



**Fakten erzeugen Meinungen – Meinungen werden zu Fakten**

# **Eine Befragung unter Betriebs- bzw. Personalrät/-innen und Unternehmens- vertreter/-innen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

Durchgeführt im Rahmen der Branchenanalyse ÖPNV 2015  
in Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung

Hubert Resch



**Hans Böckler  
Stiftung** ■ ■ ■



## Inhalt

<b>Einleitung .....</b>	.6
<b>I. Ergebnisse einer Befragung von Betriebs- und Personalräten aus Nahverkehrsunternehmen .....</b>	.7
1. Thesenartige Zusammenfassung der Ergebnisse .....	.7
2. Angaben zur Befragungsstruktur .....	.8
3. Die Ergebnisse der Befragung bei den Betriebs- und Personalräten .....	.11
3.1 Positive Einschätzung zur Zukunft des ÖPNV .....	.11
3.2 Wie die Beschäftigten die Einschätzung der Fahrgäste zum ÖPNV-Angebot sehen .....	.13
3.3 Kritik an der Restrukturierung in den Unternehmen .....	.15
3.3.1 Beurteilung der Restrukturierung durch die Arbeitnehmer .....	.15
3.3.2 Die Auswirkungen der Restrukturierung auf die Arbeitsbedingungen .....	.18
3.3.3 Ansichten zur Änderung des Dienstplanwirkungsgrades .....	.20
3.3.4 Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen .....	.22
3.4 Aussagen zu den Zukunftsperspektiven .....	.24
3.4.1 Die finanziellen Zukunftsaussichten des Unternehmens .....	.24
3.4.2 Die finanziellen Zukunftsaussichten der Kommune .....	.26
3.5 Einschätzungen zum Zustand des Unternehmens .....	.28
3.5.1 Der Zustand der Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur .....	.28
3.5.2 Entwicklung der Beschäftigtenzahl .....	.30
4. Cross-Check ausgewählter Ergebnisse .....	.32
<b>II. Die Ergebnisse einer Befragung von ÖPNV-Unternehmen .....</b>	.35
1. Thesenartige Zusammenfassung der Ergebnisse .....	.35
2. Angaben zur Struktur der Befragung .....	.37
3. Die Ergebnisse der Befragung bei den ÖPNV-Unternehmen .....	.38
3.1 Die Zukunft des ÖPNV aus Sicht der Unternehmensvertreter .....	.38
3.2 Einschätzungen der Unternehmen zur Zukunft im eigenen Bedienungsgebiet .....	.40
3.3 Meinungen der Unternehmen zur Akzeptanz ihres ÖPNV-Angebots .....	.42
3.4 Fragen zum Leistungsangebot am Beispiel des Liniennetzes .....	.44
3.5 Investitionen in alternative Antriebe .....	.49
3.6 Realisierte und geplante Erweiterungen des Mobilitätsangebotes .....	.53
3.7 Einschätzungen der Unternehmen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV .....	.58
3.8 Einschätzung der Unternehmen zur Finanzierung der konsumtiven Defizite (Verlustausgleich) .....	.60
3.9 Einschätzungen zur finanziellen Zukunft der Kommunen .....	.61
3.10 Aussagen zur Zahl der Beschäftigten in der Zukunft .....	.62
4. Cross-Check ausgewählter Ergebnisse .....	.63

### Impressum:

Herausgeber: ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,  
 Bundesverwaltung, Paula-Thiede-Ufer 10, 10117 Berlin  
 Fachbereich Verkehr, Bundesfachgruppenleitung  
 Straßenpersonenverkehr und Schienenverkehr  
 Fon: 0 30/69 56-26 50 – Fax: 0 30/69 56-38 49

Verantwortlich i.S.d.P.: Mira Ball  
 Gesamtherstellung: VH-7 Medienküche GmbH, 70372 Stuttgart  
 W-3265-11-1115

## Vorwort

Wie wird es weitergehen mit dem öffentlichen Nahverkehr in den Kommunen? Wir diskutieren über alternative umweltfreundliche Antriebstechniken und neue multimodale Verkehrskonzepte. Obwohl die umweltpolitische Notwendigkeit und die sozialpolitische und wirtschaftliche Bedeutung eines guten öffentlichen Verkehrsangebotes unbestritten ist, fehlen dennoch Antworten zur Lösung der offensichtlichen Probleme, wie der inzwischen enorm angewachsene Sanierungsrückstand im Bereich der Infrastruktur, aber auch die heute in vielen Betrieben dringend anstehende Erneuerung der Fahrzeuge. Sollten ab dem Jahr 2019 die Entflechtungsmittel für die Kommunen wegfallen, wird sich die Situation noch gravierend verschärfen.

Wie schätzen Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter, aber auch Vertreterinnen und Vertreter der Unternehmen in dieser Situation die Zukunft ihres öffentlichen Nahverkehrs ein? In der vorliegenden Studie wurden die betrieblichen Akteure um ihre Einschätzung zum Zustand der Infrastruktur und Betriebsmittel, der zukünftigen Finanzsituation und Angebotsentwicklung, der voraussichtlichen Beschäftigtenentwicklung und der Beurteilung des Angebots durch die Fahrgäste gebeten. Die interessanten Antworten geben eine eher pessimistische Zukunftssicht wieder.

Besorgniserregend ist auch die deutlich negative Beurteilung der teilweise schon in den 90er Jahren unter europäischem Wettbewerbsdruck begonnenen Restrukturierungsmaßnahmen durch die befragten Interessenvertretungen. Nach überwiegender Meinung sind die daraus resultierenden Belastungen zu hoch. Dies ist ein deutlicher Hinweis, dass weitere Einschränkungen im entgleitlichen Bereich oder weitere Belastungen durch

Arbeitsintensivierungen sich zunehmend negativ auf die Arbeitszufriedenheit und Attraktivität der Arbeitsplätze auswirken. Hinsichtlich des hohen Altersdurchschnitts vieler Belegschaften und des prognostizierten Arbeitskräftebedarfs zeichnet sich dringender Handlungsbedarf ab. Von so manchem Betriebsratsmitglied ist zu hören, man fahre „auf der Felge“, dies muss dringend ernst genommen werden.

Die Studie zeigt, dass folgende Frage noch immer unbeantwortet ist: Welchen Stellenwert soll der öffentliche Verkehr für die Mobilität der Menschen in unserer Gesellschaft haben? Hier gilt es, weiter politisch aktiv zu sein und auf gesellschaftlich, wirtschaftlich und umweltpolitisch vernünftige Lösungen für die Mobilität von morgen zu drängen.

**Mira Ball**  
ver.di Fachbereich Verkehr  
Bundesfachgruppenleiterin  
Straßenpersonenverkehr  
und Schienenverkehr

**Die Befragung erfolgte im Rahmen der Branchenanalyse der Hans-Böckler-Stiftung zum Öffentlichen Personennahverkehr\*.**

*Umfrageergebnisse werden oft als Meinungen abgestempelt, die man akzeptieren kann oder auch nicht. Zu häufig wird übersehen, dass Meinungen nicht nur Fakten reflektieren, sondern dass sie sich zu Haltungen und damit zu Fakten verdichten können. Die Einstellungen der Beschäftigten zu den sozialen Folgen der Restrukturierung könnten dafür zu einem Beispiel werden.*

---

\* Resch, Hubert: Zukunft des ÖPNV – Entwicklungstendenzen und -chancen (Branchenanalyse ÖPNV),  
Hrsg. Hans-Böckler-Stiftung, 2015

## Einleitung

Die Hans-Böckler-Stiftung hat im November 2014 eine Branchenanalyse über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Auftrag gegeben. Ein Bestandteil der Untersuchung ist eine Befragung von Akteuren im ÖPNV. Es wurden zwei Gruppen befragt: Betriebs- und Personalräte aus Nahverkehrsunternehmen und Unternehmensvertreter von Nahverkehrsunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)<sup>1</sup>.

Beide Befragungen sind schriftliche durchgeführt worden. Die Verfahren im Einzelnen sind in den Kapiteln über die Ergebnisse der Arbeitnehmerbefragung und der Unternehmensbefragung dargestellt. Sie unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich der Fragestellungen, sondern auch in Bezug auf die jeweiligen Befragungsabläufe.

Die Befragung der Arbeitnehmervertreter erfolgte durch direktes Ausfüllen eines Fragebogens am Rande einer Konferenz der ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft. Die Befragung der Unternehmen erfolgte mittels eines per Post und online versandten Fragebogen. Die statistische Aufnahme und die entsprechende Auswertung der Fragebögen ist vom Statistischen Landesamt Bremen unter Einhaltung der Anonymität der Befragten vorgenommen worden.

Beide Befragungen haben eine beachtenswerte Rücklaufquote zu verzeichnen und dürfen als repräsentativ eingeschätzt werden, wie in den folgenden Kapiteln näher festgestellt wird. Für die beiden Befragungen sind jeweils verschiedene Fragestellungen entwickelt worden. Ein Vergleich der Antworten ist nur in Einzelfällen möglich.

Zu Beginn der Ergebnisdarstellung der Befragung steht bei beiden Befragungsteilen eine thesenartige Zusammenfassung der Ergebnisse. Nach der Darstellung der Antworten im Einzelnen wird jeweils ein Fazit gezogen.

*Wird im Text nur die männliche Schreibweise gewählt, so ist dies der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit geschuldet, gemeint sind immer Männer und Frauen.*

## I. Ergebnisse einer Befragung von Betriebs- und Personalräten aus Nahverkehrsunternehmen

### 1. Thesenartige Zusammenfassung der Ergebnisse

Die deutliche Mehrheit der Arbeitnehmer erwartet für die Zukunft, dass der ÖPNV zunimmt (51%) oder zu mindestens gleich bleibt (24%). Nur ein Fünftel befürchtet einen Rückgang. Dieser Einschätzung steht gegenüber, dass drei Viertel der Befragten der Ansicht sind, die Bürger in ihrer Kommune würden das ÖPNV-Angebot für Verbesserungswürdig halten. Nur 10% der Arbeitnehmer im ÖPNV sind der Meinung, dass die Bürger das Angebot als „sehr gut“ ansehen. (Vgl. Tabellen 1 und 2)

Der recht positiven Meinung der Arbeitnehmervertretung über die zukünftige Entwicklung des ÖPNV steht die Einschätzung zur Situation in den Unternehmen nach der Restrukturierung entgegen. Drei Viertel der Befragten beurteilen die Restrukturierung negativ, „weil der Druck auf die Beschäftigten zu groß ist“. Die aktuellen Arbeitsbedingungen werden entsprechend kritisch beurteilt. Knapp 69% der Arbeitnehmervertreter empfinden eine zu hohe Belastung an ihrem Arbeitsplatz. In den Großunternehmen (ab 2001 Beschäftigte), also in den Metropolen und Ballungszentren, sind es sogar 90%. (Vgl. Tabellen 3 und 4)

Besonders der Dienstplanwirkungsgrad, der die Produktivität misst und dessen Steigerung in den letzten Jahren die Unternehmensvertreter als positiv betonen, steht im Mittelpunkt der Kritik. Wenn 61% der Ansicht sind, die Veränderungen gingen auf ihre Kosten und belasteten nur die Arbeitnehmer und weitere 21% noch etwas

radikaler fordern, jetzt müsse aber Schluss sein mit den Verschärfungen, so ist der deutliche Ruf nach Rücknahme der erfolgten Veränderungen zu vernehmen. Unter den übrigen 18%, die die Veränderungen als vertretbar ansehen, begründen 14% diese Haltung damit, weil sie an den Änderungen hätten mitarbeiten können. (Vgl. Tabelle 5)

Die Arbeitnehmer in den ÖPNV-Unternehmen sehen sich im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen im Nachteil. So haben fast drei Viertel einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt konstatiert und weitere 14% gaben an, sie hätten zu viele Einbußen hinnehmen müssen. Es sind also nicht nur die Bedingungen am Arbeitsplatz, die den Beschäftigten zu schaffen machen, sondern darüber hinaus sehen sie sich auch materiell im Nachteil zu anderen Wirtschafts- und Industriezweigen. Aus beiden Faktoren zusammen dürfte sich ein erheblicher Druck auf die zukünftige tarifpolitische Entwicklung ableiten. (Vgl. Tabelle 6)

Die Arbeitnehmer sehen zudem die finanziellen Zukunftsaussichten des ÖPNV skeptisch. So rechnen 72% in der Gesamtheit und sogar 90% bei den Beschäftigten in den Großunternehmen mit einer Verschlechterung der finanziellen Ausstattung ihres Unternehmens. Genauso kritisch wird die finanzielle Zukunft der eigenen Kommune eingeschätzt. Diese Ergebnisse stellen sowohl eine Herausforderung an das eigene Unternehmen, als auch an die Verantwortlichen für die Finanzierung des ÖPNV in den Kommunen dar. (Vgl. Tabellen 7 und 8)

Sehr kritisch ist auch die Meinung über die technische Qualität des Angebots. Den Zustand von Betriebsmitteln und Infrastruktur sehen zwei Drittel

<sup>1</sup> Fragebogen und Darstellung der Ergebnisse durch „beratung hubert resch“.

der Arbeitnehmer als „erneuerungsbedürftig“ (46%) oder sogar als „dringend“ erneuerungsbedürftig (20%) an. Schon als erschreckend kann man es bezeichnen, dass die Beschäftigten in den Großunternehmen sogar zu insgesamt 95% die Ansicht geäußert haben, die technische Ausstattung sei „erneuerungsbedürftig“ (52%) oder „dringend“ erneuerungsbedürftig (43%). Dabei ist noch zu bedenken, dass über 60% der Arbeitnehmer im ÖPNV-Liniенverkehr in den Großunternehmen beschäftigt sind. Es ist nicht unbedingt Normalität, dass Arbeitnehmer in dieser Schärfe über das eigene Unternehmen urteilen. (Vgl. Tabelle 9)

In das kritische Bild fügt sich auch die Einschätzung zur Entwicklung der Beschäftigung ein. Immerhin befürchten über ein Fünftel der Arbeitnehmer sinkende Beschäftigtenzahlen im ÖPNV. Auf der anderen Seite geht ein gutes Viertel von einer Steigerung der Personalzahlen aus. Positiver äußern sich wiederum nur die Arbeitnehmer aus den Großunternehmen. Von ihnen erwarten 43% steigende Beschäftigtenzahlen. In diesem Meinungsbild dürfte sich die zu erwartende Entwicklung widerspiegeln, dass der ÖPNV in den Ballungsgebieten im Verhältnis zu den ländlichen Regionen weiter zulegen wird. (Vgl. Tabelle 10)

Insgesamt ergibt sich das Bild, dass die Beschäftigten die Zukunft ihrer Unternehmen außerordentlich kritisch sehen, besonders bezüglich der finanziellen Rahmenbedingungen, worunter auch die technische Ausstattung und Infrastruktur leidet. Die sozialen Folgen der Restrukturierung werden von den Arbeitnehmern als unzumutbar abgelehnt. Es müsse „Schluss sein mit den Verschärfungen!“ Im Mittelpunkt der Kritik stehen die veränderten Dienstpläne. Die schärfste Kritik, sowohl an den Rahmenbedingungen als auch den sozialen Bedingungen, kommt von den Beschäftigten der Großunternehmen in den Ballungsgebieten und

Großstädten, die auch die Mehrheit aller Beschäftigten stellen.

## 2. Angaben zur Befragungsstruktur

Bei den Befragten handelt es sich um Betriebsräte und Personalräte aus den ÖPNV-Unternehmen im Bereich der Gewerkschaft ver.di. Die Befragung ist mittels eines standardisierten Fragebogens im Rahmen einer Betriebsräte- und Personalrätekonferenz vom 11.–12. Dezember 2014 durchgeführt worden. Von den 264 Teilnehmern kamen 207 auswertungsfähige Fragebogen zurück, was einer Rücklaufquote von 78,4% entspricht.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die befragten Betriebs- und Personalräte in ihrer Funktion und in ihrer Alltagsarbeit die Belegschaften repräsentieren. Der größte Teil der befragten Betriebs- und Personalräte ist nicht freigestellt. In diesem Sinne bilden die Aussagen der Befragten die Meinung der Beschäftigten ab.

Der größte Anteil der Befragten ist im Fahrdienst tätig. Zum Fahrdienst werden in diesem Fall auch das Dienstplanbüro, die Leitstelle und die Betriebshofverwaltung gezählt. Über 73% der Befragten kamen demnach aus dem Fahrdienst, 16% aus der Verwaltung und knapp 11% aus der Werkstatt. Diese Verteilung entspricht in etwa auch den tatsächlichen Verhältnissen in der Gesamtheit der ÖPNV-Unternehmen. In der offiziellen Statistik des VDV gliedern sich die Beschäftigten im ÖPV<sup>2</sup> wie folgt auf: Fahrdienst 57,4%, Verwaltung 17,7% und technischer Dienst 24,9%. Im Unterschied zu dieser Statistik sind in der hier vorliegenden Untersuchung allein die Beschäftigten der ÖPNV-Unter-

<sup>2</sup> Der ÖPV umfasst sowohl die ÖPNV- als auch die SPNV-Unternehmen.

nehmen einbezogen worden. Zudem werden leicht abweichende Zuordnungen vorgenommen, in der VDV-Statistik ist nicht ersichtlich, wie der „technische Dienst“ im Verhältnis zur Werkstatt definiert ist und wie sich Verwaltung und Fahrdienst genau abgrenzen, zum Beispiel bezüglich des Dienstplanbüros<sup>3</sup>. Diese Abgrenzungsprobleme schränken die Repräsentativität der Erhebung nicht ein.

Bezogen auf die Unternehmensgröße ergibt sich folgende Verteilung: Aus sehr kleinen Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten kommen 8% der befragten Betriebs- und Personalräte, aus kleinen Unternehmen mit 51–100 Beschäftigten 11%. Diese beiden Kategorien werden im weiteren Ver-

lauf der Untersuchung als „kleine Unternehmen“ zusammengefasst. Aus Unternehmen mit 101–250 Beschäftigten kommen 27% der befragten Betriebs- und Personalräte. In der Kommentierung sind es die „etwas größeren Unternehmen“. Die Kategorie der Unternehmen mit 251–500 Beschäftigten macht 20% aus, die Gruppe der Unternehmen mit 501–1000 Beschäftigten umfasst 15%. Diese beiden Gruppen bezeichnen wir als „mittlere Unternehmen“. Zu den „großen Unternehmen“ zählen die Betriebsgrößen von 1001 bis 2000 Beschäftigten mit 9% und die Unternehmen ab 2001 Beschäftigten mit 10%, zusammen also mit 19%. Falls die Unternehmen ab 2001 Beschäftigten spezifiziert werden sollen, wird von „Großunternehmen“ gesprochen.

<sup>3</sup> Die Zuordnung des Dienstplanbüros variiert von Betrieb zu Betrieb.

## Anzahl der Unternehmen im Vergleich

Unternehmensgruppen nach Größe*	Anzahl der Unternehmen*	Anzahl Unt. %	Anzahl Unt. in Befragung	Anzahl Unt. in Befragung %
Unternehmen bis 50 Beschäftigte	64	27%	22	15%
Unternehmen 51 bis 100 Beschäftigte	40	17%	22	15%
Unternehmen von 101 bis 251 Beschäftigte	55	23%	34	23%
Unternehmen von 251 bis 500 Beschäftigte	40	16%	25	17%
Unternehmen von 501 bis 1000 Beschäftigte	23	9%	18	13%
Unternehmen von 1001 bis 2000 Beschäftigte	6	3%	12	8%
Unternehmen über 2001 Beschäftigte	12	5%	13	9%
Summe	240	100%	146	100%

\* ÖPNV-Unternehmen im VDV

Quelle: Auskunft VDV 25.03.2015

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass Unterschiede in der Anzahl der Unternehmen zwischen den tatsächlichen Zahlen und den Zahlen aus der Befragung existieren. Diese Unterschiede sind allerdings nicht so gravierend, als dass sie die Repräsentativität der Ergebnisse infrage stellen könnten. In jeder Unternehmensgrößenklasse ist eine ausreichende Anzahl an Unternehmen vertreten.

Ein etwas anderes Bild ergibt sich, wenn man die Anteile der befragten Betriebs- und Personalräte mit den Anteilen der Beschäftigtenzahlen insgesamt vergleicht. Die Befragten aus den Unternehmen mit bis zu 251 Beschäftigten (insgesamt 46%) sind gegenüber den Branchenzahlen (10%) deutlich überrepräsentiert. Auf der anderen Seite sind die Befragten aus den großen Unternehmen ab 1001 Beschäftigten mit 19% gegenüber den tatsächlichen Anteilen von 68% entsprechend unterrepräsentiert. Dies ändert nichts an der Repräsentativität der Aussagen in den einzelnen Gruppen. Der Unterschied kann allerdings im jeweiligen Gesamtergebnis einen Niederschlag finden.

