

Ergebnisse des Gutachtens „Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV“

Pressegespräch

Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)

MS Teams Besprechung | 3. November 2021






Agenda

1 Hintergrund und Zielsetzung

- 2 Ergebnisse im Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“
 - 3 Ergebnisse im Handlungsfeld „Tarifsystem“
 - 4 Ergebnisse im Handlungsfeld „Alternative Finanzierungsinstrumente“
 - 5 Zusammenfassung und Fazit
-

Im Rahmen des Projektes wurden in vier Handlungsfeldern geeignete Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV entwickelt und strategisch bewertet

→ Ziele des AVV

-  Erreichung der Klimaschutzziele
-  Verwirklichung der Verkehrswende
-  Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV
-  Sicherung und Ausbau des Angebots auch im ländlichen Raum
-  Nutzung der Chancen der Digitalisierung im ÖPNV

→ Vier Handlungsfelder

-  ÖPNV-Angebotsqualität
-  Tarifsystem
-  Marketing & Digitalisierung
-  Alternative Finanzierungsinstrumente

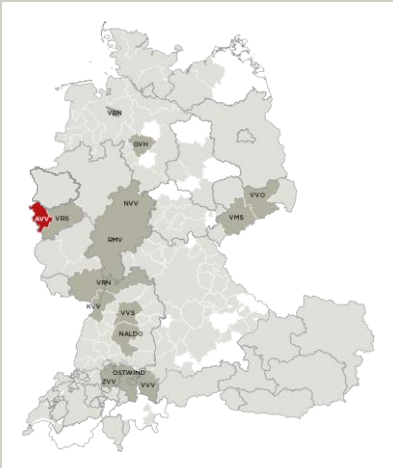
Agenda

- 1 Hintergrund und Zielsetzung
- 2 Ergebnisse im Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“**
- 3 Ergebnisse im Handlungsfeld „Tarifsystem“
- 4 Ergebnisse im Handlungsfeld „Alternative Finanzierungsinstrumente“
- 5 Zusammenfassung und Fazit

Unser methodischer Ansatz kombiniert unterschiedliche räumliche Analyseebenen mit einer systematischen inhaltlichen Vorgehensweise

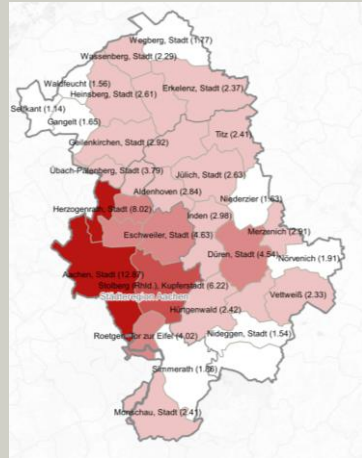
1a Externer Quervergleich

- > 15 Verkehrsverbünde aus D, A und CH
- > Verbundebene
- > Landkreisebene
- > Gemeindeebene



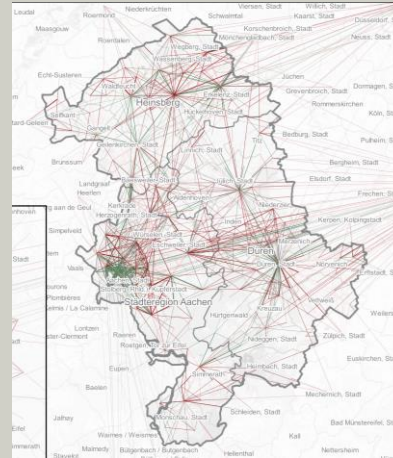
1b Interner Quervergleich

- > Landkreisebene
- > Gemeindeebene



2 Binnen-Analyse

- > Relationsebene zwischen Verkehrszellen



Defizit- und Schwachstellenanalyse

Inhaltliche Vorgehensweise auf allen drei Betrachtungsebenen

ÖPNV-Angebotsqualität vom AVV und Teilräumen sowie wichtige Relationen einordnen und bewerten



Wirkungszusammenhänge mit ÖPNV-Nachfrage bzw. Modal-Split-Anteil ableiten und belegen



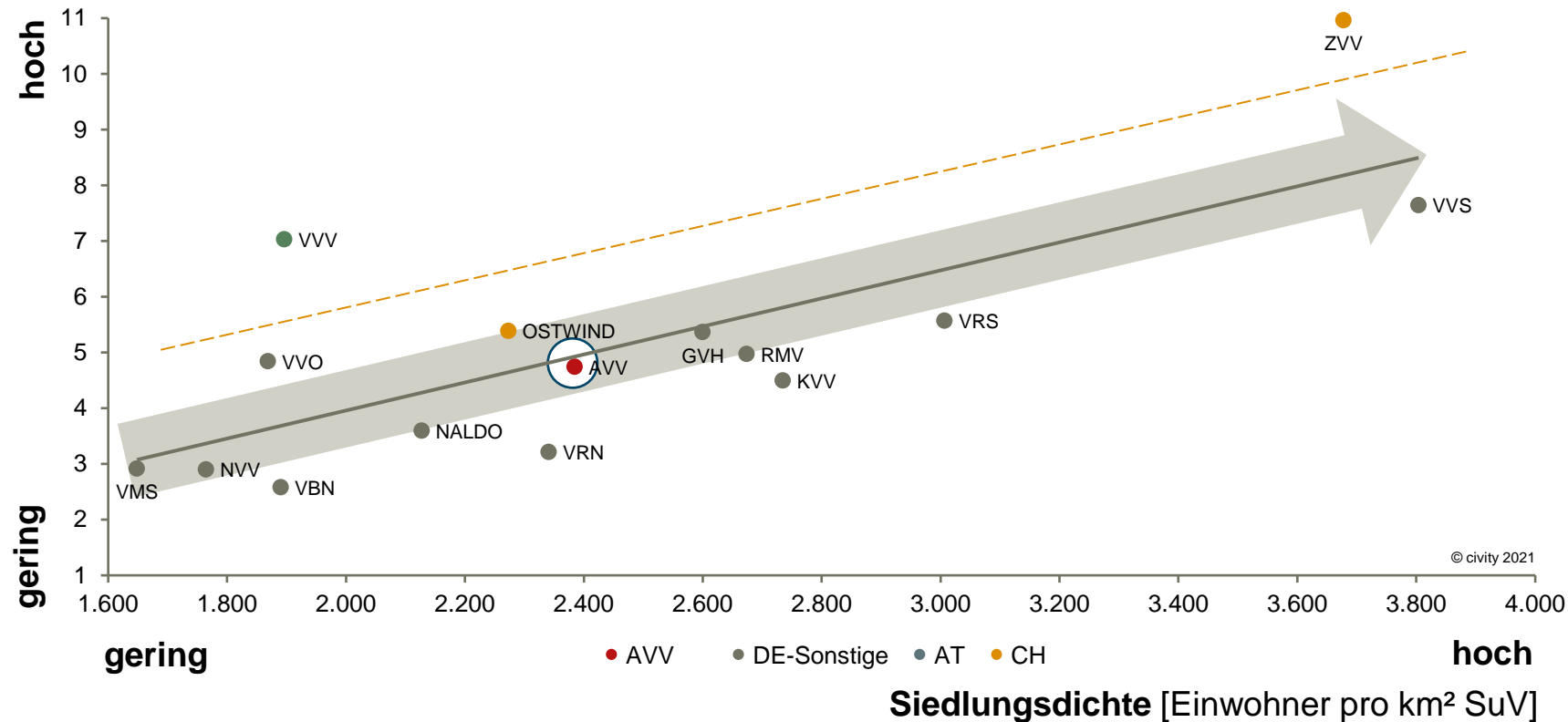
Handlungsempfehlungen für den AVV, Teilräume und Relationen ableiten



Die Angebotsdichte des AVV liegt im bundesweiten Quervergleich auf dem Erwartungswert – die Schweiz und Österreich schneiden deutlich besser ab

