfeld und jede Basisfrage die zugehörigen Statements 1:1 wiedergegeben.

Die Statements untermauern im Wesentlichen die Bewertungen zu den übrigen Fragen. Aufgrund der nunmehr vorliegenden Strukturierung nach Themenfeldern ist ein Aufgreifen der Statements bei der Diskussion spezifischer Problemfelder im Basisgutachten und im Rahmen der Fachgruppenarbeit jederzeit möglich.

Eine Wichtung der Ergebnisse ist nicht möglich, da jeder Befragungsteilnehmer eigene Schwerpunkte gesetzt hat.

3.2.1 Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes

Wesentliche Ergebnisse:

- Die Prioritätensetzung bei der künftigen Angebotsgestaltung wird kontrovers diskutiert (Ballungsraum vs. ländlicher Raum). Dies gilt auch für die künftige Rolle von ÖSPV und SPNV bei der Flächenbedienung, den Umfang der erforderlichen Daseinsvorsorge sowie die Anforderungen an die Angebotseffizienz (Auslastung).
- Die vorhandenen Defizite bei verbund- bzw. landesübergreifenden Angeboten sind abzubauen.
- Aus den dazu abgegebenen Statements ist ein Votum für die Ausweitung vertakteter Angebotsformen bis hin zum integralen Taktfahrplan erkennbar.
- Die Attraktivität des Angebotes sollte u. a. durch den Abbau von Zugangshemmnissen weiter gesteigert werden. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Tarif/Vertrieb sowie die Gewährleistung des barrierefreien Zugangs für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Schlussfolgerungen:

Der Umfang des Grundangebotes im ländlichen Raum und die Prioritätensetzung zwischen Ballungsraum und ländlichem Raum sollten innerhalb der Strategiekommision intensiv diskutiert werden.

3.2.2 Tarif und Vertrieb

Wesentliche Ergebnisse:

- Aus den individuellen Statements ist ein Votum für die weitere Harmonisierung der Tarife und Beförderungsbestimmungen im Freistaat ableitbar.
- Neben dem Ausbau digitaler Vertriebsformen (z.B. E-Ticket) wird der sachsenweite Vertrieb von Fahrscheinen aller Verbünde bzw. relevanten Verkehrsunternehmen auch im personenbedienten Verkauf als Lösungsansatz gesehen.

Schlussfolgerungen:

Die Entwicklung sachsenweiter Tarifangebote und die Harmonisierung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen sowie des Vertriebes sind wichtige Elemente zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV in Sachsen. Im Rahmen der Fachgruppenarbeit sollten diesbezügliche Lösungsansätze aufgezeigt und bewertet werden.

3.2.3 Gestaltung der finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Wesentliche Ergebnisse:

- Die individuellen Statements verdeutlichen die Bedeutung einer langfristig verlässlichen Finanzierung, die auch eine entsprechende Dynamisierung der Mittel zum Abfangen unvermeidbarer Kostensteigerungen im Zeitverlauf beinhaltet.
- Es wird erwartet, dass eine Steigerung der Effizienz (Wirtschaftliche Leistungserstellung, Auslastung) und Attraktivität (Erlöse) auch zur Kostensenkung beitragen kann.
- Daneben wird von einigen Befragungsteilnehmern eine Reallokation der Mittel innerhalb des Systems als auch von anderen Verkehrsträgern (MIV) als Lösungsansatz gesehen.

Schlussfolgerung:

Durch die Strategiekommision sollte geprüft werden, durch welche Maßnahmen auf Landesebene und auf regionaler Ebene die erforderlichen finanziellen Rahmenbedingungen gesichert werden können. Dies beinhaltet auch eine Prioritätensetzung bei der Verwendung der verfügbaren Mittel.

3.2.4 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen

Wesentliche Ergebnisse:

Aus den Statements ist ein eindeutiges Votum für eine Verbesserung der aufgabenträgerübergreifenden Zusammenarbeit in den relevanten Bereichen (Angebotsplanung, Ausschreibungsmanagement, Tarif und Vertrieb) erkennbar. Diese Zusammenarbeit sollte sich an einer Mobilitätsstrategie für den gesamten Freistaat orientieren.

