



Forderungen der Stadtwerke München GmbH und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) für die bundespolitischen Rahmenbedingungen in der nächsten Legislaturperiode zum Verkehr (ÖPNV)



Zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 auf europäischer Ebene sollen unter anderem die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 Prozent gesenkt werden. Die nationalen Ziele aus dem neuen Klimaschutzgesetz sind sogar noch ambitionierter: so soll in Deutschland Klimaneutralität bis 2045 erreicht werden. Das Sektor Ziel für den Verkehr, der bisher ohnehin zu einem der größten Hemmschuhe bei den Klimaschutzbemühungen zählt, wurde für das Jahr 2030 von 95 auf 85 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente reduziert. Dieses Ziel soll mit einer Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs, mit neuen, nachhaltigen Mobilitätsdiensten und mit einem intelligenten Verkehrsmanagement erreicht werden.

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, sind aus unserer Sicht folgende verkehrspolitisch entscheidenden Punkte zu berücksichtigen:

- 1. Langfristige Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs: Denn ein kundenorientierter, zukunftsfähiger und klimafreundlicher ÖPNV braucht dringend eine dauerhaft, langfristig gesicherte und auskömmliche Finanzierung.** Um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig sicherzustellen und weiteres Wachstum zu ermöglichen, müssen die bewährten Instrumente zielgerichtet entwickelt und ausgeweitet werden – etwa um Fondsmodelle und neue Fördermittel. Wesentlich dabei ist, Förderinstrumente auch für die Finanzierung von Betriebskosten im ÖPNV zu entwickeln.
- 2. ÖPNV-Kapazitäten massiv ausbauen:** Damit der nötige Neu- und Ausbau vor allem bei den ÖPNV-Infrastrukturen vorangetrieben werden kann, müssen Genehmigungsverfahren weiter beschleunigt werden. Die Standardisierte Bewertung muss so modernisiert werden, dass Investitionen im ÖPNV erleichtert werden und Projekte, die in besonderem Maß das Klima entlasten, hoch priorisiert werden.
- 3. Personal- und Fachkräftebedarf decken:** Für das Erreichen der Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung ist zusätzliches qualifiziertes Personal notwendig. Hierzu müssen die Ausbildungskapazitäten der Universitäten, Hochschulen und sonstigen staatlichen Bildungseinrichtungen weiter ausgebaut und die Inhalte der jeweiligen Ausbildungsgänge qualifiziert werden. Die Branche ihrerseits leistet ihren Beitrag durch Ausbau der Berufsausbildung.
- 4. Open Data:** Zur Wahrung der Aufgaben im Sinne der Daseinsvorsorge muss öffentlichen Unternehmen vor allem im Hinblick auf wettbewerblich relevante Daten eine Verweigerungsmöglichkeit für die Weitergabe, bzw. Veröffentlichung eingeräumt werden. Für öffentliche und private Unternehmen müssen gleiche Bedingungen und Vorgaben gelten (Level-Playing-Field).

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Rückgrat der Münchner Mobilität. In den letzten Jahren haben wir die Verkehre und Leistungen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), der Mobilitätstochter der Stadtwerke München (SWM), ausgebaut und um neue Mobilitätsformen für den individuellen Bedarf ergänzt. Das macht den ÖPNV in der bayerischen Landeshauptstadt noch attraktiver – und das eigene Auto noch verzichtbarer.

Zusätzlich wollen wir im Vorgriff auf die Umsetzung der europäischen „Clean Vehicle Directive“ unsere MVG-Busflotte bis 2035 vollständig auf batterieelektrische Antriebe umstellen und in München klimaneutral betreiben. Unsere Betriebshöfe machen wir dazu „e-fit“. In diesem Zuge bedauern wir die Einstellung der Förderung zum Hochlauf der Elektromobilität im Busbereich sehr und möchten dringend darauf hinweisen, diese in der nächsten Legislaturperiode wieder einzuführen, da uns die Umstellung auf emissionsfreie Stadtbusse nicht aus eigenen Mitteln gelingen wird, sie aber laut Maßgabe für CO₂ Flottengrenzwerte bis 2035 zu 100 Prozent erfüllt sein muss. Abhilfe könnte hier die Aufnahme in den Förderkatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und dessen entsprechende Höherdotierung für die Umstellung der Flotten und den Umbau von Betriebshöfen schaffen.