Es muss berücksichtigt werden, dass die Aussagen

der Befragten aus Unternehmen mit 1000 bis 2000 Beschäftigten 68% aller Beschäftigten im ÖPNV repräsentieren, also für gut zwei Drittel. Die Meinungen der Vertreter aus den großen Unternehmen sind unter diesem Gesichtspunkt für die Einschätzung der gesamten Branche als gewichtiger einzuschätzen. Insofern ist hier eine Einschränkung der Repräsentativität für die gesamte Branche festzustellen, wenn die Meinungen aus den Gruppen der kleinen und mittleren Unternehmen gravierend von denen der Vertreter der Großunternehmen abweichen. Soweit das der Fall sein sollte, wird hierauf in der Kommentierung der einzelnen Ergebnisse hingewiesen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in der Befragung die kleinen Unternehmen von der Unternehmenszahl her überrepräsentiert sind, während hinsichtlich der Beschäftigtenzahl in den jeweiligen Unternehmensgruppen die großen Unternehmen unterrepräsentiert sind. Insgesamt verfügen aber alle Gruppen über vertretbare Zahlen, sodass die Repräsentativität gegeben ist.

### Anteile der Beschäftigten im Vergleich

Unternehmensgruppen nach Größe*	Beschäftigte Kopfzahl*	Beschäftigte in%		Unternehmen		Untern.%	
		VDV	Befr.	VDV	Befr.	VDV	Befr.
Unternehmen bis 50 Beschäftigte	1.216	0,9	8	64	22	27	15
Unternehmen 51 bis 100 Beschäftigte	3.175	2,3	11	40	22	17	15
Unternehmen von 101 bis 251 Beschäftigte	9.252	6,7	27	55	34	23	23
Unternehmen von 251 bis 500 Beschäftigte	14.296	10,4	20	40	25	16	17
Unternehmen von 501 bis 1000 Beschäftigte	15.902	11,5	15	23	18	9	13
Unternehmen von 1001 bis 2000 Beschäftigte	9.968	7,2	9	6	12	3	8
Unternehmen über 2001 Beschäftigte	84.053	61,0	10	12	13	5	9
Summe	137.862	100	100	240	146	100	100

\* ÖPNV-Unternehmen im VDV

Die kursiv gekennzeichneten Werte sind Angaben aus der Befragung.

Quelle: Auskunft VDV 25.03.2015

## 3. Die Ergebnisse der Befragung bei den Betriebs- und Personalräten<sup>4</sup>

### 3.1 Positive Einschätzung zur Zukunft des ÖPNV

Die Zukunft des ÖPNV wird von den Beschäftigten eher positiv als negativ gesehen. So ist die Hälfte der Betriebs- und Personalräte der Meinung, der ÖPNV nimmt zu. Jeweils ein Viertel ist entweder der Ansicht, der ÖPNV werde in etwa gleich bleiben oder sogar zurückgehen. Die positive Erwartung überwiegt eindeutig, denn nur jeder vierte Beschäftigte befürchtet einen Rückgang. (Tabelle 1)

Die Ansichten unterscheiden sich sehr deutlich nach der Größe des Unternehmens. Der größte Optimismus herrscht bei den Großunternehmen ab 2001 Beschäftigten vor: Gut 95% gehen davon aus, dass der ÖPNV in ihrer Stadt noch zunehmen wird. Bei den Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten erwarten immerhin noch 75% der Befragten ein weiteres Wachsen des ÖPNV.

Völlig anders sieht das Bild bei den anderen Unternehmen aus, besonders aber bei den ganz kleinen Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten. Nur gut 12% rechnen mit einer Zunahme des ÖPNV, dagegen befürchten 37% einen Rückgang in ihrem Bedienungsgebiet. Von den Unternehmen mit 51 bis 500 Beschäftigten erwartet ein ebenfalls hoher Anteil einen Rückgang, aber auch über ein Drittel geht von einer Zunahme des ÖPNV aus.

<sup>4</sup> Im Text werden aus stilistischen Gründen synonym die Begriffe Befragte, Beschäftigte, Arbeitnehmervertreter und Arbeitnehmer benutzt.

Dass der Anteil des ÖPNV in etwa gleich bleiben wird, äußert die Hälfte der Beschäftigten der ganz kleinen Unternehmen und auch ein Viertel bis ein Drittel der anderen kleinen und der mittleren Unternehmen bis zu 500 Beschäftigte. Bei den größeren Unternehmen spielt diese Meinung ebenso wie die Skepsis, der ÖPNV werde zurückgehen, nur eine untergeordnete Rolle.

Neben einer Auswertung der Antworten nach Unternehmensgröße wurden auch die Beschäftigtengruppen Fahrdienst, Werkstatt und Verwaltung betrachtet. Zwischen diesen Gruppen sind die Unterschiede nicht so groß wie nach der Unternehmensgröße. Im Fahrdienst ist allerdings etwas weniger als die Hälfte der Ansicht, der ÖPNV nehme zu. In Werkstatt und Verwaltung sind die Ansichten etwas optimistischer, denn fast 60% glauben an eine Zunahme. Beim Fahrdienst ist zu berücksichtigen, dass sein Anteil bei den kleineren Unternehmen höher als der von Verwaltung und Werkstatt ist.

<b>Frage: Wie sieht Ihr die Zukunft des ÖPNV in Eurer kommunalen Gebietskörperschaft Stadt / Gemeinde / Kreis?</b>				
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	Der ÖPNV nimmt zu.	Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	Gesamtergebnis
1. bis 50 Beschäftigte	50,00 %	12,50 %	37,50 %	100 %
2. 51 bis 100 Beschäftigte	27,27 %	36,36 %	36,36 %	100 %
3. 101 – 250 Beschäftigte	35,71 %	39,29 %	25,00 %	100 %
4. 251 – 500 Beschäftigte	24,39 %	36,59 %	39,02 %	100 %
5. 501 – 1000 Beschäftigte	9,38 %	75,00 %	15,63 %	100 %
6. 1001 bis 2000 Beschäftigte	15,79 %	73,68 %	10,53 %	100 %
7. Mehr als 2001 Beschäftigte	0,00 %	95,24 %	4,76 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	25,66 %	48,03 %	26,32 %	100 %
Verwaltung	18,18 %	57,58 %	24,24 %	100 %
Werkstatt	22,73 %	59,09 %	18,18 %	100 %
Gesamt	24,15 %	50,72 %	25,12 %	100 %

Tabelle 1

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Die Zukunft des ÖPNV wird von den Beschäftigtenvertretern eher positiv eingeschätzt. Über die Hälfte der Beschäftigten erwartet ein weiteres Wachstum des ÖPNV, während weitere 25% von mindestens gleich bleibenden Verhältnissen ausgehen. Am positivsten wird die Zukunft des ÖPNV in den großen Unternehmen der Metropolen und Großstädte bewertet. Dabei ist allerdings die Gruppe der Fahrer etwas weniger optimistisch als es bei den Werkstatt- und Verwaltungsbeschäftigten der Fall ist.**

### 3.2 Wie die Beschäftigten die Einschätzung der Fahrgäste zum ÖPNV-Angebot sehen

Hier wurde gefragt, welche Einschätzung die Beschäftigten zur Meinung der Fahrgäste zum ÖPNV-Angebot haben. Drei Viertel der Betriebs- und Personalräte sind überzeugt, dass die Bevölkerung das ÖPNV-Angebot für verbesserungswürdig hält. Nur 15% vermuten, das Angebot würde als ausreichend betrachtet. Dass die Menschen ihrer Stadt das Angebot als sehr gut beurteilen, meinen nur 10% der befragten Betriebs- und Personalräte. (Tabelle 2)

Nach Unternehmensgrößen betrachtet, weichen nur die Befragten in den Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigte und 500–1000 Beschäftigte etwas von der kritischen Haltung ab, aber auch hier vertreten noch 60% bzw. 37% die Meinung dass die Fahrgäste das Angebot als verbesserungswürdig ansehen.

Entsprechend sehen die Betriebs- und Personalräte in den Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten die relativ größte Zufriedenheit (37%) und beurteilen das Angebot als sehr gut. Auf der anderen Seite schätzen die Vertreter der Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte die Lage so ein, dass 76% das Angebot als verbesserungswürdig und nur 14% glauben, die Fahrgäste würden das Angebot für sehr gut befinden.

Die Fahrer, die am meisten mit den Fahrgästen zu tun haben, sehen deren Wunsch nach Verbesserungen am stärksten, 81% haben sich in diesem Sinne geäußert. In der Verwaltung und in der Werkstatt wird der Bürgerwunsch nach einer Verbesserung des Angebotes nicht ganz so hoch eingeschätzt, aber auch hier sind es an die 60%, die sich so geäußert haben.

<b>Frage: Was meint Ihr: Wie beurteilen die Menschen in Eurer Kommune bzw. in Eurem Bedienungsgebiet das heutige ÖPNV-Angebot?</b>				
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Das Angebot wird als sehr gut angesehen.	Wird als ausreichend angesehen.	Wird als Verbesserungswürdig angesehen.	Gesamtergebnis
1. bis 50 Beschäftigte	0,00 %	12,50 %	87,50 %	100 %
2. 51 bis 100 Beschäftigte	0,00 %	18,18 %	81,82 %	100 %
3. 101 – 250 Beschäftigte	10,71 %	12,50 %	76,79 %	100 %
4. 251 – 500 Beschäftigte	2,44 %	4,88 %	92,68 %	100 %
5. 501 – 1000 Beschäftigte	12,50 %	28,13 %	59,38 %	100 %
6. 1001 bis 2000 Beschäftigte	36,84 %	26,32 %	36,84 %	100 %
7. Mehr als 2001 Beschäftigte	14,29 %	9,52 %	76,19 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	5,92 %	13,16 %	80,92 %	100 %
Verwaltung	27,27 %	15,15 %	57,58 %	100 %
Werkstatt	13,64 %	27,27 %	59,09 %	100 %
Gesamt	10,14 %	14,98 %	74,88 %	100 %

Tabelle 2

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Das Urteil der Arbeitnehmervertreter über die Meinung der Bürger zum ÖPNV-Angebot gibt zu denken. Drei Viertel der Befragten geben an, dass das ÖPNV-Angebot aus Sicht der Fahrgäste Verbesserungswürdig ist. Unter den befragten Fahrern, die schließlich im direkten Kontakt zu den Kunden stehen, geben dies sogar 81% an.**

### 3.3 Kritik an der Restrukturierung in den Unternehmen

#### 3.3.1 Beurteilung der Restrukturierung durch die Arbeitnehmer

In den vergangenen Jahren hat in den ÖPNV-Unternehmen eine Restrukturierung stattgefunden. Der Kostendeckungsgrad sollte erhöht, die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Diese Prozesse haben erhebliche betriebsinterne Auswirkungen gehabt, insbesondere auf die Arbeits- und Sozialbedingungen.

Die Arbeitnehmervertreter bewerten die Restrukturierung überwiegend negativ. Unter den Antworten entfallen die größten Anteile auf die zwei negativen Statements: Die Restrukturierung wird von 76% am negativsten bewertet, „weil der Druck auf die Beschäftigten zu groß ist“. Ein weiterer hoher Anteil von 49% entfällt auf die Feststellung, die Restrukturierung sei im Ergebnis negativ, „weil nur beim Personal gespart worden ist“. (Tabelle 3, mit Mehrfachnennungen)

Hinter diesen Werten bleiben die positiven Einschätzungen deutlich zurück: Nur 27% unterstützen die Aussage, die Restrukturierung sei positiv, „weil der Verkehrsauftrag für das Unternehmen gesichert worden ist“. Noch etwas niedriger mit 20% fällt die Beurteilung aus, die Restrukturierung sei positiv, „weil die Arbeitsplätze sicherer geworden sind“. Ein Anteil von nur 16% entfällt auf das eher neutrale Statement, die Restrukturierung sei vertretbar, „weil überall im Unternehmen Kosten gespart worden sind“.<sup>5</sup>

Bemerkenswert ist hier schon auf den ersten Blick, dass sich die positiven Urteile hauptsächlich auf die übergeordneten Interessen des Unternehmens beziehen, und zwar mit 43% (Verkehrsauftrag/allgemeine Kostensenkung). Immerhin wird noch zu 20% die Sicherheit der Arbeitsplätze als positiv aufgeführt. Dagegen richtet sich die massive Kritik an der Restrukturierung auf die direkte Lage am Arbeitsplatz, also auf den als zu groß empfundenen Druck und auf die mit der Restrukturierung erreichten Personaleinsparungen.

Bei den angegebenen Werten ist zu beachten, dass sie auf Mehrfachnennungen beruhen. Aufgrund der Mehrfachnennungen mit einer Gesamtzahl von 188% beträgt der Anteil, der auf eine eindeutig negative Bewertung entfällt, immerhin 125%.

Die negative Bewertung ist in allen Unternehmensgrößenklassen in etwa gleich stark und entspricht damit dem Gesamtwert. Bei den anderen Bewertungskategorien gibt es lediglich geringe Abweichungen. Eine etwas positivere Bewertung gibt es nur bei den großen Unternehmen, die jedoch die Mehrzahl der Beschäftigten vertreten. Bezogen auf den Gesamtwert von 213% an Nennungen sind es 81%, die die positiven Argumente zum Verkehrsauftrag und zur Sicherheit der Arbeitsplätze teilen (die Anzahl an Mehrfachnennungen ist hier höher als im Gesamtdurchschnitt von 188%). Auf der anderen Seite findet sich eine negative Einschätzung bei 109% wieder, also eine deutlich Mehrheit.

Ein weiterer Unterschied der Meinungen der Befragten von Großunternehmen zu den anderen Beschäftigten liegt darin, dass bei den Großunternehmen die Negativaussage „Druck auf die Beschäftigten“ stärker genannt wird. Das Argument dagegen, es sei „nur beim Personal gespart worden“ wird bei den Großunternehmen weniger vertreten.

<sup>5</sup> Aufgrund der Mehrfachnennungen addieren sich hier die Anteile nicht auf 100%, sondern auf eine Größenordnung von 188%.

Im Verhältnis zu dem Wert von 125% an negativen Einschätzungen (bezogen auf den Gesamtwert von 188%) fällt das negative Urteil in allen Beschäftigtengruppen etwa gleich aus. Allerdings sind die Negativurteile zwischen Fahrdienst, Verwaltung und Werkstatt unterschiedlich verteilt. Im Fahrdienst liegt die Meinung „negativ, weil nur beim Personal gespart“ worden ist, ganz oben. In der Verwaltung dagegen wird am stärksten das Argument vertreten, „der Druck auf die Beschäftigten ist zu groß“. Demgegenüber sind die positiven Urteile von den Beschäftigten in der Verwaltung mit 66% (wiederum im Verhältnis zum Gesamtwert 213%) am stärksten bei den Beschäftigten in der Verwaltung ausgeprägt.

Wenn die gesamten Nennungen auf 100% bezogen werden, entfallen auf die negativen Beurteilungen 66%, auf die positiven Einschätzungen dagegen nur 25% und auf die eher neutrale Meinung „vertretbar, weil überall im Unternehmen Kosten gespart worden sind“ nur 9% der Antworten. Demnach beurteilen zwei Drittel der Befragten die Folgen der Restrukturierung negativ. Daneben wird eigentlich nur die von den Unternehmensvertretern immer wieder angeführte Argumentation, die Restrukturierung sei positiv, „weil der Verkehrsauftrag gesichert worden ist und die Arbeitsplätze sicherer geworden sind“, von einem relativ kleinen Teil der Arbeitnehmervertreter für erwähnenswert gehalten.

**Frage: In den letzten Jahren hat eine Restrukturierung in den ÖPNV-Unternehmen stattgefunden. Wie schätzt Ihr das Ergebnis ein. Mehrfachnennungen.**

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Positiv, weil der Verkehrsauftrag gesichert worden ist	Positiv, weil die Arbeitsplätze sicherer geworden sind.	Negativ, weil der Druck auf die Beschäftigten zu groß ist	Negativ, weil nur beim Personal gespart worden ist.	Vertretbar, weil überall im Unternehmen Kosten gespart worden sind.
bis 50	6,25 %	6,25 %	62,50 %	43,75 %	31,25 %
51 bis 100	27,27 %	9,09 %	68,18 %	50,00 %	13,64 %
101 – 250	21,43 %	28,57 %	66,07 %	57,14 %	16,07 %
251 – 500	21,95 %	9,76 %	82,93 %	56,10 %	9,76 %
501 – 1000	28,13 %	28,13 %	81,25 %	55,13 %	15,63 %
1001 bis 2000	47,37 %	10,53 %	84,21 %	36,84 %	15,79 %
Mehr als 2001	42,86 %	38,10 %	90,48 %	19,05 %	23,81 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	23,86 %	18,42 %	74,34 %	51,97 %	14,47 %
Verwaltung	36,36 %	30,30 %	81,82 %	45,45 %	18,18 %
Werkstatt	31,82 %	18,18 %	77,27 %	31,82 %	27,27 %
Gesamt	26,57 %	20,29 %	75,85 %	48,79 %	16,43 %

Tabelle 3

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Das positive Meinungsbild zur Bedeutung des ÖPNV deckt sich nicht mit der Ansicht der Beschäftigten zu den in den letzten Jahren vorgenommenen Veränderungen in den Unternehmen. Hier hat bekanntlich eine tiefgreifende Restrukturierung stattgefunden, um die Unternehmen gemessen an europäischen Wettbewerbsvorstellungen zukunftsfähig zu machen. Die Auswirkungen der Restrukturierung auf die Situation der Arbeitnehmer werden von diesen ganz überwiegend negativ eingeschätzt. Diese Ansicht herrscht bei gut zwei Dritteln der Arbeitnehmer vor und wiegt umso schwerer, als auf der anderen Seite Argumente wie die „Sicherung des Verkehrsauftrages“ und die „Sicherung der Arbeitsplätze“, die eigentlich positive Wirkungen für die Beschäftigten haben, nur von einem Viertel der Beschäftigtenvertreter genannt worden sind. Weniger als 10% der Beschäftigten halten die Restrukturierung für vertretbar, allerdings auch nur mit dem Argument, „weil überall im Unternehmen Kosten gespart worden sind“. Die persönliche Erfahrung am eigenen Arbeitsplatz dominiert die Einstellung der Beschäftigten zur Restrukturierung. Aus diesem Meinungsbild kann der Schluss gezogen werden, dass großer Nachholbedarf zu einer Neugestaltung der Arbeitsbedingungen gegeben ist.**

### 3.3.2 Die Auswirkungen der Restrukturierung auf die Arbeitsbedingungen

In einer weiteren Frage ist die Betroffenheit der Arbeitnehmer aus den Folgerungen der Restrukturierung ermittelt worden. Nach Ansicht einer deutlichen Mehrheit der Beschäftigtenvertreter haben die Änderungen der Arbeitsbedingungen durch die Restrukturierung eine zu starke Belastung gebracht bzw. sind mit konkreten negativen Auswirkungen belegt worden. Über zwei Drittel (68,6%) der Befragten sind zu der Ansicht gelangt, die Veränderungen würden sie zu sehr belasten. 57% treffen diese allgemeine Aussage und 11,6% nennen einzelne Beispiele. Dass es durchaus vertretbare Veränderungen gegeben habe, äußern 22%, während knapp 10% keine großen Änderungen registriert haben. (Tabelle 4)

Zwischen den Beschäftigten der verschiedenen Unternehmensgrößenklassen sticht ein Unterschied besonders heraus: In den Großunternehmen ab 2001 Beschäftigten vertreten fast 86% die Ansicht, die Änderungen aufgrund der Restrukturierung belasteten sie zu stark. In den anderen Größenklassen wird diese Ansicht in einer Bandbreite zwischen 42% und knapp 59% vertreten, also auch in ganz gewichtigen Dimensionen, aber nicht im gleichen Ausmaß.

