



WIR MÜSSEN DIE VERKEHRSPOLITIK ÖKOLOGISCH UND ÖKONOMISCH NEU JUSTIEREN

Herzlichen Dank!



Herzlich willkommen zum 2. Fachkongress „Megatrends im Verkehr“.

Wir danken Ihnen, dass Sie unserer Einladung zum Kongress gefolgt sind und freuen uns auf die Begegnungen und den Austausch mit Ihnen

Von uns wurde für den Kongress bewusst der Titel

Verkehrspolitik und Verkehrswende: Reformbedarf, Kontroversen und Handlungsempfehlungen

gewählt

Wir hoffen, dass gerade aus einem offenen Diskurs resultierend, Handlungsoptionen aufgezeigt werden können, die der verkehrs-, klima-, wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Bedeutung des Themas gerecht werden

Herzlichen Dank an die Referentinnen & Referenten



Die Spitzen von Politik, (Verkehrs-) Wissenschaft und Praxis



Katrin Eder



Karen Horn



André Kavai



Gernot Sieg



Alexander Möller



Oliver Wittke

Herzlichen Dank an die Referentinnen & Referenten



Die Spitzen von Politik, (Verkehrs-) Wissenschaft und Praxis



Andreas Bieniok



Alexander Eisenkopf



Tobias Heinemann



Thorsten Müller



Frank Fichert



Manuel Bosch

Herzlichen Dank an die PARTNER & Sponsoren



Herzlichen Dank!



Mein großer Dank gilt einmal mehr meinem/unserem großartigen (ehrenamtlichen) Team:

Prof. Dr. Frank Fichert
Manuel Bosch
Julia Dreger



Im Hintergrund zudem - seit nahezu 50 Jahren – auch hier die Finanzen steuernd Birgit Lenz.

Ohne diese sehr wertvolle Unterstützung im Team wäre meine Aufgabe allein nicht zu bewältigen gewesen

Das Team

Im Ehrenamt

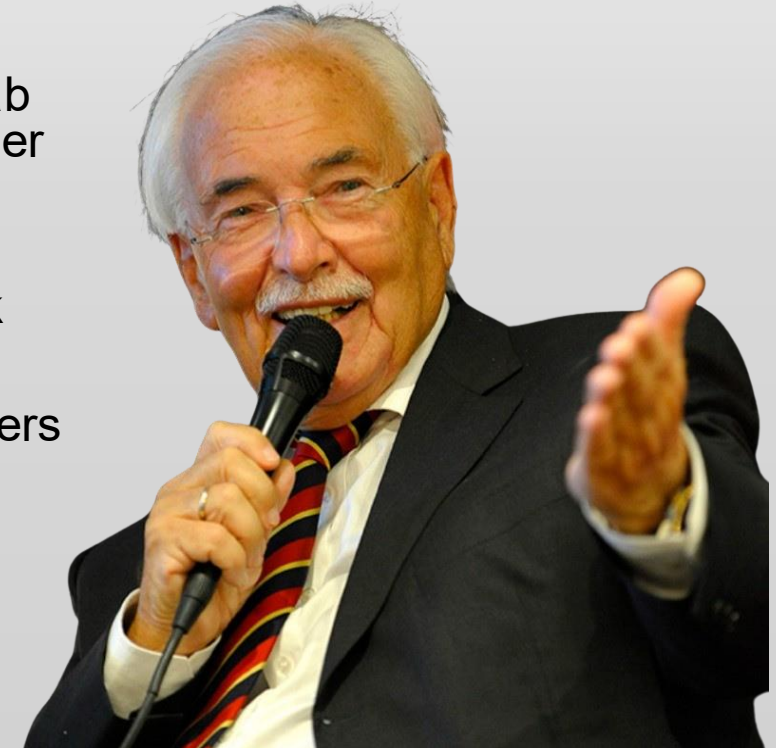


- Wir sind alte Bekannte: Bei der Berufung des nun wirklich höchstgeschätzten Kollegen **Prof. Dr. Fichert** hatte ich die Ehre, Vorsitzender der Berufungskommission zu sein
- **Manuel Bosch** ist ein Ehemaliger, bei dem ich mir immer gewünscht habe, dass er in der Wissenschaft bleibt und einmal mein Nachfolger wird – ein Nachfolger, zu dem ich auch aufsehen kann
- **Julia Dreger**, auch eine hochgeschätzte Ehemalige, hat es in die Schweiz verschlagen. Sie ist auch schon lange in unserem Team und widersteht bisher leider den Verlockungen einer nicht nur aus meiner Sicht großen Karriere in Deutschland

Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach



- **Berufliche Praxis**
Facharbeiterbrief als Berufskraftfahrer, über 500.000 Bus-Kilometer im Linien- und Reiseverkehr „auf dem Buckel“
 - **Wissenschaft & Lehre**
Frühzeitig mit Mitte 20, Vorlesungen in Operations-Research, später ab dem 29/30 zigsten Lebensjahr 35 Jahre (70 Semester) Professor an der Hochschule Heilbronn
 - **Ehrenamtliches Engagement**
Langjährig ehrenamtlich aktiv in der „allgemeinen“ und der Sportpolitik
 - **Unternehmerische Tätigkeit**
Mitverantwortlich als Gesellschafter eines großen privaten Dienstleisters im Bereich Verkehr & Touristik
 - **Interessenvertretung & Lobbyarbeit**
Vizepräsident einer bedeutenden Organisation mit Schwerpunkt im deutschsprachigen Raum
- 💡 Wer mehr wissen will, weitere Details: www.ruediger-sterzenbach.de



Megatrends im Verkehr – Ein neuer Kongressstandort



Frankfurt statt Koblenz

- Insbesondere auf Wunsch meines langjährigen Freundes & Weggefährten **Volker Sparmann** (*Vorstand HOLM e.V., Mobilitätsbeauftragter Hessen*)
- Ziel: Eine **Institution für zukünftige Kongressveranstaltungen** etablieren

Thema des heutigen Kongresses

Verkehrspolitik und Verkehrswende: Reformbedarf, Kontroversen und Handlungsempfehlungen

- Keine Selbstbeweihräucherung – sondern **offene, kritische und auch kontroverse Diskussionen**
- Gemeinsam nach **praxisnahen zukunftsgerichteten Lösungen** suchen



Buchveröffentlichung zum Kongress



DER HINTERGRUND:

- In den kommenden Tagen erscheint unser **350-seitiges Buch** mit dem gleichen Titel wie der Kongress
- Verfasser **Prof. Dr. Frank Fichert & Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach**
- **Besonderer Dank an Frau Dr. Jürschik-Grau** für ihre wertvolle rechtliche Beratung

Werfen Sie einen ersten Blick in die ausliegenden Buchunterlagen

Nicht die individuelle Leistung, sondern die Strukturen werden hinterfragt



Ich bin mit vielen von Ihnen zum Teil seit vielen Jahren sehr eng befreundet, mit großer Hochachtung für die von Ihnen erbrachten Leistungen. Wenn ich kritisiere, bezieht sich diese Kritik vornehmlich nicht auf handelnde Personen, ich stelle ausschließlich die

SYSTEMFRAGE

Soziale Marktwirtschaft Agenda 2030



Rüdiger Sterzenbach

Soziale Marktwirtschaft – Agenda 2030

Aufbruch in eine bessere ökonomische
und ökologische Zukunft



LIT

Mein Vortrag steht bereits seit 2020 – mit der Erarbeitung meines Buches – fest

Soziale Marktwirtschaft Agenda 2030: Aufbruch in eine bessere ökonomische und ökologische Zukunft

Seitdem wurden von mir fast ausschließlich nur Aktualisierungen vorgenommen und auch bereits in Beiträgen veröffentlicht

Ich freue mich, dass die aktuelle Politik die längst überfällige Lösung zentraler Probleme in vielen Bereichen gleich meiner Analyse aus dem Jahr 2020 sieht

Demokratische Wahl & Soziale Marktwirtschaft



Demokratie bedeutet Wahlfreiheit – dieses Prinzip prägt auch die Soziale Marktwirtschaft

Meine Grundlagen der Bewertung für wirtschaftliches Handeln und hier der Verkehrspolitik im Besonderen, sind ausschließlich die Kernprinzipien der sozialen Marktwirtschaft (Staatsvertrag 1990)

- **Leistungswettbewerb** für Innovation & Effizienz
- **Freie Preisbildung** statt staatlicher Verzerrung
- **Freizügigkeit** von Arbeit, Kapital, Gütern & Dienstleistungen
- **Berücksichtigung des Umweltschutzes**
- **Einheit von Sozial-, Währungs- & Wirtschaftsunion**
- Später fand der Begriff **Soziale Marktwirtschaft** Eingang in die **europäischen Grundlagenverträge**, insbesondere im **Vertrag von Lissabon (1. Dezember 2009)**

Soziale Marktwirtschaft – Zukunft sichern



Probleme:

- Der langanhaltende hohe Wohlstand und wirtschaftliche Aufschwung haben zur **Trägheit und der Annahme einer Selbstverständlichkeit dieser positiven Entwicklung** geführt
- Diese Haltung gefährdet die **Wertschätzung und den Fortbestand** der Sozialen Marktwirtschaft
- **Wirtschaftlicher Erfolg ist nicht garantiert** – er muss aktiv durch ordnungspolitisch gute Rahmensetzungen gesichert werden

→ **Bewusstsein schärfen, Verantwortung übernehmen, Zukunft gestalten**

Die Verkehrswende ist ausgeblieben

Gescheiterte Verkehrswende und notwendiger Neustart.



