



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:

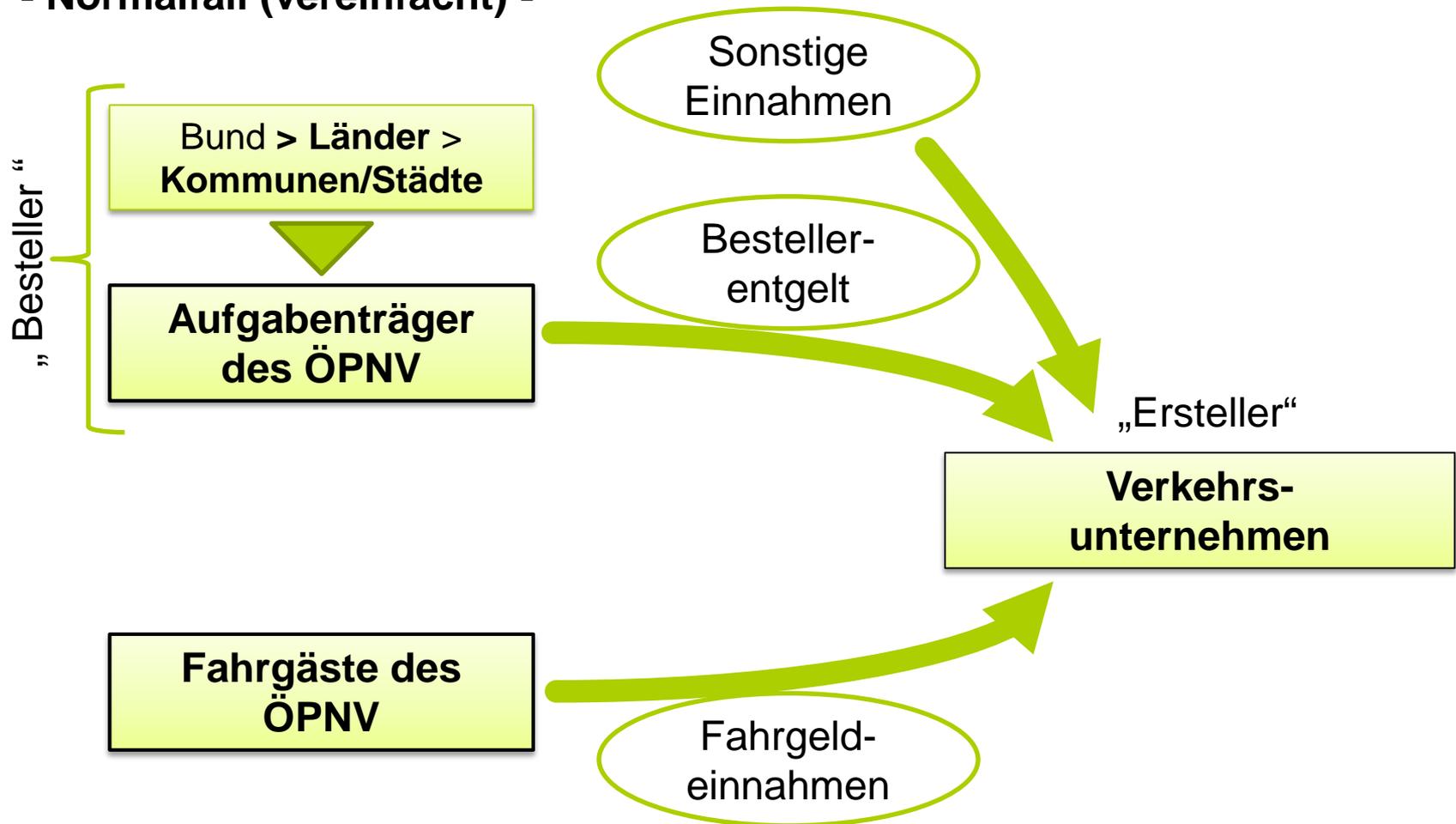
- **ticketloser ÖPNV:**

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 * Fieschzug 1 * 38226 Salzgitter * Tel. 05341/4099-29
Verkehrt nur im Semesterzeitraum : 02. September – 20. Dez. 2013

Mo-Fr Semester		701	731	733	735	737	739	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.		7.41	8.24	11.04	13.34	15.24	17.04	
SZ-Bad, Hallescher Pl.		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, M.-Luther-Platz		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Rheinstr.		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Zwickweg		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Engelder Str.		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Oh.		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Südl.		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Bad, Gewerbegebiet		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
SZ-Callecht/Engelode		7.40	8.24	11.03	13.33	15.23	17.03	
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

