8 Fazit und Empfehlung

8.1 Fazit

Aus der Literaturanalyse ging hervor, dass (erhebliche) Verringerungen des Fahrpreises allein nur in geringem Maße zu den gewünschten Wirkungen führen (zusätzliche Fahrgastnachfrage, Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖV). Um diese Wirkungen zu erreichen, ist ein Maßnahmenbündel, bestehend aus verschiedenen Maßnahmen, die sich in ihrer Wirkrichtung verstärken, notwendig (Multi-Impuls-These). Das Maßnahmenbündel sollte dabei verschiedene Pull- (Attraktivität des ÖV erhöhen durch Angebotsausbau, Kapazitätsausbau, Preisreduktion) und Push-Maßnahmen (Attraktivität des MIV verringern durch City-Maut, Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsreduzierungen etc.) berücksichtigen.

Hinsichtlich der untersuchten preispolitischen Maßnahmen im Pkw-Verkehr hat sich gezeigt, dass

- die Einführung und Gestaltung **von City-Maut-Systemen** vielfältige Möglichkeiten, u. a. hinsichtlich der Höhe der Gebühren oder des räumlichen Geltungsbereichs bietet. City-Maut-Systeme eignen sich zur Verbesserung des Verkehrsflusses, zur Reduzierung schädlicher Umweltwirkungen und CO_2-Emissionen sowie als zusätzliche Finanzierungsquelle, auch für den ÖPNV. Systeme mit höheren Gebühren erzeugen erwartungsgemäß gegenüber Systemen mit geringen Gebühren größere verkehrliche Wirkungen. Ebenso sind die verkehrlichen Wirkungen von Systemen mit regionalem Geltungsbereich höher als solche, die auf ein (Innen-)Stadtgebiet begrenzt sind.
- **Parkraumbewirtschaftung** in Kombination mit einer Reduktion von Stellplätzen zur Reduzierung von Pkw-Fahrten führen kann. In einer Modellrechnung für die Stadt Stuttgart wurde die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung zusammen mit einer Verdopplung der Parkgebühren modelliert. Infolge dessen reduziert sich die Anzahl an zurückgelegten Wegen von Pkw-Selbstfahrern um 5 %, von Pkw-Mitfahrern um 2 %, während ÖV-Wege um 7 % zunehmen. Das Modellergebnis zeigt darüber hinaus eine Reduktion der Pkw-Fahrleistung um 11 % in Stuttgart. Bei der Interpretation der Wirkungen ist wiederum zu beachten, dass nur ein Teil des Zielverkehrs im Gebiet der Parkraumbewirtschaftung beeinflusst werden kann, da beispielsweise Beschäftigte häufig auf private Stellplätze am Arbeitsplatz zurückgreifen können. Die Nutzung anderer Verkehrsmittel (hohe kognitive Leistung) überwiegt erst dann, wenn in einem Umkreis von 1.000 m um den Zielort keine bzw. nur Stellplätze mit hohen Parkgebühren vorhanden sind.

Sowohl City-Maut als auch Parkraumbewirtschaftung können als Teil eines Maßnahmenbündels der nachhaltigen Verkehrsplanung dienen.

Darüber hinaus wurde deutlich, dass eine **regionale Ausrichtung** der Maßnahmen zu erheblich größeren Wirkungen führt, als bei einer räumlichen Begrenzung auf einzelne Städte. Preisreduzierungen in Ballungszentren selbst beeinflussen lediglich den Binnenverkehr, während der (insbesondere in Ballungszentren) hohe Quell- und Zielverkehr u. a. infolge von Pendlerfahrten damit nicht beeinflusst wird. Das gilt auch für die isolierte Einführung eines 365-Euro-Tickets in Leipzig.

Der **systematische Vergleich** der Verkehrssysteme von Leipzig und Wien hat gezeigt, dass Wien aufgrund der deutlich höheren Dichte erheblich bessere Voraussetzungen als Leipzig besitzt, einen attraktiven und effizienten ÖPNV anzubieten. Gleichzeitig wurde deutlich, dass Leipzig gegenüber Wien größere Unterschiede im ÖPNV-Angebot (Haltestellendichte, Angebotsdichte) aufweist als bei den Fahrpreisen. Gleichzeitig stehen in Wien i. W. aufgrund der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und Dienstgeberabgabe deutlich mehr finanzielle Mittel zur Verfügung als in Leipzig. Ferner ist zu berücksichtigen, dass Wien vor der Einführung des 365-Euro-Tickets im Rahmen des Wiener Modells eine langfristige integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit Fokus auf den Umweltverbund verfolgte. Daher sollte eine Verbesserung des ÖV-Angebots in Leipzig eine deutlich höhere Priorität haben, als eine Absenkung der Fahrpreise.

