



STUDIE KAPAZITÄTSSTEIGERUNG

Ist kostenloser ÖPNV machbar?

Die Diskussion um den kostenlosen ÖPNV ist derzeit allgegenwärtig. Experten gehen davon aus, dass eine Realisierung solcher Angebote eine Fahrgaststeigerung von rund 30 Prozent nach sich zöge. Doch sind die für solche Zuwächse nötigen kurzfristigen Kapazitätssteigerungen überhaupt zu stemmen? Jutta Henninger hat sich im Auftrag des VRS mit diesen Fragen beschäftigt.

„Der begrenzende Faktor ist die Infrastruktur.“

Gutachterin Jutta Henninger



Frau Henninger, wie fällt Ihr Fazit aus: Welche Folgen hätte ein Anstieg der Fahrgastzahlen um 30 Prozent?

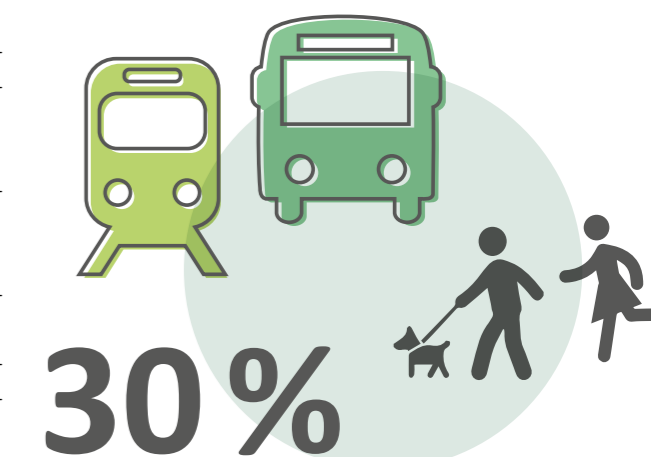
Bereits heute sind viele SPNV-Linien im Zulauf auf die Großstädte deutlich überlastet. Und auch zahlreiche Bus- und Straßenbahnlinien weisen zum Teil schon Überlastungen auf. Vor diesem Hintergrund würde der prognostizierte Zuwachs der Fahrgastzahlen ohne entsprechende Auffangmaßnahmen die Situation erheblich verschärfen. Der Kollaps des Nahverkehrssystems, besonders im morgendlichen Berufsverkehr, wäre voraussichtlich die Folge.

Wie sind Sie an die Studie herangegangen?

In der Untersuchung haben wir zwei verschiedene Ansätze verfolgt. Der eine widmet sich der Identifizierung überlasteter Linien im Bestandsnetz anhand umfangreicher Auswertungen von Fahrgastzahlen. Insgesamt haben wir dabei 120 Referenzlinien untersucht, bei deren Auswahl wir uns auf besonders kritische Engpässe beschränkt haben. In Abstimmung mit dem VRS und den angeschlossenen Verkehrsunternehmen wurden für die überlasteten Linien bzw. Linienabschnitte kurzfristig umsetzbare Entlastungsmaßnahmen entwickelt. Der zweite Ansatz untersucht pendlerstarke Verbindungen. Für viele Pendler ist der ÖPNV aufgrund langer Fahrtzeiten oder ungünstiger Umsteigeverbindungen keine wirkliche Alternative zum Auto. Für diese Verbindungen wurden Verbesserungsmöglichkeiten entwickelt.

Wie sehen die Maßnahmen konkret aus?

Der begrenzende Faktor ist die Infrastruktur. Doch die lässt sich nicht kurzfristig ausbauen. Daher wurden gezielt Maßnahmen zur Angebotserweiterung



mehr Fahrgäste bei kostenlosem ÖPNV

Schätzung nach der Studie zur Kapazitätssteigerung



entwickelt, die sich auf Basis der heute bestehenden Infrastruktur realisieren lassen. Diese sind Taktverdichtungen, Einsatz größerer Fahrzeuge sowie Direktverbindungen und Schnellbusse. Damit das Entlastungsangebot attraktiv und zeitlich konkurrenzfähig zum Auto ist, dürfen die Busse nicht im Stau stehen. Daher sind Bevorrechtigungen des ÖPNV erforderlich. Das können Busspuren sein oder Ampelschaltungen, die den ÖPNV bevorzugen. Bei der Pendleranalyse wurden einige gebietskörperschaftsübergreifende Verbindungen identifiziert, für die sich in vielen Fällen Schnellbusse eignen.

Wie hoch ist der Finanzbedarf für die erarbeiteten Maßnahmen?

