



Ist kostenloser Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) eine Utopie?

Prof. Dr. Dirk Gunther Trost

08.02.2018

Salzgitter

Suderburg

Wolfenbüttel

Wolfsburg



Inhalt

Kostenloser ÖPNV

1. **Begriff**
2. **Funktionsweise und Finanzierung des ÖPNV**
3. **Umsetzung und Beispiele für ÖPNV zum „Nulltarif“**
4. **Fazit**

1. Begriff

Kostenloser ÖPNV – was ist gemeint?

Teilweise oder vollständige kostenlose Nutzung des ÖPNV für die Gesamtheit der Nutzer oder für bestimmte Nutzergruppen.

Was ist folglich nicht gemeint:

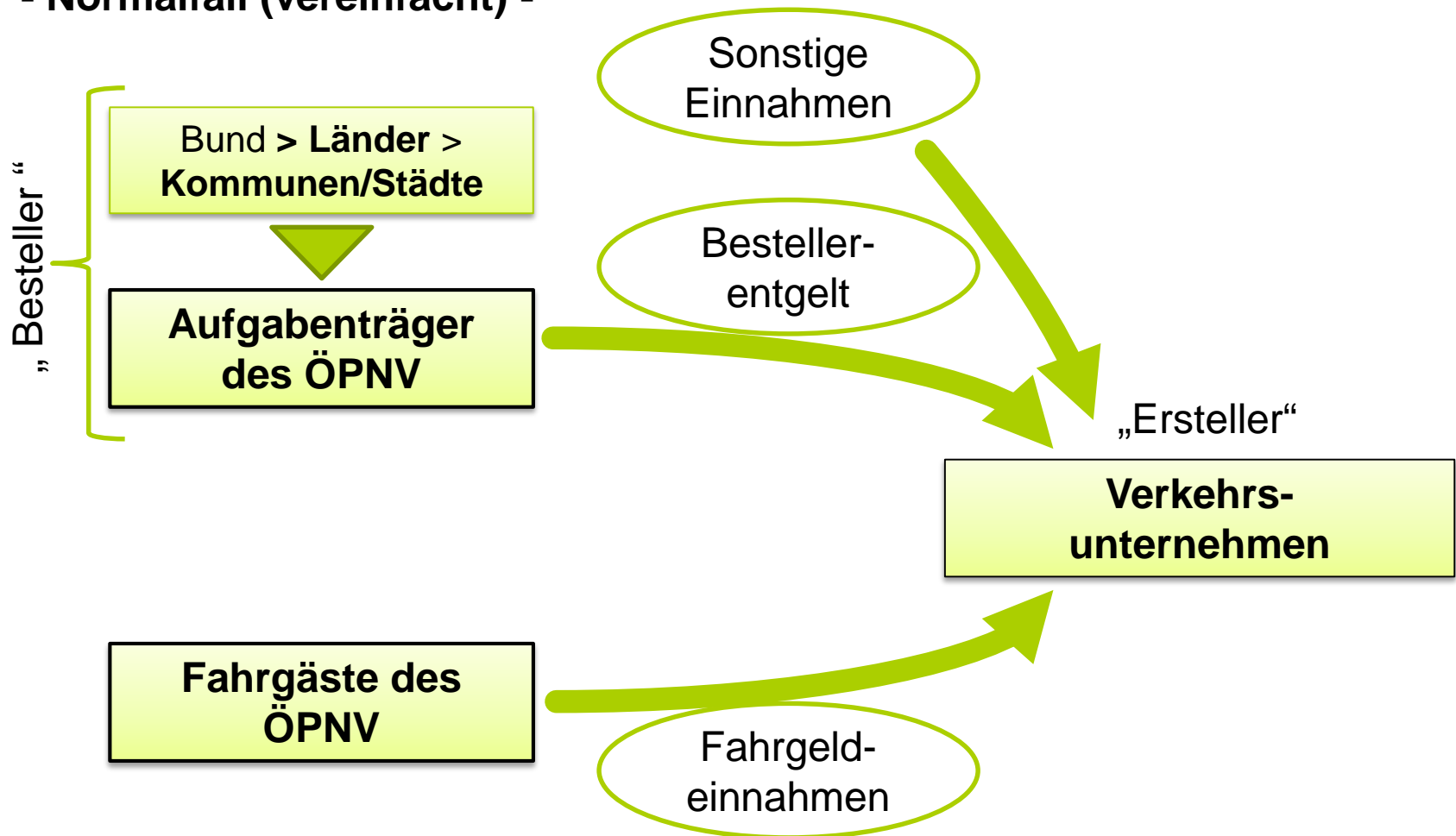
- **ticketloser ÖPNV:**

Fahren mit elektronischem Fahrschein (e-ticketing)

- **„Schwarzfahren“**

Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein
(Erschleichen von Leistungen § 265a StGB; Schätzung: 3%, ca. 250 Mio.
Euro Einnahmeausfall !)

2. Funktionsweise und Finanzierung des ÖPNV - Normalfall (vereinfacht) -



Kostenseite im ÖPNV:

- im ÖPNV sind Kosten u.a. bestimmt durch Vorgabe der...



Bus 615 SZ-Bad – Fachhochschule
KVG Mobilitätszentrale Salzgitter * Fischzug 1 * 38226 Salzgitter * Tel. 05341/4099-29
Verkehrt nur im Semesterzeitraum : 02. September – 20. Dez. 2013

Mo-Fr Semester		701	731	733	734	737	738	741
VERKEHRSHINWEIS								
Line 612 aus Rt. A-Kolping-Str an S an		7.31	8.11	10.51	13.31	15.11	16.51	