Die **Wirkungen** eines 365-Euro-Tickets auf Nachfrage, Erlöse und ÖV-Angebot wurden mit Hilfe eines ökonometrischen Modells abgeschätzt, das neben Preiseffekten auch Bequemlichkeits- und Versicherungseffekte von Zeitkarten berücksichtigt. Die **Modellabschätzung** zur Einführung eines 365-Euro-Tickets in Leipzig zeigt, dass diese zu

- einer Nachfragesteigerung von 2 bis 7 Mio. Fahrten p.a.,
- einem Erlösverlust in Höhe von 28 bis 29 Mio. € p.a.,
- keinen bzw. punktuellen Auswirkungen auf das Verkehrsangebot und nur sehr geringen Kapazitätsproblemen (ggf. punktueller Angebotsausbau notwendig),
- Verlagerungen überwiegend vom Fuß- und Fahrradverkehr sowie
- Defiziten hinsichtlich der Leistungsgerechtigkeit und Möglichkeiten der Tarifunterlaufung im Tarifsystem des MDV.

führt. Dabei ist zu beachten, dass die Voraussetzungen für die Einführung des 365-Euro-Tickets derzeit nicht gegeben sind (insb. unklare Finanzierung). Grundsätzlich kann die Einführung des 365-Euro-Tickets positive Wirkungen für verschiedene Ziele des Nachhaltigkeitsszenarios erreichen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass andere Maßnahmen (Angebotsausbau, restriktive Maßnahmen im Pkw Verkehr (Parkraumbewirtschaftung, City-Maut)) besser für die Zielerreichung geeignet sind, bei gleichzeitig geringeren zusätzlichen finanziellen Belastungen für den kommunalen Haushalt bzw. Querverbund.

Vor der Einführung ist daher vor allem die Finanzierung sicher zu stellen. Die hohen Erlösverluste führen dazu, dass die Finanzierungsgrenzen des Querverbunds überschritten werden, sodass

- finanzielle Mittel zum Ausgleich der Erlösverluste durch die Einführung des 365-Euro-Tickets fehlen und
- gleichzeitig auch die finanziellen Mittel für die im Rahmen des Nachhaltigkeitsszenarios geplanten Maßnahmen fehlen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass laut einer Untersuchung des MDV keine alternativen Finanzierungsquellen in nennenswerter Größenordnung mit einem Horizont bis 2025 zur Verfügung stehen.

Daneben sollten Inkonsistenzen im Verbundtarif (mangelnde Leistungsgerechtigkeit, Tarifunterlaufung) untersucht und ggf. behoben werden. Auch hinsichtlich der Preishöhe sollte von dem Konzept „1 Euro pro Tag“ abgewichen werden, um zukünftige Preiserhöhungen zu ermöglichen sowie die Nutzenschwellen zwischen Jahreskarten und dem weiteren Tarifsortiment beibehalten zu können. Parallel mit der Umsetzung wird empfohlen, weitere Maßnahmen zu realisieren, die die Wirksamkeit verstärken (insb. ÖPNV-Angebotsausbau und Parkraumbewirtschaftung).

8.2 Empfehlung

Aufgrund der relativ geringen positiven Effekte bei gleichzeitig sehr hohen Erlösverlusten wird die Einführung eines 365-Euro-Tickets für die Tarifzone 110 (Stadt Leipzig) **nicht empfohlen**. Stattdessen sollte eine an den Zielen des Nachhaltigkeitsszenarios orientierte integrierte Stadt- und Verkehrsplanung unter Nutzung des zur Verfügung stehenden Maßnahmenspektrums verfolgt werden, sodass eine nachhaltige Grundlage (Kapitel 7.1) für zukünftige Preissenkungen geschaffen wird. Das Maßnahmenspektrum sollte aus Sicht des Gutachters insbesondere auf folgende Bausteine setzen:

- integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung in der Stadt Leipzig und der Metropolregion,
- ÖPNV-Angebotsausbau und Bevorrechtigung des ÖPNV,
- Weiterentwicklung eines ganzheitlichen, multimodalen Angebots mit dem ÖPNV als leistungsfähiges Rückgrat der Alltagsmobilität unter Berücksichtigung von Maßnahmen in Kommunikation, Tarif und Vertrieb,
- Weiterentwicklung des Abo Flex, das große Nachfragezuwächse erfährt,
- Ausbau der Parkraumbewirtschaftung, Abbau von Stellplätzen und Erhöhung der Parkgebühren und

- Prüfung und Einführung „neuer“ Finanzierungsinstrumente wie beispielsweise Verkehrserzeugungsabgaben/Maut oder Nutznießerfinanzierung.