

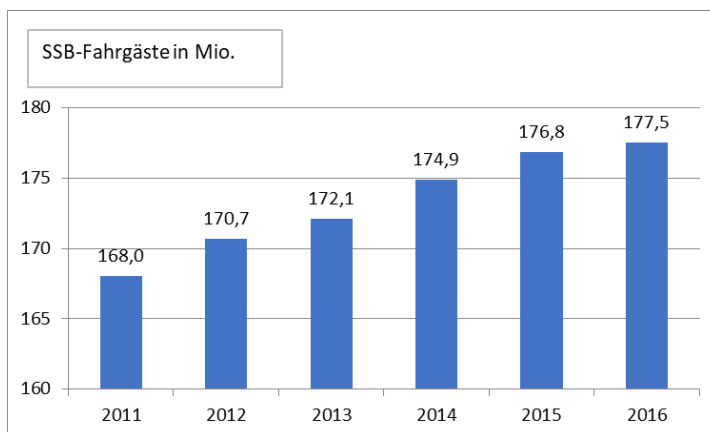
„ÖPNV für lau“

– Voraussetzungen und Folgen –

Eine Modellrechnung am Beispiel der Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB)

1. Wieviel Fahrgäste steigen um?

Wie sieht es derzeit aus?



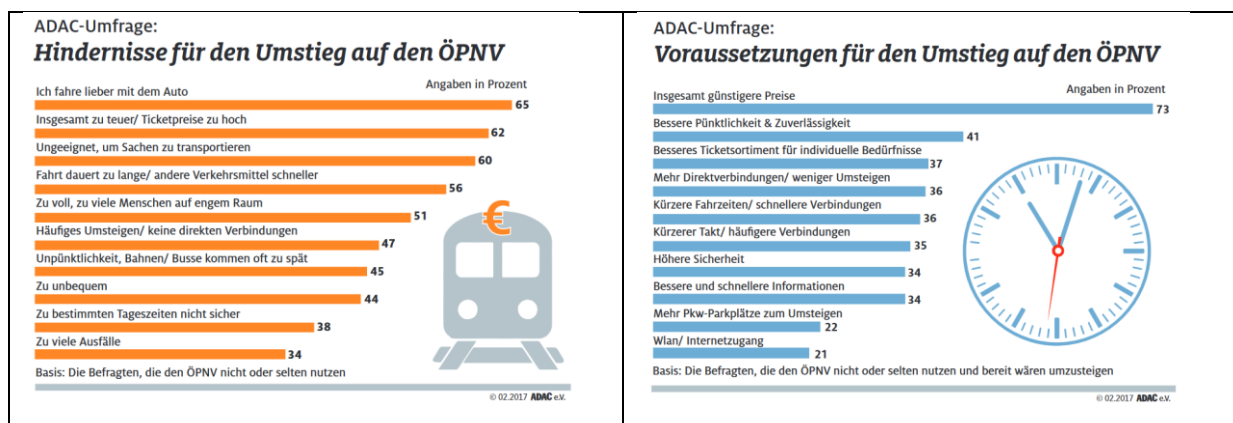
SBB Geschäftsberichte.

Die SSB hat in 2016 177,5 Mio. Fahrgäste.

Die Linienverkehrserlöse der SSB liegen in 2016 bei 223,3 Mio. Euro (SBB Geschäftsbericht 2016), pro Fahrgast also bei 1,25 Euro.

Was veranlasst die Verkehrsteilnehmer zum Umstieg?

Laut einer ADAC-Umfrage (3.100 Verkehrsteilnehmer) aus dem Jahr 2017 ist der Ticketpreis ein wichtiges Kriterium für den Umstieg auf den ÖPNV, bei weitem jedoch nicht das einzige.



https://www.adac.de/_mmm/pdf/5.%20C3%96PNV-Umfrage%20-%20Voraussetzungen%20Umstieg_288263.pdf

Kriterien wie Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit oder Fahrtdauer spielen ebenfalls eine wesentliche Rolle für den Verkehrsteilnehmer.