- **Eine große Restrukturierung ist überfällig** – Die Verkehrspolitik steht vor einem grundlegenden Umbau
- **Wir müssen uns von den Lebenslügen einer gescheiterten Verkehrswende lossagen** – wir brauchen neue verkehrspolitische Ansätze statt Symbolpolitik
- **Subventionen haben zu keinem Zeitpunkt merklich zu einer nachhaltigen Verkehrswende beigetragen**
- **Die deutsche Verkehrspolitik braucht eine echte Reform** – mehr Effizienz, Deregulierung, Digitalinfrastruktur, Innovation und Nachhaltigkeit

→ **Neues Denken, statt alte Fehler – eine realistische und nachhaltige Verkehrspolitik ist überfällig!**



FAKT: Realitätsbezug in der Verkehrs- politik – Ein notwendiger Perspektivwechsel



„Gute Politik beginnt mit dem Betrachten der Wirklichkeit“

(Kurt Schumacher, ehemaliger SPD-Vorsitzender)

Im Umkehrschluss gilt:

Schlechte Politik beginnt mit dem **Negieren der Wirklichkeit** – eine Gefahr, die schon länger in der Verkehrspolitik sichtbar ist

Notwendige Veränderungen erfordern neues Denken:

- „Probleme kann man nicht mit der gleichen Denkweise lösen, wie sie entstanden sind“
- Wer grundlegende Veränderungen will, muss **systemische Fragen stellen**

→ Eine echte Verkehrswende braucht einen realistischen Blick und mutige neue Ansätze

FAKT: Die strukturelle Krise der Verkehrswirtschaft



- **Insbesondere auch der ÖPNV** steckt in einer **strukturellen Krise** – trotz steigender öffentlicher Gelder bleibt die **Verkehrswende aus** (Siehe hierzu auch Umweltbundesamt Bericht 2024)
- Der Verkehrssektor verursacht weiterhin **hohe Umweltbelastungen** z.B. durch **Treibhausgase, Luftverschmutzung und Ressourcenverbrauch, usw.**
- Verkehrspolitische **Debatten und Kontroversen** sind kaum noch überschaubar. Stichworte: Lärm, marode Brücken, verspätete Züge, Tempolimit, Verbrennerverbot, Anwohnerparken, usw.
- Trotz vieler Gesetze und Förderprogramme bleibt die Verkehrspolitik oft **unkoordiniert und getrieben von kurzfristigen Reaktionen auf akute Probleme**
- Oft wird eine grundlegende fundierte **Abwägung von Kosten und Nutzen** vernachlässigt

→ **Eine echte Verkehrswende braucht klare, langfristige Konzepte**

FAKT: Verkehrspolitik muss sich an den Fahrgästen orientieren



- Verkehrspolitik darf sich nicht an den **Eigeninteressen von Mobilitäts-Dienstleistern** oder dem **Beifall einer Meinungsblase** orientieren – besonders auffällig in Talk-Runden
- Reine **Selbstbestätigung und Lobbydruck** bringen uns der Verkehrswende nicht näher
- **Mehr Geld und größere Subventionstöpfe** allein haben nicht zur Mobilitätswende geführt – es fehlt eine **neue, nachhaltige Strategie**
- Kundenferne Technikverliebtheit und produktionsorientiertes Denken ersetzen keine **wirtschaftlich tragfähigen und umweltgerechten Mobilitätslösungen im Sinne der Nachfrager**
- **Bürokratie hemmt** eine umweltgerechte Verkehrsverlagerung und effiziente Lösungen

→ **Verkehrspolitik muss fahrgast- und nutzerzentriert sein – nicht lobby- oder bürokratiegetrieben**

FAKT: Bürokratie bremst die Verkehrswende



- Über Jahrzehnte hat sich im Verkehrssektor ein **Wildwuchs an Bürokratie, Parallelstrukturen, Behörden, Verwaltungen, Gremien etc.** gebildet
- **Unnötige z.B. Berichtspflichten und Nachweise** binden Ressourcen, statt Lösungen zu fördern
- **Radikale Verschlinkung, Digitalisierung und künstliche Intelligenz** können Milliarden sparen und die Verkehrswende beschleunigen
- Ein **kundenzentrierter, bürgernaher ÖPNV** braucht weniger Bürokratie, mehr Innovationen, klare Verantwortlichkeiten und einen zielgerichteten Ausbau

FAKT: Bürokratie bremst die Verkehrswende



- Verkehrspolitik darf zudem nicht länger insbesondere von **Juristen und Gerichten**, sondern von den **Bedürfnissen der Fahrgäste** bestimmt werden
- **Kreativität und politischer Mut** zu Verwaltungsreformen sind gefragt, um kafkaeske Strukturen und technokratische Blockaden zu überwinden
- Immer mehr Geld in Verwaltungen und Bürokratien bedeutet gleichzeitig immer weniger Geld zur Schaffung einer nachhaltigen und umweltgerechten Mobilität

→ Die angekündigte „**Kettensäge gegen Bürokratie**“ blieb auch in der Verkehrspolitik bisher aus