Dieses Bild verstärkt sich noch, wenn man die Anteile von den Beschäftigten hinzunimmt, die nicht nur eine pauschale Belastungserhöhung angegeben, sondern auch Beispiele genannt haben. Zusammengefasst sind das bei den Großunternehmen gut 90%. Sie heben sich damit deutlich von allen anderen Unternehmensgrößenklassen ab. Am geringsten ist dabei der Anteil von 58% bei den großen Unternehmen von 1001–2000 Beschäftigten, aber deutlich höher mit 75% bis 80% bei den mittleren Unternehmen zwischen 251 und 1000 Beschäftigten. Von den Beschäftigtenvertretern der

Großunternehmen ist auch abweichend von allen anderen die gegenteilige Meinung, es habe keine großen Veränderungen gegeben, nicht vertreten worden. In den anderen Unternehmensgruppen ist durchaus auch ein Anteil von Beschäftigten vorzufinden, die der Ansicht sind, es habe keine großen Veränderungen gegeben. Am höchsten liegen diese Werte mit bis zu 19% bei den Unternehmen bis 250 Beschäftigte.

Dass es vertretbare Veränderungen gegeben hat, wird am ehesten in den kleinen Unternehmen bis insgesamt 250 Beschäftigten vertreten. Zählt man die Kategorie, es habe keine großen Veränderungen gegeben, hinzu, so ergeben sich hier Werte von annähernd 40% bis zu 50% in den Unternehmen bis zu 250 Beschäftigten. Allerdings finden das auch 42% der Beschäftigten der Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten, die sich auch hier wieder deutlich von den Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte unterscheiden.

Die Unterschiede zwischen den kleinen Unternehmen auf der einen Seite und den mittleren, größeren und großen Unternehmen andererseits lassen Vermutungen zu, dass Restrukturierungen auch in unterschiedlichem Maße stattgefunden haben. Die Gründe sind aus der Befragung nicht zu entnehmen.

Ein Blick auf die unterschiedlichen Beschäftigtengruppen Fahrdienst, Verwaltung und Werkstatt ergibt kaum gravierende Differenzierungen in der Einschätzung. In allen Bereichen werden die Änderungen als zu stark belastend und negativ betrachtet, im Fahrdienst und der Verwaltung zu rund 70% und in der Werkstatt zu 64%. Es fällt auf, dass unter den Werkstattbeschäftigten ein etwas höherer Anteil (knapp 14%) die Ansicht vertritt, es habe keine großen Veränderungen gegeben. Im Fahrdienst sind dies knapp 10%, in der Verwaltung nur 6%.

#### Frage: Wie sieht Ihr die Arbeitsbedingungen nach der Restrukturierung?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Am negativsten empfinde ich die Veränderung bei: <sup>*</sup>	Die Änderungen belasten uns zu stark.	Es gibt keine großen Veränderungen.	Es hat vertretbare Veränderungen gegeben.	Gesamtergebnis
bis 50	6,25 %	56,25 %	18,75 %	18,75 %	100 %
51 bis 100	4,55 %	45,45 %	13,64 %	36,36 %	100 %
101 – 250	5,36 %	55,36 %	16,07 %	23,21 %	100 %
251 – 500	21,95 %	58,54 %	4,88 %	14,63 %	100 %
501 – 1000	18,75 %	56,25 %	3,13 %	21,88 %	100 %
1001 bis 2000	15,79 %	42,11 %	10,53 %	31,58 %	100 %
Mehr als 2001	4,76 %	85,71 %	0,00 %	9,52 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	11,84 %	57,24 %	9,87 %	21,05 %	100 %
Verwaltung	12,12 %	57,58 %	6,06 %	24,24 %	100 %
Werkstatt	9,09 %	54,55 %	13,64 %	22,73 %	100 %
Gesamt	11,59 %	57,00 %	9,66 %	21,74 %	100 %

Tabelle 4

\*Zusammenfassung der einzelnen Nennungen

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**69% der Befragten empfinden eine zu hohe Belastung, in den Großunternehmen sogar 90%. Die deutliche Kritik an den zu hohen Belastungen findet sich in allen Beschäftigtengruppen und nicht allein im Fahrdienst. Das Ergebnis zeigt, dass die Einschnitte als deutlich zu stark empfunden werden und sollte ein Anstoß für Überlegungen zu Veränderungen der Arbeitsbedingungen sein. Diese Angaben können nicht mit der Annahme relativiert werden, Klagen über zu hohe Belastungen gehörten sozusagen zum normalen Arbeitsalltag. Diese Meinung, die der Verfasser nicht selten von Vertretern auf der Unternehmenseite zur Kenntnis nehmen musste, erscheint eher als eine Schutzbehauptung zur Verteidigung der Restrukturierung.**

### 3.3.3 Ansichten zur Änderung des Dienstplanwirkungsgrades

Als Gütesiegel für die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen wird von Unternehmensseite wie auch vom VDV der Kostendeckungsgrad angeführt.<sup>6</sup> Im Verlauf der letzten Jahre ist der Kostendeckungsgrad ständig erhöht worden, in erster Linie durch Maßnahmen der Restrukturierung.

Der leichte Rückgang des Kostendeckungsgrades in den VDV-Unternehmen in den letzten zwei Jahren wird hauptsächlich durch steigende Aufwendungen für das Personal begründet, nachdem seit 2003 der Personalaufwand deutlich gesunken war.<sup>7</sup> Hier dürften sich die letzten Tarifabschlüsse wie auch eventuelle Reaktionen auf die Kritik an den Auswirkungen der Restrukturierung widerspiegeln.

Tatsächlich wird der Kostendeckungsgrad maßgeblich durch die Personalkosten und besonders durch die Kostensituation in der größten Gruppe, dem Fahrdienst, beeinflusst. Dabei spielt der Dienstplanwirkungsgrad, mit dem die betriebswirtschaftliche Effektivität der Dienstpläne gemessen wird, eine entscheidende Rolle.<sup>8</sup>

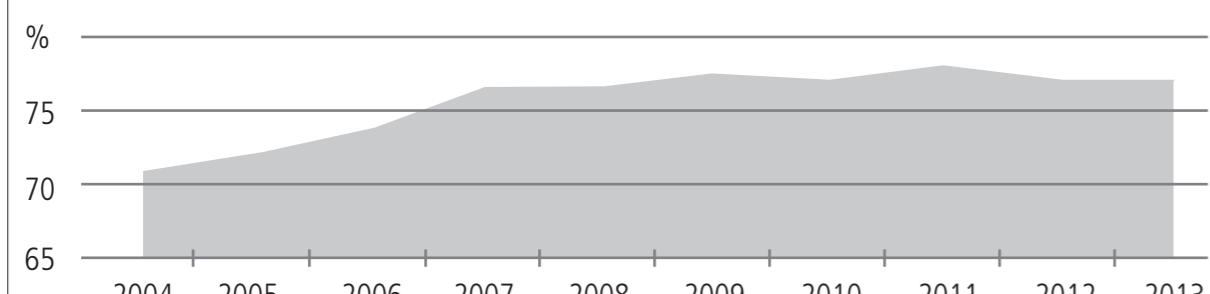
<sup>6</sup> Kostendeckungsgrad: Relation von Nettoertrag zu Aufwand.

<sup>7</sup> Vgl. VDV-Statistik 2013, S. 34, Köln, 2014 (Redaktionsschluss September 2014).

<sup>8</sup> Der Dienstplanwirkungsgrad ist der Quotient aus produktiver Arbeitszeit zur Gesamtarbeitszeit.

In dieser Frage geht es darum, wie die Beschäftigten das Argument der Unternehmen beurteilen, dass sich der Dienstplanwirkungsgrad verbessert hat. Das Argument, der Wirkungsgrad habe sich verbessert, halten nur 4% Arbeitnehmervertreter für vertretbar. Nur 14% halten die Änderungen des Dienstplanwirkungsgrades für vertretbar „weil wir an den Änderungen mitarbeiten konnten“. Dem stehen mehr als 61% der Beschäftigten gegenüber, die die „Verbesserungen“ mit dem negativen Prädikat „geht auf unsere Kosten und belastet uns nur“ versehen. Weitere 21% fordern „jetzt muss aber auch Schluss sein mit den Verschärfungen“. Wie schon in der Frage nach den Auswirkungen der Restrukturierung sind bei den kleinen und mittleren Unternehmen die Einstellungen etwas weniger kritisch. (Tabelle 5)

Zwischen den verschiedenen Beschäftigtengruppen gibt es hier eher graduelle Abweichungen. Im Fahrdienst und in der Werkstatt wird am stärksten angeführt, dass die Belastung auf Kosten der Beschäftigten ginge. Besonders ins Auge fällt auch, dass die Beschäftigten in der Verwaltung zwar zu einem etwas geringeren Teil konstatieren, die Veränderungen gingen auf ihre „Kosten und belasteten“ sie nur, aber zu einem entsprechend höheren Anteil fordern, es müsse jetzt „Schluss sein mit den Verschärfungen“.



Quelle: VDV, Daten und Fakten zum Personenverkehr, Internet [www.vdv.de](http://www.vdv.de), 21.7.2015

#### Frage: Die Unternehmen betonen gern, dass sich der Dienstplanwirkungsgrad verbessert hat. Wie sieht Ihr das?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Geht auf unsere Kosten und belastet uns nur.	Ist soweit vertretbar.	Ist vertretbar, weil wir an den Änderungen mitarbeiten konnten.	Jetzt muss aber auch Schluss sein mit den Verschärfungen.	Gesamtergebnis
bis 50	56,25 %	6,25 %	37,50 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	36,36 %	4,55 %	31,82 %	27,27 %	100 %
101 – 250	64,29 %	3,57 %	17,86 %	14,29 %	100 %
251 – 500	58,54 %	4,88 %	4,88 %	31,71 %	100 %
501 – 1000	65,63 %	6,25 %	6,25 %	21,88 %	100 %
1001 bis 2000	63,16 %	0,00 %	10,53 %	26,32 %	100 %
Mehr als 2001	80,95 %	0,00 %	0,00 %	19,05 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	63,16 %	2,63 %	14,47 %	19,74 %	100 %
Verwaltung	51,52 %	3,03 %	15,15 %	30,30 %	100 %
Werkstatt	63,64 %	13,64 %	9,09 %	13,64 %	100 %
Gesamt	61,35 %	3,86 %	14,01 %	20,77 %	100 %

Tabelle 5

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

Als gebräuchliche Kennzahl für die Effektivität der Unternehmen, speziell bezogen auf die Personalsituation, wird vorrangig der sogenannte Dienstplanwirkungsgrad benannt. Er hat sich nach Darstellung der Unternehmen als wichtigster Faktor für den Kostendeckungsgrad wie auch dieser in den letzten Jahren positiv entwickelt. Diese Ansicht, wiederzufinden in den jährlichen Berichten des VDV, deckt sich in keiner Weise mit den Einschätzungen der Beschäftigten. Wenn 82% der Befragten die Veränderung des Dienstplanwirkungsgrades in den letzten Jahren als zu weitgehend empfinden und einen „Schluss mit den Verschärfungen“ fordern, wird deutlich, dass die aus unternehmens- und betriebswirtschaftlicher Sicht verständlich erscheinende positive Bewertung zum Dienstplanwirkungsgrad eine Überprüfung der Folgen unter sozialen Kriterien und bezüglich des Gesundheitsschutzes erforderlich macht.

### 3.3.4 Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen

Zur Vervollständigung eines Meinungsbildes der Beschäftigten eines Wirtschaftszweiges gehört auch, wie sie sich im Verhältnis zu anderen Wirtschaftszweigen sehen. Diese Vergleiche beziehen sich meistens stärker auf die Lohn- und Gehaltsniveaus als auf die Arbeitsbedingungen, die auch nicht so leicht einsehbar und vergleichbar sind. In den Antworten auf die Frage, wie die Arbeitnehmervertreter die eigene Lage im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen beurteilen, gibt es eine ganz dominante Position: 73%, also fast drei Viertel, sehen noch einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt gegenüber anderen Wirtschaftszweigen. (Tabelle 6)

Ganz gering ist dagegen der Teil jener, die meinen, man könne sehr zufrieden sein (2%). Gut 10% sind der Ansicht, man stünde noch vergleichsweise gut da. Zusammen sind es also nur 12% der Betriebs- und Personalräte und damit der Beschäftigten, die eine positive Einschätzung im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen haben. Auf der anderen Seite kommen zu den 73% derjenigen Beschäftigten, die noch einen großen Nachholbedarf sehen, weitere 15% hinzu, die klipp und klar sagen: „ich bin gar nicht zufrieden, denn wir haben zu viele Einbußen hinnehmen müssen“. Dies macht zusammen 88% der Befragten aus, die ein Nach- und Aufholen im materiellen Verhältnis zu anderen Wirtschaftszweigen als notwendig ansehen.

Wie in keiner anderen Frage zieht sich das kritische Meinungsbild ziemlich eindeutig durch die verschiedenen Unternehmensklassen und Beschäftigengruppen. Bezogen auf die Unternehmensgrößenklassen gibt es nur wenige Ausreißer, die allerdings auch eher in die kritische Richtung gehen. Bei den mittleren Unternehmen von 251

bis 500 Beschäftigten und den großen Unternehmen von 1001 bis 2000 Beschäftigten liegt das Gewicht noch mehr bei den Unzufriedenen als bei denjenigen mit einem Nachholbedarfs-Argument. Die Meinung wiederum, man stünde vergleichsweise noch gut da, wird von einer etwas größeren Gruppe nur bei den Unternehmen mit 251–500 Beschäftigten (14,6%) und bei den Unternehmen mit 501–1000 Beschäftigten (15,6%) vertreten.

Unter den Beschäftigengruppen gibt es nur insofern eine leichte Abweichung, als die in der Verwaltung Beschäftigten nicht nur einen Nachholbedarf sehen, sondern sie auch zu 21% meinen, sie hätten zu viele Einbußen hinnehmen müssen. Der höchste Anteil von Meinungen, man habe noch einen Nachholbedarf, findet sich mit 81,8% übrigens bei den Werkstattbeschäftigten.

#### Frage: Wenn man in anderen Wirtschaftszweigen umschaut, wie sieht Ihr dann Eure Lage?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ich bin gar nicht zufrieden, denn wir haben zu viele Einbußen hinnehmen müssen.	Vergleichsweise stehen wir gut da.	Wir haben noch einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt.	Wir können sehr zufrieden sein.	Gesamtergebnis
bis 50	12,50 %	12,50 %	75,00 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	18,18 %	4,55 %	77,27 %	0,00 %	100 %
101 – 250	3,57 %	7,14 %	87,50 %	1,79 %	100 %
251 – 500	24,39 %	14,63 %	60,98 %	0,00 %	100 %
501 – 1000	12,50 %	15,63 %	71,88 %	0,00 %	100 %
1001 bis 2000	31,58 %	10,53 %	52,63 %	5,26 %	100 %
Mehr als 2001	9,52 %	9,52 %	71,43 %	9,52 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	14,47 %	11,18 %	73,68 %	0,66 %	100 %
Verwaltung	21,21 %	9,09 %	63,64 %	6,06 %	100 %
Werkstatt	21,21 %	9,09 %	63,64 %	6,06 %	100 %
Gesamt	14,49 %	10,63 %	72,95 %	1,93 %	100 %

Tabelle 6

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Vergleiche mit anderen Wirtschaftszweigen aus Sicht der Betroffenen müssen nicht den Fakten entsprechen, geben aber ein beachtenswertes Meinungsbild über die Stimmung in Unternehmen wieder. Wenn 73% der Befragten, also fast drei Viertel, einen Nachholbedarf gegenüber anderen Wirtschaftszweigen konstatieren, und weitere 14% sich als unzufrieden äußern, weil sie zu große Einbußen hätten hinnehmen müssen, ballt sich hier ein hohes Maß an Unzufriedenheit zusammen. Diese Meinung nur als taktisch anzusehen, weil die Arbeitnehmervertreter den Stellenwert von Lohn- bzw. Gehaltsforderungen betonen möchten, ist wahrscheinlich zu kurz gedacht. Das Ergebnis ist vielmehr ein Fakt, der verdeutlicht, dass trotz aller Kritik an den Arbeitsbedingungen im aktuellen Geschehen immer noch die Lohn- und Gehaltsforderungen im Vordergrund stehen.**

**Es erscheint empfehlenswert, objektive Daten für Vergleichszwecke heranzuziehen und auch zu klären, welche Tätigkeiten, Berufe oder Wirtschaftszweige für Vergleiche heranzuziehen wären.**

### 3.4 Aussagen zu den Zukunfts-perspektiven

#### 3.4.1 Die finanziellen Zukunftsaussichten des Unternehmens

Hinsichtlich der finanziellen Zukunft des eigenen Unternehmens ist die Meinung der Arbeitnehmer eindeutig: 72% rechnen damit, dass sich die Finanzierung verschlechtert und nur 11% erwarten demgegenüber eine Verbesserung. Zusammen mit dem Anteil derer, die eine stabile Finanzierungslage erwarten (17%), sind dies auch nur 28%, also nur ein gutes Viertel mit positiven finanziellen Erwartungen für die Zukunft des jeweiligen Unternehmens. (Tabelle 7)

Die höchste Skepsis herrscht mit über 90% bei den großen Unternehmen ab 2001 Beschäftigten. Die Hoffnung, es sei eine bessere Finanzierung in Aussicht, besteht hier nicht. Nur knapp 10% rech-

nen zumindest damit, dass die Finanzierung stabil bleibt. In dieser Frage gibt es ein deutliches Gefälle zu den kleineren Unternehmen. Aber man kann sagen, dass in allen Gruppen ab 101 Beschäftigte bis zu den mit bis zu 2000 Beschäftigten die Ansicht dominiert, die Finanzierung werde sich verschlechtern (über 70%). Bei den kleinen Unternehmen herrscht die Skepsis bei 63% vor. Bei den kleinen Unternehmen rechnen immerhin 23 bzw. 31% bei den ganz kleinen Unternehmen mit stabilen Verhältnissen, dass sich eine bessere Finanzierung ergeben würde, wird auch kaum erwartet.

Bezogen auf die Tätigkeiten Fahrdienst, Verwaltung oder Werkstatt gibt es keine gravierenden Unterschiede im Meinungsbild: Um die 70% rechnen mit einer Verschlechterung der finanziellen Lage und nur 10% und weniger erwarten Verbesserungen. Die Werkstatt liegt hier mit 5% am niedrigsten in der Erwartung auf eine bessere Finanzierung.

#### Frage: Was erwartet Ihr für die Zukunft hinsichtlich der finanziellen Ausstattung Eures Unternehmens?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Die Finanzierung wird sich verschlechtern.	Die Finanzierung wird stabil bleiben.	Wir erwarten eine bessere Finanzierung.	Gesamtergebnis
bis 50	62,50 %	31,25 %	6,25 %	100 %
51 bis 100	63,64 %	22,73 %	13,64 %	100 %
101 – 250	71,43 %	12,50 %	16,07 %	100 %
251 – 500	70,73 %	14,63 %	14,63 %	100 %
501 – 1000	71,88 %	21,88 %	6,25 %	100 %
1001 bis 2000	73,68 %	21,05 %	5,26 %	100 %
Mehr als 2001	90,48 %	9,52 %	0,00 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	73,03 %	15,13 %	11,84 %	100 %
Verwaltung	69,70 %	21,21 %	9,09 %	100 %
Werkstatt	68,18 %	27,27 %	4,55 %	100 %
Gesamt	71,98 %	17,39 %	10,63 %	100 %

Tabelle 7

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Ein Anteil von 72% in der Gesamtheit und sogar 90% bei den Beschäftigten in den Großunternehmen, die von einer Verschlechterung der Finanzierung ausgehen, ist schon für sich eine deprimierende Erkenntnis. Bezieht man das Ergebnis der Frage nach dem Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen mit ein, so ist bemerkenswert, dass die ganz große Mehrheit auf der einen Seite einen finanziellen Nachholbedarf für sich im ÖPNV sieht, aber eine ebenso große Mehrheit auf der anderen Seite keinen finanziellen Spielraum für gegeben hält, sondern eher noch eine finanzielle Verschlechterung für das Unternehmen erwartet.**

### 3.4.2 Die finanziellen Zukunftsaussichten der Kommune

Die finanzielle Lage des Unternehmens kann nicht unabhängig von der finanziellen Lage der Kommune gesehen werden, in der dieses Unternehmen tätig ist. So haben 71% der Befragten konstatiert, die finanzielle Lage ihrer eigenen Kommune werde sich verschlechtern, während nur etwas über 4% der Ansicht sind, die finanzielle Lage ihrer Kommune werde sich verbessern. 25% der Arbeitnehmer glauben, die Lage werde sich nicht verändern. (Tabelle 8)

Wenn man zunächst auf die unterschiedlichen Beschäftigengruppen schaut, so sind zwischen Fahrdienst, Verwaltung und Werkstatt keine signifikanten Unterschiede festzustellen. Auch nach Unternehmensgrößen gibt es nur geringe Abweichungen, wobei diesmal die Skepsis in den kleinsten Unternehmen am größten ist. Fast 90% der Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten rechnen mit einer verschlechterten finanziellen Lage in ihrer Kommune. Auch in der Größenklasse von 101–25 Beschäftigten sind noch 84% dieser Meinung.