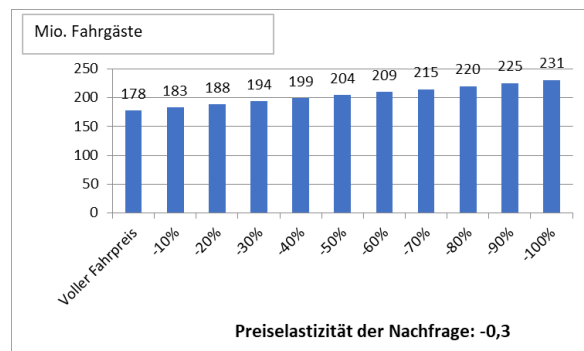
Eine Umfrage der KE-CONSULT und der isi Köln GmbH im Auftrag der IHK Köln im Sommer 2017 (2.300 Pendler) ergibt, dass Ticketpreise zwar ein wichtiges Kriterium für Pendler sind, dass es aber durchaus wichtigere Themen wie Pünktlichkeit, Bahn-Verbindungen und Abstimmung der Fahrpläne gibt.

für ... % der befragten Autofahrer wichtig		... % der befragten Autofahrer sind damit unzufrieden	
Pünktlichkeit	100%	Bahn-Verbindungen	74%
Bahn-Verbindungen	96%	Pünktlichkeit	70%
Abstimmung Fahrpläne	93%	Fahrkartenpreise	60%
Fahrkartenpreise	80%	Abstimmung Fahrpläne	57%

KE-CONSULT, isi Köln GmbH, Pendlerbefragung 2017.

Es ist also davon auszugehen, dass Preissenkungen bis hin zum Gratis-ÖPNV zwar auf die Verkehrsmittelwahl wirken, dass diese aber von qualitätssteigernden Maßnahmen begleitet werden müssen.

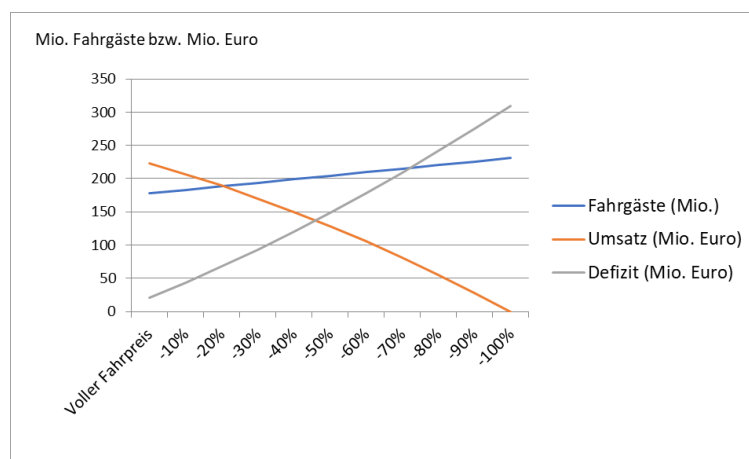
Das Ausmaß der Wirkung kann mit der Preiselastizität der Nachfrage gemessen werden. Diese zeigt, in welchem Ausmaß die Nachfrage steigt, wenn die Preise sinken. Eine in der Fachliteratur übliche Preiselastizität von -0,3 bedeutet, dass eine Preissenkung um 10% zu einer Nachfragesteigerung um 3% führt. Von dieser Preiselastizität ausgehend kann bei einem Gratis-ÖPNV mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 30% auf dann insgesamt 231 Mio. gerechnet werden.



SBB Geschäftsberichte, KE-CONSULT

2. Welche finanziellen Auswirkungen sind mit einem Gratis-ÖPNV verbunden?

Nicht nur für die notwendigen Investitionen, sondern für den Betrieb sind erhebliche Mehraufwendungen notwendig. Dabei steigen die Kosten für den Betrieb nicht im gleichen Ausmaß an wie die Fahrgastzahlen. Gründe dafür liegen vor allem im wegfallenden administrativen und Kontrollaufwand: Es sind weder Fahrkartenverkäufe noch Fahrkartenkontrollen mehr notwendig; diese Kosten können also eingespart werden. Mehraufwendungen fallen jedoch an für Energie, Fahrpersonal, Wartung und Reparaturen, Abschreibungen u.v.m.



