



Forschungsprojekt

Finanzierung des ÖPNV auf Basis von alternativen Finanzierungsinstrumenten

Laufzeit: Juli 2018 bis Februar 2019

Auftraggeber:
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)

HINTERGRUND UND ZIEL

Bei der Tarifentwicklung sind seit etwa dem Jahr 2015 zwei Grundtendenzen festzustellen. Einerseits werden die bisherigen Verbundtarife durch eine stärkere Entfernungsorientierung ergänzt und auf der anderen Seite werden durch neue Pauschalangebote sehr einfache Zugänge zum ÖPNV eröffnet, die keine weitere Leistungs differenzierung ermöglichen (z. B. hessenweites Schüler ticket). Diese Pauschalangebote sind häufig für den Kunden sehr kostengünstig, so dass sich i. d. R. für den Tarifverantwortlichen ein Erlösverlust ergibt. Darüber hinaus wird zunehmend über Finanzierungsinstrumente diskutiert, bei denen über Drittnutzer bzw. Nutznießer zusätzliche Mittel für den ÖPNV zur Verfügung gestellt werden (ggf. unter der Voraussetzung eines geänderten Rechtsrahmens). Ein im politischen Bereich häufig genanntes Instrument ist dabei das so genannte „Bürgerticket“, bei dem der ÖPNV über Beiträge der Bewohner finanziert wird.

In diesem von der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH finanzierten Projekt sollten daher drei Finanzierungsinstrumente im Detail konzipiert und hinsichtlich wesentlicher Wirkungen auf Nachfrage, Erlöse und zusätzliche Kosten für den ÖPNV-Betrieb bewertet werden:

- eine kostengünstige, hessenweit gültige **Jahreskarte** für die Einwohner Hessens (365-Euro-Ticket),
- ein **Bürgerticket** für Hessen als rein betragsfinanziertes Produkt für alle Einwohner Hessens,
- ein **Basispreisangebot** bei dem die Fahrpreise im Gelegenheitsverkehr (Einzelfahrt, Kurzstrecke, Tageskarte) halbiert werden. Der Basispreis wird entweder über Beiträge (analog Bürgerticket) oder aus dem Landeshaushalt finanziert.

METHODISCHES VORGEHEN

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage bzw. der Festlegung der Beitragshöhe wurde für jedes Finanzierungsinstrument ein Modell erstellt, das i. W. auf Preiselastizitäten, Fahrausweiswanderungen und dem maximal erreichbaren Fahrgastpotenzial aufbaut. Da diese Modelleingangsparameter i. W. von der Qualität des ÖPNV-Angebotes und der Nähe zum nächsten Oberzentrum abhängen, wurden diese beiden Merkmale bei der Festlegung der Modelleingangsparameter über unterschiedliche Raumtypen berücksichtigt (Abbildung 1). Auf Basis der ermittelten Nachfragewirkungen wurden anschließend die Wirkungen auf die Erlöse unter Berücksichtigung der Fahrausweisverkäufe sowie der Angebotsausweitungen abgeschätzt. Die Erlösentwicklung wiederum bildete die Grundlage für die Ermittlung der Beitragshöhe beim Bürgerticket bzw. Basispreismodell. Um die Unsicherheit bei der Abschätzung zu berücksichtigen, wurden im Modell jeweils zwei Szenarien, die eine Unter- und Obergrenze der wahrscheinlichen Entwicklung abbilden, simuliert.

Ausgehend von den zu erwartenden Nachfragesteigerungen bei den einzelnen Finanzierungsinstrumenten ist ggf. davon auszugehen, dass die vorhandene Betriebsleistung nicht ausreicht, um die zusätzliche Nachfrage bedienen zu können. Daher wurden für alle drei Finanzierungsinstrumente die zusätzlichen Betriebskosten grob abgeschätzt.

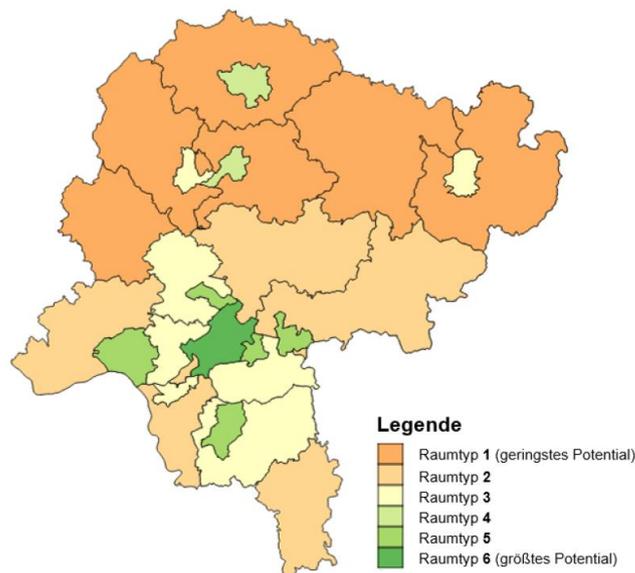


Abbildung 1: Übersicht der Raumtypen im RMV

ERGEBNIS

Die Ergebnisse der Modellrechnungen zur Abschätzung der Nachfrage- und Erlösentwicklung durch die Einführung der jeweiligen Tarif- und Finanzierungsinstrumente sind zusammengefasst in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Modellergebnisse

	365-Euro-Ticket	Bürgerticket	Basispreismodell
Nachfrageentwicklung	6% bis 14%	39% bis 75%	4% bis 15%
Erlösentwicklung	-20% bis -24%	-	-
Beitrag pro Monat		12,- bis 38,- €	0,50 bis 5,- €

Alle Finanzierungsinstrumente haben gemeinsam, dass durch ihre Einführung die Nachfrage im ÖPNV zunimmt. Die Höhe der Nachfragesteigerung ist in Abhängigkeit des Raumtyps unterschiedlich stark ausgeprägt, sodass auch Angebotsausweitungen in unterschiedlichem Umfang und in Abhängigkeit noch vorhandener freier Kapazitäten notwendig werden. Bei einer Einführung der hessenweiten Jahreskarte bzw. des Basispreismodells sind nur sehr geringe Anpassungen des Angebots notwendig, während die hohe Nachfragesteigerung durch Einführung des Bürgertickets umfangreichere Maßnahmen erfordert.

Erlösverluste entstehen lediglich bei Einführung des hessenweiten 365-Euro-Tickets. Beim Bürgerticket und Basispreismodell sind die monatlichen Beiträge so kalkuliert, dass die Verluste aus dem Fahrausweisverkauf und die zusätzlichen Kosten der Angebotsausweitung vollständig kompensiert werden. Die notwendigen Beiträge werden dabei von allen Einwohnern Hessens getragen, die mindestens 18 Jahre alt und durch den ÖPNV erschlossen sind. Die Höhe des Beitrags wurde auf Grundlage der ÖPNV-Angebotsqualität des Wohnorts der Einwohner differenziert, eine Differenzierung nach sozialen Merkmalen erfolgte nicht.