Line 612 aus Rt. A-Kolping-Str an F an		7.26	8.06	10.46	13.26	15.06	16.46	
Zug aus Richtung Braunschweig an		7.18	8.18	---	13.18	15.18	---	
SZ-Bad, Bahnhof		7.58	8.28	11.03	13.52	15.22	17.02	
SZ-Bad, Gymnasium		7.41	8.24	11.04	13.34	15.24	17.04	
SZ-Bad, Monklustr.		7.44	8.28	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Jahnstraße		7.41	8.24	11.04	13.34	15.24	17.04	
SZ-Bad, Hertastr.		7.44	8.28	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Hallescher Pl.		7.41	8.24	11.04	13.34	15.24	17.04	
SZ-Bad, M.-Luther-Platz		7.40	8.24	11.09	13.39	15.29	17.09	
SZ-Bad, Rheinstr.		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Bad, Zwickweg		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Bad, Engelder Str.		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Bad, Oh.		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Bad, Sü.		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Bad, Gewerbegebiet		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Callecht/Engelode		7.44	8.28	11.10	13.40	15.30	17.10	
SZ-Callecht, Fachhochschule an		7.51	7.56	8.30	11.10	13.40	15.30	17.10

H = verkehrt nur von Montag – Donnerstag
Anschlussfahrzeiten der DB



- Investitionen in Fahrzeug
- Wartung der Fahrzeuge
- Personal
- Infrastruktur (Haltestellen...)
- ...