SBB Geschäftsberichte, KE-CONSULT

Auf der anderen Seite fehlen natürlich die Umsätze aus den Ticketverkäufen, um die Kosten zu decken: es entsteht ein erhebliches Defizit. Im Modell davon ausgehend, dass eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 30% zu einer Kostensteigerung um 20% führt, läge dieses Defizit bei einem Gratis-ÖPNV für die SBB bei mehr als 300 Mio. Euro.

3. Was sind die Voraussetzungen?

Die Preismaßnahmen müssen unbedingt von kapazitätssteigernden Maßnahmen flankiert werden. Schon jetzt stößt der ÖPNV in Stuttgart vor allem zu Rush-hour-Zeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Um auch zu diesen Zeiten 30% mehr Fahrgäste aufnehmen zu können, müssen Investitionen in die Infrastruktur (Strecken, Haltestellen, Depots) und in das rollende Material (Busse und Bahnen) getätigt werden.

4. Gibt es kurzfristig wirksame Alternativen?

Die notwendigen Ausbaumaßnahmen sind erst langfristig realisierbar. Daneben müssen Finanzierungsmodelle entwickelt werden, um das entstehende Defizit zu decken. Allerdings gibt es durchaus andere Maßnahmen, die den ÖPNV in Essen stärken würden, ohne umfassende kapazitative, vor allem infrastrukturelle, Maßnahmen ergreifen zu müssen.

Ansatzpunkt könnten die sogenannten Schwachlastzeiten sein, also die Zeiten, in denen die Busse und Bahnen weniger stark genutzt werden als zu den rush-hour-Zeiten. Zu diesen Zeiten könnte für alle oder aber auch nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen (Schüler/Jugendliche, Hartz IV-Empfänger, Rentner, ...) ein Gratis-ÖPNV-Angebot angeboten werden: Die Fahrzeuge sind zu diesen Zeiten unausgelastet unterwegs; die Grenzkosten, die durch den Zustieg weiterer Fahrgäste entstehen sind nahezu gleich Null.

Eine weitere, relativ kurzfristig zu realisierende Maßnahmen könnte eine strecken- und zeitspezifische Erhöhung der Bustakte sein. Dies sollte gezielt an hoch belasteten Strecken zu hoch belasteten Zeiten geschehen.

Mit diesen kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen wird zwar keine Steigerung der Fahrgastzahlen um 30% erreicht, allerdings können durchaus positive Auswirkungen erwartet werden.

Köln, 20.03.2018

Dr. Judith Kurte, Geschäftsführerin

KE-CONSULT bietet seit 2001 Unternehmen, Interessenvertretungen und öffentlichen Auftraggebern fundierte Beratung und Untersuchungen zu wirtschaftlichen und verkehrlichen Fragestellungen an. Inhaltliche Schwerpunkte der Arbeit sind der Market Research, die konkrete Analyse von Marktstrukturen und -entwicklungen und Trends, die Analyse und Bewertung von Geschäftskonzepten und -prozessen. Thematisch werden Mobilitätskonzepte und -strategien, Marktstudien für den Logistik- und den KEP-Markt (Antriebskonzepte, innovative Zustellkonzepte, E-Bikes), der E-Commerce, das Themenfeld der Elektromobilität und neuer Fahrzeug-, Verkehrs und Systemtechnologien, Fragestellungen des Personenverkehrs, die Umsetzung von Betriebs- bzw. Betreiberkonzepten, Innovationsforschung und -bewertung, Akzeptanz- und Auswirkungsanalysen für neue Logistiklösungen und -angebote, regionale Strukturentwicklungen, Standortbewertungen und Entwicklungskonzepte, Wirtschaftlichkeitsrechnungen, Evaluierungen und Auswirkungsanalysen (u.a. verkehrliche Wirkungen, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte), Nutzen und Kosten des Verkehrs und wirtschaftliche Produktivitäts- und Standortwirkungen abgedeckt.