Die Krise der Deutschen Bahn



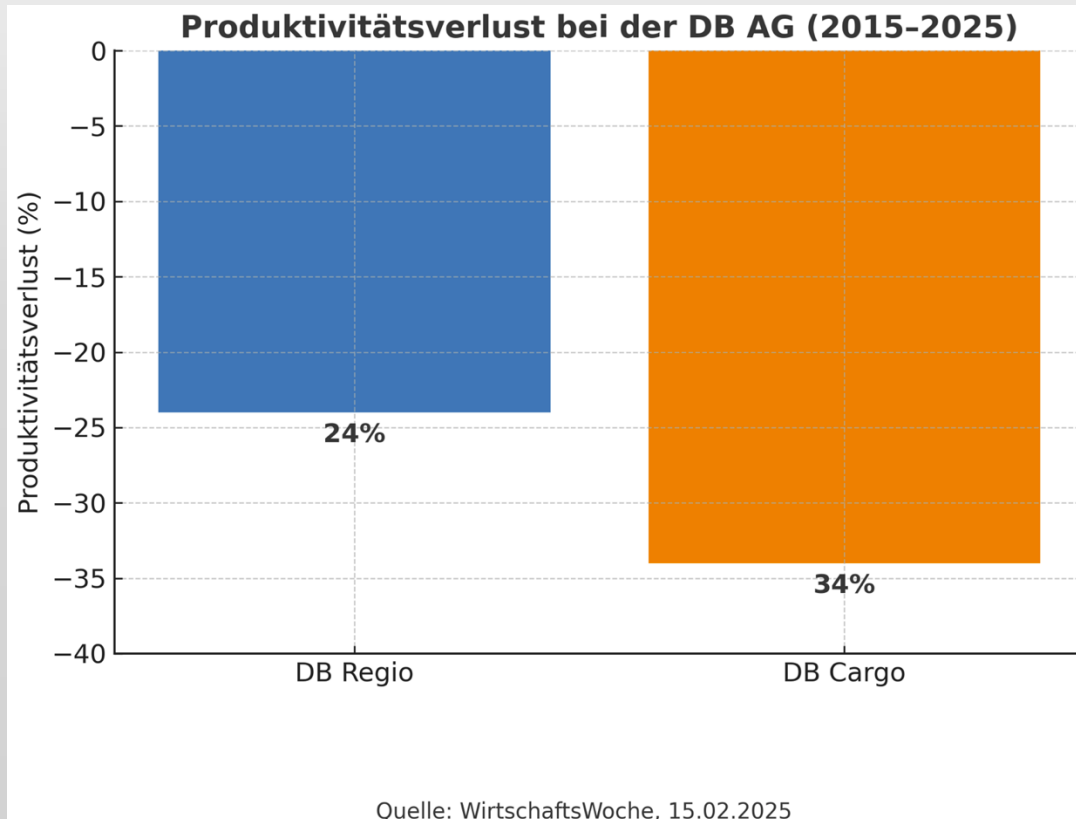
- **Verantwortung der Bundesregierung:** Laut **Bundesverfassungsgericht (2017)** ist die Bundesregierung für das unternehmerische Handeln der **DB AG** verantwortlich
- **Verkehrsverlagerung gescheitert:** Die DB AG hat ihr Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, **nicht erreicht**
- **Qualitätsmängel:** In der öffentlichen Wahrnehmung und Statistik gilt die **Deutsche Bahn** als **unpünktlich, unzuverlässig und wenig komfortabel**

Die Krise der Deutschen Bahn



- **Internationale Kritik:**
 - „Die Deutsche Bahn belastet europaweit den Schienenverkehr.“
 - „Die Deutsche Bahn bietet einen der unzuverlässigsten Dienste in Europa an.“
(Financial Times)
 - **Strukturelles Problem, nicht nur Führungsschwäche:** Ultimative Vorgaben an den Bahnvorstand greifen zu kurz – das eigentliche Problem ist die **mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Staatskonzerns**
- **Eine echte Reform der Deutschen Bahn ist überfällig**

Eklatanter Produktivitätsverfall bei der DB AG



→ Die Deutsche Bahn verliert massiv an Effizienz – eine grundlegende Reform ist überfällig (Quelle: WirtschaftsWoche, 15.02.2025)

Infrastruktur – Jahrzehntelange Versäumnisse



- **Erhalt und der Ausbau der Schienenwege (DB AG) und des Straßennetzes** wurden über Jahrzehnte vernachlässigt
- **Zusatzeinnahmen des Staates (z.B. Nutzerentgelte)** flossen vielfach in **konsumtive Ausgaben statt in die Infrastruktur**
- Wichtiger wäre es immer gewesen, den Anteil der **echten Nutzerfinanzierung im Verkehr** zu erhöhen und institutionell fest abgesichert für **Unterhaltung und Erhalt der Infrastruktur zu verwenden**
- **Eine klare veränderte politische Führung kann helfen**, damit die Infrastrukturinvestitionen tatsächlich stattfinden

Sondervermögen für Infrastruktur & Klimaneutralität



Das Sondervermögen ist eine gigantische Herausforderung

Das Sondervermögen ist gleichzeitig der größte Offenbarungseid für die zuletzt handelnden verantwortlichen Personen, die (symbolisch in der Kategorie Verkehr gesprochen), das ihnen übergebene und gut funktionierende Auto schon lange bis auf die Nieten und damit höchste Verschleißstufe gefahren haben. Die zudem das Geld für notwendige Reparaturen oder sogar Ersatzbeschaffungen zweckentwendet haben, um mit Sozialen Wohltaten zu beglücken