Zudem befindet sich das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen stark im Wandel. Während die Menschen früher meist mit dem gleichen Verkehrsmittel unterwegs waren, ist heute ein Trend hin zur multimodalen Mobilität, also der Nutzung vieler verschiedener Verkehrsmittel je nach persönlicher Situation, zu erkennen. Wir als SMW/ MVG haben uns bereits vom konventionellen ÖPNV-Unternehmen hin zum multimodalen Mobilitätsanbieter gewandelt, unter anderem durch die Erweiterung des klassischen ÖPNV (U-Bahn, Bus und Tram) um ein On-Demand-Angebot. Mit unserer Mobilitätsplattform MVGO garantieren wir unseren Kund*innen nahtlose Mobilität aus einer Hand. Demnach sollten aus unserer Perspektive Verkehrsunternehmen als multimodale Mobilitätsanbieter gestärkt werden und alle Angebote aus einer Hand kommen.

Die große Herausforderung für Branche und Politik wird es in der kommenden Legislaturperiode sein, die verschärften Klimaziele durch Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erreichen. Das kann nur gelingen, wenn der öffentliche Verkehr als zentraler Baustein der Mobilitätswende deutlich gestärkt wird. Denn nur mit Hilfe einer Mobilitätswende lässt sich die Klimakrise im Verkehrsbereich noch abwenden, die Luft in unseren Städten verbessern und mehr Lebensqualität für die Menschen ermöglichen. Gemeinsam und mit den folgenden politischen Rahmenbedingungen gelingt uns die Mobilitätswende:

1. Langfristige Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Mit Blick auf die steigenden Betriebs- bzw. Investitionskosten im Zuge der massiven Angebotserweiterungen und der Umstellung von Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele sind neue Finanzierungsmodelle nötig.

Denn es bedarf immenser Investitionen, um die Dekarbonisierung der Antriebe, im Gleichklang mit dem Um-, Aus- und Neubau von Betriebshöfen, Werkstätten und zusätzlich benötigten Abstellflächen, zu schaffen. Diese notwendigen Investitionen zur Erreichung der Klimaziele müssen durch Regulierungsrahmen und Förderprogramme flankiert werden. Des Weiteren führt eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen automatisch zu höherem Personal- und Fahrzeugbedarf sowie zu insgesamt steigenden Betriebskosten.

Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) besteht deutschlandweit bei der kommunalen Infrastruktur ein Investitionsbedarf in Höhe von insgesamt 372 Mrd. Euro bis 2030.

Für den Erweiterungsbedarf bei Schienennetzen und Straßen in Städten, Landkreisen und Gemeinden (Anteil 25 Mrd. Euro), für den Nachhol- und Ersatzbedarf im ÖPNV (Anteil 64 Mrd. Euro) und für den Nachhol- und Ersatzbedarf bei Straßen, Brücken, Tunneln und Wegen in Städten, Landkreisen und Gemeinden (Anteil 283 Mrd. Euro).

Abhilfe könnten hier Infrastrukturfonds leisten, um weitere Angebots- und Infrastrukturverbesserungen aus mehrjährigen und haushaltsunabhängigen Fondsmodelle zu finanzieren. Solche Infrastrukturfonds mit fixen Finanzierungsbudgets sind als Investitionen in die bestehenden ÖPNV-Betriebsanlagen besonders hilfreich, weil sie dauerhaft angelegt sind. Auch Straßennutzungs- und Parkgebühren für Anwohner und Besucher, sofern die Einnahmen auch den ÖPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung stehen, können einen Beitrag leisten. Dies würde die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten deutlich erleichtern.

Ein kundenorientierter, zukunftsfähiger und klimafreundlicher ÖPNV braucht dringend eine dauerhaft, langfristig gesicherte und auskömmliche Finanzierung.

Wir schlagen daher folgende Anpassung vor:

Um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig sicherzustellen und weiteres Wachstum zu ermöglichen, müssen die bewährten Instrumente zielgerichtet entwickelt und ausgeweitet werden – etwa um Fondsmodelle und neue Fördermittel. Wesentlich dabei ist, Förderinstrumente auch für die Finanzierung von Betriebskosten im ÖPNV zu entwickeln.

2. ÖPNV-Kapazitäten massiv ausbauen

Die Klimaschutzziele und das hierfür notwendige Fahrgastwachstum lassen sich nur realisieren, wenn in den nächsten Jahren massiv in eine Erhöhung der ÖPNV-Kapazitäten investiert wird.