Verbünde

Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro ha SuV

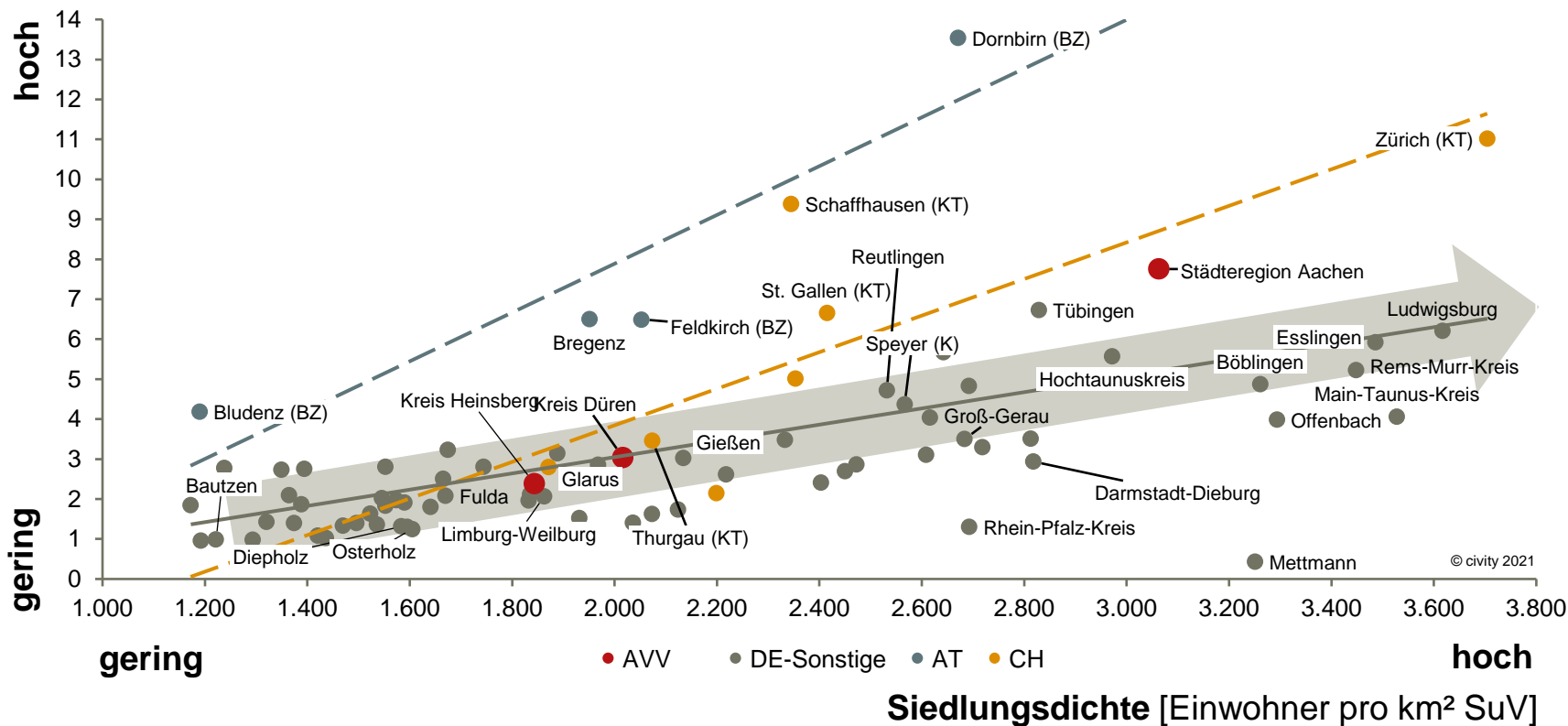


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2019, 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, GFK 2020). On-Demand-Angebote (z.B. Multibus) sind in den Daten nicht enthalten

Auf Kreisebene schneiden ähnlich dicht besiedelte Regionen in Österreich und der Schweiz überwiegend deutlich besser ab als in Deutschland

Kreise

Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro ha SuV



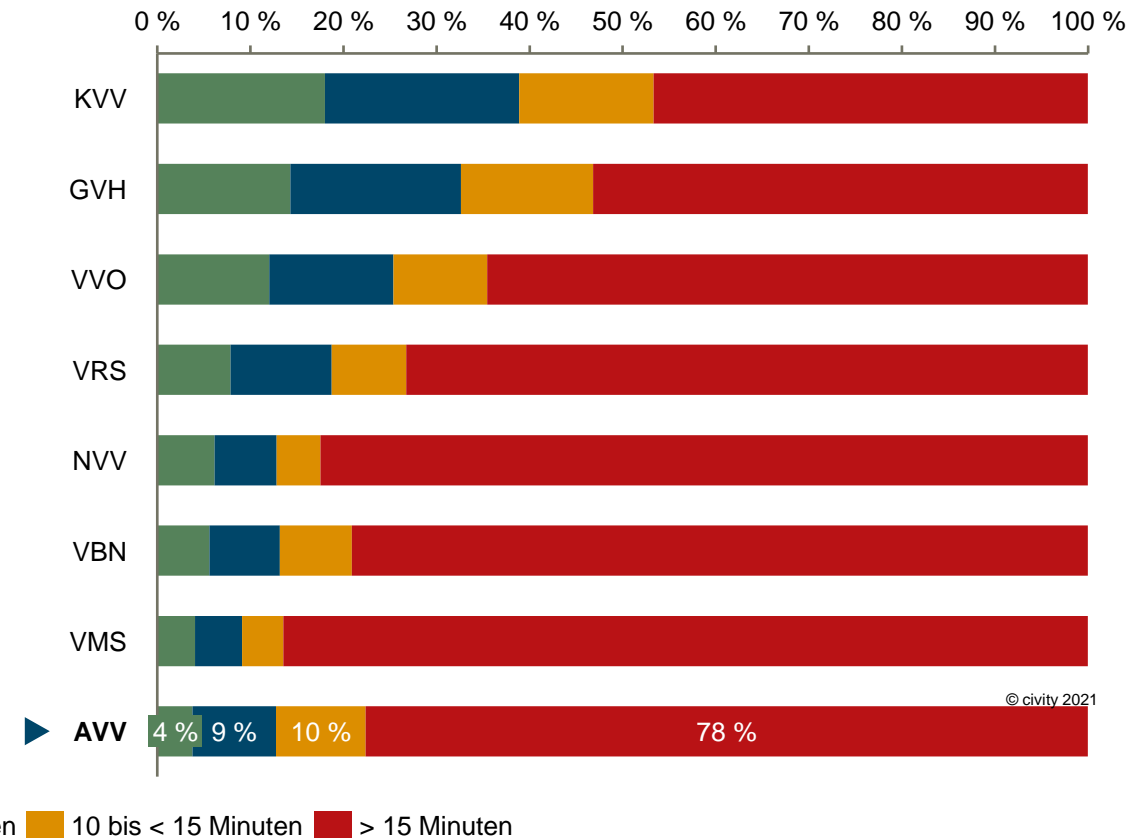
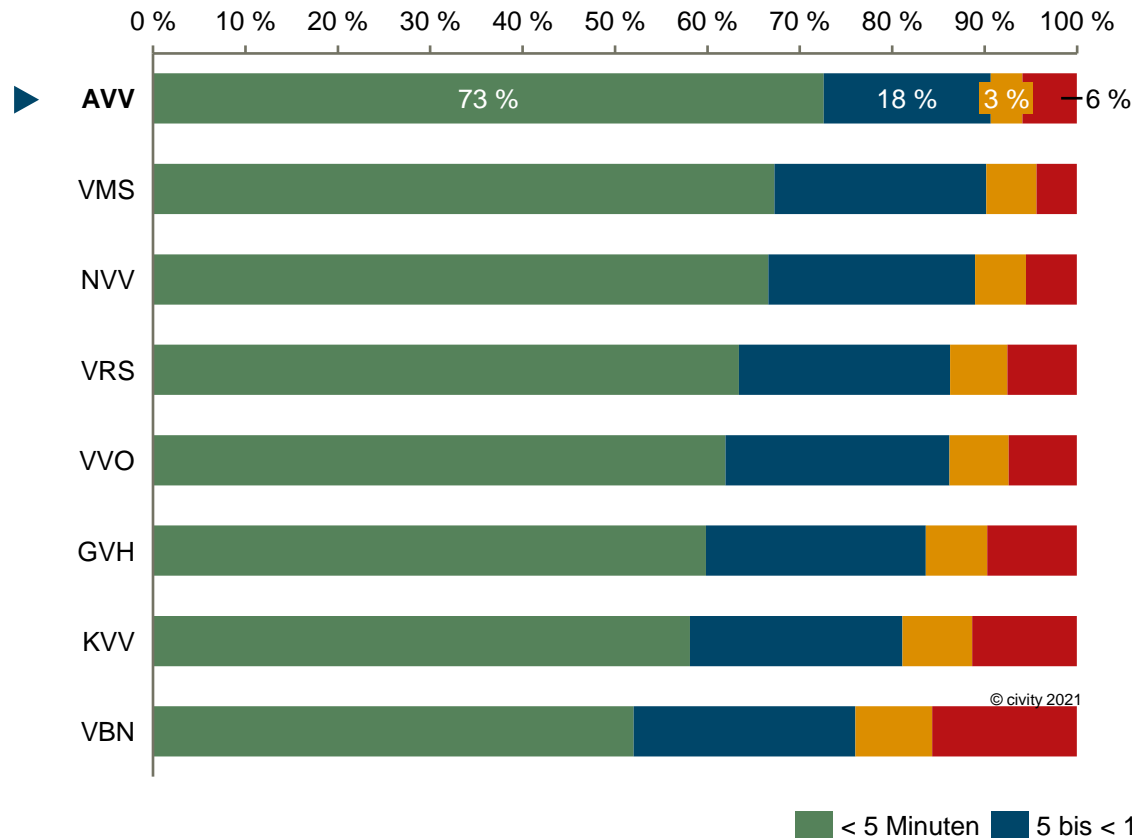
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2019, 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, GFK 2020). On-Demand-Angebote (z.B. Multibus) sind in den Daten nicht enthalten

Im AVV kann der ÖPNV auf 90 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche innerhalb von 10 Minuten fußläufig erreicht werden, die Abdeckung erfolgt großflächig mit dem Bus