Wir schätzen die Kosten auf rund 120 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe ist allerdings als Untergrenze zu verstehen. Sie würde für die Umsetzung von Maßnahmen anfallen, mit denen sich der erwartete Zuwachs mit den heutigen Qualitätsstandards bewältigen ließe. Kosten für eine generelle Attraktivitätssteigerung im ÖPNV sind darin noch nicht enthalten. Und weitere zusätzliche Kosten, etwa für die Beschaffung von Elektro- anstelle von Dieselnissen, konnten noch nicht bis ins Detail ermittelt werden.

€ **120 Mio. €**
min. Zusatzkosten p. a.
(ohne Qualitätsverbesserung)



Hintergrund der Studie

Durchführung:

Jutta Henninger von der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus Braunschweig in Zusammenarbeit mit Professor Carsten Sommer vom Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel

Auftraggeber:

Die Mitglieder der VRS-Verbandsversammlung / Geschäftsführung der VRS GmbH im Herbst 2018

Anlass:

Diskussionen um kostenlosen ÖPNV sowie drohende Dieselfahrverbote

Gegenstand:

- Erforderliche Kapazitäten zur Bewältigung einer Fahrgaststeigerung um 30 Prozent bis ca. 2024
- Maßnahmen zur Schaffung der Kapazitäten
- Höhe der benötigten Finanzmittel



Für den VRS als Projektleiter für die Studie im Einsatz: Danijel Tadic, Assistent der Geschäftsführung

Gastbeitrag von VRS-Zweckverbandsvorsteher Sebastian Schuster.



In meinem Grußwort im VRS-Verbundbericht 2018 führte ich aus, dass ein gut funktionierender Nahverkehr ein wichtiger Standortfaktor für unsere prosperierende Region ist. Damit das so bleibt, ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr unabdingbar. Die vorliegende Studie belegt dies ausdrücklich, führt aber auch aus, dass man hierfür einen langen Atem braucht. Stünde eine Fahrgaststeigerung von rund 30 Prozent bevor, so wäre das mit dem bereits heute oft ausgelasteten und auf manchen Achsen überlasteten Angebot nicht möglich. Vor allem die Berufspendler werden wissen, wovon ich spreche. Mittelbar wäre eine derartige Steigerung nur mit erheblichen Kapazitäts- und Angebotsausweitungen zu bewältigen.

Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen

Die Idee, einen kostenlosen ÖPNV anzubieten, um die Nachfrage zu erhöhen, ist nicht neu. Jedoch müssen dabei immer die Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt werden. So kann man etwa den kostenlosen ÖPNV in der Hauptstadt von Estland in Tallinn nicht mit dem Projekt der Stadt Monheim am Rhein vergleichen. Eins ist aber völlig klar, die „Zeche“ muss irgendjemand bezahlen, und dazu sind die Kreise und kreisfreien Städte im VRS alleine nicht in der Lage. Die Infrastruktur muss finanziert, umweltfreundliche Busse und Bahnen müssen gekauft, Treibstoff und Strom beschafft und die Fahrerinnen und Fahrer ordentlich bezahlt werden. Hierfür wurde im VRS immer am Grundsatz festgehalten: Die Finanzierung des Angebotes soll möglichst mit Fahrgeldeinnahmen erwirtschaftet werden. So werden heute rund 75 Prozent der Kosten in Höhe von rund 1 Milliarde Euro im VRS über den Ticketverkauf und tarifliche Ausgleichszahlungen abgedeckt. Sollte dieser Ansatz im Rahmen der „Verkehrswende“ nicht mehr erwünscht sein, so muss man nach anderen Lösungen suchen und

hierfür Finanziers finden. Nebenbei bemerkt wird die „Verkehrswende“ auch nicht alleine durch Maßnahmen im ÖPNV zu bewältigen sein.

Infrastrukturausbau beschleunigen

Es wird aber eine unserer Aufgaben sein, in den nächsten zwei Jahren Ideen zu erarbeiten, ob und wie ein neues Finanzierungssystem entwickelt und umgesetzt werden kann. Und es versteht sich von selbst, dass der Bund, die Länder und auch die Verkehrsunternehmen ebenso gefragt sind.

Ob es dann den für den Kunden kostenlosen ÖPNV geben wird, bleibt abzuwarten. Wichtiger ist es, den Infrastrukturausbau zu beschleunigen und den Menschen ein gutes und verlässliches ÖPNV-Angebot zu machen. Und hierunter verstehe ich nicht nur Bahnen und Busse, sondern auch alle Varianten der On-Demand-Verkehre.

