

Mobilität für Menschen

Fortentwicklung der ÖV-Tarife und Verbundstrukturen in Baden-Württemberg

Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender

Agenda

1. Klimaschutzvorgaben
2. Fahrpreise und Fahrgastzahlen in den letzten 10 Jahren
3. VCD-FAZIT
4. Aktuelle Entwicklungen

Zum ersten Mal haben 196 Staaten am 12. Dezember 2015 in Paris einen **völkerrechtlich bindenden Vertrag** beschlossen, um den Klimawandel zu bremsen und seine Auswirkungen abzufedern. Das Abkommen soll dafür sorgen, dass die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius im Vergleich zur vorindustriellen Zeit beschränkt wird; die Staaten wollen sogar versuchen, die Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken.

Der **Pariser Klimavertrag ist am 4. November 2016 in Kraft getreten.**

Bund (Klimaschutzplan 2050):

Ziel: CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 um 40% reduzieren, u.a. mit Deutschland-Takt und Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr

Land (Koalitionsvertrag):

Der Verkehrsbereich muss seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele (Pariser Klimaabkommen) leisten. Wir streben an, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 deutlich zu erhöhen, ÖPNV-Offensive in der Fläche

- Das Klimaschutzgesetz BW sieht eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 1990 – 2020 um 25% vor
- Tatsächlich konnte bis 2014 eine Reduktion um 15,5% erreicht werden, seither steigen die Emissionen wieder an, 2016 betrug die Reduktion nur noch 12%. Hauptverursacher für den Anstieg ist der Verkehrssektor
- Der Verkehr steht in BW für 30% der CO₂-Emissionen. Durch den Straßenverkehr werden 94 % der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors verursacht. Bislang steigen die THG-Emissionen im Straßenverkehr weiter an (in BW: +11% seit 1990)
- Von 2005 – 2015 sind die Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr (ohne Güterverkehr) um 9% angestiegen
- Eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 40% ist mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖV zu erreichen

=> Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren entwickelt?

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrpreise 2006-2016 (1)

- In den letzten 10 Jahren ist die Nutzung von Bus und Bahn je Einwohner um 6% gestiegen (Land Baden-Württemberg, 2006-2016)
- Die Fahrgastzahlen sind (bei steigenden Einwohnerzahlen) sogar um 8% gestiegen
- Damit bleibt der Anstieg der Fahrgastzahlen jedoch hinter dem Anstieg der Fahrleistungen im Straßenverkehr (+9% 2005-2015) zurück
- Die politisch gewollte Stärkung des ÖVs ist damit für die Vergangenheit nicht belegbar

=> Was sind die Gründe?

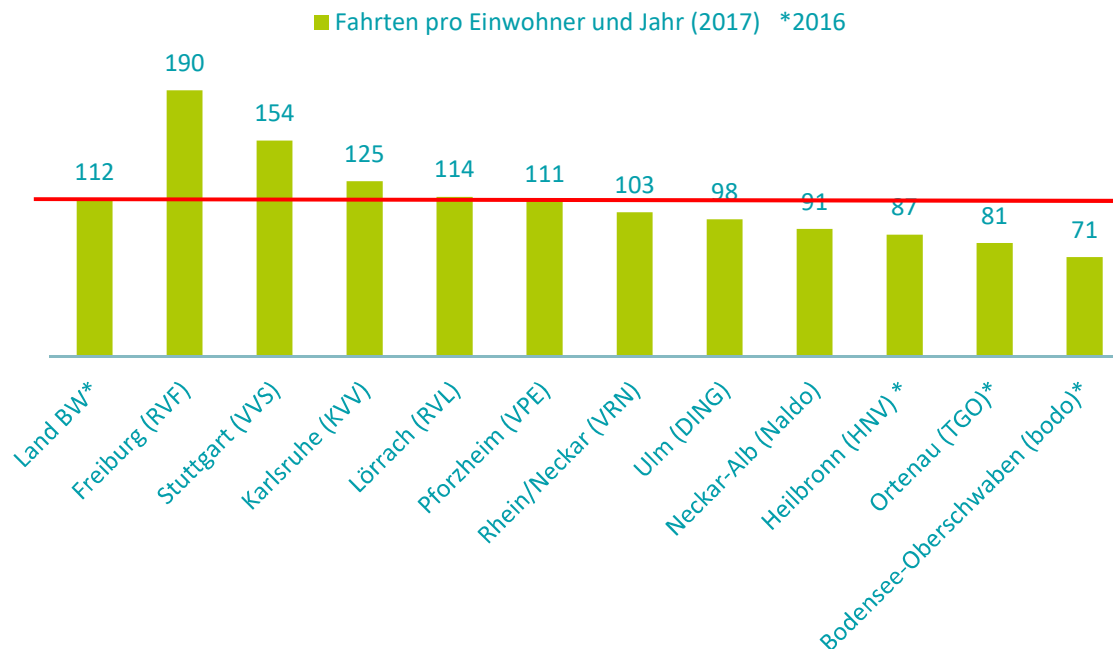
Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrpreise 2006-2016 (2)