Anteil fußläufig erschlossener SuV durch den Bus



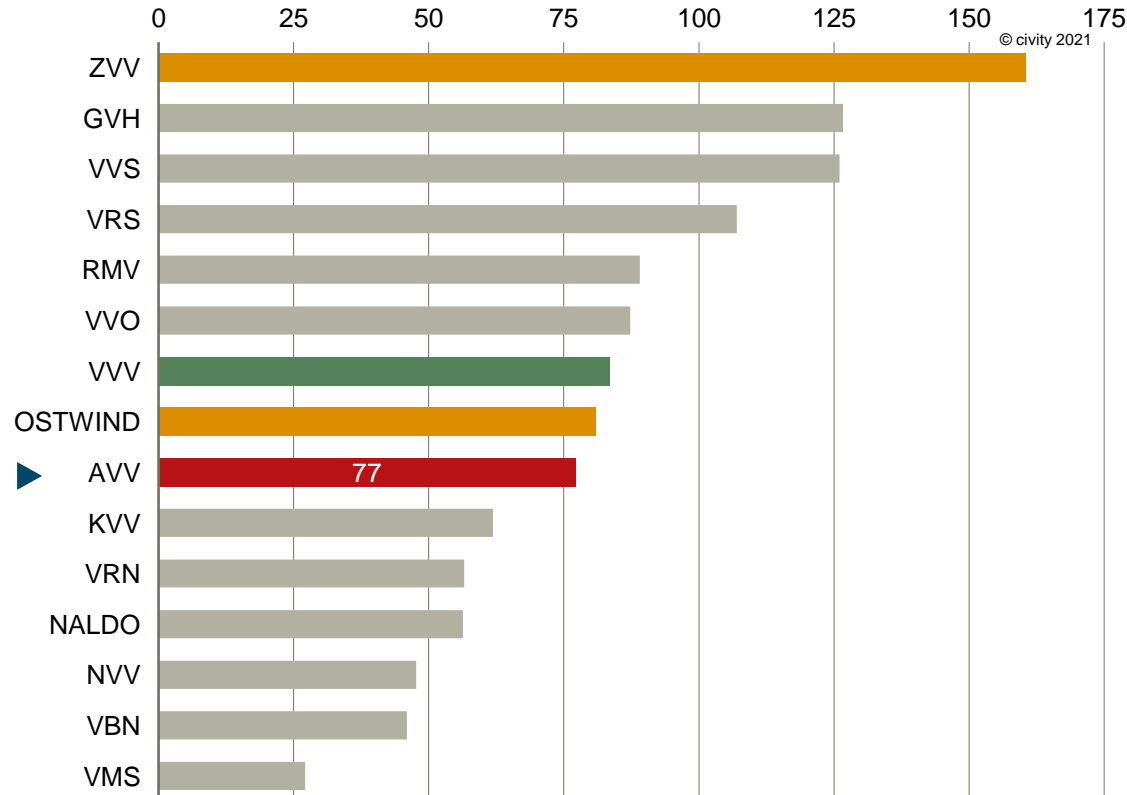
Anteil fußläufig erschlossener SuV durch die Schiene



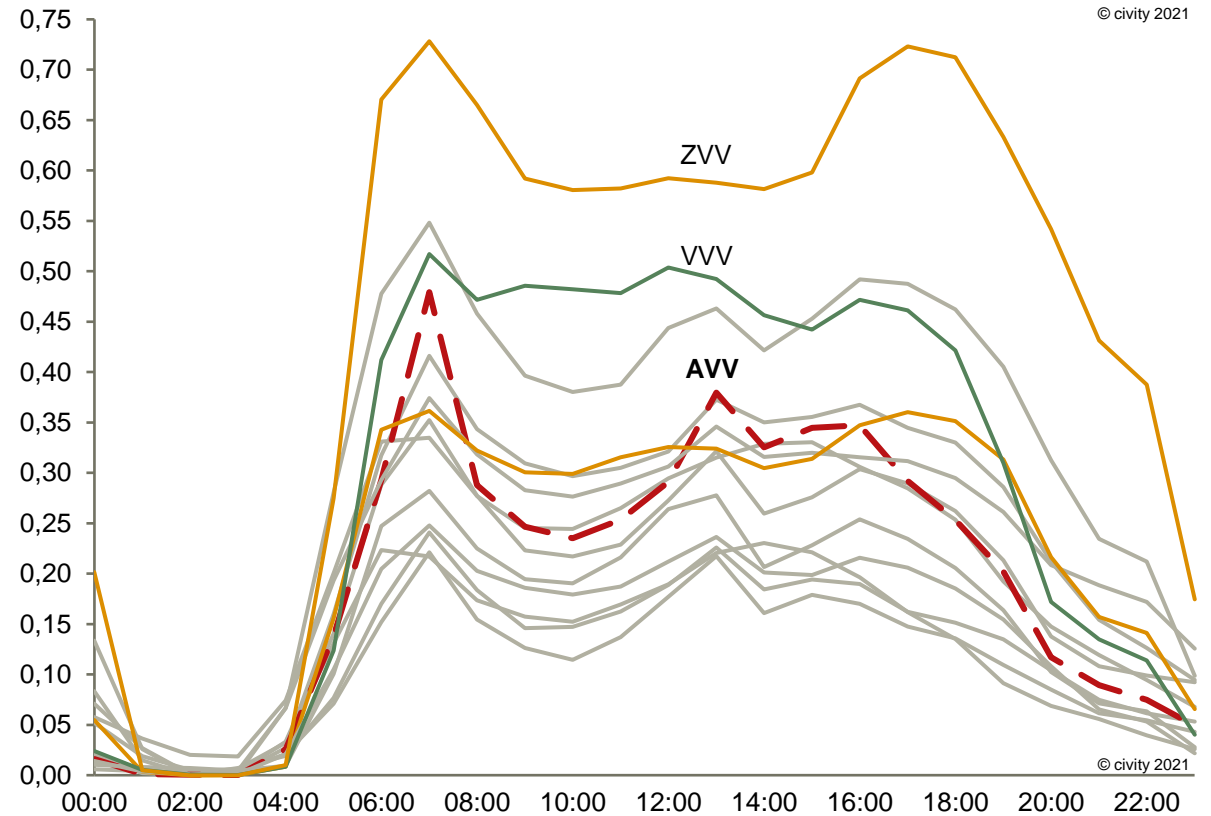
Quelle: Haltestellen (civity 2019, 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Routingfähiges Netz (OpenStreetMap-Mitwirkende 2020). On-Demand-Angebote (z.B. Multibus) sind in den Daten nicht enthalten

Alle Verbünde weisen typische Morgen- und Abendspitzen auf, vor allem deutsche Verbünde zeigen zusätzliche Angebotsspitzen am Mittag

Verbünde [Abfahrten pro Haltestelle werktags]



Verbünde [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]



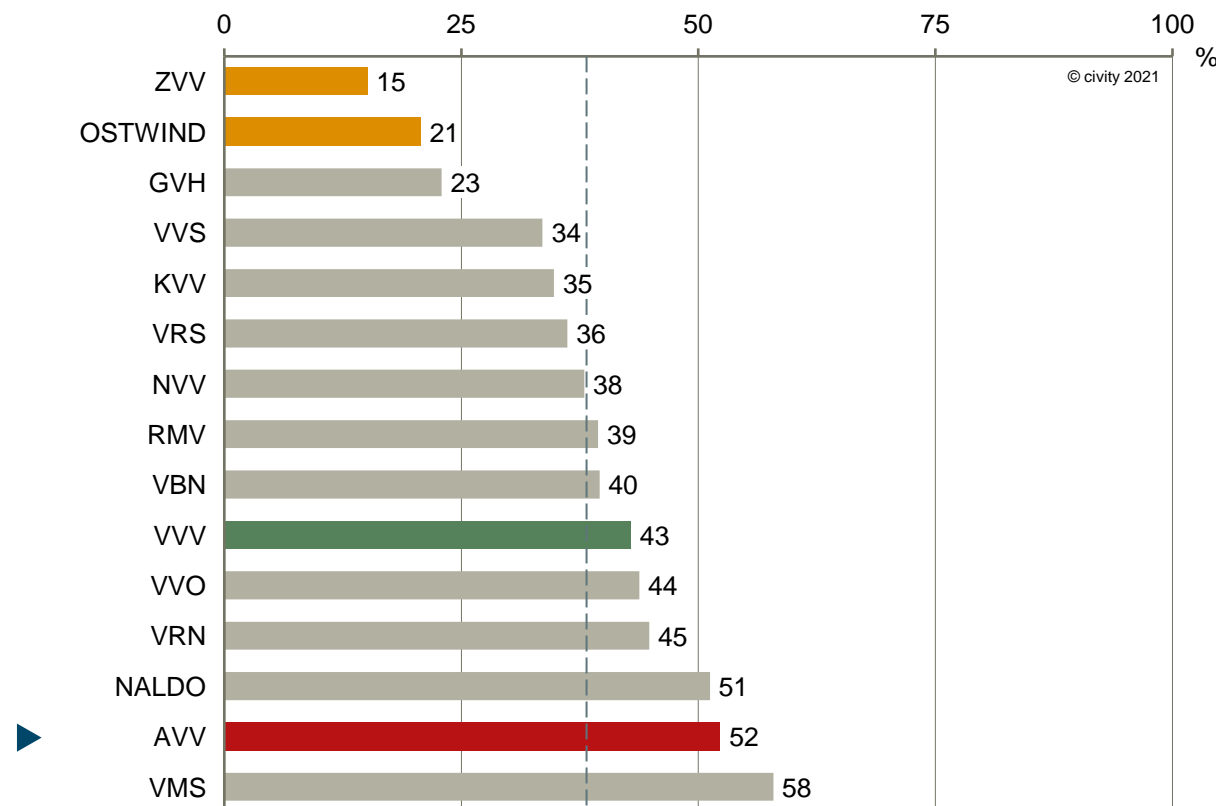
● AVV ● DE-Sonstige ● AT ● CH

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2019, 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015). On-Demand-Angebote (z.B. Multibus) sind in den Daten nicht enthalten

