

## **Pressemitteilung der civity Management Consultants**

**Berlin, 13.02.2017**

### **Bundesweite Studie zum Nahverkehr in mehr als 50 Städten zeigt erhebliche Unterschiede in der Angebotsdichte und bei den Fahrpreisen**

Viele Städte und Kommunen haben sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, um den Verkehr stadt- und umweltverträglicher zu organisieren. Eine Verkehrswende wird jedoch nur gelingen, wenn der öffentliche Verkehr attraktiv und leistungsfähig ist. „In unseren Kundenprojekten analysieren wir daher regelmäßig, wie es um die Angebotsdichte und das Preis-Leistungs-Verhältnis des Nahverkehrs tatsächlich bestellt ist. Aus diesen und weiteren Daten leiten wir ab, welcher verkehrspolitische Handlungsbedarf in einer Stadt oder Region besteht und an welchen Stellen primär angesetzt werden muss“, so Stefan Weigele, Partner der Strategieberatung civity und Leiter der Studie.

### **Einmalige Datenbasis ermöglicht eine differenzierte Bewertung der Angebotsqualität**

Die Analysen der Berater basieren auf der systematischen Erfassung und Auswertung der Fahrplandaten der einzelnen Städte. Zentrale Kenngröße sind alle angebotenen Haltestellenabfahrten der verschiedenen Verkehrsmittel in einer Stadt oder einer Region. Diese Kenngröße drückt aus, wie häufig die öffentlichen Verkehrsmittel z. B. in einem bestimmten Gebiet oder bezogen auf die Einwohner zur Verfügung steht. "Mit den Haltestellenabfahrten können wir sowohl die Netzdichte, als auch die Taktdichte erfassen und städteübergreifend vergleichen.", so Weigele. „Darüber hinaus werden z. B. die Geschwindigkeit der unterschiedlichen Verkehrsträger sowie spezifische Strukturdaten des Angebots und der Städte mit in die Bewertung einbezogen.“, so Weigele weiter. Die Kennzahl „Haltestellenabfahrten pro Fläche oder Einwohner“ ist seit Jahrzehnten ein fester Bestandteil der Angebotsdimensionierung und von Finanzierungsvereinbarungen im ÖPNV-Land Schweiz.

### **Unterschiede haben weniger strukturelle Ursachen, sondern sind vielmehr Ergebnis politischer Einflussnahme**

Die Höhe der Unterschiede lässt sich nur bedingt auf strukturelle Ursachen zurückführen, wie zum Beispiel die Stadtstruktur, die Topografie oder einen höheren Schienenanteil. „Die großen Unterschiede, auch zwischen Städten ähnlicher Größe und Struktur, sind häufig das Ergebnis eines fehlenden verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes und politischer Einflussnahme auf die Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen vor Ort. Und in den großen Preisspannen zeigt sich, dass die Tarife sich weniger am Markt orientieren, sondern vielmals politisch festgesetzt werden.“ sagt Stefan Weigele.

**Ein dichteres ÖPNV-Angebot führt häufig auch zu einem höheren ÖPNV-Anteil. Ein höherer Schienenanteil häufig ebenfalls. Bundesweite Modal-Split-Daten unzureichend.**

In einem weiteren Analyseschritt hat civity die ermittelte Angebotsdichte dem Modal-Split-Anteil des Nahverkehrs gegenübergestellt. Auch wenn die Modal-Split-Anteile aus verschiedenen öffentlichen Quellen stammen und nicht eins zu eins vergleichbar sind, so zeigt sich aber generell ein positiver Zusammenhang zwischen einem dichteren Nahverkehrsangebot und dem Marktanteil des Nahverkehrs. Auf dieser Basis konnte ebenfalls der sogenannte „Schienenbonus“ belegt werden. Je höher der Anteil schienengebundener Abfahrten ist, desto höher ist auch der Marktanteil des Nahverkehrs. „Wir können auf der in dieser Studie erstellten Datenbasis bestätigen: Ein gutes Nahverkehrsangebot führt zu mehr Nachfrage. Allerdings ist aus unserer Sicht eine Harmonisierung der Modal-Split-Erhebungen in Städten überfällig, auch um die lokalen Effekte von verkehrspolitischen Maßnahmen sachgerechter bewerten zu können“, so Stefan Weigele von civity.

**Nahverkehrspreise steigen deutlich stärker als Parkgebühren. Städten und Kommunen fehlt ein integrierter Ansatz für die Bepreisung und Steuerung des Verkehrs.**

Im Rahmen der Studie hat civity das Preisverhältnis zwischen den Nahverkehrspreisen und den kommunalen Parkreisen analysiert und die Preisentwicklung in den vergangenen zehn Jahren betrachtet. Das Ergebnis ist ernüchternd: „Inflationsbereinigt ist das Parken im öffentlichen Straßenraum zwischen 2006 und 2016 sogar günstiger geworden, die Preise für den öffentlichen Verkehr sind dagegen um bis zu 18% gestiegen. Zahlreiche Städte haben ihre Parkgebühren seit 10 Jahren nicht mehr erhöht, die Ticketpreise im ÖPNV werden jährlich angehoben. Was leider komplett fehlt, sind integrierte und abgestimmte Konzepte für die Bepreisung der städtischen Mobilität, vom Nahverkehr über Parkgebühren bis hin zum Taxiverkehr und Sharing-Angeboten. Das wäre fair, hätte eine steuernde Wirkung und würde zusätzliche Finanzierungsquellen erschließen“, so Weigele.

**Zur Studie**

Im Rahmen der Studie „ÖPNV-Report 2017“ haben die Berater der civity Management Consultants das Nahverkehrsangebot in über 50 deutschen Städten analysiert. Im Fokus der Studie steht die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses des Nahverkehrs im Quervergleich, sowie die vertiefte Betrachtung der Angebotsqualität, des Tarifsystems sowie das Verhältnis zwischen den Fahrpreisen im Nahverkehr und den öffentlichen Parkgebühren.

civity weist darauf hin, dass die Studie weder im Auftrag der Wochenzeitung DIE ZEIT noch eines anderen Auftraggebers erstellt wurde, sondern auf eigene Initiative durchgeführt wurde.

**Pressekontakt**

Frau Christiane Sichtig  
civity Management Consultants GmbH & Co. KG  
Oranienburger Straße 5  
10178 Berlin  
phone: +49. 30. 688 135 22 00  
email: [presse@civity.de](mailto:presse@civity.de)