

# Ohne Schnellbus geht es nicht

## VRS-Studie: Nahverkehr zum Nulltarif im Rheinland kostet 800 Millionen Euro

VON PETER BERGER

**Köln.** Kostenloser Nahverkehr im Rheinland würde pro Jahr zwischen 800 Millionen und einer Milliarde Euro kosten. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung, die der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) beim Institut für Verkehrsforschung und Infrastruktur in Braunschweig und der Universität Kassel in Auftrag gegeben hat.

### Was ist der Anlass für die Studie?

Experten gehen davon aus, dass ein kostenloser Nahverkehr oder die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets 30 Prozent mehr Fahrgäste bedeutet. Die Verbandsversammlung des VRS wollte wissen, ob sich dieser Zuwachs kurzfristig bis 2024 realisieren ließe und wie teuer die zusätzlichen Angebote sind.

### Was haben die Verkehrsforscher untersucht?

Insgesamt haben sie jede Fahrt auf 120 VRS-Linien betrachtet, darunter alle 21 Regionalzüge und S-Bahnen, 16 Stadtbahnlinien in Köln und Bonn sowie die wichtigsten Schnellbus- und Busverbindungen unter die Lupe genommen. Bei der Auswahl beschränkten sie sich auf die besonders kritischen Engpässe.

### Mit welchem Ergebnis?

Erstens: Vor allem die Züge, die von und nach Köln und Bonn

fahren, sind jetzt schon überfüllt. Das gilt auch für einige Stadtbahnen und Buslinien. Diese Linien könnten 30 Prozent mehr Fahrgäste nicht verkraften. Zweitens: Es gibt Verbindungen, auf denen zwar viele Pendler unterwegs sind, die aber wegen langer Fahrzeiten und mangelhaften Anschlüssen keine Alternative zum Auto sind.

### Was ließe sich kurzfristig ändern?

Weil der Ausbau der Infrastruktur viel zu lange dauert, wären schnelle Verbesserungen bis 2024 nur durch einen dichteren Takt, den Einsatz größerer Fahrzeuge, neue Direktverbindungen und Schnellbusse zur Entlastung möglich. Die Planer haben dafür einige neue Linien vorgeschlagen, aber nicht geprüft, ob die sich überhaupt umsetzen lassen. „Das war nicht unsere Aufgabe“, sagt Projektleiterin Jutta Henninger von der

WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung in Braunschweig. „Eine detaillierte Planung müsste vom Verkehrsverbund vorgenommen werden.“

### Was sind die Voraussetzungen?

„Ein Expressbus ist nur attraktiv, wenn er zeitlich konkurrenzfähig zum Auto ist“, sagt Professor Carsten Sommer von der Universität Kassel. „Die Busse dürfen nicht im Stau stehen.“ Deshalb müsse man über eine Umverteilung der Verkehrsflächen diskutieren, auch wenn diese Diskussion dem Individualverkehr wehtue. „Wir haben bei der Pendleranalyse einige neue Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden identifiziert, die sich für Schnellbusse eignen.“ Diese Linien müssten über die Kreis- und Stadtgrenzen hinaus gemeinsam geplant werden. „Da

sehen wir beim VRS noch erheblichen Verbesserungsbedarf“, sagt Sommer mit Blick auf den Streit zwischen Köln und den angrenzenden Gemeinden über die geplante Expressbuslinie auf der Aachener Straße.

### Wie teuer würde ein solches System mit einem 30 Prozent höheren Angebot, wenn es keinen Nulltarif gäbe?

Der VRS hat 2018 Fahrgelderlöse von 680 Millionen Euro erzielt. Also müssten bei einem Angebotsplus von 30 Prozent mindestens weitere 120 Millionen Euro pro Jahr zusätzlich aufgewendet werden. Das ist allerdings die Untergrenze. Zusatzkosten, die beispielsweise durch den Einsatz von Elektro- statt Dieselnissen entstehen, sind nicht ermittelt worden.

### Was sagen die Kommunalpolitiker zu den Ergebnissen?

Das Gutachten zeige, „dass wir mit zusätzlichen Angeboten im Busverkehr eine höhere Nachfrage auch kurzfristig ausgleichen können“, sagt Bernd Kolvenbach (CDU), Vorsitzender der Verbandsversammlung. „Das kostet aber sehr viel Geld und kann von den Kommunen nicht allein getragen werden.“ Um die Verkehrswende zu erreichen, müssten Bund und Land einen erheblichen Beitrag leisten. „Langfristig wird uns aber nur der Ausbau der Infrastruktur entscheidend helfen.“

## Keine Entscheidung über Fahrpreise

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat am Freitag bei der Verbandsversammlung in Aachen keine Entscheidung über die geplante Erhöhung der Ticketpreise getroffen. Sie sollen nach einer Empfehlung des Tarifbeirats in den Jahren 2020 und 2021 um jeweils 2,5 Prozent erhöht werden.

Am Freitag, 12. Juli, wird eine Sondersitzung geben. Bis dahin sollen die Verkehrsbetriebe im Unternehmensbeirat und der Tarifbeirat erneut über die Ticketpreise beraten. Die Politiker in der Verbandsversammlung sind sich nicht einig. Teile von SPD und Grünen fordern Nullrunden. (pb)



Voller Bahnsteig im Kölner Hauptbahnhof. Der Nulltarif würde 800 Millionen Euro jährlich kosten.