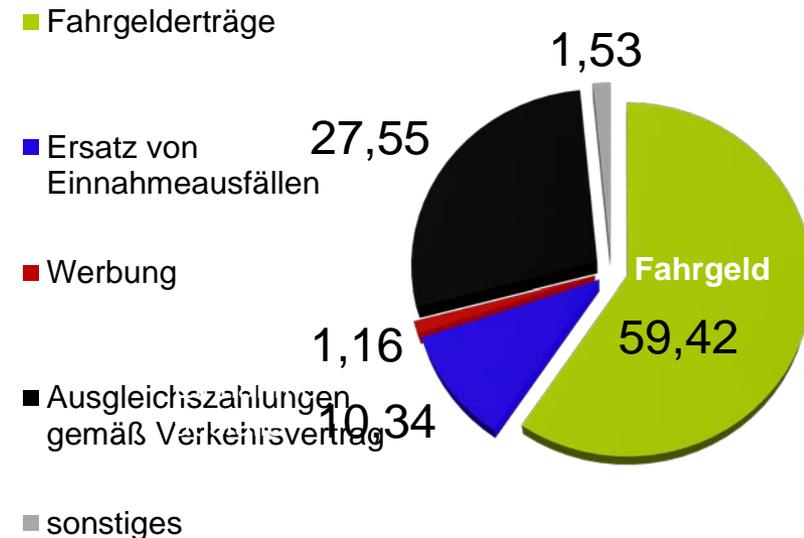
Einnahmenseite im ÖPNV

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%

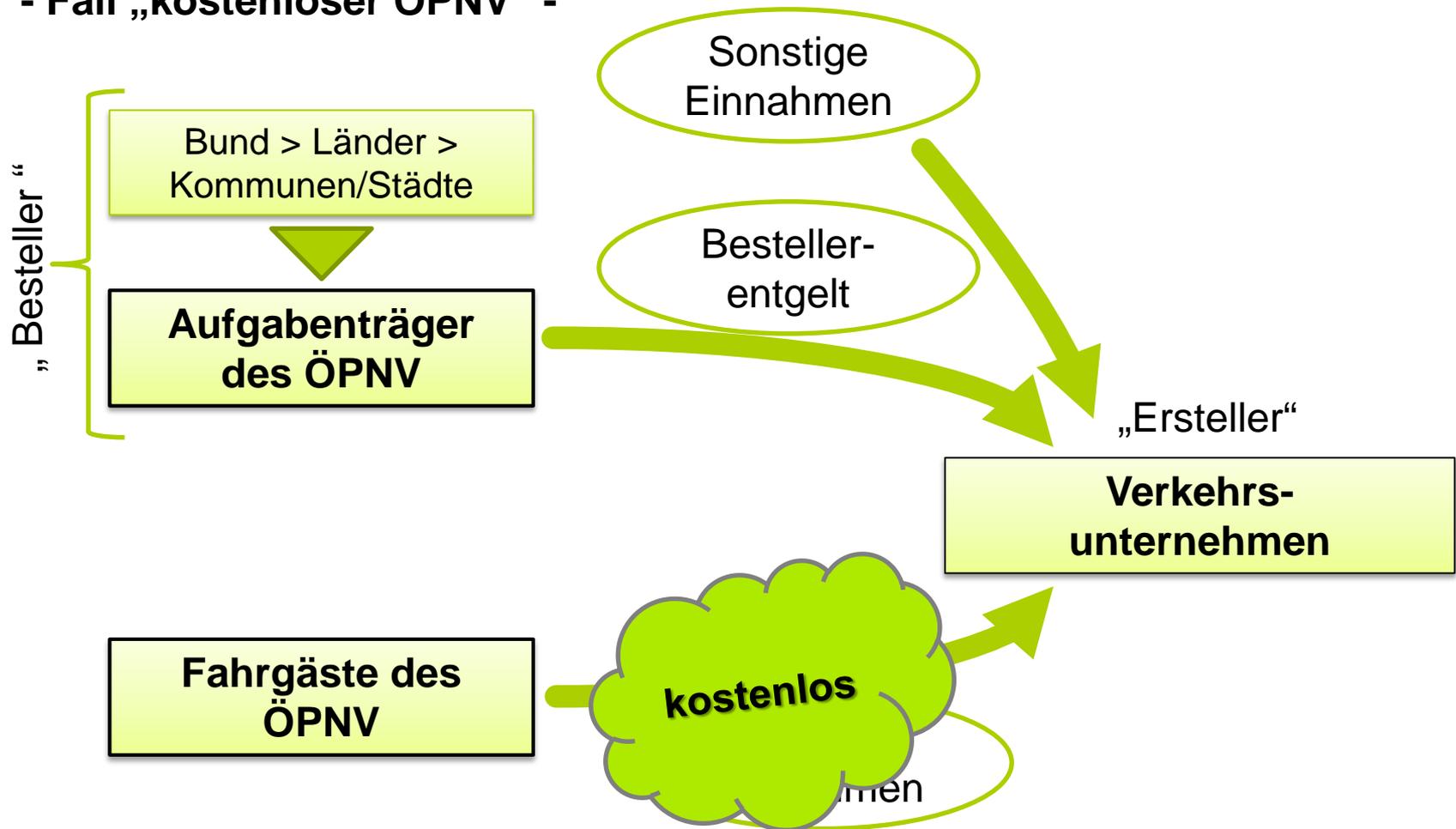
- Je nach Stadtstruktur und verkehrlichem Angebot (Bus, Straßenbahn etc.) können auch Kostendeckungsgrade auftreten, die auch um die 10% liegen können!

➡ 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!