Während den meisten Straßenbahn-, und U-Bahn-Projekten längere Planungs- und Genehmigungsprozesse vorangehen, können Kapazitätserweiterungen und zusätzliche Angebote im straßengebundenen ÖPNV, wie Busverkehr oder mit Hilfe von On-Demand-Mobilität schnell zu einem attraktiveren und leistungsfähigeren ÖPNV beitragen.

Um diese Projekte in ihrer Umsetzung zu beschleunigen, muss noch die Standardisierte Bewertung, die Kosten und Nutzen von Projekten im öffentlichen Personenverkehr gegenüberstellt, novelliert werden. In diesem Zusammenhang müssen Investitionen in den umweltfreundlichen ÖPNV erleichtert werden, insbesondere müssen Projekte, die eine hohe das Klima entlastende Wirkung entfalten, hoch priorisiert werden.

Damit einher geht auch die Aufstockung von Personal in Behörden und Gerichten. Denn eine effiziente und zügige Bearbeitung von Anträgen, Genehmigungen und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit nachhaltigen Mobilitätsprojekten ist entscheidend für eine rasche Umsetzung von Projekten. Projekte können schneller voranschreiten und innovative Lösungen für nachhaltige Verkehrssysteme besser berücksichtigt werden. Eine personelle Aufstockung ermöglicht es den Behörden, eine höhere Anzahl von Projekten gleichzeitig zu bearbeiten, ohne dabei die Qualität der Arbeit zu vernachlässigen. Dies stärkt die Verwaltungskapazitäten und erhöht die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Hand.

Wir schlagen daher folgende Anpassung vor:

Damit der nötige Neu- und Ausbau vor allem bei den ÖPNV-Infrastrukturen vorangetrieben werden kann, müssen Genehmigungsverfahren weiter beschleunigt werden.

Die Standardisierte Bewertung muss so modernisiert werden, dass Investitionen im ÖPNV erleichtert werden und Projekte, die in besonderem Maß das Klima entlasten, hoch priorisiert werden.

3. Personal- und Fachkräftebedarf decken

Die nationalen Ziele sehen vor, im Personenverkehr Angebote und Marktanteile deutlich auszubauen und bis 2030 die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr zu verdoppeln. Diese Pläne sind sehr zu begrüßen. Die Umrüstung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe, die Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse oder der Betrieb von digitalen Mobilitätsplattformen stellen neue Anforderungen an die Unternehmen und ihre Beschäftigten. Durch die für die Mobilitätswende nötigen Angebotsausweitungen bei Bus und Bahn werden zudem zahlreiche neue Kolleginnen und Kollegen in allen Berufsbildern der Branche gesucht. Der demografische Wandel verstärkt außerdem den hohen Personalbedarf in der Branche. Allein im ÖPNV müssen bis 2030 rund 50 Prozent der Beschäftigten, aufgrund von Renteneintritt, ersetzt werden. Somit sind wir auf Talente von morgen angewiesen, welche vor allem vor dem Hintergrund laufender technologischer Entwicklungen und der Nutzung von Künstlicher Intelligenz eine entscheidende Rolle beim Vorantreiben der Mobilitätswende spielen.

Siehe hierzu: Forderungen der Stadtwerke München GmbH für die bundespolitischen Rahmenbedingungen in der nächsten Legislaturperiode für den notwendigen Bürokratieabbau und zur Bekämpfung des Fachkräftemangels.

Wir schlagen daher folgende Anpassung vor:

Für das Erreichen der Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung ist zusätzliches qualifiziertes Personal notwendig. Hierzu müssen die Ausbildungskapazitäten der Universitäten, Hochschulen und sonstigen staatlichen Bildungseinrichtungen weiter ausgebaut und die Inhalte der jeweiligen Ausbildungsgänge qualifiziert werden. Die Branche ihrerseits leistet ihren Beitrag durch Ausbau der Berufsausbildung.

4. Open Data

Eine wachsende Metropole wie München kann nur dann nachhaltig „am Laufen“ gehalten werden, wenn im Energie- und Verkehrsbereich vorausschauend gehandelt wird. Die Unternehmen der kommunalen Daseinsvorsorge im Energie- und Verkehrsbereich sind vielfach nicht nur Vorreiter im Klima- und Umweltschutz und verbessern jedes Jahr über alle Unternehmensbereiche hinweg die eigene ökologische Bilanz, sie investieren zudem in die digitale Transformation und in innovative Entwicklungen, um kundenorientierte, zukunftsfähige, flexible und preisgünstige Dienstleistungen und Produkte anbieten und fortlaufend verbessern zu können.