„NACH MIR DIE SINTFLUT“

Sondervermögen für Infrastruktur & Klimaneutralität



Die Politik ist nicht aufgestellt das Sondervermögen zu bewältigen, sie sollte sich aus allen Fragen der operativen Umsetzung raushalten – es braucht ein neues professionelles Management

Bisherige Generationen haben vielfach nur in Beton und Straßen gedacht – wir müssen unabdingbar wieder vermehrt in Generationen und nicht in Legislaturperioden denken

Eine grundsätzlich stärke Einbindung auch grüner Politik finde ich daher gut

Sondervermögen für Infrastruktur & Klimaneutralität



- **Grundsätzlich: Mit dem Sondervermögen und der Schuldenbremsenreform werden auch die primären Probleme im Verkehr nicht gelöst**
- **Mehr Schulden ≠ bessere Infrastruktur** – fehlgeleitete Politik führt zu Verschwendung
- **Keine Zweckentfremdung** für andere Staatsausgaben

→ **Mit Krediten allein lässt sich Infrastruktur auf Dauer nicht finanzieren**

Sondervermögen für Infrastruktur & Klimaneutralität



Meine Ausführungen stehen ausdrücklich auch im Bewusstsein, das nun im Gesetz festgeschrieben wurde, dass das Sondervermögen nicht für konsumtive Ausgaben verwendet werden darf, dass die Investitionen des Sondervermögens nur „**zusätzlich**“ erfolgen sollen

Welche argumentativen Verrenkungen, was alles zur Infrastruktur gehören könnte, sind jedoch im Verkehr zu erwarten?

Sondervermögen für Infrastruktur & Klimaneutralität



Expertenwarnungen:

- **„Ich habe das Gefühl, da will nochmal jemand einen Schluck aus der Pulle nehmen, um keine Anpassungen vornehmen zu müssen.“**
(Veronika Grimm, Wirtschaftswoche)
- **„Der Druck ist raus die Reformen, die wir dringend benötigen, auch durchzuführen.“**
(Justus Haucap, Wettbewerbsökonom, DICE)
- **„Mehr Staatsverschuldung begünstigt die Verschwendung.“**
(Gunther Schnabl, Uni Leipzig)
- **„Die kleinen Leute zahlen es am Ende. Verschuldung ist unsozial.“**
(Ehemaliger Bundesinnenminister)
- **„Eine große Summe ist noch kein großer Wurf.“**
(Horst von Butler, WirtschaftsWoche)
- **„Das Vertrauen in die Reformkraft der Regierung ist überschaubar.“**
(Renate Köcher, Allensbach, WiWo 11/25)

Infrastruktur – Sondervermögen Chance für einen echten Aufbruch



Wenn es uns tatsächlich gelingt, das Niveau unserer Ambitionen zu erhöhen und sich neu aufzustellen, können wir auch **mit dem Sondervermögen Infrastruktur** im Hinblick auf die **Verkehrswende ein Momentum des Aufbruchs und der Reformen** schaffen

FAKT: Es gilt sich immer wieder zu erinnern: Der Verkehr leidet unter wichtigen Strukturproblemen, die sich mit Kreditprogrammen nicht beseitigen lassen.

Insbesondere eine wuchernde Bürokratie, geringe Innovationskraft und fehlende Fachkräfte sowie expansive Sozialkosten des Faktors Arbeit behindern die Hinwendung zu einer ökologischen und ökonomischen Mobilität

→ Wir brauchen „Mehr wirtschaftlicher Mut, eine Politik, die Probleme löst statt verwaltet – und eine Gesellschaft, die wieder aufmüpfiger wird.“ (Roland Berger)

Staat oder Markt – Verkehrspolitik neu denken



- **Der Grundfehler im Denken auch in der Verkehrspolitik ist eine häufig anzutreffende nahezu grenzenlose Staatsgläubigkeit. Dies hat vielfach zu einem übergriffigen und dominanten Staat geführt.**
- **Politische Eingriffe wie Preisbremsen und Flat-Modelle** ignorieren ökonomische Realitäten
- **Wettbewerb schafft Innovation** – Marktöffnungen führten zu besseren, effizienteren Angeboten

Staat oder Markt – Verkehrspolitik neu denken



Alternative: Marktbasierte Mobilität

- **Haushaltsbezogenes staatliches Mobilitätsguthaben** statt Bürokratie – sozial gestaffelt, flexibel nutzbar
- Die mitunter sehr **kleinteilige und realitätsferne Angebotsfestlegung** durch die Verkehrsbürokratie wäre dann weitgehend entbehrlich
- **Marktwirtschaftliche Anreize für Verkehrsunternehmen für innovative, kundenfreundliche Angebote** statt zentraler Steuerung