Bemerkenswert ist die Abweichung bei den Beschäftigten in den Großunternehmen. Während in der entsprechenden Frage nach der finanziellen Lage ihres Unternehmens über 90% eine Verschlechterung erwarten, wie in Tabelle 7 dargestellt, sind dies mit Blick auf die finanzielle Zukunft der Kommune nur gut 50%. Immerhin 38% erwarten eine unveränderte Lage, aber auch nur knapp 10% rechnen mit einer Verbesserung (Tabelle 8). Offensichtlich gibt es eine Reihe von Beschäftigten, die die zukünftige Finanzlage des eigenen Unternehmens noch skeptischer als die finanzielle Entwicklung in ihrer Kommune sehen. Als Hintergrund kann vermutet werden, dass diese Skeptiker im Verteilungskampf um die kommunalen Gelder mit Nachteilen für den öffentlichen Nahverkehr rechnen.

#### Frage: Wie sieht Ihr die finanzielle Zukunft in Eurer Kommune?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Die Lage wird sich nicht verändern.	Die Lage wird sich verbessern.	Die Lage wird sich verschlechtern.	Gesamtergebnis
bis 50	6,25 %	6,25 %	87,50 %	100 %
51 bis 100	31,82 %	4,55 %	63,64 %	100 %
101 – 250	12,50 %	3,57 %	83,93 %	100 %
251 – 500	29,27 %	2,44 %	68,29 %	100 %
501 – 1000	31,25 %	6,25 %	62,50 %	100 %
1001 bis 2000	31,58 %	0,00 %	68,42 %	100 %
Mehr als 2001	38,10 %	9,52 %	62,50 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	25,00 %	3,29 %	71,71 %	100 %
Verwaltung	21,21 %	9,09 %	69,70 %	100 %
Werkstatt	27,27 %	4,55 %	68,18 %	100 %
Gesamt	24,64 %	4,35 %	71,01 %	100 %

Tabelle 8

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Die finanzielle Zukunft der eigenen Kommune wird ähnlich düster gesehen wie die des Unternehmens. Dort waren es 72% und bei der eigenen Kommune sind es 71% der Befragten, die eine Verschlechterung der Finanzlage voraussagen. Nur 25% sind optimistischer und rechnen zumindest mit unveränderten finanziellen Verhältnissen. Bemerkenswert ist, dass die Arbeitnehmer in den Großunternehmen die finanzielle Entwicklung in ihrer Kommune nicht ganz so kritisch sehen wie die finanzielle Zukunft des eigenen Unternehmens.**

**Das Ergebnis zeigt ein hohes Maß an Unsicherheit über die zukünftige Finanzierung des jeweiligen Unternehmens in seiner Stadt oder Gemeinde und zeigt die Anforderung an die politischen Gremien, recht bald positive Signale über die finanzielle Zukunft des ÖPNV zu senden. Bei den Einschätzungen zur Finanzlage der Kommunen muss noch bedacht werden, dass die aktuell wachsenden Kosten aus der Versorgung der Flüchtlinge zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht präsent waren.**

### 3.5 Einschätzungen zum Zustand des Unternehmens

#### 3.5.1 Der Zustand der Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur

Nicht unerheblich für die Attraktivität des ÖPNV ist der qualitative Zustand der ÖPNV-Unternehmen. Das Gesamturteil der Beschäftigten über die Qualität der Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur fällt überwiegend negativ aus. Nur ein Drittel der befragten Beschäftigtenvertreter sind der Ansicht, Betriebsmittel und Infrastruktur des Unternehmens befänden sich in einem guten Zustand. Über 46%, also fast die Hälfte, hält den Zustand für eher erneuerungsbedürftig und immerhin 20% meinen sogar, er müsse dringend erneuert werden. Zusammen sind es also zwei Drittel der Arbeitnehmer, die ein kritisches Urteil über die Qualität der Betriebsmittel und der Infrastruktur ihres Unternehmens fällen. (Tabelle 9)

In den Unternehmensgruppen finden wir die schärfste Kritik am Zustand der Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur unter den Beschäftigten der Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte. 43% sprechen hier von einem dringenden Erneuerungsbedarf, 52% halten die Einrichtungen für erneuerungsbedürftig, zusammen also 95%. Nur bescheidene 5% sprechen von einem guten Zustand der Unternehmenseinrichtungen.

In dieser Schärfe findet sich die negative Beurteilung der Unternehmensausstattung in den anderen Größengruppen der Unternehmen nicht wieder, aber es gibt auch keine Unternehmens-Größenklasse, die in der negativen Bewertung unter 50% liegt, wenn man die Kategorien „eher erneuerungsbedürftig“ und „dringend erneuerungsbedürftig“ zusammenfasst. Im Gegenteil: Die Anteile von „eher erneuerungsbedürftig“ und „dringend erneuerungsbedürftig“ reichen von gut

54% (Unternehmen mit 51 bis 100 Beschäftigten) bis zu 75% in den ganz kleinen Unternehmen mit 50 Beschäftigten. Bemerkenswert ist auch, dass die großen Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten nicht in gleichem Maße von einem „dringenden“ Erneuerungsbedarf sprechen, aber zu zwei Dritteln sagen, die Ausstattung sei „eher erneuerungsbedürftig“ und nur zu 37% einen guten Zustand attestieren. Dass es einen dringenden Erneuerungsbedarf gibt, sagen übrigens zu 31% die Vertreter der kleinsten Unternehmen (bis 50 Beschäftigte) nach den Großunternehmen (43%) am häufigsten.

Bei einem Blick auf die Meinung der jeweiligen Beschäftigtengruppen wird sichtbar, dass die Kritik am Zustand der Betriebsmittel und der Infrastruktur bei den Werkstattbeschäftigen etwas weniger stark ausgeprägt ist. Immerhin 45% von ihnen attestieren einen guten Zustand, während es in den anderen beiden Gruppen nur um die 30% sind. Aber einen Erneuerungsbedarf für die Ausstattung des Unternehmens sehen auch 50% der Werkstattbeschäftigen. Nur ein „dringender“ Erneuerungsbedarf wird bei ihnen mit knapp 5% deutlich niedriger eingeschätzt, während es im Fahrdienst 22% und in der Verwaltung 18% sind.

#### Frage: Wie schätzt Ihr den Zustand der Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur ein?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Befindet sich in gutem Zustand.	Ist eher erneuerungsbedürftig.	Muss dringend erneuert werden.	Gesamtergebnis
bis 50	25,00 %	43,75 %	31,25 %	100 %
51 bis 100	45,45 %	31,82 %	22,73 %	100 %
101 – 250	37,50 %	42,86 %	19,64 %	100 %
251 – 500	31,71 %	51,22 %	17,07 %	100 %
501 – 1000	43,75 %	43,75 %	12,50 %	100 %
1001 bis 2000	36,84 %	63,16 %	0,00 %	100 %
Mehr als 2001	4,76 %	52,38 %	42,86 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	32,89 %	44,74 %	22,37 %	100 %
Verwaltung	30,30 %	51,52 %	18,18 %	100 %
Werkstatt	45,45 %	50,00 %	4,55 %	100 %
Gesamt	33,82 %	46,38 %	19,81 %	100 %

Tabelle 9

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

**Zwei Drittel der Beschäftigtenvertreter insgesamt sehen einen erneuerungsbedürftigen Zustand bei den Betriebsmitteln und der Infrastruktur ihrer Unternehmen, 20% sprechen von einem „dringendem Erneuerungsbedarf“. Unter den Großunternehmen ist der Anteil noch höher: 95% der Beschäftigten in den Großunternehmen, also in den Metropolen und Großstädten, sehen einen Erneuerungsbedarf bezüglich der Betriebsmittel und der Infrastruktur ihrer Unternehmen, davon konstatieren sogar 43% einen „dringenden“ Erneuerungsbedarf. Ein solches Meinungsbild kann man durchaus als erschreckend bezeichnen, denn es ist nicht unbedingt üblich, dass Arbeitnehmer in dieser Schärfe über ihr eigenes Unternehmen urteilen. Besonders überraschend ist, dass die schärfste Kritik von den Arbeitnehmern der Großunternehmen kommt, die eigentlich mit modernen Einrichtungen und Fahrzeugen ausgestattet sind. Ein Grund mag der Zustand der Infrastrukturanlagen sein, die teilweise mehrere Jahrzehnte alt sind.**

**Die Kritik ist auch ein Appell an die Verkehrs- und Finanzpolitiker, mehr für die Infrastruktur und die technische Ausstattung der Unternehmen zu tun. Die politischen Forderungen der Unternehmen und der Gewerkschaft ver.di nach einer dringenden Verbesserung der Infrastrukturfinanzierung findet in diesen Einstellungen einen unüberhörbaren Widerhall.**

### 3.5.2 Entwicklung der Beschäftigtenzahl

Bezüglich der Beschäftigungsentwicklung rechnen fast 53% der Arbeitnehmervertreter damit, dass die Personalstärke in ihrem Unternehmen „in etwa gleich bleiben“ wird. Gut ein Viertel erwartet sogar eine höhere Beschäftigtenzahl in der Zukunft, trotz aller Skepsis über die Finanzlage der Kommune. 21% wiederum rechnen damit, dass die Anzahl der Beschäftigten zurückgehen wird. (Tabelle 10)

Ein Wachstum der Beschäftigtenzahlen wird vor allem in den großen Unternehmen erwartet, 47% in Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten und 43% in Unternehmen ab 2001 Beschäftigte. Je kleiner die Unternehmen sind, umso eher rechnen sie mit gleichbleibenden Beschäftigtenzahlen, so zum Beispiel 82% in den Unternehmen mit

51–100 Beschäftigten und 69% in den kleinsten Unternehmen bis 50 Beschäftigte. Einen Rückgang sehen besonders die Beschäftigten der Unternehmen mit 251–500 Beschäftigten. Unter ihnen sind 39% dieser Ansicht und damit mehr als doppelt so viele als bei den anderen Unternehmen.

In den verschiedenen Beschäftigtengruppen erwarten am ehesten die Fahrdienstbeschäftigte, dass die Beschäftigtenzahl kleiner wird. Es sind 25%, der Fahrer, die damit rechnen, im Unterschied zur Verwaltung mit 12% und der Werkstatt mit 9%. Mit steigenden Beschäftigtenzahlen dagegen rechnen vorwiegend die Verwaltungsbeschäftigte (36%). Aber auch die Arbeitnehmer in der Werkstatt sind noch zu 32% der Meinung, die Zahl der Beschäftigten werde steigen.

#### Frage: Wie wird sich die Zahl der Beschäftigten entwickeln? Sie wird voraussichtlich ...

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	größer werden	in etwa gleich bleiben	kleiner werden	Gesamtergebnis
bis 50	18,75 %	68,75 %	12,50 %	100 %
51 bis 100	4,55 %	81,82 %	13,64 %	100 %
101 – 250	23,21 %	57,14 %	19,64 %	100 %
251 – 500	17,07 %	43,90 %	39,02 %	100 %
501 – 1000	37,50 %	46,88 %	15,63 %	100 %
1001 bis 2000	47,37 %	36,84 %	15,79 %	100 %
Mehr als 2001	42,86 %	38,10 %	19,05 %	100 %
Fahrdienst (einschließlich Dienstplan, Leitstelle, Betriebshof)	23,03 %	51,97 %	25,00 %	100 %
Verwaltung	36,36 %	51,52 %	12,12 %	100 %
Werkstatt	31,82 %	59,09 %	9,09 %	100 %
Gesamt	26,09 %	52,66 %	21,26 %	100 %

Tabelle 10

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei Betriebsräten von ÖPNV-Unternehmen, Dezember 2014.

Die Meinungen über die zukünftigen Beschäftigtenzahlen sind geteilt. Ein Wachstum wird nur von einem Viertel der befragten Arbeitnehmervertreter angenommen. Auf der anderen Seite erwartet sogar mehr als ein Fünftel einen Rückgang der Personalstärke. Die skeptischen Stimmen zur finanziellen Lage und auch zur qualitativen Ausstattung des eigenen Angebots der ÖPNV-Unternehmen lassen es als nicht überraschend erscheinen, dass nur ein Viertel der befragten Arbeitnehmer ein Wachstum der Beschäftigtenzahlen erwartet. Von einem Wachstum gehen am ehesten die Großunternehmen aus. Sie erwarten auch stärker als in anderen Unternehmensgrößen einen Zuwachs im ÖPNV. Dahinter könnte stehen, dass aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung in den Großstädten ein Ausbau des ÖPNV zwangsläufig erforderlich sein wird.

## 4. Cross-Check ausgewählter Ergebnisse<sup>9</sup>

Aus verschiedenen Vergleichen sollen nur einige Beispiele genannt werden. Sie beziehen sich zunächst auf die Frage, wie die Zukunftserwartungen der Beschäftigten und die Qualitätskritik der Fahrgäste im Verhältnis zu der Frage stehen, wie Beschäftigten den Zustand der Unternehmensausstattung beurteilen.

### Zukunftserwartungen und Unternehmensausstattung

Die skeptischen Beschäftigten, die mit einem Rückgang des ÖPNV-Anteils rechnen, weisen auch den höchsten Zustimmungswert zu dem Statement auf, die Betriebsausstattung (Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur) müsse dringend erneuert werden. Mit 33% ist diese Angabe von ihnen deutlich häufiger gemacht worden als im Gesamtergebnis (20%) zu dieser Frage (vgl. Tabelle 9). Das heißt, wer die Zukunft des ÖPNV kritisch sieht, hält auch die Ausstattung des Angebots mit Betriebsmitteln und Infrastruktur am ehesten für erneuerungsbedürftig oder sogar für dringend erneuerungsbedürftig. Man könnte auch umgekehrt annehmen, dass die Zukunft skeptisch gesehen wird, weil die Qualität nicht ausreicht. (Tabelle 11)

Der nächste Vergleich bezieht sich darauf, wie stark die Kritik an der Qualität des Angebotes in Beziehung zur Einschätzung des Zustands von Betriebsmitteln und Infrastruktur der Unternehmen steht.

Die Beschäftigten, die das Angebot des Unternehmens aus Fahrgätesicht als sehr gut beurteilen, sind auch zu 52% der Meinung, die Ausstattung des Unternehmens befände sich in einem guten Zustand. Ebenso decken sich die Einschätzungen zur Meinung der Fahrgäste, das Angebot sei verbesserungswürdig, zu 69% mit der Beurteilung, der Zustand der Betriebsmittel und der Infrastruktur sei dringend oder überhaupt erneuerungsbedürftig. Der Quervergleich macht deutlich, dass die Beschäftigten einen Zusammenhang zwischen den scheinbar unzureichenden Betriebsmitteln und der Kritik an der Angebotsqualität mit ihrer skeptischen Haltung zur Zukunft des Unternehmens herstellen.

Wie schätzt Ihr den Zustand der Betriebsmittel einschließlich der Infrastruktur ein?				
Frage 1: Wie sieht Ihr die Zukunft des ÖPNV in Eurer kommunalen Gebietskörperschaft	Befindet sich in gutem Zustand.	Ist eher erneuerungsbedürftig.	Muss dringend erneuert werden.	Gesamtergebnis
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	42,00 %	44,00 %	14,00 %	100 %
Der ÖPNV nimmt zu.	35,24 %	48,57 %	16,19 %	100 %
Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	23,08 %	44,23 %	32,69 %	100 %
Gesamtergebnis	33,82 %	46,38 %	19,81 %	100 %

Frage 2: Was meint Ihr: Wie beurteilen die Menschen in Eurer Kommune bzw. in Eurem Bedienungsgebiet das heutige ÖPNV-Angebot?	Befindet sich in gutem Zustand.	Ist eher erneuerungsbedürftig.	Muss dringend erneuert werden.	Gesamtergebnis
Das Angebot wird als sehr gut angesehen.	52,38 %	42,86 %	4,76 %	100 %
Wird als ausreichend angesehen.	35,48 %	58,06 %	6,45 %	100 %
Wird als verbesserungswürdig angesehen.	30,97 %	44,52 %	24,52 %	100 %
Gesamtergebnis	33,82 %	46,38 %	19,81 %	100 %

Tabelle 11

<sup>9</sup> Die Antworten auf einzelne Fragen ergeben oft eine neue Perspektive, wenn sie mit anderen Fragen korreliert werden. Die Ergebnisse sagen auch tendenziell etwas über die Kontinuität und Zuverlässigkeit der Antworten aus.

### **Arbeitsbedingungen und Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen**

In einem weiteren Quervergleich ist ein Bezug hergestellt worden zwischen der Frage, wie die Arbeitsbedingungen nach der Restrukturierung im eigenen Unternehmen eingeschätzt werden zu der Frage, wie das Verhältnis zu anderen Wirtschaftszweigen gesehen wird. Diejenigen, die negative Statements in Bezug auf die eigenen Arbeitsbedingungen abgegeben haben, machen auch den größten Anteil mit 20 bzw. 25% bei denen aus, die bei dem Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen gar nicht zufrieden sind, weil man zu viele Einbußen hat hinnehmen müssen. Allerdings fällt

auf, dass praktisch alle Meinungsgruppen zu 70 bis 83% noch einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt gegenüber anderen Wirtschaftszweigen sehen. (Tabelle 12)

Bemerkenswert ist hier ein weiterer Zusammenhang, denn auch diejenigen, die bei der Restrukturierung durchaus vertretbare Veränderungen wahrgenommen haben, konstatieren zu 84% einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt gegenüber anderen Wirtschaftszweigen und sind damit noch fordernder als die Befragten mit negativen Urteilen über ihre Arbeitsbedingungen.

<b>Wenn man in anderen Wirtschaftszweigen umschaut, wie sieht Ihr dann Eure Lage?</b>					
<b>Frage 6: Wie sieht Ihr die Arbeitsbedingun- gen nach der Restrukturierung?</b>	Ich bin gar nicht zufrieden, denn wir haben zu viele Einbußen hin- nehmen müssen.	Vergleichs- weise stehen wir gut da.	Wir haben noch einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt.	Wir können sehr zufrieden sein.	Gesamt- ergebnis
Am negativsten empfinde ich die Veränderung bei*:	25,00 %	12,50 %	62,50 %	0,00 %	100 %
Die Änderungen belasten uns zu stark.	20,34 %	6,78 %	71,19 %	1,69 %	100 %
Es gibt keine großen Veränderungen.	0,00 %	25,00 %	70,00 %	5,00 %	100 %
Es hat vertretbare Veränderungen gegeben.	0,00 %	13,33 %	84,44 %	2,22 %	100 %
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>14,49 %</b>	<b>10,63 %</b>	<b>72,95 %</b>	<b>1,93 %</b>	<b>100 %</b>

Tabelle 12

\*Hier sind die einzelnen Punkte negativen Positionen zu einer Kategorie zusammengefasst worden

auf, dass praktisch alle Meinungsgruppen zu 70 bis 83% noch einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt gegenüber anderen Wirtschaftszweigen sehen. (Tabelle 12)

Bemerkenswert ist hier ein weiterer Zusammenhang, denn auch diejenigen, die bei der Restrukturierung durchaus vertretbare Veränderungen wahrgenommen haben, konstatieren zu 84% einen Nachholbedarf bei Lohn und Gehalt gegenüber anderen Wirtschaftszweigen und sind damit noch fordernder als die Befragten mit negativen Urteilen über ihre Arbeitsbedingungen.

## **II. Die Ergebnisse einer Befragung von ÖPNV-Unternehmen**

### **1. Thesenartige Zusammenfassung der Ergebnisse**

Das Meinungsbild in den ÖPNV-Unternehmen ist zwiespältig. Ganz überwiegend wird im Allgemeinen ein Wachstum des ÖPNV erwartet (75%). Bei den Großunternehmen (ab 2001 Beschäftigte) in den Metropolen und Großstädten trifft dies sogar zu 100% zu. (Vgl. Tabelle 1)

Wenn es dagegen um die Zukunft des ÖPNV in der eigenen Kommune geht, ist nur knapp die Hälfte (43%) der Unternehmensvertreter davon überzeugt, dass der ÖPNV zunimmt. Eine Ausnahme bilden hier wiederum die Großunternehmen, die auch für ihr eigenes Gebiet zu 100% von einem ÖPNV-Wachstum ausgehen. Je kleiner die Unternehmen sind, umso skeptischer fällt die Meinung der Unternehmensvertreter aus. (Vgl. Tabelle 2) Die hohen Erwartungen in einen wachsenden ÖPNV im Allgemeinen und zu einem guten Teil auch in der eigenen Kommune stehen im Widerspruch zur Einschätzung der finanziellen Zukunft. Wenn man davon ausgeht, dass mehr ÖPNV auch mehr Geld kostet, erstaunen die Aussagen zur finanziellen Entwicklung. Zu fast 70% sind die Unternehmensvertreter der Ansicht, die Finanzierung der Investitionen werde sich verschlechtern. Diese Meinung wird selbst von drei Viertel der Unternehmensvertreter der großen Unternehmen ab 1001 Beschäftigte aufwärts vertreten, die ansonsten noch am stärksten eine Zunahme des ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet erwarten. (Tabelle 16)<sup>10</sup>

<sup>10</sup> In der Zusammenfassung wird nicht nach der Reihenfolge der Tabellen vorgegangen, sondern nach zusammenhängenden Themen

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in der Frage, wie die Situation bei der Deckung des Verlustausgleichs einzuschätzen ist. Zwei Drittel befürchten eine Verschlechterung bei der Finanzierung des Verlustausgleichs, wobei der Anteil bei den Großunternehmen mit etwas über 50% noch zurückhaltend ausfällt. (Tabelle 17)

Die pessimistischen Einschätzungen zur finanziellen Unterstützung für den ÖPNV leiten sich offensichtlich aus der Einschätzung der finanziellen Zukunft der Kommunen ab. Fast zwei Drittel (62%) der Unternehmen rechnen mit einer Verschlechterung der finanziellen Lage ihrer Kommune. 32% gehen von einer unveränderten Lage aus und nur 15% glauben an eine verbesserte Finanzlage in ihrer Kommune. Hinter dieser durchschnittlichen Meinungslage stehen deutliche Unterschiede nach der Unternehmensgröße. 31% der Großunternehmen befürchten eine Verschlechterung der Kommunalfinanzen, während es bei den Vertretern der anderen Unternehmen fast durchgängig über 60% der Unternehmensvertreter sind, die von einer Verschlechterung der Finanzlage ihrer Kommune oder ihres Landkreises ausgehen. In den großen Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten liegt der Anteil sogar bei 67%. Eine bessere Finanzausstattung der Kommunen versprechen sich bei den Großunternehmen 15% und 54% erhoffen sich zumindest gleich bleibende finanzielle Unterstützung für den ÖPNV. (Tabelle 18)

Es bleibt nach den Umfrageergebnissen offen, wie der Widerspruch zwischen der Einschätzung eines zukünftig wachsenden ÖPNV mit der befürchteten Verschlechterung der Finanzierung aufgelöst werden kann. An dieser Stelle soll auf die Ausfüh-

rungen zum Thema Finanzierung in der Gesamtuntersuchung (Branchenanalyse ÖPNV) hingewiesen werden.<sup>11</sup>

Wenn die Einschätzungen der ÖPNV-Unternehmen zutreffen, gehen vom ÖPNV zukünftig recht begrenzte arbeitsmarktpolitische Effekte aus. Ein knappes Fünftel rechnet mit einer höheren Zahl an Beschäftigten, 61% mit gleich bleibenden Zahlen und ein Fünftel sogar mit sinkenden Beschäftigungszahlen. Auch hier fallen die Großunternehmen aus dem allgemeinen Rahmen, denn bei ihnen erwartet immerhin annähernd die Hälfte steigende Beschäftigungszahlen, während 38% zumindest von gleich bleibenden Beschäftigungszahlen ausgehen. (Tabelle 19)

Im Verhältnis zu den eher skeptischen Meinungsbildern gibt es doch eine ganze Reihe zukunftsweisender Planungen. So sind es in erster Linie die Unternehmen ab 251 Beschäftigte aufwärts bis hin zu den Großunternehmen, die einen Ausbau des Liniennetzes planen. Ein noch positiveres Bild bezüglich der Zukunft findet sich in den Antworten auf die Frage, ob weitere Verbesserungen für die Fahrgäste geplant werden. Hier geben große, mittlere und kleine Unternehmen überwiegend geschlossen an, dass weitere Verbesserungen für die Fahrgäste geplant sind. (Vgl. Tabellen 4 bis 8)

Ein Feld für zukunftsgerichtete Projekte ist die Einführung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Hier wird nicht nur von fast der Hälfte aller Unternehmen und über 80% der großen Unternehmen berichtet, dass sie bereits Investitionen in alternative Antriebe getätigt haben, sondern auch ein Drittel plant noch weitere Projekte, sogar fast 70% der Großunternehmen. (Vgl. Tabellen 9 bis 11)

<sup>11</sup> Resch, Hubert: Zukunft des ÖPNV – Entwicklungstendenzen und -chancen (Branchenanalyse ÖPNV), Hrsg. Hans-Böckler-Stiftung, 2015

Ein weiteres Feld für Aktivitäten der Unternehmen ist offensichtlich die Ausweitung des Mobilitätsangebotes auf angrenzende Verkehrs- und Dienstleistungsfunktionen. Die Hälfte der Unternehmen gibt an, bereits Erweiterungen des Mobilitätsangebotes vorgenommen zu haben und ebenfalls die Hälfte der Unternehmensvertreter berichtet, dass Pläne zur Erweiterung des Mobilitätsangebotes zukünftig anstehen. Ein Problem ist sicherlich, dass eine Vielzahl von einzelnen Projekten genannt wird und nur schwerlich eine Gesamtsicht erkennbar ist. In der Auswertung der offenen Fragen (ohne Tabelle) hat sich jedoch gezeigt, dass CarSharing, Leihfahrradangebote und die Einführung der eMobilität im Vordergrund stehen. (Tabellen 12 bis 15)

Zusammenfassend kann der Schluss gezogen werden, dass die ungeklärte Finanzlage sowohl bei der Investitionsfinanzierung – man denke an die aktuelle verkehrspolitische Diskussion über die rückständige Finanzierung der Infrastruktur – als auch bei der Deckung des Verlustausgleichs zu einer starken Verunsicherung in den Unternehmen geführt haben. Bei allem guten Willen, der auch in den einzelnen Planungen sichtbar wird, fehlt es den Unternehmen an sicheren finanziellen Perspektiven.

## 2. Angaben zur Struktur der Befragung

Die Befragung unter Verwendung standardisierter Fragebögen schriftlich durchgeführt worden. Mit der Durchführung ist das Statistische Landesamt Bremen von der Hans-Böckler-Stiftung beauftragt worden. Das Statistische Landesamt Bremen hat die Fragebögen versandt, war Adressat für die Antworten und hat die statistische Auswertung unter dem Kriterium der Anonymität vorgenommen. Die Befragung ist an 268 Unternehmensleitungen auf Basis der Unternehmenslisten in der VDV-Statistik 2013 „Personenverkehr im Überblick“ versandt worden.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> VDV-Statistik 2013, S. 57–61. Von den insgesamt 277 Unternehmen sind 268 vom Statistischen Landesamt Bremen angeschrieben worden.

Die schriftlichen Fragebögen sind Anfang Dezember 2014 sowohl per Post als auch online versandt worden. Es war eine Frist bis zum 30. Dezember 2014 mit einer späteren Fristverlängerung bis zum 24. Januar 2015 vorgegeben.

Von den 268 versandten Fragebögen sind 148 Fragebögen (40 Fragebögen online und 108 per Post) zurückgekommen, davon 146 auswertungsfähige Fragebögen. Das ergibt eine auswertungsfähige Rücklaufquote von 55%.

Die Rücklaufquote erlaubt den Schluss, dass es sich um repräsentative Ergebnisse handelt. Beachtet werden muss jedoch die Aufteilung auf die Unternehmen.

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Anzahl der Unternehmen	Anzahl der Unternehmen %	Anzahl der Unternehmen in Befragung	Anzahl der Unternehmen in Befragung %
bis 50	64	27%	22	15%
51 bis 100	40	17%	22	15%
101 – 250	55	23%	34	23%
251 – 500	40	16%	25	17%
501 – 1000	23	9%	18	13%
1001 bis 2000	6	3%	12	8%
Mehr als 2001	12	5%	13	9%
Summe	240	100%	146	100%

Quelle: Angaben VDV aus vorliegender Statistik; HBS-Befragung

Aus der Tabelle ergibt sich, dass sich die Abweichungen bezüglich der Anzahl der beteiligten Unternehmen nach ihrer jeweiligen Größe in vertretbaren Grenzen halten. Die kleinen Unternehmen bis 100 Beschäftigte sind in der Beantwortung der Umfrage unter- und die größeren Unternehmen ab 501 Beschäftigten überrepräsentiert. Diese Unterschiede schränken die Repräsentativität der Aussagen nicht grundlegend ein. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Anteile der Unternehmen in den verschiedenen Größengruppen nicht die Anteile an den Beschäftigtenzahlen widerspiegeln.

Siehe dazu die Statistik der parallelen Umfrage bei den Betriebs- und Personalräten, aus der hervorgeht, dass der größte Anteil der Beschäftigten in den größeren Unternehmen und besonders in den Großunternehmen beschäftigt ist. Das zahlenmäßige Übergewicht dieser Unternehmen in der Umfrage relativiert sich hinsichtlich der Gewichtigkeit der Aussagen also durch die Beschäftigtendaten.<sup>13</sup>

### 3. Die Ergebnisse der Befragung bei den ÖPNV-Unternehmen

#### 3.1 Die Zukunft des ÖPNV aus Sicht der Unternehmensvertreter

Auf die Frage nach der Zukunft des ÖPNV ist die vorherrschende Meinung, der ÖPNV gewinne in Zukunft an Bedeutung. 75% aller Unternehmen sind dieser Meinung. Von den Großunternehmen mit 2001 und mehr Beschäftigten wird diese Ansicht sogar zu 100% vertreten. Die anderen großen Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten sind hier deutlich skeptischer, diese Meinung weicht jedoch erheblich von fast allen anderen Größenklassen der Unternehmen ab. Bei den anderen Unternehmen sind es mindestens 70% (101–250 Beschäftigte) bis zu deutlich über 80% der Befragten, die dem ÖPNV für die Zukunft eine größere Bedeutung beimessen. (Tabelle 1) Eine deutlich skeptische Haltung wird nur von den ganz kleinen Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten vertreten. Bei ihnen sehen nur 55% eine steigende Bedeutung des ÖPNV. Fast ein Drittel dieser Unternehmen rechnet allerdings damit, dass der ÖPNV in Zukunft in etwa gleich bleiben wird. Nur ca. 14% gehen von einem rückläufigen Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen aus. Mit dieser Meinung stehen die kleinsten Unternehmen aber auch alleine da. Dass der ÖPNV in Zukunft ungefähr gleich stark bleiben wird, wird am ehesten von den großen Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten erwartet. Fast 42% haben diese Meinung geäußert.

#### Frage: Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV allgemein?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Der Anteil des ÖPNV geht zurück.	Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	Der ÖPNV gewinnt an Bedeutung.	Gesamtergebnis
bis 50	13,64 %	31,82 %	54,55 %	100 %
51 bis 100	0,00 %	13,64 %	86,36 %	100 %
101 – 250	5,88 %	23,53 %	70,59 %	100 %
251 – 500	0,00 %	20,00 %	80,00 %	100 %
501 – 1000	0,00 %	16,67 %	83,33 %	100 %
1001 bis 2000	0,00 %	41,67 %	58,33 %	100 %
Mehr als 2001	0,00 %	0,00 %	100,00 %	100 %
Gesamt	3,42 %	21,23 %	75,34 %	100 %

Tabelle 1

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar 2015

Insgesamt gesehen blicken die ÖPNV-Unternehmen bezüglich der Zukunft des ÖPNV sehr optimistisch in die Zukunft, zumindest im Hinblick auf die allgemeine Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. 75% der Unternehmensvertreter gehen davon aus, dass der ÖPNV allgemein an Bedeutung gewinnen wird. Ein rückläufiger Anteil wird nur in Ausnahmefällen und hauptsächlich bei den ganz kleinen Unternehmen angenommen.

<sup>13</sup> Vgl. Ergebnisse der Befragung der Betriebs- und Personalräte

### 3.2 Einschätzungen der Unternehmen zur Zukunft im eigenen Bedienungsgebiet

Während zuvor nach der allgemeinen Rolle des ÖPNV gefragt worden ist, geht es in dieser Frage um die Einschätzung des ÖPNV in der eigenen Stadt, Gemeinde, Landkreis, also im eigenen Bedienungsgebiet. Nur 43% der befragten Unternehmen rechnen mit einer Zunahme des ÖPNV. Ein noch etwas größerer Anteil (knapp 47%) ist zumindest der Ansicht, der ÖPNV bleibe etwa gleich, 10% erwarten einen Rückgang des ÖPNV. (Tabelle 2)

Diese Durchschnittswerte, die nicht gerade von großem Optimismus geprägt sind, müssen nach der Größe der Unternehmen differenziert betrachtet werden. Zunächst ist festzustellen: Wie bereits bei der Einschätzung zur Entwicklung des ÖPNV allgemein, herrscht in dieser Frage wiederum bei den Großunternehmen 100prozentige Einigkeit darüber, dass der ÖPNV auch in der eigenen Kommune bzw. dem eigenen Bedienungsgebiet zunehmen wird. Mit dieser Meinung stehen die Vertreter der Großunternehmen jedoch ziemlich alleine da.

Die Repräsentanten aller anderen Unternehmen nehmen nicht so entschieden an, dass der ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet zunimmt. Je größer allerdings die Unternehmen sind, umso mehr ist man der Ansicht, der ÖPNV nehme zu. Dies äußern 56% der Unternehmen mit 501–1000 Beschäftigten und 58% der Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten. Aber auch diese Zahlen sind nicht vergleichbar mit der 100%-Erwartung bei den Großunternehmen. Bei allen Unternehmen mit einer kleineren Unternehmensgröße ist der Optimismus noch weitaus geringer ausgeprägt, am niedrigsten ist er mit 24% in der Größenklasse mit 251–500 Beschäftigten.

Mit einem Rückgang des ÖPNV-Anteils wird auf der anderen Seite allerdings so gut wie gar nicht gerechnet. Die Anteile gehen von höchstens 16% bei den mittleren Unternehmen und gen null bei den Großunternehmen.

Den größten Anteil machen die Stimmen aus, die von einem in etwa gleich bleibenden Niveau des ÖPNV am Verkehr ausgehen. Knapp 47% sind dieser Meinung. Am häufigsten wird diese Ansicht in den Unternehmensgrößen von 51 bis zu 500 Beschäftigten geäußert, aber auch bei den großen Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten ist noch ein Drittel davon überzeugt, dass der ÖPNV in Zukunft in etwa gleich bleiben wird.

**Frage: Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV in Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft (Stadt/Gemeinde/Kreis und in Ihrem Bedienungsgebiet)?**

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	Der ÖPNV nimmt zu.	Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	Gesamtergebnis
bis 50	45,45 %	40,91 %	13,64 %	100 %
51 bis 100	54,55 %	36,36 %	9,09 %	100 %
101 – 250	55,88 %	29,41 %	14,71 %	100 %
251 – 500	60,00 %	24,00 %	16,00 %	100 %
501 – 1000	44,44 %	55,56 %	0,00 %	100 %
1001 bis 2000	33,33 %	58,33 %	8,33 %	100 %
Mehr als 2001	0,00 %	100,00 %	0,00 %	100 %
Gesamt	46,58 %	43,15 %	10,27 %	100 %

Tabelle 2

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar 2015

**Die optimistische Haltung der ÖPNV-Unternehmen zur allgemeinen Entwicklung im ÖPNV findet sich hinsichtlich der Bewertung im eigenen Bedienungsgebiet nicht wieder. Hier glaubt weniger als die Hälfte an einen Zuwachs des ÖPNV. Von einem Rückgang gehen allerdings auch nur 10% aus. Von dem Gesamtbild heben sich die Großunternehmen (ab 2001 Beschäftigte) ab. Sie erwarten zu 100% eine Zunahme des ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet.**

**Es erscheint etwas widersprüchlich, wenn in der allgemeinen Betrachtung eine Zunahme des ÖPNV erwartet wird (vgl. Tabelle 1), aber von vielen Unternehmen im eigenen Bedienungsgebiet ein sinkender ÖPNV-Anteil prognostiziert wird. Während im ÖPNV allgemein in der Gesamtheit 75% mit einem Zuwachs in der Zukunft rechnen und 21% zumindest einen gleich bleibenden ÖPNV-Anteil erwarten, betragen die entsprechenden Einschätzungen zum eigenen Bedienungsgebiet 43% bezüglich der Zunahme des ÖPNV. 47% gehen davon aus, dass der ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet etwa gleich bleibt. Auch in der Einschätzung, der ÖPNV gehe sogar noch zurück, liegt der Anteil im eigenen Bedienungsgebiet höher als in der Beurteilung der allgemeinen Entwicklung des ÖPNV (10% zu 3%).**

### 3.3 Meinungen der Unternehmen zur Akzeptanz ihres ÖPNV-Angebots

Nun reicht es nicht aus, ein Bild von sich selbst zu haben, ebenso interessant ist die Einschätzung der Meinungen der Fahrgäste über das aktuelle ÖPNV-Angebot in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde. Als ausgesprochen positiv schätzen nur 16% der Unternehmensvertreter die Ansichten der Fahrgäste über ihr ÖPNV-Angebot ein („das Angebot wird als sehr gut angesehen“). Die Mehrheit der Unternehmen (knapp 58%) ist der Überzeugung, dass das Angebot als „ausreichend angesehen wird“. Nicht gerade zu einem unerheblichen Teil (26%) wird die Meinung vertreten, das Angebot „wird als unzureichend angesehen“. Drei Viertel der Unternehmen sehen demnach das Angebot als ausreichend oder sehr gut in den Augen der Fahrgäste an, während ein Viertel der Ansicht ist, die Fahrgäste würden es als unzureichend betrachten. (Tabelle 3)

Die Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten sind zum höchsten Anteil (fast 42%) der Ansicht, das Angebot werde von den Fahrgästen als „sehr gut angesehen“. Danach folgen die Unternehmen mit 501–1000 Beschäftigten (33%) und erst dann die Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte (31%). Bei den Unternehmen mit bis zu 500 Beschäftigten machen die Anteile derjenigen, die die Beurteilung der Fahrgäste für sehr gut halten, 10% und weniger aus.

Wenn man die Aussagen „sehr gut“ und „ausreichend“ zusammennimmt, sind drei Viertel aller Unternehmensvertreter von dieser Einstellung bei den Kunden überzeugt. Diese Einschätzung zieht sich durch alle Unternehmen, wenn auch in unterschiedlicher Gewichtung zwischen „sehr gut“ und „ausreichend“. Dem steht ein Anteil von einem Viertel an Unternehmen gegenüber, die ihr eigenes Angebot in den Augen der Fahrgäste als unzureichend ansehen.

#### Frage: Was meinen Sie: Wie beurteilen die Menschen in Ihrer Kommune bzw. in Ihrem Bedienungsgebiet das heutige ÖPNV-Angebot?

