

Masterarbeit im Studiengang Zukunftsforschung 2013

Kai Gondlach - Disruptive Entwicklung „kostenloser ÖPNV“: Utopie oder plausible Zukunft? Risiken und Chancen für die Deutsche Bahn

ABSTRACT

In dieser Arbeit geht es darum, Möglichkeiten im Rahmen des „kostenlosen ÖPNV“ im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg mit dem Motiv einer Verkehrsverlagerung zu eruieren und Auswirkungen auf die Stakeholder zu betrachten. Die Chancen und Risiken der Deutschen Bahn AG werden dabei zentral behandelt. Anhand theoretischer Erkenntnisse durch Literatur und Fallbeispiele werden Zusammenhänge und Möglichkeiten, der aktuelle Stand der Diskussion sowie eine Argumentationsgrundlage für das Modell erarbeitet. Durch qualitative Experteninterviews wird besonders der Frage auf den Grund gegangen, ob das Modell „kostenloser ÖPNV“ eine Utopie oder plausible Zukunft ist und welche Auswirkungen damit gegebenenfalls verbunden sind. Die zentrale Fragestellung lautet: „Ist das Modell ‚kostenloser ÖPNV‘ im VBB Tarifgebiet plausibel?“. Am Ende werden Handlungsmöglichkeiten formuliert und ein beitragsfinanzierter Nulltarif im ÖPNV vorgeschlagen. Für die Deutsche Bahn AG sind sowohl Chancen als auch Risiken identifiziert worden, die mit einer Einführung einhergehen. Dabei wird sich zeigen, dass die Risiken zwar ernst zu nehmen sind, die damit verbundenen Chancen aber durchaus Entwicklungspotenzial bieten.

KURZPROFIL

Kai Gondlach studierte Soziologie und Politik & Verwaltung an der Universität Potsdam und legte dabei einen Fokus auf den Wertewandel und soziale Bewegungen. Im Masterstudien-gang Zukunftsforschung beschäftigte er sich vor allem mit sozioökonomischen Fragestel-lungen sowie verkehrspolitischen Konzepten. Während des Studiums führte er eigenständige Projekte im Rahmen seines Gewerbes für Medien und Marketing durch, jobbte in Unterneh-mensberatungen und veröffentlichte eine Studie zum Thema "Unternehmensnachfolge in Berlin 2030". Nach dem Studium übernahm er die Leitung des Innovation Managements eines Berliner Verlags.

Disruptive Entwicklung „kostenloser ÖPNV“: Utopie oder plausible Zukunft? Risiken und Chancen für die Deutsche Bahn



„Wir sollten uns daher im Interesse der Erhaltung des Gesichts und des Charakters unserer deutschen Städte auf ein vernünftiges Maß einstellen und heute schon, nicht erst, wenn das Chaos nicht mehr abzuwenden ist, den öffentlichen Verkehrsmitteln den Vorrang einräumen.“ (Friedrich Lehner, 1957)

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland ist ein sehr komplexes System. Die Finanzierung wird durch verschiedene Gesetze sichergestellt und zu großen Teilen staatlich finanziert. Das System leidet an einer Unterfinanzierung, die sich angesichts anstehender Kürzungen in den Jahren verschärfen wird. Die Vorstellung vom „kostenlosen“, „ticket-“ oder „fahrtscheinfreien“ ÖPNV ist als Impulsgeber für die Lösung der Probleme im öffentlichen Verkehr weder neu noch unrealistisch. Weltweit haben viele Städte unterschiedliche Konzepte umgesetzt, es lässt sich eine Reihe von begünstigenden und hemmenden Faktoren ableiten. Auf den ersten Blick geht es bei dem Modell hauptsächlich um die Umgestaltung der Finanzierung (in der Regel Fahrscheinfreiheit). Zentral sind aber die Motive und Folgen einer solchen Veränderung des Verkehrssektors. Erklärtes Ziel ist es, die Motorisierungsrate deutlich zu senken und Menschen vom mobilen Individualverkehr vom ÖPNV zu überzeugen. Die Motive dahinter lauten:

- + Reduktion der Lärm- und Schadstoff-Emissionen im Verkehrssektor und Verbesserung Energiebilanz;
- + Weniger Unfälle und Verkehrstote, somit betriebs- und volkswirtschaftliche Produktivitätssteigerung;
- + bessere Verkehrslenkung und Stadtentwicklung.

Neben diesen Visionen und belegten positiven Effekten gibt es auch viele damit verbundene Ängste und Risiken. Diese werden in der Masterarbeit im Dialog mit den Stakeholdern beleuchtet.

MODELLSTÄDTE IM FOKUS



Hasselt, Belgien

Von 1997-2013 wurde ein bis dahin einmaliges Projekt eingeführt: kostenloser Busverkehr für die rund 68.000 Einwohner. Nach kurzer Zeit verzehnfachten sich die Fahrgastzahlen. Durch sprunghaft gestiegene Betriebskosten werden seit 2013 wieder Fahrscheine verkauft: Erwachsene zahlen 0,60 €.

Lübben und Templin, Deutschland

Die beiden kleinen brandenburgischen Gemeinden (14.000 / 16.000 Einwohner) führten unabhängig voneinander 1997 / 1998 verschiedene Konzepte des kostenlosen Nahverkehrs ein. Lübben konnte das Angebot bis 2001 aufrecht erhalten, als ein günstiger Tarif eingeführt wurde. Templin betreibt das Modell noch heute und wird wegen der Finanzierung durch Kureinahmen und konstantem Tourismus fortgeführt.

Tallinn, Estland

Die Hauptstadt des baltischen Staats hat 2013 kostenlosen ÖPNV für die rund 400.000 Bürger der Stadt eingeführt. Damit ist es die größte Stadt, die das Konzept umsetzt. Finanziert wird dies vor allem durch Steuermittel. Ein Motiv ist die Anziehung neuer Einwohner aus dem Umland.



**STAKEHOLDER-
CLUSTER IM FOKUS**
12 Experteninterviews
Juni bis Juli 2013



„Kostenloser ÖPNV“ im VBB

- + Solides Finanzierungskonzept notwendig. Umweltabgabe bzw. Bürgerticket: 8-14 Euro pro Bürger pro Monat
- + Zusätzlich flankierende Maßnahmen wie Pkw-Maut, höhere Parkgebühren etc. und Ausbau von Fuß- und Radwegen
- + Rechtzeitige Modernisierung und Erweiterung von Infrastruktur und Angebot, um die erwarteten Mehrverkehre aufnehmen zu können und qualitativ hochwertig zu befriedigen
- + Verkehrsverlagerung: 19 bis 35% „ÖV-Potenzial“
- + Flexibilisierung des Systems: Innovative Konzepte fördern

Chancen und Risiken Deutsche Bahn

- Arbeitsplätze fallen weg (Marketing, Vertrieb, Tarifierung); Kompensation durch Mehrbedarf an Fahrzeugführern und Betriebsmanagement
- Reduzierung des unternehmerischen Freiraums durch mehr Qualitätsvorgaben vom Aufgabenträger
- + Einsparungen in Höhe von 8-15%: Vertriebskosten, Fahrgeldmanagement
- + insgesamt größerer Markt = mehr Ausschreibungen = Chance durch Größe