9-, 49- und 58-Euro-Ticket – Anspruch vs. Realität



- Gute Absicht: Versuch, **Kleinstaaterei und Tarifwirrwarr** zu durchbrechen, bleibt aber eine **Lösung im „kleinen Karo“**
- **Bisherige Fake Etikettierungen:** „Umweltticket“ und „Klimaticket“ als Greenwashing ohne nachweisbare Wirkung
- „**Modernisierungsschub**“ und „**größte Gemeinschaftsleistung der Branche**“ verschleiern die fehlende **Digitalisierung und Innovationskraft**
- „**Kassenschlager und Riesenerfolg**“ erinnert an verkaufte Cocktails in einer **Happy Hour** – kurzfristig beliebt, aber ohne nachhaltige Effekte
- Die auch zu findende **Gleichsetzung mit der „Entdeckung Amerikas“** lassen einen sprachlos zurück

→ **Das Ticket allein bringt keine Verkehrswende – echte Reformen sind nötig**

FAKT: Ein teures Goodie für Großstadt-Pendler



- **Großstadt-Pendler profitieren** – bereits bisher schon nachgefragte ÖPNV-Tickets werden nun noch stärker **vom Steuerzahler subventioniert**
- **Ländlicher Raum bleibt benachteiligt** – durch das verschleuderte Geld fehlen Mittel für einen **nachfragegerechten ÖPNV** und **Infrastrukturausbau**
- **Kaum Effekt für Klimaschutz** – Autonutzung bleibt hoch, Emissionsrückgang minimal
- **Nehmen sie Geldgeschenke mal wieder zurück** – Einmal verteilte Geldgeschenke bleiben, weil es an **Ehrlichkeit und politischer Kraft** fehlt

→ **Ungerechtfertigte Subventionen ohne nachhaltige Wirkung – Verkehrspolitik braucht echte Reformen**

FAKT: Das Deutschlandticket – Viel Kosten, wenig Wirkung



- **Kaum neue ÖPNV-Nutzer** – die 13,5 Mio. Ticketkäufer sind überwiegend Tarifwechsler, es profitiert nicht die Umwelt
- **Auch einkommensstarke Pendler in den Metropolregionen profitieren im besonderen Maße, ländlicher Raum bleibt benachteiligt**
- **Induzierte zusätzliche Verkehre** insbesondere an Wochenenden und in den Sommermonaten
- **Permanenter Finanzstreit**, wer die Kosten tragen soll
- **Aufbau vielfältiger neuer Bürokratien**
- **Einnahmeausfälle gefährden zunehmend den ÖPNV-Ausbau**

FAKT: Das Deutschlandticket – Viel Kosten, wenig Wirkung



Bessere Alternative: Nutzerfinanzierte Mobilität (siehe vorstehend)

- **Digitale Mobilitätsbudgets statt pauschaler Subventionen**
- **Effizientere Mittelverwendung für Angebotsausbau**

→ Subventionen allein reichen nicht – echte Reformen sind nötig

Politik zu Lasten einer umweltgerechteren Mobilität im ÖPNV



Die Rolle der politischen Entscheider

- Der Gesetzgeber ermöglicht z.B. **kommunalen Verkehrsunternehmen** eine monopolartige Stellung – **Wettbewerb wird verhindert**
- **Die so entstandenen Privilegien und aufgebauten Bürokratien** gehen zu finanziellen Lasten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote
- **Politiker und Lobbyisten überschätzen ihre wirtschaftliche Kompetenz und ihr unternehmerisches verantwortliches Handeln** – dringend benötigte Gelder werden ineffizient eingesetzt

→ **Eine echte Mobilitätswende braucht Wettbewerb und zielgerichtete Investitionen**

FAKT: Verkehrsverbünde – Kleinstaaterie statt Fortschritt



- **Eine Vielzahl an Verkehrsverbünden** erschwert eine koordinierte Mobilitätsstrategie
- **Diese Kleinstaaterie und Fragmentierung** behindern Innovation und Effizienz
- Trotz steigender öffentlicher Gelder bleibt der **ÖPNV ineffizient und unattraktiv**
- Historische Strukturen (z. B. territorialer Flickenteppich bis 1919) zeigen, dass **zersplitterte Systeme selten nachhaltig funktionieren**

→ **Nur durch übergreifende Reformen und Marktanreize kann der ÖPNV effizienter werden**

FAKT: Kleinstaaterei im ÖPNV – Ein ineffizientes System



- **Über 60 Verkehrsverbünde und hunderte Organisationen** zersplittern den ÖPNV und SPNV in einen bürokratischen Flickenteppich
- **Die dadurch entstandenen unübersichtlichen Tarifstrukturen** und ein **bürokratischer Wucher** wie z.B. durch Übergangstarife, Berechnung von Mindererlösen, usw. binden Gelder, die im Angebot fehlen
- **Durch hohe Verwaltungsausgaben** z.B. für eigenständige Verbundgesellschaften und kooperationsbedingte Investitionen versickern Gelder, die für einen besseren Ausbau eines kundengerechten Angebotes fehlen