Grundlage hierfür sind die durch bestehende Kundenbeziehungen, Produkte und Dienstleistungen erhobenen und verarbeiteten Daten. Daten werden also nicht zum Selbstzweck generiert. Sie werden zur Gewährleistung und Weiterentwicklung der Qualität von Dienstleistungen der kommunalen Daseinsvorsorge und dem Ausbau des Angebots für die Kunden eingesetzt und weiterverarbeitet. Sie sind die Basis für die Entwicklung neuer Geschäftsfelder, in denen auch öffentliche Unternehmen mit vornehmlich privaten Unternehmen im Wettbewerb stehen. Somit muss auch die Weitergabe von Open Data auf einer Lizenzvereinbarung beruhen.

Wir schlagen daher folgende Anpassung vor:

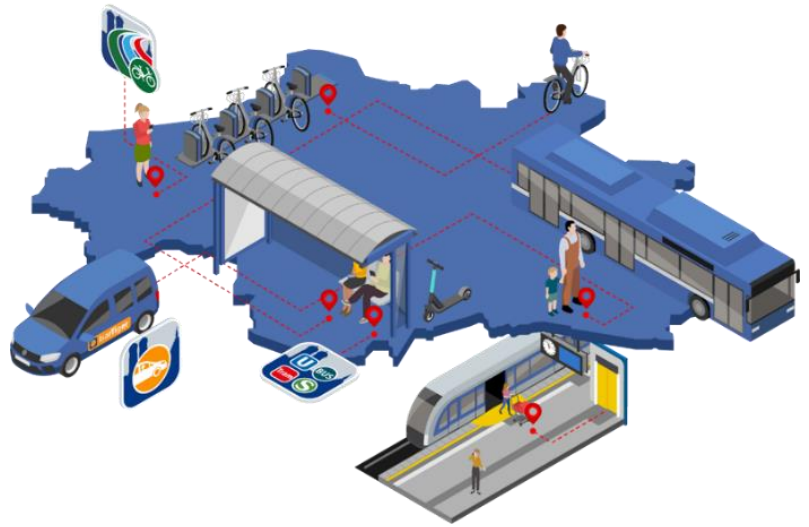
Zur Wahrung der Aufgaben im Sinne der Daseinsvorsorge muss öffentlichen Unternehmen vor allem im Hinblick auf wettbewerblich relevante Daten eine Verweigerungsmöglichkeit für die Weitergabe bzw. Veröffentlichung eingeräumt werden.

Für öffentliche und private Unternehmen müssen gleiche Bedingungen und Vorgaben gelten (Level-Playing-Field).

Zukunftsprojekte im Mobilitätsbereich

Der ÖPNV ist das Rückgrat der Münchner Mobilität. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Mobilitätstochter der SWM, hat ihr Angebot erweitert und neue Mobilitätsformen integriert, was den ÖPNV attraktiver und das eigene Auto verzichtbarer macht.

Wir streben 100 % Zero-Emission an: U-Bahn und Tram fahren bereits emissionsfrei, und die SWM erzeugen mehr Ökostrom, als Münchner Haushalte sowie Tram und U-Bahn verbrauchen. Bis Anfang der 2030er Jahre wird die MVG-Busflotte auf batterieelektrische Antriebe umgestellt und klimaneutral betrieben.



Die SWM fördern Elektromobilität mit 1.400 öffentlichen Ökostrom-Ladepunkten und einer wachsenden Zahl von Schnellladestationen. Auch unser Fuhrpark setzt auf E-Antriebe. Um den Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen weiter zu erhöhen, wird dieser ausgebaut.

Neue Tram- und U-Bahnflotten sowie ein verbessertes Zugsicherungssystem sollen Taktverdichtungen und den Ausbau neuer Strecken ermöglichen. Mehrere neue Tramtrassen sind in Planung und werden noch in diesem Jahrzehnt in Betrieb genommen. Ein zukunftsfähiger Ansatz für unsere städtische Mobilität umfasst die Integration autonomer Fahrzeuge in den straßengebundenen ÖPNV, in Verbindung mit einem ausgebauten Hochleistungs-ÖPNV.