- Die Benzinpreise stiegen von 2008 bis 2018 um 1,6% an
- Die Verbraucherpreise stiegen im gleichen Zeitraum um 12,7%
- In den letzten 10 Jahren sind die Fahrpreise der Verbände im Schnitt jedoch um 33% angestiegen (Monatskarten; Einzelfahrscheine +30%)
- Trotz aller politischen Reden zur Förderung des ÖVs haben in den letzten Jahren die politischen Entscheidungsträger den steuerfinanzierten Anteil an den ÖV-Kosten zulasten der Fahrgäste reduziert – die Folge waren überproportionale Fahrpreiserhöhungen
- Dabei war die Entwicklung von Fahrpreisen und Fahrgastzahlen in den Verbänden Baden-Württembergs sehr unterschiedlich:

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrpreise 2006-2016 (3)

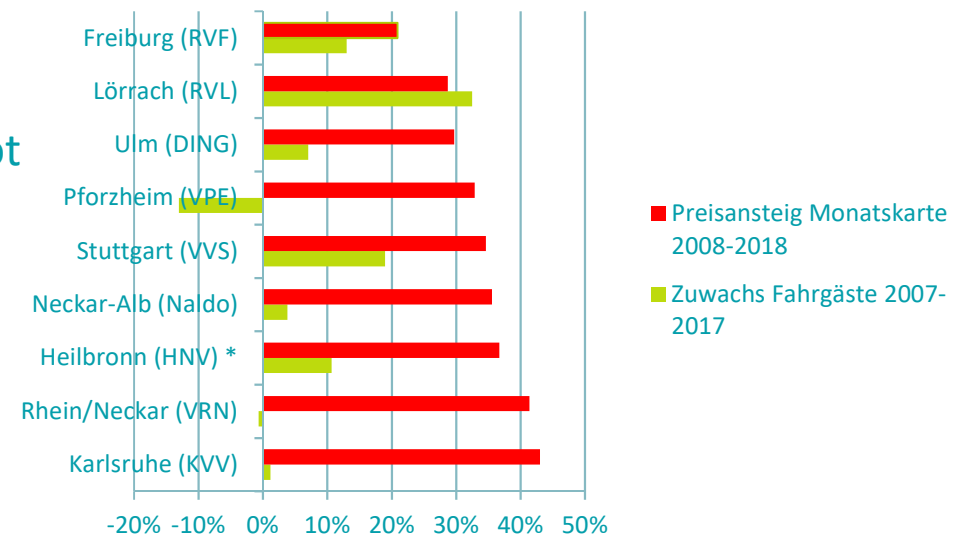
- Landesweit werden im Schnitt 112 Fahrten pro Einwohner und Jahr mit Bus und Bahn zurück gelegt
- Spitzenreiter ist der Regio-Verkehrsverbund Freiburg mit 190 Fahrten/EW/Jahr
- An 2. Stelle kommt der Stuttgarter VVS mit rund 150 Fahrten/EW/Jahr