FAKT: Kleinstaaterei im ÖPNV – Ein ineffizientes System



Lösung: Weniger Bürokratie, mehr Fahrgastfreundlichkeit

- **Bei einer Subjektförderung reicht im ersten Schritt ein Verkehrsverbund auf Landesebene (MIT KOMMUNALER BETEILIGUNG), um alle Netzstrukturen und operativen Aufgaben innerhalb eines Landes zu bündeln und zu erledigen**
- **Es gilt die unumstößliche Feststellung: Um einen Umstieg vom PKW auf Öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern, sollte eher den Fahrgästen und nicht den staatlichen Planern das Angebot gefallen**

→ Ein schlanker, effizienter ÖPNV braucht weniger Bürokratie und mehr Nutzerorientierung

VEB – Die Wiedergeburt des Volkseigenen Betriebs im ÖPNV



- **Politiker preisen Kommunalisierungen als Vorteil für Fahrgäste**, doch der tatsächliche Nutzen bleibt fraglich
- **Vielfach Ziel der Gründung von Eigenbetrieben:** Umgehung des ansonsten vorgeschriebenen Wettbewerbs bei der Vergabe öffentlicher Mittel
- **Effizienzverlust:** Kommunalisierungen statt Wettbewerb führen oft **nicht zu besseren Angeboten**, sondern eher zu einer **Verschwendung öffentlicher Gelder**
- **Statt mehr Angebot und Qualität** werden Mittel für ineffiziente Strukturen gebunden – eine echte Mobilitätswende bleibt auch hier aus

→ **Wettbewerb statt Protektionismus – für bessere Mobilität und effiziente Mittelverwendung**

Neuausrichtung der Verkehrspolitik



Weg vom bisherigen Versagen – hin zur echten Verkehrswende

- **Symbolpolitik beenden** – strategische Weitsicht statt kurzfristiger Maßnahmen.
- **Mehr Wettbewerb, weniger Bürokratie** – Innovationsfreundlichkeit und Kundenorientierung stärken
- **Effizienz statt Staatsgläubigkeit** – bestehende Strukturen haben sich als **ineffizient und innovationshemmend** erwiesen
- **Verkehrswende sozial, ökologisch und wirtschaftlich tragfähig gestalten** – durch klare ordnungspolitische Regeln

→ **Jetzt die Weichen stellen – für eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität**

Erster Schritt zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem



- **Externe Umweltkosten** des Verkehrs dürfen nicht länger der Allgemeinheit aufgebürdet werden
- **Verursacherprinzip umsetzen** – Umweltkosten müssen den tatsächlichen Verursachern zugeordnet werden
- **Politik als Rahmengeber, nicht als Akteur** – faire Wettbewerbsbedingungen schaffen, statt Marktverzerrung durch direkte Eingriffe
- **Wettbewerbshemmnisse abbauen** – kommunale ÖPNV-Betriebe und die Deutsche Bahn AG müssen sich dem Wettbewerb stellen
- **Innovation statt Regulierung** – politische Einflussnahme bremst oft effiziente und nachhaltige Lösungen

→ Ein gerechter, wettbewerbsfähiger Verkehrssektor ist der Schlüssel zur echten Verkehrswende

Unternehmerischer Ansatz statt Staatsmonopole



- **Das „öffentliche Kartell“ ist eine Innovationsbremse** – Wettbewerb senkt Kosten, steigert Effizienz und ermöglicht niedrigere Preise
- **Gleichbehandlung aller Anbieter** – Öffentliche Verkehrsbetriebe und die DB AG dürfen keine Sonderstellung genießen.
- **Modernisierung reicht nicht** – Überholte Hierarchien und ineffiziente Bürokratien müssen konsequent abgebaut werden
- **Weniger Regulierung, mehr unternehmerische Freiheit** – staatliche Eingriffe hemmen Innovation und Flexibilität
- **Führungspositionen nach Leistung und Qualifikation** – statt politischer oder institutioneller Protektion

→ **Ein wettbewerbsorientierter Verkehr stärkt Innovation, Effizienz und Nutzerfreundlichkeit**

Kundenorientierung statt Subventionsdschungel



- **Subventionen direkt an Verbraucher statt an Verkehrsunternehmen** – Mobilitätsbudgets statt pauschaler Förderungen
- **Anreize für kundenorientierte Angebote** – Unternehmen müssen sich am tatsächlichen Bedarf der Fahrgäste ausrichten
- **Mehr Transparenz in der Finanzierung** – klare Geldströme statt intransparentem Förderdschungel
- **Effizientere Nutzung öffentlicher Mittel** – Wettbewerb fördert Innovation und Kostenbewusstsein

→ **Mobilität muss sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren, nicht an staatlichen Strukturen**