Schlussfolgerung:

Die Arbeit der Strategiekommision sollte mindestens die Grundlagen für eine sachsenweite ÖPNV-Strategie bereitstellen, die eine koordinierte und an den Oberzielen orientierte Arbeit der einzelnen Organisationseinheiten zulässt.

3.3 Finanzierungsschwerpunkte in Infrastruktur und Angebot

Ein weiterer wesentlicher Punkt war die Identifikation zukünftiger Finanzierungsschwerpunkte aus Sicht der Stakeholder getrennt nach Infrastruktur (investiv) und Angebot (konsumtiv).

3.3.1 Investitionsschwerpunkte im sächsischen ÖPNV/SPNV (Infrastruktur)

Wesentliche Ergebnisse:

- Als **Hauptschwerpunkt** künftiger Investitionen im investiven Bereich wird der **Telematikbereich** (Fahrgastinformationssysteme und innovative Verkehrslösungen) gesehen.
- Als **weitere vordringliche Investitionsschwerpunkte** werden (im Einklang mit den in Kapitel 2.4 dargestellten Ergebnissen zur Bewertung der Infrastruktur) die **ÖSPV-Fahrzeuge** sowie **ÖSPV- und SPNV-Zugangsstellen** gesehen. Investitionen in das Hauptstreckennetz der Bahn, in multimodale Infrastruktur sowie Vertriebssysteme liegen im Mittelfeld der Bewertungen.
- Als **weniger wichtig** angesehen werden Investitionen in die **Schiene im Nebennetz**, in die **ÖSPV-Infrastruktur** (trotz des durch einige Befragungsteilnehmer attestierten Erneuerungsbedarfes) sowie in **SPNV-Fahrzeuge**.

Schlussfolgerungen:

Im Rahmen der Arbeit der Strategiekommision ist zu prüfen, ob die vorhandenen Finanzierungsinstrumente zur Förderung innovativer Telematiklösungen sowie für die weitere Modernisierung der Zugangsstellen (ÖSPV, SPNV) und der ÖSPV-Fahrzeuge ausreichend sind. Bei Bedarf sind Vorschläge für alternative bzw. ergänzende Instrumente zu entwickeln.

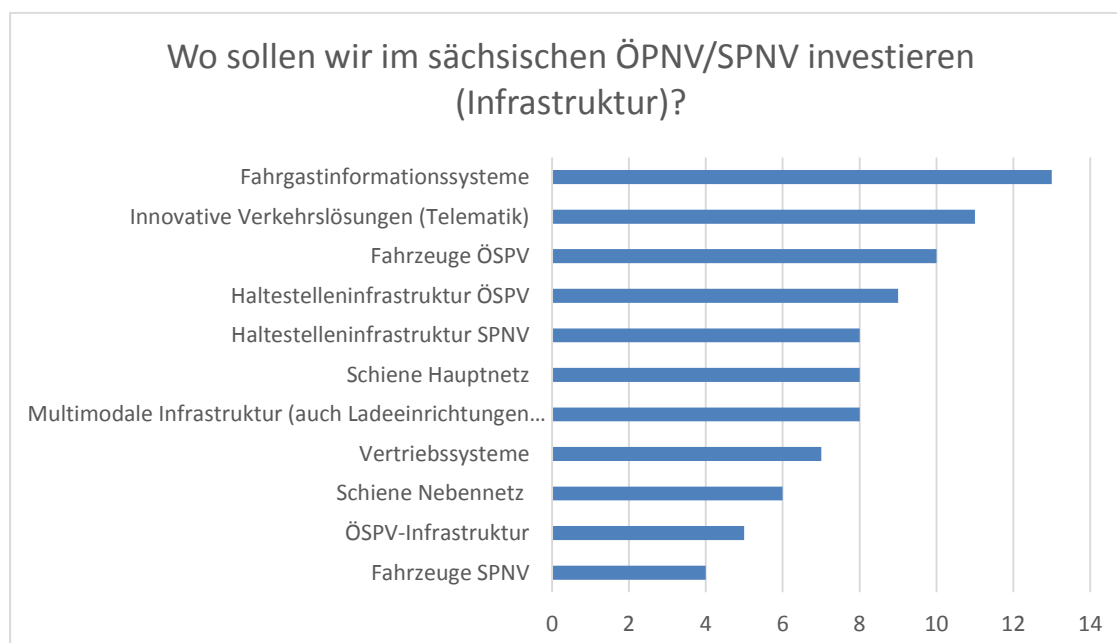


Abbildung 3-1: Priorisierung der Investitionsschwerpunkte für Infrastruktur und Fahrzeuge