Fahrten pro Einwohner und Jahr



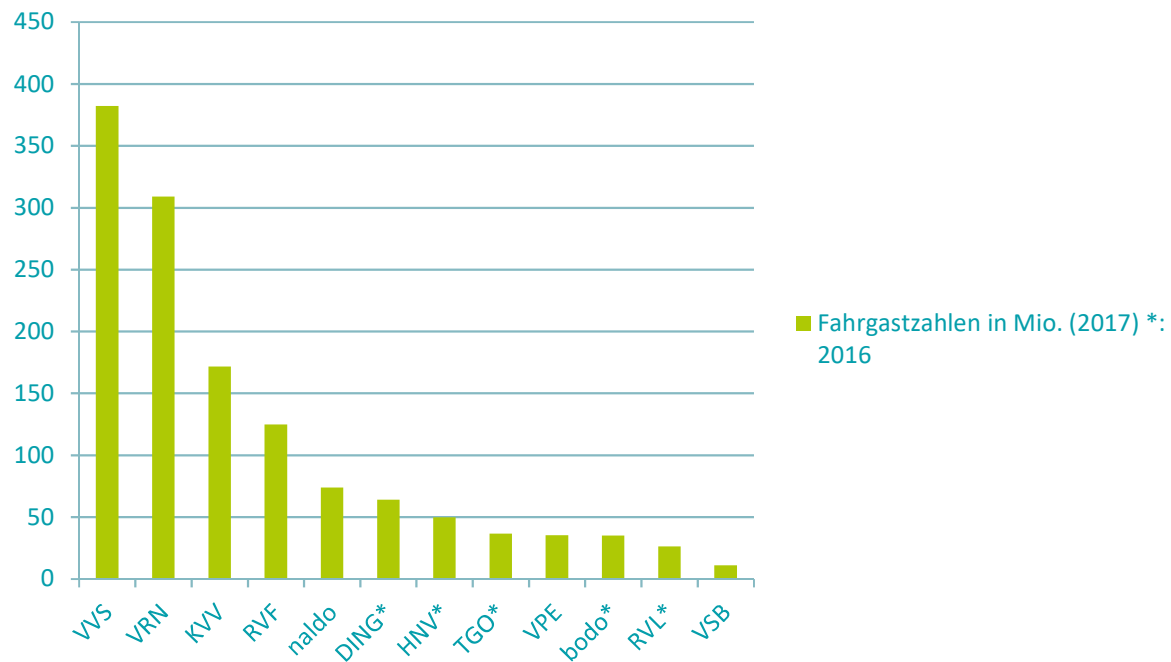
Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrpreise 2007-2017 (4)

- Die Fahrpreise der Monatskarten stiegen im Schnitt bei den Verbänden um 33% an
- Überproportionale Preisanstiege von über 40% führten zu einem geringeren Anstieg der Fahrgastzahlen als im Landesschnitt
- Fahrpreissteigerungen nahe der Inflationsrate gab es nur in Freiburg, dort sind die Fahrpreise überdurchschnittlich gestiegen
- Landesweit wurde das ÖV-Angebot um 1% im 10-Jahresvergleich reduziert
- Im Stuttgarter VVS stieg das Angebot um 14% - dies erklärt den höchsten Fahrgastzuwachs im Land trotz hohen Preisanstiegs
- Sonderfall Pforzheim VPE hat als einziger Verbund im Land seit Jahren rückläufige Fahrgastzahlen



Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrpreise 2007-2017 (5)

Fahrgastzahlen in Mio. (2017)



- Mit Preissteigerungen der ÖV-Tarife über der Inflationsrate können keine Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund (Verkehrswende) umgesetzt werden
- Tarifabsenkungen (kein Nulltarif) sind geeignet, um neue Fahrgäste zu gewinnen
- Neben dem Tarif ist das Angebot entscheidend – für ein verbessertes Angebot besteht auch eine Zahlungsbereitschaft
- Die Aufgabenträger haben in der Vergangenheit ihre Aufwendungen reduziert mit der Folge überproportional gestiegener Fahrpreise (Negativbeispiel VPE mit seit Jahren sinkenden Fahrgastzahlen und Millionen Euro Einsparungen beim Aufgabenträger) – hier ist eine Neujustierung notwendig, die öffentliche Hand muss mehr Verantwortung und Finanzmittel für den ÖV aufbringen
- Neue Finanzierungsinstrumente für die Finanzierung des ÖV-Ausbaus sind notwendig – die Kommunen sollten die Möglichkeit haben, Modelle wie eine Nahverkehrsabgabe etc. einführen zu können
- 22 Verbände in Baden-Württemberg sind zu viel

Aktuelle Entwicklungen

- VVS-Tarifreform ab 1.4.2019 mit signifikanter Preissenkung auf vielen Relationen und Vereinfachung der Zahl der Tarifzonen von über 50 auf 5 (im originären VVS-Bereich). Zuschuss des Landes für VVS-Tarifreform (42 Mio. €)
- Einführung des Landestarifs zum Dezember 2018 für verbundüberschreitende Fahrten
- Geplante Absenkung des Landestarifes unter das bisherige Niveau (ca. minus 25%)
- Anreize für Verbundkooperationen (22 Verbünde sind zu viele)

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!