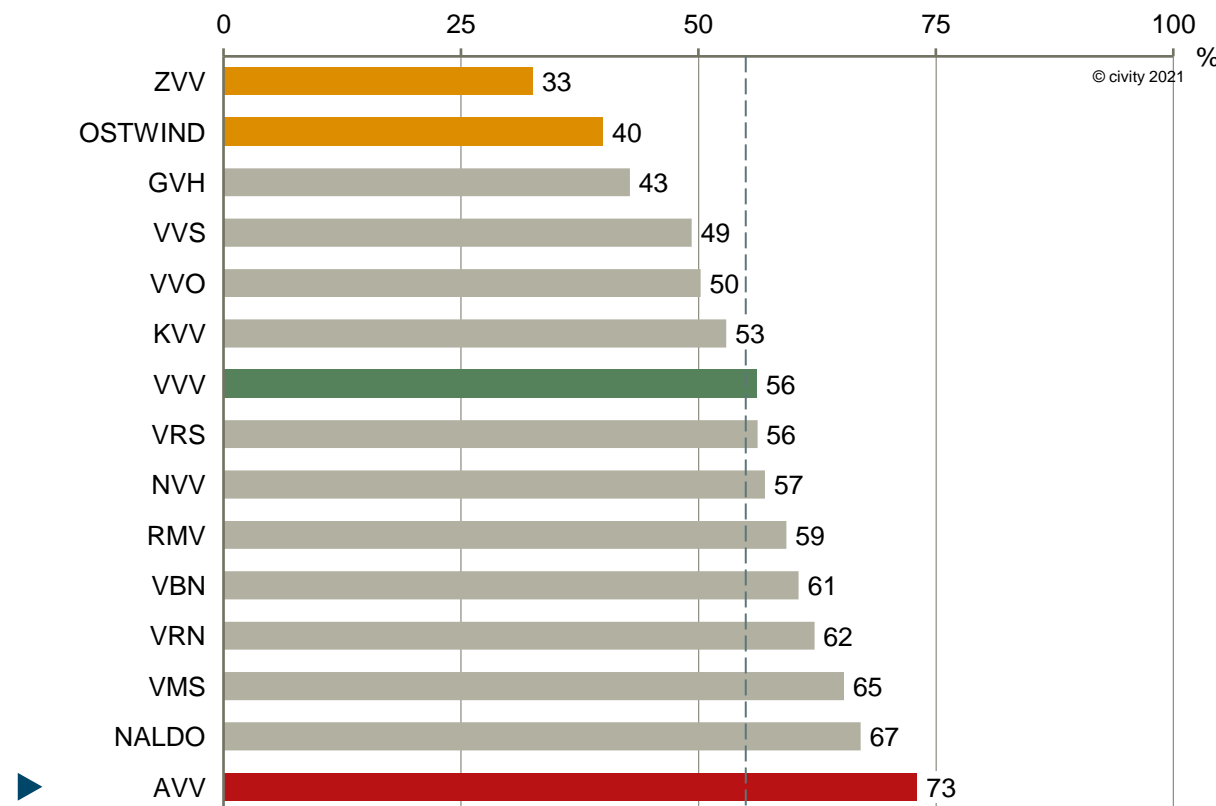
In den Verbänden wird das ÖPNV-Angebot am Samstag durchschnittlich um circa 35 % reduziert – der AVV reduziert das Angebot um gut die Hälfte

Sa / So

Verbünde [Angebotsreduktion samstags gegenüber werktags in %]



Verbünde [Angebotsreduktion sonntags gegenüber werktags in %]



● AVV ● DE-Sonstige ● AT ● CH

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2019, 2020). On-Demand-Angebote (z.B. Multibus) sind in den Daten nicht enthalten

Unsere Benchmark-Analysen zeigen, dass die ÖPNV-Angebotsdichte und die ÖPNV-Nachfrage im AVV deutlich unter dem Niveau der Best-Practice-Regionen liegen

! > Die **siedlungsstrukturellen Voraussetzung** im AVV sind heterogen und stellen insbesondere abseits der Ballungsräume eine große verkehrliche und finanzielle Herausforderung für eine flächendeckende und attraktive ÖPNV-Erschließung dar

✓ > In der **deutschlandweiten Benchmark-Analyse** zeigt sich, dass der **AVV** und ein Großteil seiner **Teilregionen** den Bürgerinnen und Bürgern eine **durchschnittliche Angebotsdichte** bezogen auf die strukturellen Voraussetzungen bietet

⚡ > Unsere **internationalen Benchmark-Analysen** zeigen allerdings, dass sowohl die ÖPNV-Angebotsdichte als auch die ÖPNV-Nachfrage im **AVV** deutlich **unter dem Niveau der Best-Practice-Regionen** (Schweiz und Österreich) liegen

✓ > Im Quervergleich zeigt sich, dass die **räumliche Erschließung** der Bevölkerung im AVV überdurchschnittlich gut ist

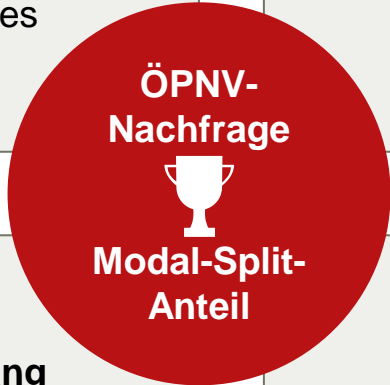
⚡ > Im Quervergleich zeigt sich, dass im AVV ein **dünnere Fahrplankontakt** als in den Best-Practice-Regionen angeboten wird und das Angebot in den Abendstunden und am Wochenende deutlich stärker reduziert wird (starke regionale Unterschiede im AVV)

! > Unsere differenzierten Benchmark-Analysen machen deutlich, dass sowohl die **Siedlungsdichte** als auch die **ÖPNV-Angebotsdichte** die ÖPNV-Nutzung maßgeblich beeinflussen; vereinfacht gilt: „Je dichter das ÖPNV-Angebot, desto höher die ÖPNV-Nachfrage“

Unsere Binnenanalyse der Angebots- und Nachfragestrukturen zeigt, dass die Reisezeit mit dem ÖPNV nicht wettbewerbsfähig zur Fahrt mit dem Pkw ist

- ! > Der **Großteil der Gesamtverkehrsnachfrage findet innerhalb des AVV-Raums statt**; verbund- und länderübergreifende Verkehre machen nur einen geringen Anteil aus (ca. 10 %)
- ⚡ > Unsere differenzierte Binnenanalyse der Angebots- und Nachfragestrukturen des gesamten Verkehrs im AVV und seinen Teilräumen zeigt, dass die Reisezeit mit dem ÖPNV nicht wettbewerbsfähig zur Fahrt mit dem Pkw auf den selben Relationen zwischen Verkehrszellen ist: **Die Fahrt mit dem ÖPNV ist im Durchschnitt 60 % länger als mit dem Pkw**
- ✓ > Spezifische Routing-Analysen zeigen, dass das **Liniennetz offensichtlich gut an die ÖPNV-Nachfrage angepasst** ist: Auf nachfrage-starken Relationen zwischen Verkehrszellen sind nur selten Umstiege erforderlich, die dafür erforderlichen Wartezeiten sind vergleichsweise gering
- ✓ > Spezifische Routing-Analysen zeigen, dass das **Busnetz offensichtlich gut an das SPNV-Netz angepasst** ist: Auf den nachfragestarken Relationen zwischen Verkehrszellen muss auf dem Weg zum oder vom SPNV nicht zusätzlich umgestiegen werden
- ⚡ > Unsere überschlägigen Auslastungsanalysen weisen insbesondere in der Stadt Aachen und auf den starken Achsen von und nach Aachen auf eine **sehr hohe Auslastung bzw. Überlastung des ÖPNV-Systems** hin

Die Analyse wichtiger Einflussfaktoren auf den Erfolg des ÖPNV zeigt Handlungsansätze für eine weitere Verbesserungen auf

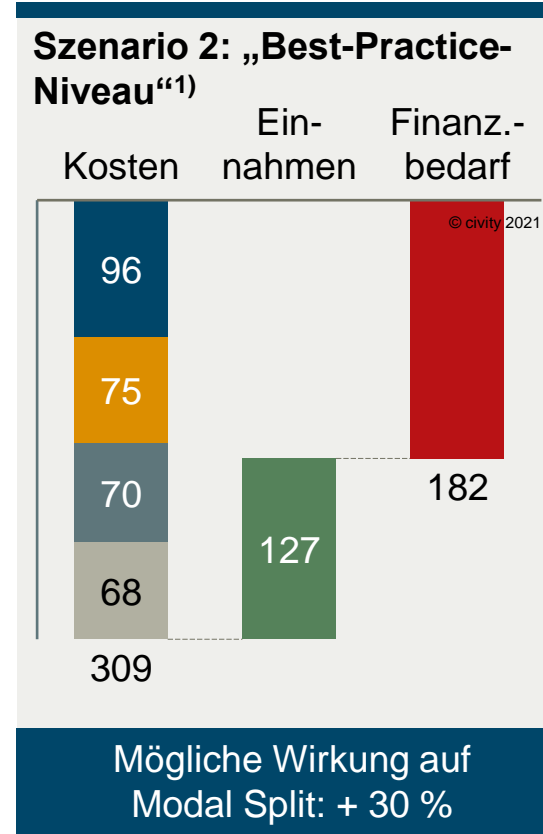
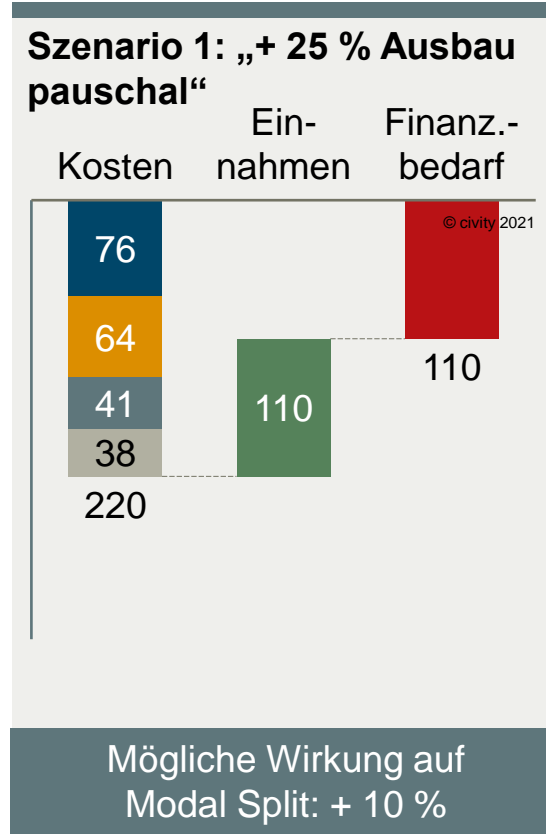
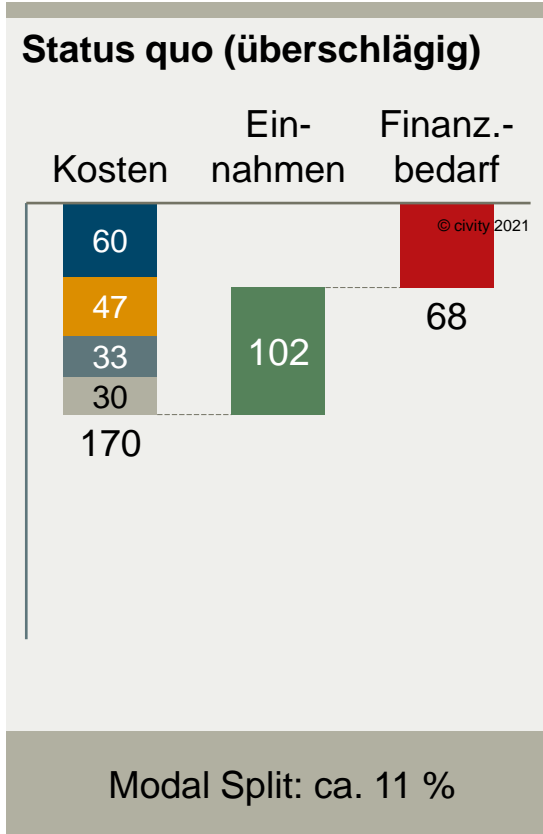


Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir die ÖPNV-Angebotsdichte in allen Teilräumen signifikant zu erhöhen

- 1 > Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir die **ÖPNV-Angebotsdichte in allen Teilräumen signifikant zu erhöhen**; dafür haben wir drei Ausbauszenarien entwickelt und die Kosten- und Nachfrageeffekte überschlägig kalkuliert
- 2 > Die Erhöhung der ÖPNV-Angebotsdichte sollte überwiegend über **Taktverdichtungen** sowie die **Ausdehnung der Betriebszeiten** abends und am Wochenende erfolgen, um den ÖPNV als echte Alternative zum privaten PKW zu positionieren; eine generelle Nachverdichtung des ÖPNV-Netzes halten wir nicht für erforderlich
- 3 > Um die Reisezeiten mit dem ÖPNV substanziell zu verringern, empfehlen wir den ÖPNV konsequent gegenüber anderen Verkehrsträgern zu **bevorzugen** und zu **priorisieren** sowie eine Straffung von Linienwegen zu überprüfen
- 4 > In der Stadt Aachen und auf den starken Achsen im Umland empfehlen wir die Prüfung und Einführung von **schienengebundenen Alternativen** für die Verringerung von Kapazitätsengpässen und Reisezeiten mit dem ÖPNV
- 5 > Wir empfehlen **flexible Bedienformen** (z. B. On-Demand-Systeme) in sehr dünn besiedelten Gebieten und in sehr schwach nachgefragten Zeiträumen als Ergänzung zum fahrplangebundenen ÖPNV-Angebot einzusetzen, jedoch nicht als Ersatz
- 6 > Zur Schaffung ÖPNV-affiner **Siedlungsstrukturen** empfehlen wir die konsequente Weiterentwicklung der einschlägigen landesplanerischen und gemeindespezifischen Vorgaben

Je nach Ausbauszenario kann der Finanzierungsbedarf von heute rund 70 Mio. € auf 110 bis 180 Mio. € p. a. ansteigen

Kosten, Einnahmen und Finanzierungsbedarf für den ÖSPV im AVV [in Mio. € p. a.]



Eckpunkte der Kalkulation

- › Betriebskosten Regio Tram berücksichtigt
- › SPNV-Kosten nicht inkludiert (Landesmittel)
- › Investitionen in die Infrastruktur nicht berücksichtigt
- › Fahrgastzuwachs durch Angebotsausbau berücksichtigt
- › Schienenbonus bei Nachfragesteigerung berücksichtigt
- › Push-Faktoren nicht berücksichtigt (z. B. Parken)
- › Tarifniveau auf dem Jahr 2021 eingefroren

■ Stadt Aachen ■ StädteRegion Aachen ■ Kreis Düren ■ Kreis Heinsberg

1) Ausgewählte Best-Practice-Regionen aus der Schweiz und Österreich

Agenda

- 1 Hintergrund und Zielsetzung
- 2 Ergebnisse im Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“
- 3 Ergebnisse im Handlungsfeld „Tarifsystem“**
- 4 Ergebnisse im Handlungsfeld „Alternative Finanzierungsinstrumente“
- 5 Zusammenfassung und Fazit

Die analysierten Tarifmaßnahmen stammen aus unterschiedlichen Quellen und reflektieren aktuelle politische Forderungen im AVV-Raum



Veränderung Tarifniveau

Verbundweite
365-Euro-Jahreskarte

Nulltarif

Halbierung der Tarife

Stopp der Tariferhöhung

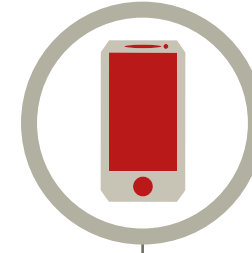


Regionale Sondertarife

365-Euro-Jahreskarte je
Aufgabenträger

City-Tarife

Radikale Tarifreform
(Reduzierung der Preisstufen)



Digitale Tarife (E-Tarif)

Luftlinientarif

E-Tarif für den grenz-
überschreitenden Verkehr

E-Tarif ergänzend zu
Zeitkartenangebot (Work-/
Homezone)

Rabattkarte (BahnCard-Modell)



Tarife zur Fahrgastbindung

Verbundweite Gültigkeit am
Wochenende

Systematisierung der
Ausbildungstickets

Altersgrenze für den
ermäßigten Bartarif







Kommunikation attraktiver
Nutzenschwellen

Digitaler Vertrieb

Hinweis:

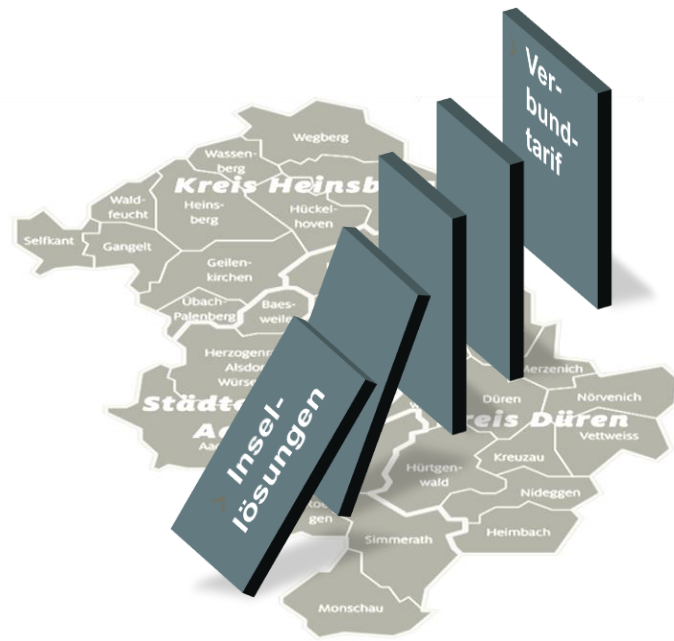
Für rot gekennzeichnete Maßnahmen erfolgte eine Kalkulation der Nachfrage- und Erlöseffekte

Unsere Erlös- und Nachfrageprognosen verdeutlichen, dass pauschale Preisabsenkungen nicht zu den politisch erwarteten Fahrgastzugewinnen führen

	Maßnahme	Erlösprognose	Nachfrageprognose	Risiko 
	Verbundweite 365-Euro-Jahreskarte	- 26,5 Mio. € p. a. (- 25 %)	+ 0,96 Mio. Fahrten (+ 0,8 %)	Geringe Nachfragewirkung im Verhältnis zu den Kosten: „Lock-in“-Effekt
	365-Euro-Jahreskarte je Aufgabenträgergebiet	- 18,5 Mio. € p. a. (- 17,7 %)	+ 0,7 Mio. Fahrten (+ 0,6 %)	Geringe Nachfragewirkung im Verhältnis zu den Kosten; „Lock-in“-Effekt
	Nulltarif	- 105,0 Mio. € p. a. (- 100 %)	+ 5,3 Mio. Fahrten (+ 4,5 %)	„Lock-in“-Effekt erschwert zukünftige Rück-Einführung eines Tarifsystems
	Halbierung der Preise	- 50,5 Mio. € p. a. (- 48,0 %)	+ 2,6 Mio. Fahrten (+ 2,2 %)	Undifferenzierte Preisanpassung und keine Vereinfachung der Tarifstruktur
	Stopp der Tarifierhöhungen	Kumuliert für 2022–2026: - 28,5 Mio. € (- 5,3 %)	Kumuliert für 2022–2026: + 3,2 Mio. Fahrten (+ 0,5 %)	Keine Steuerbarkeit und kumulierende und schleichende Mindererlöse

Die Ergebnisse der Erlös- und Nachfrageprognosen verdeutlichen, dass pauschale Preisabsenkungen nicht zu den politisch erwarteten Fahrgastzugewinnen führen und damit nicht geeignet sind, eine „echte Verkehrswende“ auszulösen; sie führen jedoch zu erheblichen Mindererlösen

Insellösungen in einzelnen Städten und Gemeinden schwächen den Verbund und schaden mittelfristig auch den Initiatoren der Insellösungen





Gefahren für den Verbundgedanken im Tarifsystem

- › Kleinteilige und regionale Sondertarife, wie City-Tickets oder aufgabenträgerspezifische 365-Euro-Jahreskarte
- › Spezifische Tickets/Rabatte oder Aufpreise für bestimmte Verkehrsmittel/Linien
- › Dauerhafte regionale Tarifaktionen








- 1 **Geringere Verständlichkeit** der Tarife und Entscheidungsschwierigkeiten bei den Fahrgästen, **Erhöhung von Zugangsbarrieren** und der Gefahr ungewollten „Schwarzfahrens“
- 2 Schwer steuerbares **Ungleichgewicht** von **Preissprüngen** und **Nutzenschwellen**, Gefahr von neuen und schwerwiegenden Ungerechtigkeiten im Tarifsystem, Gefahr der **Unterlaufung** der grenzüberschreitenden Tarifabstimmungen und des landesweiten E-Tarif-Systems
- 3 Negative Auswirkung auf **Auslastung** und **Kostendeckung** bei Änderung des Fahr- und Nutzungsverhaltens durch unkoordinierte Insellösungen bei Tarifen und Fahrplänen
- 4 Gefahr eines „**Überbietungswettlaufs**“ der Aufgabenträger; große regionale Einnahmunterschiede können negative Auswirkungen auf die langfristige Finanzierung des Angebots haben, das für die Verkehrswende entscheidend ist

Die Digitalisierungsstrategie des AVV nutzt die Chancen der Digitalisierung zur Lösung wichtiger Herausforderungen des ÖPNV

Herausforderungen

- › Steigende Qualitätsansprüche der Fahrgäste
- › Hygienebedenken im ÖPNV 
- › Zugangsbarrieren im ÖPNV durch statischen Vertrieb
- › Zugangsbarrieren im ÖPNV durch komplexe Tarife
- › Gestiegene Erwartungen an und Verfügbarkeit von Multimodalität
- › Flexiblere Pendlergewohnheiten 
- › Anstieg Verbund- und grenzüberschreitender Verkehre

Chancen der Digitalisierung

- › Lieferung von Echtzeitinformation 
- › Verringerung der physischen Touchpoints durch digitalen Vertrieb 
- › Digitalisierung von Prozessen mit Komfortgewinn für Fahrgäste (Abo Online, Job-Ticket, etc.) 
- › Vereinfachung der Tarife durch automatische, fahrtgenaue Abrechnung und Ci/Co-Systeme 
- › Einbeziehung aller Verkehrsmittel in Reiseauskunft und Tarifsystem 
- › Individualisierung des Zeitkartenangebots 
- › Grenzüberschreitende Vernetzung der Vertriebs- und Tarifsysteme 

Digitalisierungsstrategie AVV

- › Fahrgastinformationssysteme (laufend) 
- › Handy-Ticket (Q3 2021) 
- › Handy-Ticket (Q3 2021) 
- › **E-Tarif** AVV (Q4 2021) 
- › Multimodale Buchung u. Abrechnung (Q2 2022) 
- › Entwicklung NRW-weiter **E-Tarif für Pendler** 
- › **Grenzüberschreitendes ID-Ticketing** (Q2 2021) 

Tarifabsenkungen führen generell nur zu moderaten Fahrgastgewinnen – die Kosten sind im Vergleich zu den Fahrgastzugewinnen hoch



› Unser bundesweiter Tarifvergleich zeigt, dass für das Tarifsystem im AVV **kein grundlegender Reformbedarf** besteht; das Tarifsortiment ist ausgewogen und zielgruppengerecht



› Die Erlös- und Nachfrageprognosen für verschiedene Preismaßnahmen verdeutlichen, dass pauschale Preisabsenkungen, wie z. B. das 365-Euro-Ticket oder ein Nulltarif, nicht zu den politisch erwarteten Fahrgastzugewinnen führen und damit nicht geeignet sind, eine „echte Verkehrswende“ auszulösen; sie führen jedoch zu **erheblichen Mindererlösen**, die den Finanzierungsbedarf weiter erhöhen



› Die strukturierten Bewertungen von Einzelmaßnahmen unter gesamthafter Berücksichtigung von strategischen Zielen, Wirkungsweisen, Effekten und Wechselwirkungen weisen auf die Vorteile eines starken Verkehrsverbundes gegenüber kleinräumiger Einzellösungen hin; **regionale Sondertarife schwächen den Verbund nachhaltig** und gefährden damit eine wesentliche Säule des ÖPNV-Erfolgs in der gesamten Region



› Unsere Bewertung der **AVV-Digitalisierungsstrategie** zeigt, dass der AVV die Chancen der Digitalisierung (z. B. neue Möglichkeiten zur Tarifgestaltung, zusätzlichen Komfort für die Fahrgäste) zur Lösung wichtiger Herausforderungen des ÖPNV nutzt (z. B. E-Tarif AVV und NRW, Fahrgastinformationssysteme, Handyticket). Auch hier gilt: Abgestimmtes Vorgehen im Verkehrsverbund erfolgreicher als kommunale Einzellösungen



› Zur **Bindung und Rückgewinnung von Fahrgästen** und der Stabilisierung von Einnahmen stehen laut unserer Analyse eine Reihe von tariflichen Instrumenten (z. B. Ausweitung von Zusatzleistungen, digitaler Vertrieb und Kommunikation des bestehenden Angebots) zur Verfügung; die Instrumente sind nur geringfügig erlöswirksam, tragen aber zu mehr Zufriedenheit bei den Fahrgästen bei

Wir empfehlen, von pauschalen Tarifabsenkungen und vielen regionalen Sondertarifen abzusehen, um das verbundweit ausgewogene Tarifsystem des AVV zu erhalten

- 1 > **Wir empfehlen von pauschalen Tarifabsenkungen abzusehen** und – gegebenenfalls neben einzelnen, zielgenauen Tarifmaßnahmen – die begrenzten finanziellen Mittel hauptsächlich in den weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebots zu investieren
- 2 > Um das verbundweit ausgewogene Tarifsystem des AVV zu erhalten, **empfehlen wir von regionalen Sondertarifen abzusehen**; wir empfehlen gegebenenfalls nicht abwendbare lokale Sondertarife in die AVV-E-Tarif-Strategie einzubetten
- 3 > **Wir empfehlen die eingeschlagene Digitalisierungsstrategie des AVV konsequent voranzutreiben** und um einen innovativen E-Tarif für Zeitkartenkund/-innen zu ergänzen
- 4 > Angesichts der bestehenden Herausforderungen aus der Corona-Pandemie, **empfehlen wir tarifliche Maßnahmen zur Fahrgastbindung** umzusetzen

Wir empfehlen die eingeschlagene Digitalisierungsstrategie des AVV voranzutreiben und zur (Rück-)Gewinnung der Fahrgäste Tarife zur Fahrgastbindung umzusetzen



Veränderung Tarifniveau

Verbundweite
365-Euro-Jahreskarte

Nulltarif

Halbierung der Tarife

Stopp der Tariferhöhung

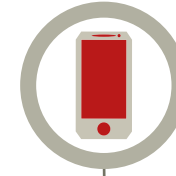


Regionale Sondertarife

365-Euro-Jahreskarte je
Aufgabenträger

City-Tarife

Radikale Tarifreform (Redu-
zierung der Preisstufen)



Digitale Tarife (E-Tarif)

Luftlinientarif

E-Tarif für den grenz-
überschreitenden Verkehr

E-Tarif ergänzend zu
Zeitkartenangebot (Work-/
Homezone)

Rabattkarte
(BahnCard-Modell)



Tarife zur Fahrgastbindung

Verbundweite Gültigkeit am
Wochenende

Systematisierung der
Ausbildungstickets

Altersgrenze für den
ermäßigten Bartarif

Kommunikation attraktiver
Nutzenschwellen

Digitaler Vertrieb

Legende Umsetzung nicht empfohlen In Umsetzung Umsetzung empfohlen Detailprüfung empfohlen

Agenda

- 1 Hintergrund und Zielsetzung
- 2 Ergebnisse im Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“
- 3 Ergebnisse im Handlungsfeld „Tarifsystem“
- 4 Ergebnisse im Handlungsfeld „Alternative Finanzierungsinstrumente“**
- 5 Zusammenfassung und Fazit

Die Finanzierung des ÖPNV verschärft sich weiter: steigende Kosten treffen auf begrenztes Erlöswachstum

Höhere Kosten



Allgemeine Kostensteigerung
(insbesondere Personal)



Angebotsausweitung (dichtere Takte, längere Betriebszeiten, neue Strecken, on-Demand)



Neue Schienenfahrzeuge für ÖPNV & SPNV



Umstellung auf alternative Bus-Antriebe (CVD)



Erneuerungs- und Ausbaubedarf Infrastruktur



Unzureichende Finanzierung



Strukturell ansteigendes Defizit
(Kosten wachsen stärker als Erlöse)



Corona bedingte Fahrgast- und Erlösrückgänge



Grenzen der Nutzerfinanzierung & Trend zu politisch motivierten Tarifabsenkungen



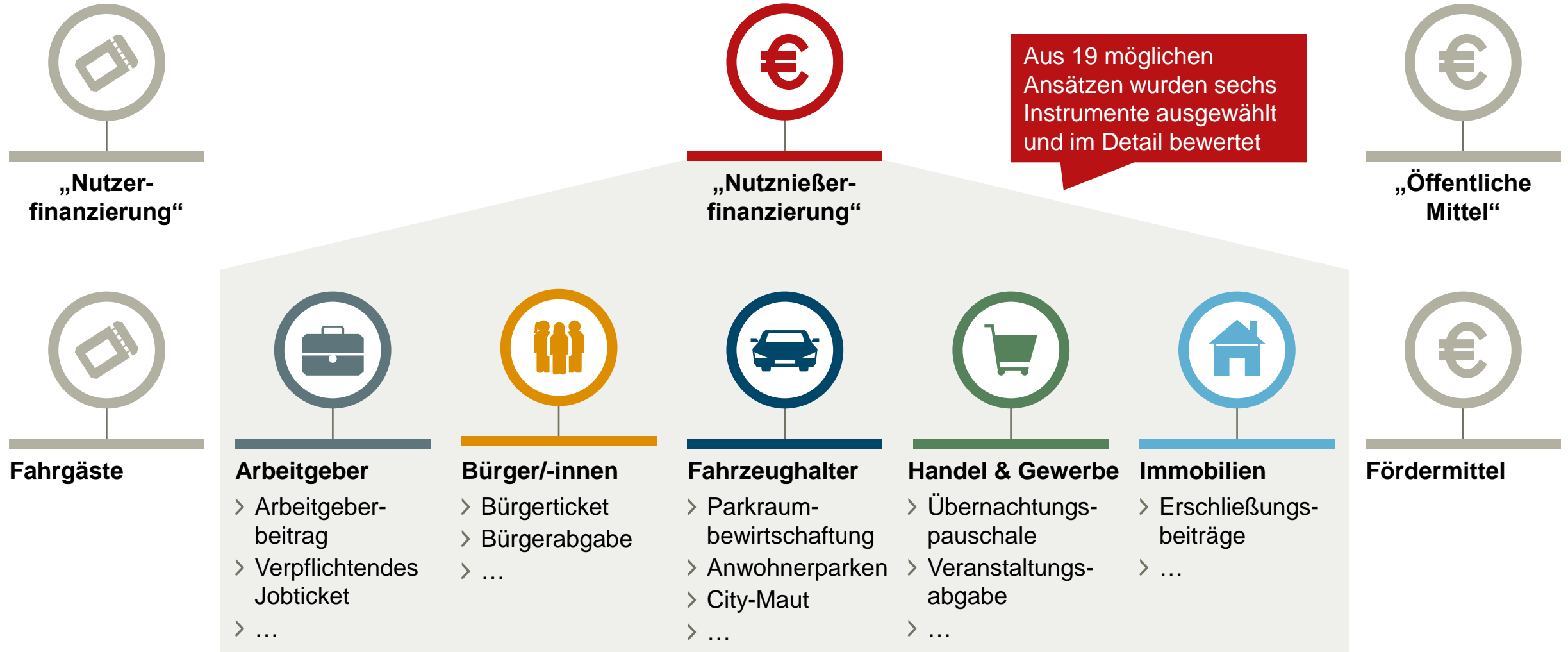
Begrenzte Regionalisierungsmittel;
Wegbrechender Querverbund



Begrenzender Effekt von Schuldenbremse/
Eurostat-Kriterien

**Für die Verkehrswende sind Ausbau und Verdichtung des Angebots notwendig.
Alternative Finanzierungsquellen sind nötig, um die steigende Finanzierungslücke zu decken.**

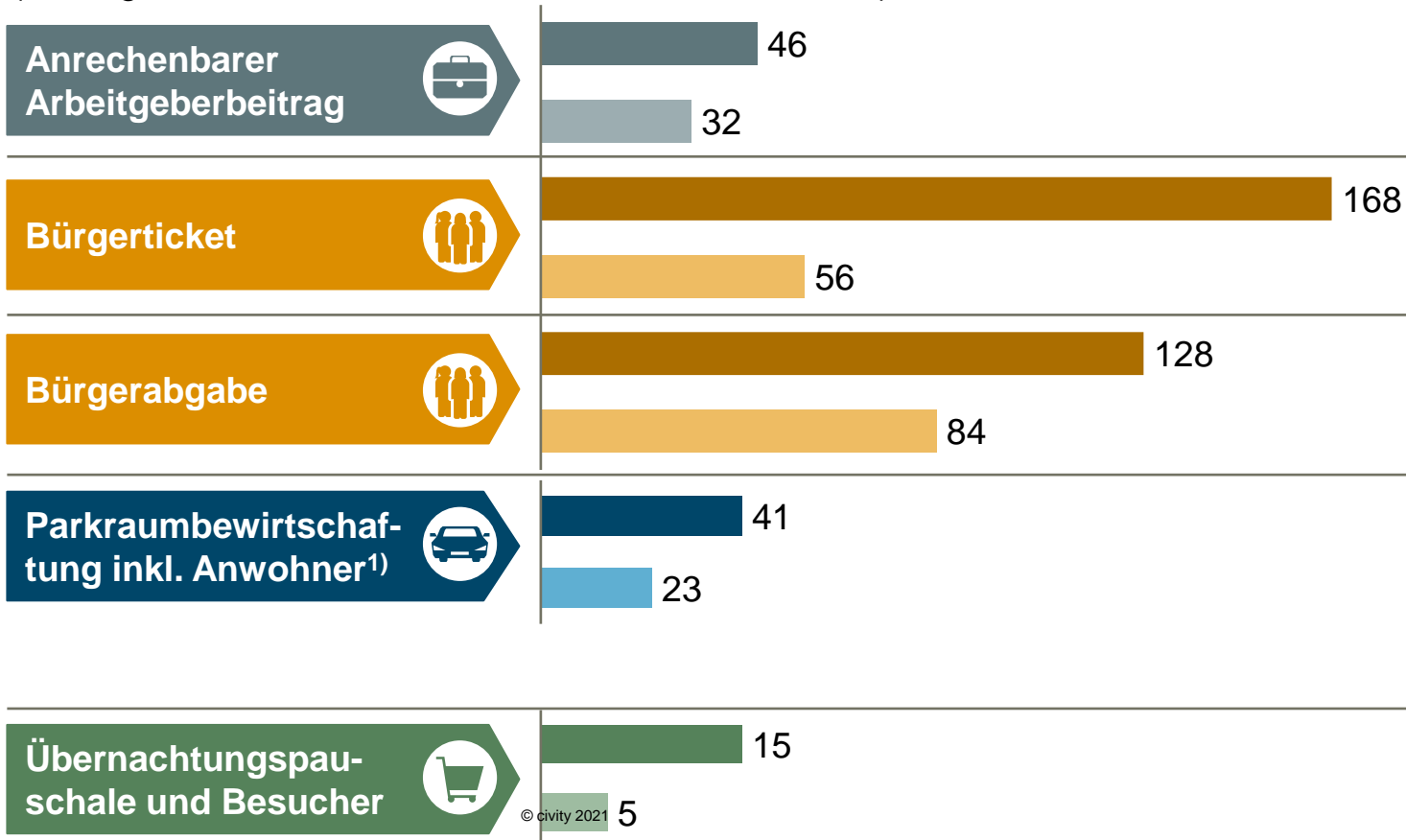
Im künftigen Finanzierungsmix könnten die Nutznießer bzw. die Drittnutzer eines attraktiven ÖPNV stärker an dessen Finanzierung beteiligt werden