Keine ineffizienten Flatrates ohne Nutzen



- **Deutschlandticket: Fehlverteilung öffentlicher Mittel** – 13,5 Mio. Nutzer, darunter viele aus einkommensstarken Haushalten, aber nur 4–8 % Neukunden aus dem Individualverkehr
- **Hohe Kosten, geringer Effekt** – kaum spürbare Verkehrsverlagerung trotz Milliardenaufwand
- **Moderne Technologien statt teurer Pauschalangebote** – Best-Price-Apps und Künstliche Intelligenz können faire und effiziente Preisstrukturen schaffen
- **Reduzierung unnötiger Bürokratie** – Verkehrsverbünde auf Kernfunktionen beschränken und Verwaltungsaufwand minimieren

→ **Gezielte, technologiegestützte Lösungen statt pauschaler Flatrates für eine effizientere Verkehrspolitik**

Trennung von Netz und Betrieb – Ein notwendiger Schritt



- **Grundlegender Umbau des Schienensystems erforderlich** – für mehr Effizienz und Transparenz
- **Das Schienennetz muss gemeinwohlorientiert verwaltet werden** – außerhalb des direkten Einflusses der Deutschen Bahn AG
- **Trennung von Netz und Betrieb schafft fairen Wettbewerb** – bessere Nutzung der Infrastruktur durch verschiedene Anbieter
- **Langfristiger Nutzen:** Mehr Innovation, effizienterer Betrieb und bessere Angebotsqualität im Schienenverkehr

→ **Ein offenes, wettbewerbsfähiges Schienensystem für eine leistungsfähige Bahn**



Wettbewerb als Erfolgsfaktor

- **Staatliche Monopole sind nicht notwendig** – Wettbewerb sorgt für mehr Effizienz und bessere Leistungen
- **Der Staat als Rahmengeber, nicht als Betreiber** – private Anbieter sollten im Wettbewerb die Mobilitätsdienste erbringen
- **Wettbewerb senkt Kosten und steigert Qualität** – Studien belegen Einsparpotenziale im **zweistelligen Prozentbereich** im ÖPNV
- **Mehr Kundenorientierung, höhere Nachfrage** – entscheidend für eine erfolgreiche Verkehrswende
- **Finanzielle Mittel sind vorhanden** – Subventionen müssen gezielter eingesetzt, Steuerzahler entlastet werden

→ **Mehr Markt, weniger Staat – für eine effizientere und nachhaltigere Mobilität**

Widerstände überwinden – Mobilitätswende konsequent angehen



- **Das größte Hindernis ist nicht Technik oder Finanzierung**, sondern der Widerstand etablierter Akteure mit Eigeninteressen
- **Privilegien sichern statt Innovation?** – Angst vor Veränderung blockiert Fortschritt
- **Hochbezahlte Manager müssen Verantwortung übernehmen** – höhere Subventionen dürfen kein Mittel zur Verschleierung von Versagen sein
- **Kein Einnahmen-, sondern ein Ausgabenproblem** – eine konsequente **Durchforstung der Ausgaben** ist notwendig
- **Nachhaltige, generationengerechte Finanzierung** statt kurzfristiger Geldspritzen

→ **Echte Reformen brauchen Mut zur Veränderung – jetzt handeln, statt Probleme zu verwalten**

Koch-Steinbrück-Papier – Ein Modell für heutigen Subventionsabbau



- **Historisches Reformkonzept:** Umfassendster Ansatz zum Subventionsabbau
- **„Rasenmäher-Methode“:** Pauschale Kürzungen zur Reduzierung ineffizienter Subventionen
- **Dringender Handlungsbedarf:** Ohne grundlegende Durchforstungen des „Subventionsdschungels“ und damit auch verbundene Kürzungen, bleibt ein neues Vorgehen im Sinne von Koch-Steinbrück unumgänglich

→ **Eine effiziente Verkehrspolitik braucht finanzielle Disziplin und gezielte Investitionen statt pauschaler Subventionen**

DAS KLAGELIED DER KERZENMACHER



„Die Geschichte ist nicht verbürgt, aber sie könnte wahr sein: die Zunft der französischen Kerzenmacher soll im 18. Jahrhundert allen Ernstes an die Deputiertenkammer appelliert haben, die Sonne als Natur begünstigten Konkurrenten ihres lichtspendenden Gewerbes auszuschalten.“

Zitat FAZ vom 29.4.89, S.15

Die Sonne scheint heute noch, aber die Argumente gegen den Wettbewerb haben sich nicht gebessert

DAS KLAGELIED DER KERZENMACHER UND SCHUMPETER



„WER LEISTUNGSFÄHIG IST GILT DEN WETTBEWERBERN IMMER NOCH ALS UNFAIR“ Zitat FAZ vom 29.4.89, S.15

VOR DEM UNFAIREN WETTBEWERB MUSS MAN GESCHÜTZT WERDEN! !!!!!!!!!!!!!

(Na ehrlich – wieviel Kerzenmacher haben wir unter uns?)

„Eher legt sich ein Hund einen Wurstvorrat an als eine demokratische Regierung eine Budgetreserve.“

(Joseph Alois Schumpeter, österreichisch-ungarischer Ökonom und Politiker)



WIR MÜSSEN DIE VERKEHRSPOLITIK ÖKOLOGISCH UND ÖKONOMISCH NEU JUSTIEREN



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit