

Entscheidung zu Ticketpreisen Mitte Juli

Von Christoph Meurer

Köln. Noch vor den Sommerferien könnte es eine Entscheidung zu höheren Preisen für Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) geben. Wie VRS-Sprecher Holger Klein am Freitag dem General-Anzeiger sagte, werde es dazu am Freitag, 12. Juli, eine Sondersitzung der VRS-Verbandsversammlung geben. Diese besteht aus Vertretern der im VRS organisierten Städte und Landkreise. Auf der Sitzung der Verbandsversammlung am

gestrigen Freitag sei das Thema ohne Diskussion vertagt worden, so Klein. Vor der Sondersitzung werde sich auch der Unternehmensbeirat aus den Geschäftsführern der beteiligten Verkehrsunternehmen nochmals mit der Frage befassen. Wie berichtet, liegt ein Vorschlag auf dem Tisch, die Ticketpreise um durchschnittlich jeweils 2,5 Prozent zu Beginn des nächsten und übernächsten Jahres zu erhöhen.

Zugleich hat sich der VRS Gedanken darüber gemacht, was ein für die

Passagiere vollständig kostenloser Nahverkehr bedeuten würde. Dazu hatte der Verband eine Studie in Auftrag gegeben, die jetzt vorgestellt wurde. Nimmt man deren Ergebnisse mit den wegfallenden Einnahmen aus Ticketverkäufen zusammen, ergeben sich jährliche Kosten von mehr als einer Milliarde Euro für den Nahverkehr im VRS-Gebiet, die die öffentliche Hand zu tragen hätte.

Bericht und Kommentar Seite 6

KOMMENTAR

Gigantische Summe

Von GA-Redakteur

Christoph Meurer

Die Summe ist eigentlich unvorstellbar. Mehr als eine Milliarde Euro könnte es die Städte und Landkreise im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) kosten, wenn der öffentliche Personennahverkehr für die Passagiere kostenlos wäre. Diese Zahl lässt sich aus dem Ergebnis der vom VRS dazu in Auftrag gegebenen Studie ableiten. Dabei gilt es indes zu beachten, dass die Summe nur eine Untergrenze darstellt. Schließlich haben die Gutachter keine Tarifierhöhungen für das Personal eingerechnet. Auch größere Bauprojekte wie neue Gleise oder Betriebshöfe, die Investitions- und Unterhaltskosten nach sich zögen, sind außen vor

geblieben.

Dennoch: Auch die Summe von "nur" einer Milliarde Euro kann niemals von den Städten und Kreisen im VRS-Gebiet aufgebracht werden. Da verwundert es nicht, dass die örtlichen Politiker an die Kassen von Land und Bund wollen. Der Ruf nach mehr Geld ist verständlich. Allerdings sollte man sich vor Augen führen, dass sich die Kosten von einer Milliarde Euro nur auf einen kostenlosen Nahverkehr im Gebiet zwischen Hellenthal im Süden und Radevormwald im Norden beziehen. Rechnete man hoch, was ein ticketfreier Nahverkehr in ganz NRW oder gar bundesweit kosten würde, dürften auch Mathe- matikgenies langsam ins Trudeln

kommen.

Ist damit die Vision eines für die Reisenden kostenlosen regionalen Bus- und Bahnangebots verpufft? Die Frage ist nicht leicht zu beantworten. Klar ist aber, dass man in Zeiten des Klimawandels eine Wende weg von Individualverkehr braucht. Vielleicht reicht es fürs Erste, etwas kleiner zu denken und die Tarif- und Ticketstruktur zu ändern. Aktuell testet der VRS bekanntlich einen Luftlinientarif, bei dem pro Kilometer, plus Grundpreis, abgerechnet wird. Es wäre erfreulich, wenn das nicht nur ein Test bliebe.

Mehr als eine Milliarde Euro pro Jahr

Verkehrsverbund Rhein-Sieg stellt Studie zu den Auswirkungen eines kostenlosen Nahverkehrs vor

Von Christoph Meurer
Köln. Möglicherweise könnte der Begriff "schwarzfahren" im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) irgendwann einmal ein Fremdwort sein. Schließlich wird immer häufiger und intensiver darüber nachgedacht, die Menschen kostenlos mit Bussen, Straßenbahnen oder Nahverkehrszügen fahren zu lassen. Und erste Unternehmungen in diese Richtung gibt es bereits. So hatte es erst kürzlich einen fahrscheinlosen Tag im Gebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS, siehe Infokasten) gegeben. Darüber hinaus plant die Stadt Monheim, dass ihre Bürger die Busse der Stadt ab Frühjahr 2020 ohne Ticket nutzen können (der GA berichtete).

Gleichwohl bedeutet ein kostenloser ÖPNV nicht, dass niemand dafür zahlen muss. Doch wenn die Einnahmen aus den Ticketverkäufen wegbrechen, müsste die öffentliche Hand noch mehr Geld als bereits jetzt bereitstellen, um das Angebot aufrecht zu halten. Und nicht nur das. So gibt es Berechnungen, dass ein kostenloser ÖPNV zu einem Fahrgastzuwachs von 30 Prozent führt. Das schon jetzt in Teilen völlig überlastete Angebot an Bussen und Bahnen müsste erweitert werden. Weitere Kosten wären die Folge. Am Ende könnte das die im VRS organisierten Städte und Kreise mehr als eine Milliarde Euro kosten. Abgeleitet werden kann die Summe aus einer vom VRS in Auftrag gegebenen Studie, die der Verband mit Sitz in Köln jetzt vorgestellt hat. In den vergangenen Monaten hatten sich die Gesellschaft "WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung" aus Braun-

schweig sowie das Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel damit beschäftigt, welche Kapazitäten bei Bussen und Bahnen bis zum Beispieljahr 2024 notwendig sind, um 30 Prozent mehr Fahrgäste aufzunehmen. Ebenso haben die Forscher erarbeitet, welche Maßnahmen dafür erforderlich sind und was diese kosten.

Man habe einen groben, datenbasierten Ansatz gewählt, erläuterte Jutta Henninger von der WVI bei der Vorstellung der Studie. Zum einen habe man sich sämtliche Pendlerströme (Auto und ÖPNV) im VRS-Gebiet angesehen und erarbeitet, auf welchen Strecken Busse und Bahnen Potenzial hätten. Zum anderen haben die Forscher die Daten von Verkehrsunternehmen wie den Stadtwerken Bonn oder den Kölner Verkehrs-Betrieben ausgewertet und sodann 120 ausgewählte Bus-, Bahn- und regionale Eisenbahnlinien näher betrachtet.

"Auch heute ist das Netz schon überlastet" konstatierte Henninger. Eine 30-Prozent-Steigerung würde die Situation zusätzlich verschärfen. Was also tun? Wie Carsten Sommer, Professor für Verkehrsplanung und Verkehrssysteme, an der Universität Kassel, sagte, habe man aufgrund des kurzen Untersuchungszeitraums bis 2024 keine größeren baulichen Maßnahmen, wie etwa neue Gleise, erarbeitet. Vielmehr schlage man betriebliche Maßnahmen vor. Darunter fallen Taktverdichtungen, der Einsatz von größeren Bussen, aber auch neue Direktverbindungen mit Schnellbussen. Die Dauer der Reisezeit sei von großer Bedeutung, so Sommer - und: "Ein Schnellbus muss auch per se schnell sein."

Daher müsse man auch über eine neue Aufteilung des vorhandenen Verkehrsraums nachdenken, meinte er. Darunter fielen etwa eigene Busspuren auf den Straßen. Erarbeitet haben die Fachleute ein Maßnahmenpaket, um vorhandene ÖPNV-Linien zu entlasten und neue einzurichten. Die dafür anfallenden Personal- und Betriebskosten setzen die Experten auf mindestens 120 Millionen Euro pro Jahr an.

Für die Gesamtberechnung sind allerdings noch weitere Zahlen wichtig. Schließlich fielen bei einem kostenlosen ÖPNV die Einnahmen durch die Tickets weg. Laut VRS-Geschäftsführer Michael Vogel liegen diese aktuell bei rund 680 Millionen Euro pro Jahr. Allerdings reicht diese Summe nicht aus, um den ÖPNV im VRS-Gebiet kostendeckend zu betreiben. Bekanntlich wird der Rest von den Städten und Landkreisen aufgebracht. Legt man die Aussage von VRS-Sprecher Holger Klein zugrunde, dass Einnahmen aus den Ticketverkäufen rund 70 Prozent der jährlichen Kosten für den ÖPNV decken, kommt man auf Gesamtausgaben pro Jahr von etwa 971 Millionen Euro. Zuzüglich der 120 Millionen Euro würde ein kostenloser öffentlicher Nahverkehr im VRS-Gebiet die besagte Summe von mehr als einer Milliarde Euro bedeuten.

Kommunale Vertreter von CDU, SPD, Grünen und FDP im VRS betonten bei der Vorstellung der Studie, dass die Städte und Kreise im VRS diese Summe niemals aufbringen könnten. "Wir brauchen mehr Geld von Land und Bund" erklärten Christian Pohlmann (FDP, Rhein-Erft-Kreis) und Ingo Steiner (Grüne,

Rhein-Sieg-Kreis) unisono. Gerd Fabian (CDU, Rhein-Erft-Kreis) betonte, dass man bei der Nahverkehrsentwicklung auch quer denken und neue Wege gehen müsse. Dierk

Timm (SPD, Rhein-Erft-Kreis) meinte, dass man den Ausbau des ÖPNV auch unter den Aspekt Klimawandel sehen müsse. Professor Sommer sah das genauso. Nähme

man die Klimaziele ernst, sei der ÖPNV ein wesentlicher Baustein zur Lösung der Probleme.