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Das Angebot wird als sehr gut angesehen.	Wird als ausreichend angesehen.	Wird als unzureichend angesehen.	Gesamtergebnis
bis 50	9,09 %	68,18 %	22,73 %	100 %
51 bis 100	4,55 %	72,73 %	22,73 %	100 %
101 – 250	11,76 %	55,88 %	32,35 %	100 %
251 – 500	8,00 %	68,00 %	24,00 %	100 %
501 – 1000	33,33 %	33,33 %	33,33 %	100 %
1001 bis 2000	41,67 %	41,67 %	16,67 %	100 %
Mehr als 2001	30,77 %	46,15 %	23,08 %	100 %
Gesamt	16,44 %	57,53 %	26,03 %	100 %

Tabelle 3

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar 2015

**Die Meinungen der Unternehmensvertreter über die Beurteilung des Angebotes durch die Fahrgäste sind nicht unbedingt positiv, sondern neutral oder sogar negativ geprägt. Die Mehrheit geht zwar davon aus, das Verkehrsangebot werde aus Sicht der Fahrgäste als ausreichend angesehen (57%), dennoch ein Viertel der Unternehmensvertreter schätzt das Angebot in den Augen der Fahrgäste als unzureichend ein. Nur eine Minderheit von 16% vermutet das eigene Angebot als „sehr gut“ durch die Fahrgäste beurteilt. Die Gründe für diese kritische Einschätzung konnten im Rahmen der Befragung nicht näher untersucht werden. Bei einer Interpretation der Nennungen sollte jedoch berücksichtigt werden, dass der Umfang des Verkehrsangebots überwiegend nicht in der Hand der Unternehmen sondern in der Entscheidung der Kommunen liegt.**

### 3.4 Fragen zum Leistungsangebot am Beispiel des Liniennetzes

#### **Verlängerungen des Liniennetzes allgemein**

Am Beispiel des Liniennetzes der Unternehmen ist der Frage nachgegangen worden, wie sich das Angebot seit 2000 verändert hat. Auf die Frage, ob das Liniennetz seit dem Jahr 2000 verlängert worden ist, sticht als erstes sofort ins Auge, dass bei den Großunternehmen mit überwältigender Mehrheit von 85% eine Verlängerung des Liniennetzes angegeben worden ist. Mit abnehmender Unternehmensgröße geht dieser Anteil zurück, am niedrigsten ist er bei den Unternehmen mit 51–100 Beschäftigten (32%) und bei den ganz

kleinen Unternehmen mit bis zu 50 Beschäftigten (36%). Im Durchschnitt haben 48% angegeben, dass das Liniennetz seit 2000 verlängert wurde. (Tabelle 4)

Einschränkungen des Liniennetzes sind relativ selten und wurden am Meisten von den Unternehmen mit 251–2000 Beschäftigten angegeben (um die 16%). Bei den kleinen Unternehmen mit bis zu 100 Beschäftigten liegt dagegen der Anteil der Einschränkungen nur unter 10%. Im Verhältnis zwischen Ausbau und Einschränkung sieht es so aus, dass einem Ausbau von 48% lediglich knapp 12% an Einschränkungen des Liniennetzes gegenüberstehen. Bei den Großunternehmen in den Metropolen beträgt das Verhältnis 85% zu 8%.

<b>Frage: Wurde das Liniennetz seit dem Jahr 2000 verlängert?</b>					
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Das Liniennetz ist einschränkt worden.	Ja	Nein: Es gab keine Verlängerungen.	keine Angaben	Gesamt-ergebnis
bis 50	4,55 %	36,36 %	59,09 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	9,09 %	31,82 %	59,09 %	0,00 %	100 %
101 – 250	11,76 %	44,12 %	44,12 %	0,00 %	100 %
251 – 500	16,00 %	52,00 %	32,00 %	0,00 %	100 %
501 – 1000	16,67 %	50,00 %	27,78 %	5,56 %	100 %
1001 bis 2000	16,67 %	58,33 %	25,00 %	0,00 %	100 %
Mehr als 2001	7,69 %	84,62 %	7,69 %	0,00 %	100 %
Gesamt	11,64 %	47,95 %	39,73 %	0,68 %	100 %

Tabelle 4

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

Als Indikator für den Leistungsstandard ist in der Befragung nach den Veränderungen im Liniennetz gefragt worden. Der Netzausbau hat hauptsächlich in Großstädten und Metropolen stattgefunden. So haben 85% der Großunternehmen das Liniennetz seit 2000 verlängert. Mit abnehmender Unternehmensgröße sinken die Anteile von Linienverlängerungen. So haben fast 60% der Unternehmen mit bis zu 100 Beschäftigten angegeben, es habe keine Verlängerung gegeben. An diesen Zahlen zeigt sich auch der strukturelle Unterschied und Wandel zwischen den ländlichen Regionen und den Metropolen.

#### **Verlängerungen des Liniennetzes bei Schiene und Bus**

Im Busliniennetz haben auf die Gesamtheit bezogen 36% der Unternehmen angegeben, dass das Busliniennetz verlängert worden ist. Mit dem größten Anteil von 54% haben die Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte eine Verlängerung des Liniennetzes durchgeführt. Aber auch bei den kleinen bis mittleren Unternehmen sind es über 30 bis zu

40% der Unternehmen, die nach eigenen Angaben das Busliniennetz verlängert haben. (Tabelle 5) Zum Schienennetz haben fast 62% der Großunternehmen angegeben, sie hätten das Liniennetz verlängert. In der Gruppe der Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten sind es noch 50%, die eine Verlängerung angegeben haben, unter den Unternehmen mit 501–1000 Beschäftigten immerhin noch ein Drittel.

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Was wurde verlängert?		
	[Buslinien-Netz]	[Schienennetz (Tram/U-Bahn)]	
bis 50	31,82 %	68,18 %	100 %
51 bis 100	31,82 %	68,18 %	100 %
101 – 250	38,24 %	61,76 %	100 %
251 – 500	40,00 %	60,00 %	100 %
501 – 1000	33,33 %	66,67 %	100 %
1001 bis 2000	25,00 %	75,00 %	100 %
Mehr als 2001	53,85 %	46,15 %	100 %
Gesamt	36,30 %	63,70 %	100 %
	21,92 %	78,08 %	100 %

Tabelle 5

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Bei den Großunternehmen ist zu fast gleichen Anteilen das Buslinien-Netz (54%) und das Schienennetz (62%) verlängert worden. Erwartungsgemäß spielen Netzverlängerungen der Schiene bei den kleinen Unternehmen keine Rolle, denn sie verfügen im Allgemeinen nur über Busverkehr. Im Busverkehr sind es über 30%, die Verlängerungen des Busliniennetzes angegeben haben. Bemerkenswert ist aber auch, dass die Großunternehmen auch im Busverkehr die höchsten Ergebnisse aufweisen.**

### **Einschränkungen des Liniennetzes bei Bus und Schiene**

In der Frage, in welchem Maße das jeweilige Liniennetz eingeschränkt worden ist, spielen Einschränkungen des Schienenverkehrs gemessen an der Streckenlänge eine untergeordnete Rolle. Bei den Großunternehmen hat es keine Einschränkungen gegeben, bei den Unternehmen von 1001–2000 Beschäftigten liegen sie unter 10%. (Tabelle 6)

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Was wurde eingeschränkt					
	[Buslinien-Netz]		[Schienennetz (Tram/U-Bahn)]		Gesamt	
	Ja	Nein	Gesamtergebnis	Ja	Nein	Gesamtergebnis
bis 50	4,55 %	95,45 %	100 %	0,00 %	100,00 %	100 %
51 bis 100	9,09 %	90,91 %	100 %	4,55 %	95,45 %	100 %
101 – 250	11,76 %	88,24 %	100 %	0,00 %	100,00 %	100 %
251 – 500	11,76 %	88,24 %	100 %	12,00 %	88,00 %	100 %
501 – 1000	11,76 %	88,24 %	100 %	5,56 %	94,44 %	100 %
1001 bis 2000	16,67 %	83,33 %	100 %	8,33 %	91,67 %	100 %
Mehr als 2001	7,69 %	92,31 %	100 %	0,00 %	100,00 %	100 %
Gesamt	10,96 %	89,04 %	100 %	4,11 %	95,89 %	100 %

Tabelle 6

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Im Schienennetz gibt es nur geringfügige Einschränkungen. Im Busverkehr sind Einschränkungen in begrenzter Form bei den Unternehmensgruppen mit 101 bis 2000 Beschäftigten erfolgt. Sie liegen zwischen 12% bei den Unternehmen mit 101–250 Beschäftigten und 17% bei den großen Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten.**

Im Busliniennetz hat bei den mittleren Unternehmen mit 101 bis 1000 Beschäftigten hat es Einschränkungen über 10%, bei den großen Unternehmen mit 1001–2000 Beschäftigten um 16% gegeben. Insgesamt gesehen sind die Einschränkungen im Busliniennetz mit 11% gering. Ihnen stehen auf der anderen Seite 36% Verlängerungen im Busliniennetz gegenüber. (Tabelle 5)

### **Planungen zum Ausbau des Liniennetzes**

In den vorherigen Fragen ist nach Einschränkungen oder Ausbau des Liniennetzes in den letzten Jahren gefragt worden. In der folgenden Frage geht es um Planungen zum Ausbau des Liniennetzes. Am offensivsten beim Ausbau des Liniennetzes agieren die Großunternehmen, denn 100% haben bekannt, dass sie einen weiteren Ausbau des Liniennetzes planen. Im Durchschnitt aller Unternehmen sind es 42%, die einen Ausbau planen, während 58% keine weiteren Planungen vorsehen. (Tabelle 7)

Je kleiner die Unternehmen sind, desto größer ist das Nein zu einer Ausbauplanung. Aber be-

merkenswert bleibt dabei, dass selbst bei kleinen Unternehmen über ein Viertel bis zu einem Drittel noch von einer Planung zur Erweiterung des Liniennetzes sprechen. Bei den Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten sind es immerhin 50%, die eine Erweiterung des Liniennetzes planen.

Insgesamt setzt sich die Tendenz fort, die bereits im bisherigen Verhältnis von Einschränkung und Verlängerung des Liniennetzes deutlich geworden ist: Es wird wesentlich stärker an einen Ausbau als an einen Abbau der Liniennetze gedacht. Nach einer Unterscheidung zwischen Schiene und Bus ist nicht gefragt worden.

Frage: Planen Sie einen weiteren Ausbau des Liniennetzes?				
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ja	Nein	keine Angaben	Gesamtergebnis
bis 50	36,36 %	63,64 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	27,27 %	72,73 %	0,00 %	100 %
101 – 250	29,41 %	70,59 %	0,00 %	100 %
251 – 500	36,00 %	64,00 %	0,00 %	100 %
501 – 1000	50,00 %	44,44 %	5,56 %	100 %
1001 bis 2000	50,00 %	50,00 %	0,00 %	100 %
Mehr als 2001	100,00 %	0,00 %	0,00 %	100 %
Gesamt	41,78 %	57,53 %	0,68 %	100 %

Tabelle 7

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Auch für die Zukunft planen hauptsächlich die Großunternehmen einen weiteren Ausbau des Liniennetzes. Bei ihnen ist dies zu 100% der Fall, in den anderen Unternehmensgrößen haben die Hälfte der Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten Planungen zum Ausbau des Liniennetzes in Arbeit. Bei den kleineren Unternehmen ist es zumindest ein Drittel. Insgesamt ergibt sich aber auch hier wieder, dass in den Großunternehmen der Metropolen und Städte ein deutlich anderes Bild vorherrscht als bei den mittleren und kleinen Unternehmen.**

### **Verbesserungen für die Fahrgäste**

Zusätzlich zu den Fragen nach der Entwicklung des Liniennetzes ist auch allgemein gefragt worden, ob Planungen zu Verbesserungen für die Fahrgäste in Arbeit sind. Auf diese zugegebenermaßen sehr allgemeine Frage hat es folgende Ergebnisse gegeben. Auf der Agenda stehen fast überall Verbesserungen für die Fahrgäste. 84% aller Unternehmen haben diese Absicht bekundet, nur 16% antwor-

teten mit Nein. Bis auf einige Einschränkungen bei den Unternehmen mit 51 und 250 Beschäftigten, die zu über 20% ein Nein angegeben haben, und auch bei den Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten mit immerhin noch 17%, dominiert der Wille zu weiteren Verbesserungen für die Fahrgäste. Am stärksten ist diese Absicht bei den Großunternehmen ausgeprägt, die zu 92% Verbesserungen anstreben. (Tabelle 8)

<b>Frage: Planen Sie weitere Verbesserungen für die Fahrgäste?</b>			
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ja	Nein	Gesamtergebnis
bis 50	86,36 %	13,64 %	100 %
51 bis 100	72,73 %	27,27 %	100 %
101 – 250	79,41 %	20,59 %	100 %
251 – 500	88,00 %	12,00 %	100 %
501 – 1000	94,44 %	5,56 %	100 %
1001 bis 2000	83,33 %	16,67 %	100 %
Mehr als 2001	92,31 %	7,69 %	100 %
Gesamt	84,25 %	15,75 %	100 %

Tabelle 8

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Trotz der skeptischen Einschätzung der finanziellen Lage der Unternehmen und Kommunen geben auch unabhängig von der Größe fast alle Unternehmen an, dass sie Verbesserungen für die Fahrgäste planen. Dass dies auch die kleinen und mittleren Unternehmen tun, dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass es nicht nur um besonders kostenintensive Anschaffungen geht, sondern auch um kostengünstigere Verbesserungen wie zum Beispiel dem Einsatz elektronischer Fahrplanauskunftsmodelle für die Kunden.**

### **3.5 Investitionen in alternative Antriebe**

#### **Realisierte Investitionen in alternative Antriebe**

Für die Zukunft spielen alternative Antriebsarten eine große Rolle. Vom öffentlichen Personennahverkehr wird erwartet, dass er bevorzugt umweltfreundliche Techniken einsetzt. Dies gilt vorrangig für die Antriebstechniken der Fahrzeuge. 44% der Unternehmen haben angegeben, sie hätten bereits Investitionen in alternative Antriebe geleistet. Bei

den großen Unternehmen ab 1001 Beschäftigten und den Großunternehmen haben 83% bzw. 85% diese Angaben gemacht. In der drittgrößten Kategorie von Unternehmen mit 501 bis 1000 Beschäftigten sind es noch 72%, die die Frage nach Investitionen in alternative Antriebe mit „ja“ beantwortet haben. Je kleiner die Unternehmen sind, umso eher geht dieser Anteil zurück, von 44% bei den Unternehmen mit 251 bis 500 Beschäftigten bis auf 14% bei den kleinsten Unternehmen. (Tabelle 9)

<b>Frage: Wurden bereits Investitionen in alternative Antriebe geleistet?</b>			
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ja	Nein	Gesamtergebnis
bis 50	13,64 %	86,36 %	100 %
51 bis 100	27,27 %	72,73 %	100 %
101 – 250	29,41 %	70,59 %	100 %
251 – 500	44,00 %	56,00 %	100 %
501 – 1000	72,22 %	27,78 %	100 %
1001 bis 2000	83,33 %	16,67 %	100 %
Mehr als 2001	84,62 %	15,38 %	100 %
Gesamt	43,84 %	56,16 %	100 %

Tabelle 9

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

### **Kostenprobleme bei der Finanzierung von alternativen Antriebsarten**

Investitionen in Neuerungen werfen sofort die Kostenfrage auf. In einer offenen Frage ist deshalb um Angaben zu den Auswirkungen von Investitionen in alternative Antriebe auf die Kostensituation gebeten worden, sofern sie getätigt wurden (bei 43% der Unternehmen). (Tabelle 9)

Von den Unternehmen, die alternative Antriebe testen oder eingesetzt haben, gehen 13% von Kostenneutralität aus. Da bei den Angaben der anderen Unternehmen Mehrfachnennungen möglich waren, lassen sich nur Tendenzen aus den Prozentwerten ableiten, die auf der Basis von 31% basieren.<sup>14</sup> An erster Stelle sind hier steigende Instandhaltungskosten mit 27% genannt worden. Dahinter folgen die Betriebskosten mit 23%. Personalkosten spielen eine untergeordnete Rolle und sind nur von 7% angegeben worden. (Tabelle 10)

Interessanter ist der Blick auf die Unternehmen mit einer Größe ab 501 Beschäftigten und mehr, denn hier ist der Großteil der Anwendungen alternativer Antriebe erfolgt.<sup>15</sup> Von den Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte haben 77% steigende Instandhaltungskosten und 62% steigende Betriebskosten angegeben, Personalkosten sind demgegenüber nur zu 23% genannt worden. Bei den Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten spielen die steigenden Personalkosten dagegen nur eine untergeordnete Rolle (11% bzw. 8%). Bei den Unternehmen mit 501 bis 1000 Beschäftigten

werden steigende Betriebskosten mit 56% häufiger als steigende Instandhaltungskosten angegeben (44%), im Vergleich mit der Beurteilung der Großunternehmen kehrt sich die Gewichtung um. Von den Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten wird zu je einem Drittel auf steigende Betriebskosten und steigende Instandhaltungskosten verwiesen. Dass die Großunternehmen vorrangig die steigenden Instandhaltungskosten nennen und auch bei diesen die höchsten Anteile aufweisen, könnte damit zusammenhängen, dass die Projekte bei Großunternehmen im Schnitt schon längere Zeit laufen als bei anderen Unternehmen.

### **Frage: Welche Wirkungen auf die Kostensituation wird das voraussichtlich haben? (Mehrfachnennung in den Kostenkategorien)**

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Kostenneutral	Steigende Betriebskosten	Steigende Instandhaltungskosten	Steigende Personalkosten	Keine Anwendung
bis 50	9,09 %	0,00 %	4,55 %	0,00 %	86 %
51 bis 100	13,64 %	4,55 %	13,64 %	0,00 %	73 %
101 – 250	8,82 %	20,59 %	20,59 %	8,82 %	71 %
251 – 500	16,00 %	12,00 %	24,00 %	4,00 %	56 %
501 – 1000	16,67 %	55,56 %	44,44 %	11,11 %	28 %
1001 bis 2000	25,00 %	33,33 %	33,33 %	8,33 %	17 %
Mehr als 2001	7,69 %	61,54 %	76,92 %	23,08 %	15 %
Gesamt	13,01 %	22,60 %	26,71 %	6,85 %	56 %

Tabelle 10

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar 2015

Weiterhin ist nach geplanten Investitionen in alternative Antriebe gefragt worden. Dass geplante Investitionen bei den Großunternehmen etwas weniger angegeben worden sind als bereits laufende Projekte verwundert nicht weiter, denn bei ihnen ist der Anteil der in Realisierung befindlichen Projekte am höchsten. Aber dennoch haben 69% (gegenüber 85% bei laufenden Projekten) auch weitere Planungen angegeben. (Tabelle 11)

Die Gruppe der Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten weist abweichende Zahlen auf. Zwar hatte ein großer Teil der Unternehmen geleistete Investitionen genannt (83%), aber auf die Zukunft bezogen sind es nur noch 33%, die weitere Planungen angegeben haben. Bei den Unternehmen mit 501 bis 1000 Beschäftigten wollen immerhin noch 61% auch in Zukunft in alternative Antriebe investieren.

Eine offene Nachfrage nach den Wirkungen auf die Kostensituation bei geplanten alternativen Antrieben

ben hat nur eine geringe Anzahl an konkreten Antworten ergeben, wobei sich gezeigt hat, dass am ehesten steigende Betriebskosten erwartet werden, während für steigende Instandhaltungskosten wenige Nennungen erfolgten. Einige Unternehmen erwarten aber auch Kostenneutralität. (Bei dieser Nachfrage ist auf eine Darstellung in Tabellenform verzichtet worden.)

<sup>14</sup> Die 31%-Basis ergibt sich als Restgröße aus 56% der Unternehmen, die keine Aktivitäten mit alternativen Antrieben angegeben haben, und 13% mit Kostenneutralität.

<sup>15</sup> Die aufgeführten Prozentwerte sollen nur Tendenzen aufzeigen, denn in den Größenklassen unterscheiden sich die Basiswerte aus Kostenneutralität und Nichtanwendung von Größenklasse zu Größenklasse zueinander.

<b>Frage: Sind Investitionen in alternative Antriebe geplant?</b>			
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ja	Nein	Gesamtergebnis
bis 50	27,27 %	72,73 %	100 %
51 bis 100	9,09 %	90,91 %	100 %
101 – 250	26,47 %	73,53 %	100 %
251 – 500	28,00 %	72,00 %	100 %
501 – 1000	61,11 %	38,89 %	100 %
1001 bis 2000	33,33 %	66,67 %	100 %
Mehr als 2001	69,23 %	30,77 %	100 %
Gesamt	32,88 %	67,12 %	100 %

Tabelle 11

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Die Rolle des ÖPNV und insbesondere seine zukünftige Rolle ist ein wesentlicher Faktor für eine umweltorientierte Verkehrspolitik. Dies ist von den Unternehmen offensichtlich wahrgenommen worden. Besonders die großen Unternehmen gehen voran mit Investitionen in alternative Antriebe, im Schwerpunkt auf Elektromobilität. 85% der Großunternehmen ab 2001 Beschäftigte und 83% der großen Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten haben angegeben, dass sie Investitionen in alternative Antriebe planen. Aber auch die mittleren Unternehmen in der Größenordnung von 501 bis 1000 Beschäftigten geben noch zu einem beachtlichen Anteil von 72% an, dass sie Investitionen in alternative Antriebe leisten. Insgesamt gesehen ist zu beachten, dass der Einsatz alternativer Antriebe im Unterschied zu den hier aufgeführten Prozentwerten im praktischen Verkehrsangebot vom Volumen her nur eine untergeordnete Rolle spielt.**

**Praktisch alle Unternehmen gehen davon aus, dass der Einsatz alternativer Antriebe nicht kostenneutral sein wird. Es fällt auf, dass die Großunternehmen, die den höchsten Anteil an Einsatz alternativer Antriebe angeben, noch zum geringsten Anteil, nämlich zu 8%, Kostenneutralität erwarten. Bei den zu erwartenden Kosten liegen die Instandhaltungskosten vor den Betriebskosten an erster Stelle, während die Personalkosten nur einen relativ geringen Anteil ausmachen.**

**Auch bei den geplanten Investitionen in alternative Antriebe liegen die Großunternehmen mit 70% an der Spitze, allerdings nicht mehr so deutlich wie bei den laufenden Vorhaben, bei denen zu 85% Aktivitäten angegeben worden sind. An zweiter Stelle liegen die Unternehmen mit 501 bis 1000 Beschäftigten. Die Angaben zu den entstehenden Kosten sind eher unklar, was auf erhebliche Unsicherheiten in der Finanzierung schließen lässt.**

### 3.6 Realisierte und geplante Erweiterungen des Mobilitätsangebotes

#### Realisierte Erweiterungen des Mobilitätsangebotes

Viele insbesondere der größeren ÖPNV-Unternehmen erheben den Anspruch, ein Mobilitätskonzern zu sein. Dieser Anspruch beinhaltet, dass auch andere Mobilitätsangebote außer der Beförderung von Personen mit Bussen und Bahnen zur Unternehmenspalette gehören. In der Fragestellung sind entsprechende Beispiele angeboten worden, etwa Carsharing, Leihfahrräder, Mitfahrzentralen, Elektromobilität. Unter diesen Gesichtspunkten ist folgendes Antwortprofil zustande gekommen. (Tabelle 12)

100% der Großunternehmen geben an, dass sie Erweiterungen ihres Mobilitätsangebotes im Angebot haben. Auch bei den anderen großen Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten wird dies noch von 83% aufgeführt. Bei den größeren der mittleren Unternehmen, hier die Unternehmen mit 501 bis 1000 Beschäftigten, geben ebenfalls 78% an, Erweiterungen des Mobilitätsangebotes zu planen. Nach unten hin wird der Anteil deutlich geringer, denn bei den kleinen Unternehmen mit unter 101 Beschäftigten ist nur bei 23% der Unternehmen davon die Rede.

Zur Frage nach einer Erweiterung des Mobilitätsangebotes konnten auch eigenständige Angaben zu den einzelnen Maßnahmen gemacht werden. Von den betreffenden Unternehmen ist eine Vielzahl von Antworten gegeben worden. Insgesamt sind es über 20 unterschiedliche Maßnahmen, von denen jede mindestens einmal genannt worden ist. Allerdings haben sich drei Aktivitäten als vorrangig herausgestellt: 27% der Unternehmen haben das CarSharing genannt, 12% die Aktivitäten mit Leihfahrrädern und 8% Maßnahmen zur Elektromobilität. Alle anderen Maßnahmen liegen im

Gesamtdurchschnitt sehr deutlich unter diesen Werten, viele davon sind nur ein bis dreimal genannt worden. Deshalb soll auf diese nicht weiter eingegangen werden.

Die drei genannten hauptsächlichen Maßnahmen CarSharing, Leihfahrräder und Elektromobilität konzentrieren sich erwartungsgemäß auf die größeren Unternehmen. Von den Unternehmen mit über 2000 Beschäftigten, also den Großunternehmen, weisen 43% CarSharing-Aktivitäten aus. In den Unternehmen mit über 250 Beschäftigte wird dies von etwa einem Drittel angeführt.

Eine ähnliche Konzentration ist beim Einsatz von Leihfahrrädern in Kombination mit dem ÖPNV festzustellen, auch wenn die Werte deutlich unter denen des CarSharings liegen. Bei den Großunternehmen hat ein Viertel angegeben, dass Angebote mit Leihfahrrädern zum Gesamtangebot zählen. Bei den Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten ist dies zu je 14% angegeben worden.

Projekte zur Elektromobilität verfolgen 18% der Großunternehmen und 14% der Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten. Darüberhinaus gibt es bei den übrigen Maßnahmen mit einer geringen Prozentzahl (bis 2%) nur einige wenige Projekte, die einen höheren Wert erreicht haben. So sind in den Größenklassen von Unternehmen mit 251 bis 2000 Beschäftigten Projekte wie Bürgerbus und Rufbus genannt worden (annähernd 5%). Von zwei Unternehmen ist auch auf INMOD-Projekte hingewiesen worden, also also auf die Verknüpfung von Elektrofahrrädern und Elektrobussen. Hierbei handelt es sich jedoch offensichtlich nur um Versuche.

(Eine Darstellung in Tabellenform erfolgt aufgrund der starken Ausdifferenzierung und Vielzahl angegebener Projekte nicht.)

<b>Frage: Haben Sie bereits Erweiterungen des Mobilitätsangebotes (alleine oder mit anderen Partnern) realisiert, zum Beispiel CarSharing-, Leihfahrräder, Mitfahrzentralen, eMobilität etc.</b>			
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ja	Nein	Gesamtergebnis
bis 50	22,73 %	77,27 %	100 %
51 bis 100	22,73 %	77,27 %	100 %
101 – 250	32,35 %	67,65 %	100 %
251 – 500	56,00 %	44,00 %	100 %
501 – 1000	77,78 %	22,22 %	100 %
1001 bis 2000	83,33 %	16,67 %	100 %
Mehr als 2001	100,00 %	0,00 %	100 %
Gesamt	49,32 %	50,68 %	100 %

Tabelle 12

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

### Auswirkungen auf die Kostensituation

Bei den Erweiterungen des ÖPNV-Angebots auf andere Mobilitätsangebote spielen auch Kosten eine Rolle. Zunächst einmal ist festzustellen, dass die Hälfte der Unternehmen keine Angaben dazu gemacht hat, was wohl hauptsächlich darin begründet ist, dass in diesen Unternehmen keine oder kaum erweiterte Angebote stattfinden. Mehrheitlich haben die kleinen Unternehmen keine Angaben gemacht, die auch schon bei der Frage nach

entsprechenden Angeboten zu großen Teilen mit Nein geantwortet hatten (Tabelle 11). Bei den übrigen Unternehmen, und damit der anderen Hälfte aller Unternehmen, dominiert die Einschätzung, die Erweiterung auf andere Mobilitätsangebote wäre kostenneutral zu leisten. Bei den großen Unternehmen sind zwei Drittel bis drei Viertel dieser Ansicht. Kostensteigerungen werden nur in geringem Maße erwartet, Kostensenkungen so gut wie gar nicht. (Tabelle 13)

<b>Voraussichtliche Wirkungen der realisierten Erweiterungen auf die Kostensituation</b>					
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Kostenneutralität	Kostensenkungen	Kostensteigerungen	keine Angaben	Gesamtergebnis
bis 50	13,64 %	4,55 %	4,55 %	77,27 %	100 %
51 bis 100	4,55 %	0,00 %	13,64 %	81,82 %	100 %
101 – 250	20,59 %	0,00 %	11,76 %	67,65 %	100 %
251 – 500	36,00 %	0,00 %	20,00 %	44,00 %	100 %
501 – 1000	44,44 %	11,11 %	22,22 %	22,22 %	100 %
1001 bis 2000	66,67 %	0,00 %	8,33 %	25,00 %	100 %
Mehr als 2001	76,92 %	7,69 %	15,38 %	0,00 %	100 %
Gesamt	31,51 %	2,74 %	13,70 %	52,05 %	100 %

Tabelle 13

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Im Zeitalter der Vernetzung liegt es nahe, dass auch die ÖPNV-Unternehmen über ihre ursprüngliche Beförderungsaufgabe hinaus angrenzende Funktionen auf ihre gemeinsame Vernetzung untersuchen. Das gilt ganz besonders für Mobilitätsfunktionen. Die Großunternehmen sind hier zu 100% schon dabei, Projekte umzusetzen und in das Verkehrsangebot einzufügen. Unter den kleinen Unternehmen mit bis 100 Beschäftigten tun dies noch etwa 25%.**

**Es hat sich gezeigt, dass es eine hohe Anzahl an Projekten zur Erweiterung des Mobilitätsangebotes bei den ÖPNV-Unternehmen gibt. In den meisten Fällen sind es einzelne und nicht unbedingt miteinander verbundene Projekte. Darüber hinaus liegt die Konzentration ganz eindeutig auf den drei Projekten CarSharing, dem Einsatz von Leihfahrrädern und Elektromobilität, wobei das CarSharing hier deutlich an der ersten Stelle liegt (27%). Dass Elektromobilität seltener genannt worden ist, könnte damit zusammenhängen, dass sie nicht unbedingt als neues Mobilitätsangebot gesehen wird, sondern als Alternative innerhalb der schon typischen Angebotspalette für ÖPNV-Unternehmen.**

**Es fällt auf, dass bei den realisierten und in der Realisierung befindlichen Erweiterungen des Mobilitätsangebotes zum großen Teil von Kostenneutralität ausgegangen wird. Von den Unternehmen, die auch über die größten Anteile an neuen Mobilitätsangeboten verfügen, also Unternehmen mit über 1000 Beschäftigten, nimmt die überwiegende Mehrheit Kostenneutralität an (66 bis 76%).**

### **Planungen zur Erweiterung des Mobilitätsangebots**

Für die Zukunft sind die Planungen eines erweiterten Mobilitätsangebotes von Bedeutung. Wie bereits in der Frage nach den bisherigen zusätzlichen Mobilitätsangeboten sind es wiederum die Großunternehmen und die größeren Unternehmen, in geringerer Anzahl auch die mittleren Unternehmen, die noch Erweiterungen mit anderen Mobilitätsangeboten planen. Auch hier sind es 100% der Großunternehmen, die weitere Projekte in Angriff nehmen wollen. Ebenso vertreten drei Viertel aller Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten diese Haltung. Immerhin finden sich unter den kleinen Unternehmen und den Unternehmen mit bis zu 500 Beschäftigten bis zu 40%, die mit weiteren Mobilitätsangeboten außer ihrem normalen Verkehrsangebot planen. (Tabelle 14)

Auch in dieser Frage ist ergänzend in offener Form nach einzelnen Beispielen gefragt worden. Aus den Antworten ergibt sich folgendes Bild: Ganz oben stehen, wie bereits bei den durchgeföhrten Maßnahmen, die Projekte CarSharing (14%), Leihfahrräder (10%) und Elektromobilität (9%). Zum CarSharing und zur Elektromobilität gibt es allerdings einige Verschiebungen, denn hier liegen die höchsten Werte nicht bei den Großunternehmen, sondern bei den Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten. Von ihnen wollen über ein Viertel CarSharing in Angriff nehmen. Bei den Großunternehmen mit über 2000 Beschäftigten sind es nur noch 7%, die weitere Maßnahmen planen.

Ähnliche Tendenzen gibt es beim Thema Elektromobilität. Hier haben die Unternehmen mit 251 bis 2000 Beschäftigten am häufigsten angegeben, Projekte zur Elektromobilität zu planen, zum Beispiel 21% bei den Unternehmen mit 251 bis 500 Beschäftigten.

Beim Einsatz von Leihfahrrädern als Ergänzung des Angebots mit Bahnen und Bussen sind die Großunternehmen mit über 2000 Beschäftigten wieder deutlicher vertreten, denn 29% planen solche Projekte. Bei den Unternehmen ab 500 Beschäftigten sind es 18% und bei denen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten 13%.

Andere Projekte sind zwar in über 25 Fällen genannt worden, verteilen sich aber bezüglich der Projektthemen auf eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, so dass keine gravierenden Projektthemen genannt werden können.

### **Frage: Planen Sie Erweiterungen des Mobilitätsangebotes (alleine oder mit anderen Partnern), zum Beispiel CarSharing, Leihfahrräder, Mitfahrzentralen, eMobilität etc.?**

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Ja	Nein	Gesamtergebnis
bis 50	31,82 %	68,18 %	100 %
51 bis 100	40,91 %	59,09 %	100 %
101 – 250	26,47 %	73,53 %	100 %
251 – 500	40,00 %	60,00 %	100 %
501 – 1000	77,78 %	22,22 %	100 %
1001 bis 2000	75,00 %	25,00 %	100 %
Mehr als 2001	100,00 %	0,00 %	100 %
Gesamt	48,63 %	51,37 %	100 %

Tabelle 14

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar 2015

### **Erwartete Kosten bei Planungen zur Erweiterung des Mobilitätsangebotes**

Bei weiteren Planungen stellt sich auch wieder die Frage nach daraus erwachsenden Kosten. In den Unternehmen, in denen am ehesten noch eine Erweiterung des Mobilitätsangebotes geplant ist, wird überwiegend von Kostenneutralität ausgegangen. Das ist zum Beispiel bei den großen Unternehmen mit 1001 bis 2000 Beschäftigten zu zwei Dritteln und bei den Großunternehmen sogar

zu 85% der Fall. Mit Kostensteigerungen wird nur in 8% bzw. 15% dieser Unternehmen ausgegangen. Kostensenkungen werden praktisch nicht erwartet. (Tabelle 15)

Die kleineren Unternehmen haben zu dieser Frage entweder nur wenige Angaben gemacht und befürchten eher Kostensteigerungen als Kostenneutralität.

<b>Frage: Welche Wirkungen auf die Kostensituation wird die geplante Erweiterung des Mobilitätsangebotes voraussichtlich haben?</b>					
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Kostenneutralität	Kostensenkungen	Kostensteigerungen	keine Angaben	Gesamtergebnis
bis 50	13,64 %	0,00 %	18,18 %	68,18 %	100 %
51 bis 100	13,64 %	4,55 %	22,73 %	59,09 %	100 %
101 – 250	8,82 %	0,00 %	17,65 %	73,53 %	100 %
251 – 500	20,00 %	4,00 %	16,00 %	60,00 %	100 %
501 – 1000	27,78 %	0,00 %	50,00 %	22,22 %	100 %
1001 bis 2000	66,67 %	0,00 %	8,33 %	25,00 %	100 %
Mehr als 2001	84,62 %	0,00 %	15,38 %	0,00 %	100 %
Gesamt	26,03 %	1,37 %	21,23 %	51,37 %	100 %

Tabelle 15

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

Auch für die Zukunft stehen Planungen zu erweiterten Mobilitätsangeboten besonders bei den mittleren und großen Unternehmen sowie den Großunternehmen an, bei den Großunternehmen sogar zu 100% und bei den Unternehmen mit 501 bis 2000 Beschäftigten immerhin auch noch zu gut drei Viertel. Die kleineren Unternehmen sind hier eher zurückhaltend und äußern sich überwiegend negativ zu weiteren Planungen.

Auch zur Planung sind wieder sehr differenzierte Beispiele für Projekte genannt worden. Allerdings befinden sich die bereits am meisten realisierten Projekte auch hier an der Spitze der Nennungen, also CarSharing, Leihfahrräder und Elektromobilität. Interessant ist dabei noch, dass das CarSharing nur mit unter 10% von den Großunternehmen genannt wird, jedoch zu über einem Viertel von den Unternehmensgruppen mit 501 bis 2000 Beschäftigten. Ein Grund für die Zurückhaltung der mittleren und kleineren Unternehmen dürfte in der Befürchtung von Kostensteigerungen liegen, die von ihnen relativ häufiger genannt worden sind.

### 3.7 Einschätzungen der Unternehmen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV

Zunächst ist allgemein nach der zukünftigen finanziellen Ausstattung des jeweiligen Unternehmens mit Investitionsmitteln gefragt worden. Eine Unterscheidung nach Bundesmitteln, Landes-

mitteln oder kommunalen Mitteln und auch nach investiven oder konsumtiven Mitteln ist dabei nicht berücksichtigt worden. (Tabelle 16)

Auf die Gesamtheit der Unternehmen bezogen sind 68% der Ansicht, die Finanzierung der Investitionen werde sich verschlechtern. Nur 30% der Unternehmen rechnen mit einer stabilen Situation

und so gut wie kein Unternehmen erwartet eine bessere Ausstattung zur Finanzierung von Investitionen. Die skeptische Haltung zur Finanzierung von Investitionen findet sich in allen Unternehmens-

größen, abgesehen von den Unternehmen mit 501 bis 1000 Beschäftigten, bei denen der Anteil der Unternehmen größer ist, die mit einer stabilen Entwicklung rechnen.

**Frage: Was erwarten Sie für die Zukunft hinsichtlich der finanziellen Ausstattung Ihres Unternehmens? Wie schätzen Sie die Situation bei den Investitionen ein?**

Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Die Finanzierung der Investitionen wird sich verschlechtern.	Die Finanzierung der Investitionen wird stabil bleiben.	Wir erwarten eine bessere Finanzierung der Investitionen.	keine Angaben	Gesamtergebnis
bis 50	72,73 %	27,27 %	0,00 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	63,64 %	36,36 %	0,00 %	0,00 %	100 %
101 – 250	67,65 %	32,35 %	0,00 %	0,00 %	100 %
251 – 500	76,00 %	20,00 %	4,00 %	0,00 %	100 %
501 – 1000	50,00 %	44,44 %	0,00 %	5,56 %	100 %
1001 bis 2000	75,00 %	16,67 %	8,33 %	0,00 %	100 %
Mehr als 2001	76,92 %	23,08 %	0,00 %	0,00 %	100 %
Gesamt	68,49 %	29,45 %	1,37 %	0,68 %	100 %

Tabelle 16

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

Um eine bessere Ausstattung und damit ein höheres Angebotsniveau zu erreichen, bedarf es nicht allein guten Willens sondern auch finanzieller Mittel. Hier machen sich die Unternehmensvertreter, wie übrigens auch schon bei den Betriebs- und Personalräten festzustellen war, nur wenig Hoffnungen auf eine entsprechende Verbesserung der Investitionsfinanzierung.

Die größte Skepsis herrscht bei den großen Unternehmen ab 1001 Beschäftigte und den Großunternehmen vor, bei denen auch der höchste Investitionsbedarf unterstellt werden kann. Die Tatsache, dass drei Viertel dieser Unternehmen der Ansicht sind, die Finanzierung werde sich verschlechtern, lässt allein schon befürchten, dass im Interesse der Fahrgäste erforderliche Investitionsplanungen nicht gerade mit höchster Intensität betrieben werden können. Um ein besseres Klima für Investitionen zu schaffen, sind offensichtlich konkrete Entscheidungen der Verkehrs- und Finanzpolitik erforderlich.

### 3.8 Einschätzung der Unternehmen zur Finanzierung der konsumtiven Defizite (Verlustausgleich)

Neben der Finanzierung der Investitionen geht es auch um die zukünftige Deckung der Betriebsverluste, also die konsumtiven Mittel. Die Skepsis hinsichtlich der Deckung der konsumtiven Verluste (sprich Verlustausgleich) korrespondiert mit der Auffassung zur Investitionsfinanzierung. Waren es dort fast 70%, so herrscht hier bei zwei Dritteln der Unternehmen die gleiche Ansicht vor. Diese skeptische Haltung zieht sich durch alle Unterneh-

mensgrößen. Allerdings ist sie bei den Großunternehmen nicht ganz so hoch, denn dort sind es 54%. Einen ähnlichen Wert kann man nur noch in der Gruppe der Unternehmen mit 101 bis 250 Beschäftigten feststellen. (Tabelle 17)

Wie bei der Frage nach der Investitionsfinanzierung sind bezüglich des Verlustausgleichs auch nur 30% der Unternehmen der Ansicht, die Finanzierung würde stabil bleiben. Allein die Großunternehmen und die Unternehmen mit 101 bis 250 Beschäftigten sind mit 46 bzw. 41% der Unternehmen etwas optimistischer aufgestellt.