der Betrieb des ÖPNV ist sehr ressourcenintensiv und damit auch kostenintensiv

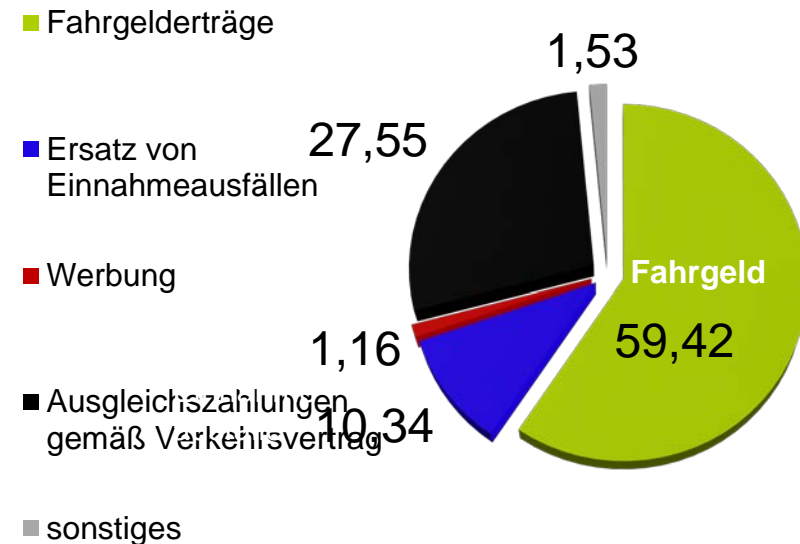
Einnahmenseite im ÖPNV

Einnahmen am Beispiel der Berliner Verkehrsbetriebe für das Jahr 2012

	BVG 2012
Verkehrserlöse	667.972
<i>davon Fahrgelderträge</i>	<i>568.986</i>
<i>davon Ersatz von Einnahmeausfällen</i>	<i>98.986</i>
Werbung	10.973
Sonstige Umsatzerlöse	14.665
	BVG 2012
Ausgleichszahlungen gemäß Verkehrsvertrag	263.898

Werte in den Tabellen in Tsd. EUR

Einnahmen der BVG



Quelle: BVG Geschäftsbericht 2012



ÖPNV definiert sich über den Kostendeckungsgrad!

Kostendeckungsgrade sind im ÖPNV unterschiedlich!

ÖPNV deckt i.d.R. seine Kosten nicht!

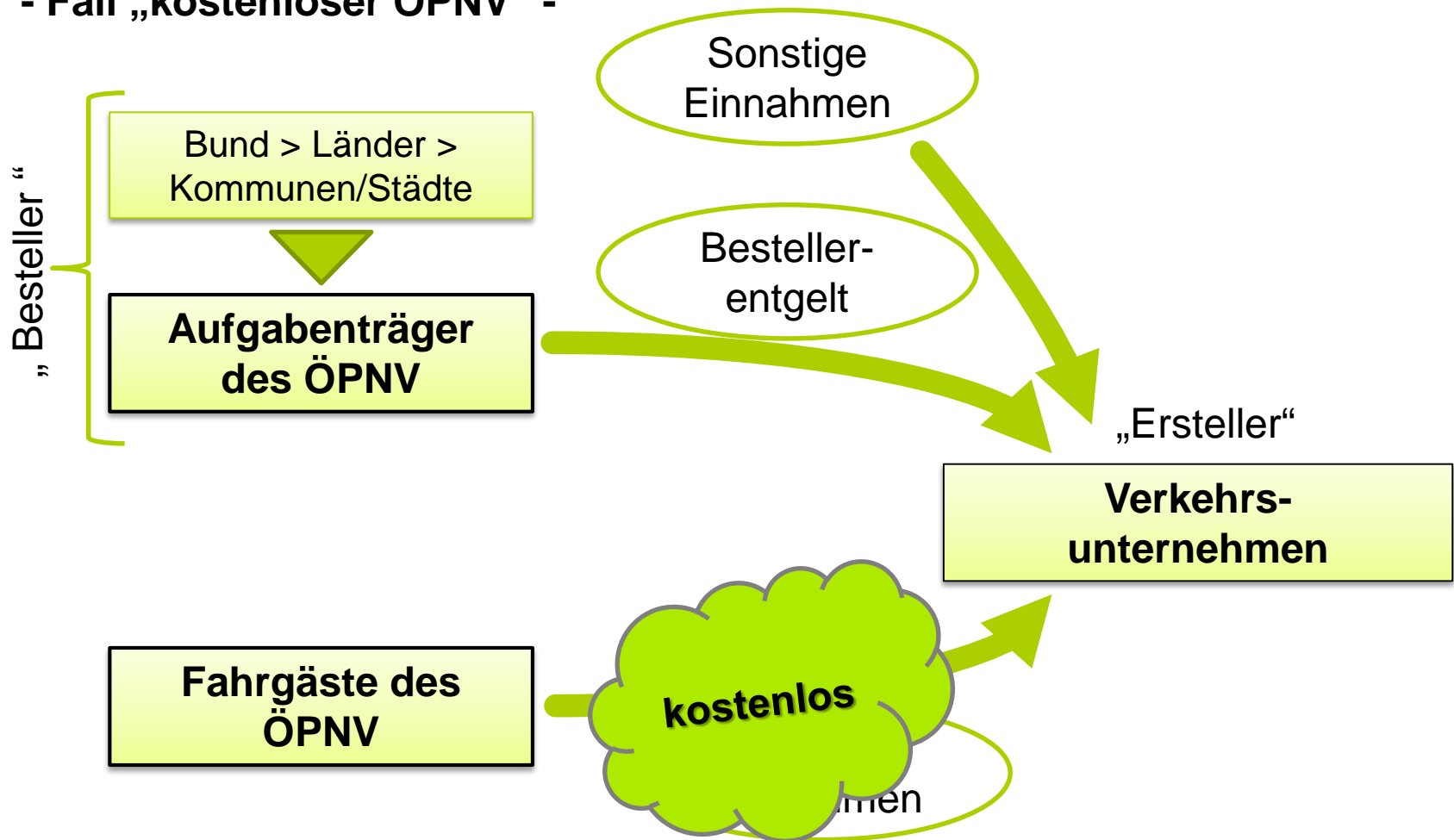
- Gegenüberstellung der Fahrgasterlöse und der Gesamtkosten
- Kostendeckungsgrad liegt zwischen 40% und 50%