3.3.2 Finanzierungsschwerpunkte im sächsischen ÖPNV/SPNV (konsumtiv)

Wesentliche Ergebnisse:

Bezüglich der Investitionen in Verkehrsleistungen (=Mehrangebot) werden der SPNV im Ballungsraum sowie der ÖSPV im ländlichen Raum als vorrangige Investitionsschwerpunkte betrachtet. Die übrigen Auswahlmöglichkeiten wurden durch die Befragungsteilnehmer in etwa gleich häufig genannt. Hervorzuheben sind die Themenfelder Kundeninformation, Vertrieb sowie kundenorientierte Tarifangebote.

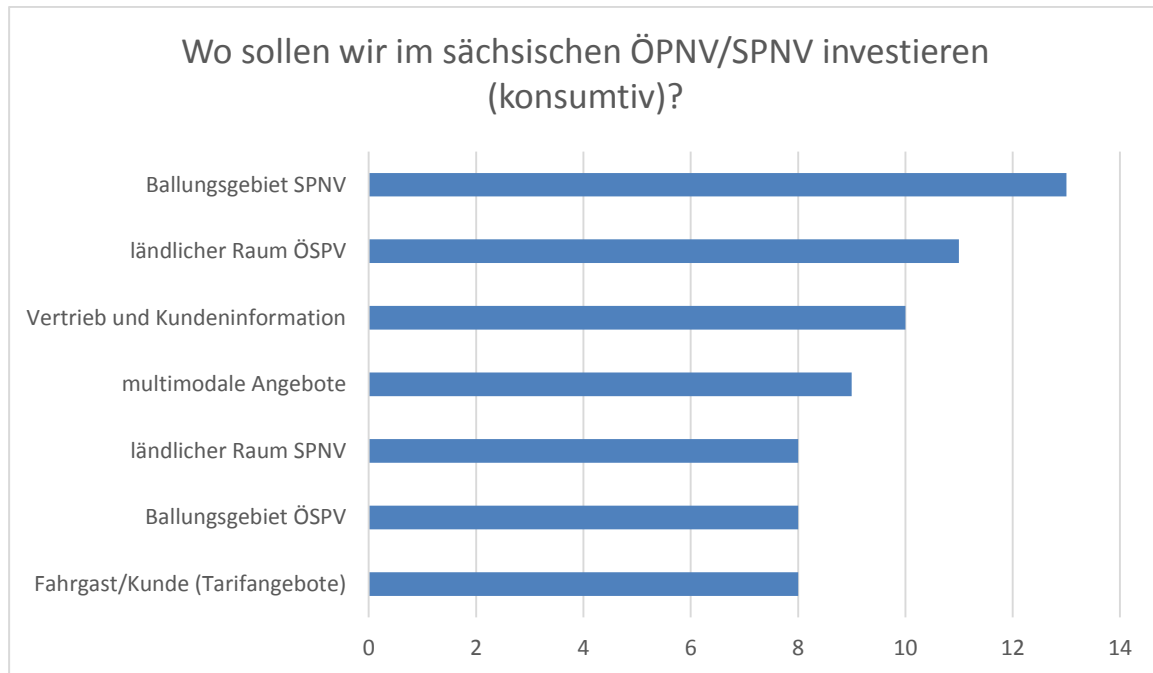


Abbildung 3-2: Priorisierung der Investitionsschwerpunkt im konsumtiven Bereich

Schlussfolgerungen:

Neben der Sicherstellung der ausreichenden Mittelbereitstellung für Verkehrsleistungen ist zu prüfen, inwieweit die vorhandenen Finanzierungsinstrumente für den Betrieb der aktuellen und künftig weiterzuentwickelnden Vertriebs- und Auskunftssysteme (bis hin zum personenbedienten Verkauf) ausreichend sind. Daneben ist zu prüfen, wie multimodale Angebote stärker als bisher unterstützt werden können. Dies sollte Bestandteil der Fachgruppenarbeit der Strategiekommission sein.