Frage: Wie schätzen Sie die Situation bei den konsumtiven Ausgaben (Verlustausgleich) ein?					
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	Die Finanzierung des Verlustausgleichs wird sich verschlechtern.	Die Finanzierung des Verlustausgleichs wird stabil bleiben.	Wir erwarten eine bessere Finanzierung des Verlustausgleichs.	keine Angaben	Gesamtergebnis
bis 50	63,64 %	27,27 %	9,09 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	72,73 %	22,73 %	4,55 %	0,00 %	100 %
101 – 250	55,88 %	41,18 %	2,94 %	0,00 %	100 %
251 – 500	80,00 %	16,00 %	4,00 %	0,00 %	100 %
501 – 1000	61,11 %	33,33 %	0,00 %	5,56 %	100 %
1001 bis 2000	66,67 %	25,00 %	8,33 %	0,00 %	100 %
Mehr als 2001	53,85 %	46,15 %	0,00 %	0,00 %	100 %
Gesamt	65,07 %	30,14 %	4,11 %	0,68 %	100 %

Tabelle 17

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Von einer Hoffnung auf Verbesserungen der Finanzierung des Verlustausgleichs kann durchgehend nicht die Rede sein. Erwartungen auf eine bessere Finanzierung des Verlustausgleichs sind entweder gar nicht vorhanden oder sehr gering. In Anbetracht der Tatsache, dass statt einer Verbesserung des Verlustausgleichs vielmehr noch eine Verschlechterung erwartet wird, ist nur schwer vorstellbar, wo die Unternehmensvertreter Lösungen für die Zukunft Ihres Unternehmens sehen. Da Angebotseinschränkungen sehr oft von den Aufgabenträgern zu einem Tabu erklärt worden sind, dürfte der Druck wiederum bei betrieblichen Einsparungen liegen und damit nicht zuletzt bei den Personalkosten.**

### 3.9 Einschätzungen zur finanziellen Zukunft der Kommunen

Von größter Bedeutung für die finanzielle Lage der Unternehmen ist die finanzielle Zukunft der jeweiligen Kommune. Die Unternehmen sind zu 62%, also mit deutlicher Mehrheit, der Ansicht, die finanzielle Lage der Kommune werde sich verschlechtern. Interessant ist es hier, dass diese Einschätzung im Unterschied zur Gesamtmeinung bei den Großunternehmen nur zu 31% vorherrscht. In allen anderen Unternehmensgruppen, abgesehen von den Unternehmen in der Größenordnung

von 101 bis 250 Beschäftigten, sind jeweils über 60% zum Teil sogar über 70% der Ansicht, die finanzielle Lage der jeweiligen Kommune werde sich verschlechtern. Von einer Verbesserung der finanziellen Lage ihrer Kommune gehen 15% der Großunternehmen aus, die aber mit dieser Meinung ziemlich allein stehen. In der Gesamtheit liegt der Wert bei 5%. Nur zu 32% wird in der Gesamtheit angenommen, die finanzielle Lage der Kommunen werde sich nicht verändern. Hier fallen wiederum die Großunternehmen aus dem Rahmen, denn bei liegt der Wert bei 54%. (Tabelle 18)

Frage: Wie sehen Sie die finanzielle Zukunft Ihrer Kommune?					
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	die Lage wird sich nicht verändern	die Lage wird sich verbessern	die Lage wird sich verschlechtern	keine Angaben	Gesamtergebnis
bis 50	18,18 %	9,09 %	72,73 %	0,00 %	100 %
51 bis 100	27,27 %	9,09 %	63,64 %	0,00 %	100 %
101 – 250	41,18 %	2,94 %	55,88 %	0,00 %	100 %
251 – 500	28,00 %	0,00 %	72,00 %	0,00 %	100 %
501 – 1000	27,78 %	5,56 %	61,11 %	5,56 %	100 %
1001 bis 2000	33,33 %	0,00 %	66,67 %	0,00 %	100 %
Mehr als 2001	53,85 %	15,38 %	30,77 %	0,00 %	100 %
Gesamt	32,19 %	5,48 %	61,64 %	0,68 %	100 %

Tabelle 18

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar2015

**Die im vorherigen Abschnitt angesprochene Frage nach den Einschätzungen zur Entwicklung des Verlustausgleichs steht im engen Zusammenhang mit der Frage nach der finanziellen Zukunft der Kommunen, denn auch in dieser Frage gibt es bei den Unternehmensleitungen nur sehr begrenzte Hoffnungen auf eine Verbesserung der Lage. Zu diesem Thema gibt es auch eine ähnliche Stimmungslage bei den Betriebs- und Personalräten: Bei ihnen nehmen insgesamt 71% die Haltung ein, dass sich die finanzielle Lage der Kommune verschlechtern wird, bei den Unternehmen sind es in der Gesamtheit 61%.**

**Einzig die Großunternehmen beurteilen die Lage nicht ganz so pessimistisch. Anscheinend wird bei ihnen mit einer stärkeren Wirtschaftskraft der Metropolen und ihrer Kernstädte gerechnet. Hinter dieser Position dürfte der weitere Gedanke stehen, dass die Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Verkehrssystems in den Metropolen aufgrund der verkehrlichen Gesamtlage praktisch zwingend sein dürfte. Allerdings gehen auch sie nur zu einem gerin- gen Anteil davon aus, dass sich die Lage verbessern wird.**

### 3.10 Aussagen zur Anzahl der Beschäftigten in der Zukunft

Die Mehrheit der Unternehmen (61%) geht davon aus, dass die Beschäftigtenanzahl in Zukunft etwa gleich bleiben wird. Mit einer Zunahme wie auch mit einer Abnahme rechnet jeweils etwa ein Fünftel der Unternehmen. (Tabelle 19)

Eine deutlich abweichende Meinung wird von den Großunternehmen vertreten, von denen 46% mit einer steigenden Beschäftigtenzahl rechnen. Dieser Wert findet sich auch nicht annähernd in den an-

deren Größenklassen der Unternehmen. Nur 15% der Großunternehmen gehen von einem Rückgang der Beschäftigtenzahlen aus. Dass die Beschäftigtenanzahl in etwa gleich bliebe, vermuten 38%. Es wurde nicht erhoben, ob für die Erwartung steigender Beschäftigtenzahlen in den Großunternehmen geplante Angebotserweiterungen oder Ausgleichsmaßnahmen aufgrund überzogener Restrukturierungsprogramme ausschlaggebend sind. Beide Faktoren dürften allerdings eine Rolle spielen.

**Abweichend von dieser Meinung sowohl bei den Unternehmensvertretern als auch bei den Beschäftigtenvertretern äußern sich die Repräsentanten der Großunternehmen, die stärker mit einem Wachstum der Beschäftigtenzahlen rechnen.**

**Angesichts der pessimistischen Aussagen zur finanziellen Lage der Kommunen, wie auch speziell zum Verlustausgleich, kann es nicht verwundern, dass die Unternehmen insgesamt nur zu 20% mit wachsenden Beschäftigtenzahlen rechnen. Dass nur ein kleiner Anteil von 20% in der Gesamtheit der Unternehmen von steigenden Beschäftigtenzahlen ausgeht, passt zur Einschätzung der zukünftigen Gesamtlage. Der vergleichbare Anteil bei der Befragung der Betriebs- und Personalräte beträgt mit 26% nicht wesentlich mehr. Hier wie dort rechnet ungefähr ein Fünftel sogar damit, dass die Beschäftigtenzahl kleiner wird.**

**Abweichend von dieser Meinung sowohl bei den Unternehmens- als auch bei den Beschäftigtenvertretern äußern sich die Repräsentanten der Großunternehmen, denn sie rechnen zu einem höheren Anteil mit einem Wachstum der Beschäftigtenzahlen. 46% der Unternehmensvertreter der Großunternehmen erwarten steigende Beschäftigtenzahlen. Diese Einschätzung mag mit der bereits geäußerten Vermutung zusammenhängen, dass in den Metropolen unausweichlich ein höherer ÖPNV-Anteil realisiert werden muss, wenn nicht die Großstadtverkehre zusammenbrechen sollen. Auch könnte die Erkenntnis mit hereinspielen, dass die mit der Restrukturierung abgesenkten Beschäftigtenzahlen nicht auf Dauer zu halten sein werden.**

## 4. Cross-Check ausgewählter Ergebnisse<sup>16</sup>

### Wer ÖPNV-Wachstum erwartet, plant auch Netzerweiterungen

Zunächst ist untersucht worden, wie sich die Befragten, die für die Zukunft des ÖPNV allgemein und auch in ihrer eigenen Stadt/Gemeinde ein ÖPNV-Wachstum erwarten, zu einem Ausbau des Liniennetzes geäußert haben. Tatsächlich planen 52% der Unternehmen, aus deren Sicht der ÖPNV allgemein an Bedeutung gewinnen wird, einen weiteren Ausbau des Liniennetzes. Die gegenteilige Position wird aber von immerhin noch 47%

<sup>16</sup> Die Antworten auf einzelne Fragen ergeben oft eine neue Perspektive, wenn sie mit anderen Fragen korreliert werden. Diese Quervergleiche werden in diesem Kapitel dargestellt. Die Ergebnisse sagen auch tendenziell etwas über die Kontinuität und Zuverlässigkeit der Antworten aus. (Tabelle 20)

<b>Frage: Wie wird sich die Zahl der Beschäftigten entwickeln? Sie wird voraussichtlich ...</b>				
Unternehmensgröße nach Zahl der Beschäftigten	größer werden	in etwa gleich bleiben	kleiner werden	Gesamtergebnis
bis 50	18,18 %	77,27 %	4,55 %	100,00 %
51 bis 100	31,82 %	45,45 %	22,73 %	100,00 %
101 – 250	14,71 %	58,82 %	26,47 %	100,00 %
251 – 500	4,00 %	64,00 %	32,00 %	100,00 %
501 – 1000	22,22 %	72,22 %	5,56 %	100,00 %
1001 bis 2000	8,33 %	66,67 %	25,00 %	100,00 %
Mehr als 2001	46,15 %	38,46 %	15,38 %	100,00 %
Gesamt	19,18 %	60,96 %	19,86 %	100,00 %

Tabelle 19

Quelle: Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung bei ÖPNV-Unternehmen Dezember 2014/Januar 2015

vertreten. Umgekehrt verwundert es nicht, dass diejenigen, die einen rückläufigen ÖPNV-Anteil erwarten, einen weiteren Ausbau des Liniennetzes zu 100% verneinen.

Konkreter werden die Aussagen, wenn es um die Zukunft des ÖPNV in der eigenen Stadt geht. Hier sind die Gewichte etwas anders gelagert. Die Unternehmen, die für ihre Stadt eine Zunahme des ÖPNV erwarten, plädieren auch zu 70% für einen weiteren Ausbau des Liniennetzes. Logischerweise finden sich auf der anderen Seite die Positionen wieder, die unter dem Gesichtspunkt eines gleichbleibenden oder sogar zurückgehenden ÖPNV-Anteils zu 78% und 87% keinen weiteren Ausbau des Liniennetzes planen. Diese Einschätzung überrascht nicht weiter, aber sie zeigt die Schlüssigkeit der Antworten auf die jeweiligen Fragen. (Tabelle 20)

Planen Sie einen weiteren Ausbau des Liniennetzes?				
Frage 1 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV allgemein?	Ja	Nein	keine Angaben	Gesamt-ergebnis
Der Anteil des ÖPNV geht zurück.	0,00 %	100,00 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	12,90 %	87,10 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV gewinnt an Bedeutung.	51,82 %	47,27 %	0,91 %	100 %
Gesamtergebnis	41,78 %	57,53 %	0,68 %	100 %

Frage 2 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV in Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft (Stadt/Gemeinde/Kreis und in Ihrem Bedienungsgebiet?)	Ja	Nein	keine Angaben	Gesamt-ergebnis
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	22,06 %	77,94 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV nimmt zu.	69,84 %	28,57 %	1,59 %	100 %
Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	13,33 %	86,67 %	0,00 %	100 %
Gesamtergebnis	41,78 %	57,53 %	0,68 %	100 %

Tabelle 20

**Wer ÖPNV-Wachstum erwartet, bleibt hinsichtlich der Finanzlage trotzdem skeptisch ... sowohl beim Verlustausgleich ...**

Als nächstes geht es um die Frage, wie die Zukunft des ÖPNV im Zusammenhang mit der finanziellen Situation gesehen wird. Hier gibt es unabhängig von der Einschätzung zur Zukunft des ÖPNV ziemlich einheitlich pessimistische Einschätzungen. Die Unternehmensvertreter, die allgemein von einer steigenden Bedeutung des ÖPNV ausgehen, schätzen zu 64% ein, dass sich die Finanzierung des Verlustausgleichs verschlechtern wird. Allerdings erwarten 32% auch eine stabile Entwicklung in der Finanzierung des Verlustausgleichs. (Tabelle 21)

Auf die Zukunft des ÖPNV in der eigenen Stadt bezogen, sind die Meinungen schon etwas differenzierter. Wo der Anteil des ÖPNV als rückläufig angesehen wird, geht man davon aus, dass sich auch der Verlustausgleich verschlechtern wird. Diese Übereinstimmung liegt bei 80%. Aber es überrascht schon etwas, dass bei denjenigen, die mit einer Zunahme des ÖPNV rechnen, immerhin 64% von einer Verschlechterung des Verlustausgleichs ausgehen. Nur 30% erwarten, dass der Verlustausgleich stabil bleiben wird.

Offensichtlich sehen die Unternehmensvertreter keinen direkten Zusammenhang zwischen einem in der Bedeutung weiter gestiegenen öffentlichen

Personennahverkehr und der Bereitschaft oder den Möglichkeiten der öffentlichen Hand zu einer entsprechenden Verbesserung der Finanzierung. Es bleibt speziell die Frage offen, wie die Unternehmensvertreter, die einen wachsenden ÖPNV erwarten, ohne eine Erhöhung des Verlustausgleichs ein annehmbares ÖPNV-Angebot garantieren wollen.

Im ÖPNV bedeuten steigende Fahrgastzahlen auch einen steigenden Finanzierungsbetrag durch die Kommune, denn steigende Fahrgastzahlen erfordern eine verbesserte Betriebsausstattung und Infrastruktur mit entsprechenden Folgekosten. Mit dem heutigen Angebot können Zuwächse nicht bewältigt werden.

Wie schätzen Sie die Situation bei den konsumtiven Ausgaben (Verlustausgleich) ein?					
Frage 1 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV allgemein?	Die Finanzierung des Verlustausgleichs wird sich verschlechtern.	Die Finanzierung des Verlustausgleichs wird stabil bleiben.	Wir erwarten eine bessere Finanzierung des Verlustausgleichs.	keine Angaben	Gesamt-ergebnis
Der Anteil des ÖPNV geht zurück.	60,00 %	40,00 %	0,00 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	70,97 %	22,58 %	6,45 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV gewinnt an Bedeutung.	63,64 %	31,82 %	3,64 %	0,91 %	100 %
Gesamtergebnis	65,07 %	30,14 %	4,11 %	0,68 %	100 %

Frage 2 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV in Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft (Stadt/Gemeinde/Kreis und in Ihrem Bedienungsgebiet?)	Die Finanzierung des Verlustausgleichs wird sich verschlechtern.	Die Finanzierung des Verlustausgleichs wird stabil bleiben.	Wir erwarten eine bessere Finanzierung des Verlustausgleichs.	keine Angaben	Gesamt-ergebnis
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	63,24 %	33,82 %	2,94 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV nimmt zu.	63,49 %	30,16 %	4,76 %	1,59 %	100 %
Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	80,00 %	13,33 %	6,67 %	0,00 %	100 %
Gesamtergebnis	65,07 %	30,14 %	4,11 %	0,68 %	100 %

Tabelle 21

**... als auch bezüglich der finanziellen Zukunft der Kommune**

Fast unabhängig davon, wie man die Zukunft des ÖPNV im Allgemeinen sieht, ist die Einschätzung über die finanzielle Zukunft der eigenen Kommune. Zu jeweils ungefähr 60% vertreten einerseits diejenigen Unternehmen, die den Anteil des ÖPNV als rückläufig betrachten, aber andererseits auch diejenigen Unternehmen, die dem ÖPNV mehr Bedeutung beimessen, die Ansicht, die finanzielle Lage der Kommunen würde sich verschlechtern. Selbst die Unternehmensvertreter, die meinen der ÖPNV werde in Zukunft in etwa gleich bleiben, erwarten zu 71% eine Verschlechterung der Finanzlage der Kommune. (Tabelle 22)

Von den Unternehmen, die eine Zunahme des ÖPNV in der eigenen Stadt erwarten, hoffen zu mindest 37%, dass die finanzielle Lage sich nicht verändert wird, aber immerhin 54% gehen von einer Verschlechterung aus. Wer einen rückläufigen Anteil des ÖPNV prognostiziert, geht auch zu 87% von einer Verschlechterung der finanziellen Zukunft der Kommune aus. Dass sich die Finanzlage der Kommune verbessern wird, erwarten die Befragten so gut wie gar nicht.

Auch in dieser Frage gibt es einen deutlichen Kontrast zwischen positiver Erwartung zur Entwicklung des ÖPNV-Anteils und prognostizierter finanzieller Zukunft der Kommunen. Insgesamt kann daraus geschlossen werden, dass die Unternehmensvertreter zum derzeitigen Stand bezüglich der finanziellen Lage skeptisch in die Zukunft blicken. Hier sind die Verkehrspolitik und die ÖPNV-Akteure gefordert, Voraussetzungen für eine bessere Entwicklung zu schaffen.

<b>Wie sehen Sie die finanzielle Zukunft ihrer Kommune?</b>					
<b>Frage 1 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV allgemein?</b>	die Lage wird sich nicht verändern	die Lage wird sich verbessern	die Lage wird sich verschlechtern	keine Angaben	Gesamtergebnis
Der Anteil des ÖPNV geht zurück.	40,00 %	0,00 %	60,00 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	25,81 %	3,23 %	70,97 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV gewinnt an Bedeutung.	33,64 %	6,36 %	59,09 %	0,91 %	100 %
Gesamtergebnis	32,19 %	5,48 %	61,64 %	0,68 %	100 %

<b>Frage 2 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV in Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft (Stadt/Gemeinde/Kreis und in Ihrem Bedienungsgebiet?)</b>	die Lage wird sich nicht verändern	die Lage wird sich verbessern	die Lage wird sich verschlechtern	keine Angaben	Gesamtergebnis
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	33,82 %	2,94 %	63,24 %	0,00 %	100 %
Der ÖPNV nimmt zu.	36,51 %	7,94 %	53,97 %	1,59 %	100 %
Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	6,67 %	6,67 %	86,67 %	0,00 %	100 %
Gesamtergebnis	32,19 %	5,48 %	61,64 %	0,68 %	100 %

Tabelle 22

### **Zur Zukunft des ÖPNV im Bezug zur Beschäftigtenzahl**

Mit der Erwartung, der ÖPNV werde allgemein in seiner Bedeutung wachsen, ist nicht unbedingt die Einschätzung zu verknüpfen, die Beschäftigtenzahl werde größer werden. Nur 25% der Befragten, die von einer größeren Bedeutung des ÖPNV ausgehen, erwarten wachsende Beschäftigtenzahlen. 55% gehen zumindest von einer gleichbleibenden Beschäftigtenzahl aus. Überraschenderweise sind auch 20% der Ansicht, trotz eines in der Bedeutung wachsenden ÖPNV gingen die Beschäftigtenzahlen zurück. (Tabelle 23)

Wenn der ÖPNV in der eigenen Stadt angeprochen ist, prognostizieren 40% bei einem ÖPNV-Wachstum auch eine wachsende Zahl an Beschäftigten. Dieser Anteil ist den beiden anderen Gruppen, die mit einem gleichen Stand oder mit einem Rückgang des ÖPNV-Anteils rechnen, mit 3% bzw. 7% verschwindend gering. Sie vermuten aber immer noch zu hohen Anteilen von 75% bzw. 66% gleichbleibende Personalzahlen. Den höchsten Personalrückgang (27%) nehmen erwartungsgemäß die Unternehmensvertreter an, die mit einem zurückgehenden ÖPNV-Anteil rechnen. Dass fast ein Fünftel derjenigen, die mit einem wachsenden ÖPNV rechnen, trotzdem rückläufige Personalzahlen erwarten, überrascht doch ein wenig.

<b>Wie wird sich die Zahl der Beschäftigten entwickeln?</b>				
<b>Frage 1 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV allgemein?</b>	größer werden	in etwa gleich bleiben	kleiner werden	Gesamtergebnis
Der Anteil des ÖPNV geht zurück.	0,00 %	80,00 %	20,00 %	100,00 %
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	0,00 %	80,00 %	20,00 %	100,00 %
Der ÖPNV gewinnt an Bedeutung.	24,55 %	55,45 %	20,00 %	100,00 %
Gesamtergebnis	19,18 %	60,96 %	19,86 %	100,00 %

<b>Frage 2 Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV in Ihrer kommunalen Gebietskörperschaft (Stadt/Gemeinde/Kreis und in Ihrem Bedienungsgebiet?)</b>	größer werden	in etwa gleich bleiben	kleiner werden	Gesamtergebnis
Der ÖPNV bleibt in etwa gleich.	2,94 %	76,47 %	20,59 %	100,00 %
Der ÖPNV nimmt zu.	39,68 %	42,86 %	17,46 %	100,00 %
Der ÖPNV-Anteil geht zurück.	6,67 %	66,67 %	26,67 %	100,00 %
Gesamtergebnis	19,18 %	60,96 %	19,86 %	100,00 %

Tabelle 23