- Je nach Stadtstruktur und verkehrlichem Angebot (Bus, Straßenbahn etc.) können auch Kostendeckungsgrade auftreten, die auch um die 10% liegen können!

➡ Beitrag der Fahrgäste ist dann de facto gering

➡ **Kostenlosen ÖPNV einführen?! ...SINNVOLL?**

3. Umsetzung und Beispiele für kostenlosen ÖPNV - Fall „kostenloser ÖPNV“ -



Städte mit ÖPNV-“Nulltarif“

AUSTRALIA

- Brisbane
- Perth
- Sydney
- Melbourne

BELGIUM

- Hasselt

BRAZIL

- Potirendaba
- Paulinia
- Muzambinho
- Pitanga
- Ivaiporã
- Porto Real
- Agudos

CANADA

- Calgary

CHINA

- Chengdu
- Changning

CZECH REPUBLIC

- Frýdek-Místek

DENMARK

- Læsø

ENGLAND

- Sheffield
- Rotherham
- Bradford

ESTONIA

- Tallinn

FAROE ISLANDS

- Tórshavn

FINLAND

- Mariehamn

FRANCE

- Vitré
- Noyon
- Libourne
- Gap
- Compiègne
- Colomiers

- Châteauroux
- Castres
- Aubagne

ICELAND

- Akureyri

POLAND

- Zabki
- Żory

RUSSIA

- Cheremushki

SPAIN

- Torre Vieja

SWEDEN

- Kölsillre
- Avesta
- Hallstahammar
- Övertorneå
- Kiruna
- Jokkmokk

THAILAND

- Bangkok

USA

- Salt Lake City
- Pittsburgh
- The Staten Island Ferry
- Savannah
- Bozeman
- Seattle
- Whidbey Island
- West Memphis
- Watauga County
- Summit County
- Park City
- Island County
- Hawaii
- Hanover
- Corvallis
- Commerce
- Clemson
- Chapel Hill
- Cache Valley
- Baltimore

WALES

- Cardiff

Quelle:

<http://freepublictransports.com/city/>

Stand: 01/2016

Kostenloser ÖPNV am Bsp. Hasselt (Belgien):



Ausgangssituation:

- vier Buslinien, 8 Busse
- 84 Fahrten / Tag
- ca. 1.000 Fahrgäste / Tag
- 360.000 Fgst. (1996)
- Kostendeckungsgrad: 9 %
- Defizit ca. 300.000 € p.a.
- finanzielle Schieflage
- 72,7 Mio. € Baukosten für dritten Innenstadtring

- Provinz Limburg
- Fläche 102,90 km²
- 74.588 Einwohner
- 40.000 Studierende



Maßnahmen 1. Juli 1997:

- elf Buslinien, 46 Busse
- 480 Fahrten / Tag
- 2.000 Fgst. / Tag (2008)
- 1,5 Mio. Fgst. / Jahr 1997
- 4,5 Mio. Fgst. / Jahr 2008
- Kostendeckungsgrad: ? %
- Defizit ca. 1,8 Mio. € p.a.
- Parkraumbeschränkung
- Rückbau von Straßen



Ergebnis des kostenlosen ÖPNV in Hasselt (1997-2013):

- Einführung des kostenlosen ÖPNV ging mit deutlicher Angebotsausweitung einher
- Verkehrsbelastung in Hasselt ist deutlich gesunken, zwei „Shuttle-Linien“ zu Parkplätzen
- Umsteiger vom MIV 22,8 %, Radverkehr / Fußgänger 32,3 %
- Bezuschussung durch Stadt Hasselt / Land Flandern
- ***Bevölkerungszuwachs, Schaffung neuer Arbeitsplätze (Anzahl der Arbeitsplätze verdreifacht!)***
- Kürzeste Taktfolge: 5 min. / längste Taktfolge: 60 min.
- Seit **1. Mai 2013 kein kostenloser ÖPNV** mehr, Einzelfahrkarte in Hasselt 60 Cent (ausgenommen sind Kinder/Jugendliche < 19 Jahren, Rentner)
- Defizit für das Jahr 2013 im Busbetrieb: 2,8 Mio. €



ÖPNV zum „Nulltarif“ – Ein Modell für große Städte?

- meist hoher Kostendeckungsgrad:
 - Berlin: 76% (2007, ohne Zuschüsse)
 - Hamburg: 88,7% (2010)
 - Dresden: 77,6% (2010)
 - Braunschweig: 71% (2010)
- Kapazitätsgrenzen während der HVZ häufig schon erreicht
- bereits hoher ÖPNV-Anteil (Berlin: 26%, München: 21%)
- Taktverdichtung nur sehr schwer möglich
- Ausbau kostenintensiver Systeme (S-/U -Bahn) teuer und nur langfristig möglich

Beispiel Tallinn – kostenloser ÖPNV in einer Großstadt

- Tallin – Großstadt in Estland
- 430.000 Einwohner
- Seit Januar 2013 kostenfreier ÖPNV für Anwohner
- Bereits vor Einführung 40% Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen



Welche Strukturen sind geeignet für einen „Null-Tarif“ ÖPNV?

- geringe Auslastung des ÖPNV-Systems
- geringer Kostendeckungsgrad
- freie Kapazitäten, auch in den Spitzenstunden
- reines Bussystem (da kostengünstig ausbaubar)
- breite politische Unterstützung und flankierende Maßnahmen für den ruhenden und fließenden Pkw-Verkehr
- Verkehrliches Gesamtkonzept erforderlich
- Zusatzeinnahmen bzw. Kosteneinsparungen (im Straßenbau) für die Kommune

Weitere Formen des „fahrscheinlosen“ ÖPNV

- Nulltarif als **Schnupperangebot** (Tübingen macht blau, autofreie Sonntage, Paten-Ticket...)
- **Beitragsfinanzierter** Nulltarif (touristische Angebote, Semesterticket...)
- **Steuerfinanzierter** Nulltarif (Templin, Lübben, Hasselt...)

4. Fazit

- Kostenloser ÖPNV ist nur bei bestimmten Strukturen sinnvoll.
 - Gesamtwirtschaftliche Nutzeneffekte sind in die Betrachtung einzubeziehen (Umwelt, Unfälle...) und Gegenfinanzierungen
 - Für Nutzer kostenfreier ÖPNV ist nicht kostenlos!
 - Für die Verkehrsmittelwahl der Kunden ist der Preis nur EINES der Entscheidungskriterien
- ❖ *Ggf. Ist es sinnvoller, das ÖPNV-Angebot zu verbessern anstatt die Nutzung des ÖPNV kostenlos zu machen – und im Gegenzug die Kosten der Autonutzung stärker sichtbar zu machen.*

Für Rückfragen und Informationen:

Homepage: www.ostfalia.de/ifvm

E-Mail: d-g.trost@ostfalia.de

Telefon: **05341 / 875 51580**

Vielen Dank!