Die Instrumente können signifikante Beiträge zur Finanzierung des ÖPNV leisten – Detailkonzeptionen und legislative Initiativen auf Landesebene sind notwendig

Bereinigte Einnahmen [in Mio. € p. a.]

(1. Progressive Annahmen, 2. Konservative Annahmen)



Erforderliche Legislative Initiativen

- > Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich, juristische Begründung möglich
- > Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich, juristische Begründung möglich
- > Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich, juristische Begründung möglich
- > Keine Gesetzesänderung notwendig
- > Politische Mehrheit in Stadträten organisieren
- > Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung kann zu Widerständen in der Bevölkerung führen
- > Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich, juristische Begründung möglich
- > Vorbilder in Deutschland existieren

1) Einnahmen nur durch flächenmäßige Ausweitung, bei Preisanpassungen höhere Einnahmen möglich

Alternative Finanzierungsmodelle können einen signifikanten Finanzierungsbeitrag für den ÖPNV beitragen, erfordern aber eine Gesetzesänderung auf Landesebene



› Unsere Kalkulationen zeigen, dass die empfohlenen Finanzierungsinstrumente einen wichtigen Beitrag zu Ausbau und Modernisierung des ÖPNV im AVV leisten können



› Die systematische Bewertung möglicher Finanzierungsinstrumente zeigt, dass es zur Umsetzung aller bewerteten Finanzierungsmodelle eine Gesetzesänderung auf Landesebene bedarf; ausgenommen davon ist die kommunale Parkraumbewirtschaftung, hier haben die Kommunen bereits einen ausreichenden Gestaltungsspielraum in der Hand



› Die Parkraumbewirtschaftung (inkl. Anwohner-/Bewohnerparken) ist das einzige rechtlich umsetzbare (und bereits aktive) Finanzierungsmodell und dient sowohl als Finanzierungsquelle, als auch als Push-Instrument für die Nachfragesteigerung im ÖPNV

1

› Wir empfehlen die Erschließung weiterer Finanzierungsquellen zur Finanzierung der empfohlenen Angebotsoffensive für die angestrebte Verkehrswende

2

› Für eine Änderung der Landesgesetze empfehlen wir aktives Lobbyieren für alternative Finanzierungsinstrumente zusammen mit den politischen Stakeholdern des AVV und den anderen Verbänden in NRW

3

› Die Parkraumbewirtschaftung (inkl. Anwohner-/Bewohnerparken) empfehlen wir weiter auszubauen; die Einnahmen können die städtischen Haushalte stärken und als Push-Faktor die Verkehrswende maßgeblich positiv beeinflussen

Agenda

- 1 Hintergrund und Zielsetzung
- 2 Ergebnisse im Handlungsfeld „ÖPNV-Angebot“
- 3 Ergebnisse im Handlungsfeld „Tarifsystem“
- 4 Ergebnisse im Handlungsfeld „Alternative Finanzierungsinstrumente“
- 5 Zusammenfassung und Fazit**

Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir einen signifikanten Ausbau des ÖPNV, dafür müssen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden

- 1 > Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir die **ÖPNV-Angebotsdichte in allen Teilräumen signifikant zu erhöhen**; dafür haben wir drei Ausbauszenarien entwickelt und die Kosten- und Nachfrageeffekte überschlägig kalkuliert
- 2 > Die Erhöhung der ÖPNV-Angebotsdichte sollte überwiegend über **Taktverdichtungen** sowie die **Ausdehnung der Betriebszeiten** abends und am Wochenende erfolgen; weitere Schwerpunkte sollten bei der **Beschleunigung, d.h. der konsequenten Bevorrechtigung und Priorisierung** des ÖPNV, sowie auf der **Prüfung/Einführungen schienengebundener Alternativen** liegen
- 3 > **Wir empfehlen von pauschalen Tarifabsenkungen abzusehen** und – gegebenenfalls neben einzelnen, zielgenauen Tarifmaßnahmen – die begrenzten finanziellen Mittel hauptsächlich in den weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebots zu investieren
- 4 > Um das verbundweit ausgewogene Tarifsystem des AVV zu erhalten, **empfehlen wir von regionalen Sondertarifen abzusehen**; wir empfehlen gegebenenfalls nicht abwendbare lokale Sondertarife in die AVV-E-Tarif-Strategie einzubetten
- 5 > **Wir empfehlen die Erschließung weiterer Finanzierungsquellen** zur Finanzierung der empfohlenen Angebotsoffensive für die angestrebte Verkehrswende. Für eine Änderung der Landesgesetze empfehlen wir ein **aktives Lobbyieren** zusammen mit den politischen Stakeholdern des AVV sowie den anderen Verbänden in NRW
- 6 > Die **Parkraumbewirtschaftung** (inkl. Anwohner-/Bewohnerparken) empfehlen wir weiter auszubauen; die Einnahmen können die städtischen Haushalte stärken und als Push-Faktor die Verkehrswende maßgeblich positiv beeinflussen

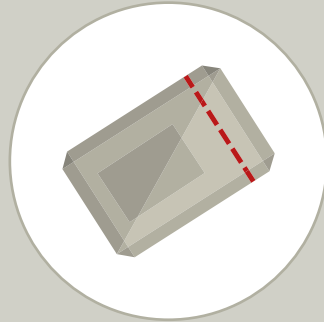
Kosten- und Einnahmeneffekte sowie der Modal-Split-Effekt der betrachteten Maßnahmen bzw. Instrumente für den AVV

Kosten und Modal-Split-Effekte¹⁾



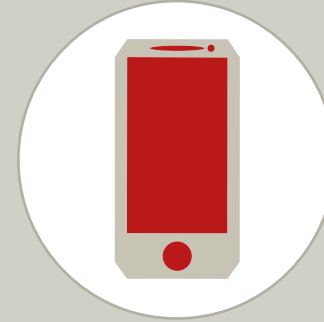
ÖPNV-Angebotsausbau

- › Mehraufwand gegenüber Status quo:
 - **42 – 114 Mio. € p. a.** je nach Szenario
- › Modal-Split-Effekt:
 - + 10 – 30 % Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV je nach Szenario



Tarifmaßnahmen

- › Mindererlöse gegenüber Status quo:
 - **18,5 – 105 Mio. € p. a.** je nach Maßnahme
- › Minimaler Modal-Split-Effekt:
 - + 0,4 – 4,5 % Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV je nach Maßnahme



Digitalisierung & Marketing

- › Kosten-, Einnahmen und Modal-Split-Effekte nicht quantifiziert



Finanzierungsinstrumente

- › Zusätzliches Einnahmepotenzial
 - **15 – 168 Mio. € p. a.** je nach Instrument

1) Annahme: die Gesamtzahl an Fahrten bleibt gleich, es werden keine Fahrten induziert

Beratung aus Begeisterung

Kontakt Daten



Stefan Weigele

Große Reichenstraße 27
20457 Hamburg

T +49 (0)40 181 22 36-62
M +49 (0)175 526 57 99

stefan.weigele@civity.de
www.civity.de



Anna Fechner

Wallstraße 27
10179 Berlin

T +49 (0)30 688 135 22-28
M +49 (0)160 962 88 114

anna.fechner@civity.de
www.civity.de



Jonathan Laser

Wallstraße 27
10179 Berlin

T +49 (0)30 688 135 22-31
M +49 (0)160 745 74 51

jonathan.laser@civity.de
www.civity.de