

Zwischenbericht

Strategiekonzept „Verkehr & Mobilität im VRR 2030/2050“

**Statusbericht der KCW GmbH für den Zeitraum
11.06.2019 bis 30.10.2019**

1 Ziel des Projektes

Die international vereinbarten und nach europäischer und nationaler Gesetzgebung bis 2030 bzw. 2050 zu erreichenden Klimaziele stellen den Verkehrssektor vor besondere Herausforderungen, enthält aber auch verkehrspolitische Chancen, auch im VRR-Verbundraum. Die VRR AöR setzte sich daher zum Ziel eine Strategie zu entwickeln, um den ÖPNV im Verbundraum nachhaltig zu gestalten. Am 11. Juni 2019 wurde die KCW GmbH damit beauftragt, ein Strategiekonzept zu erarbeiten, das der VRR AöR als Grundlage für eine fundierte Positionierung dient.

2 Vereinbarte Arbeitspakete

Im Strategiekonzept sind dazu folgende Aspekte aufzubereiten:

- Aufzeigen der gesetzlich vorgeschriebenen klimapolitischen Anforderungen
- Aufzeigen der Zusammenhänge und der Konsequenzen für den öffentlichen Nahverkehr
- Ausgehend von einer Analyse der Ist-Situation in Bezug auf Leistungs-, Nachfrage- und Finanzierungsentwicklungen Erstellen eines Trendszenarios („weiter-so“)
- Formulierung von Vorschlägen für Ziele und Strategien für einen attraktiveren ÖPNV, der einen Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzanforderungen leistet
- Empfehlung für die Prozessgestaltung und Koordination für die Erarbeitung einer alle relevanten Akteure im Verbundraum umfassenden Strategie 2030/2050

Daraus resultieren folgende sieben Arbeitspakete:

Zeitplan		
1	Klimapolitische Rahmenbedingungen	Laufende Aktualisierung
2	Analyse Ist-Situation VRR	Analyse Ist-Zustand bis Mitte Juli Nutzung Verkehrsmodell ab Aug.
<hr/>		Workshop 7.10.
3	Fortschreibung Status quo (Trendszenario)	Oktober
4	Bestimmung Ziele, Strategien & Maßnahmen	Oktober
5	Finalisierung Strategiekonzept (Vision)	Oktober/November
6	Empfehlungen für weitere Schritte zur Zielerreichung	Optionaler Angebotsbestandteil, bisher nicht beauftragt
7	Überblick Förderlandschaft	Erstellung einer Förderlandkarte bis Mitte Juli & laufende Aktualisierung

3 Schwerpunkte der Bearbeitung

Die Schwerpunkte der Bearbeitung bildeten zum einen die Darstellung und Aktualisierung der **klimapolitischen Rahmenbedingungen**, hier insbesondere die Entwicklungen im Hinblick auf das Klimaschutzgesetz und das Klimaschutzpaket der Bundesregierung, zum anderen die umfangreiche **Analyse** der Ist-Situation des (öffentlichen) Verkehrs im VRR-Verbundraum. Weiterer Schwerpunkt war die Entwicklung von nachvollziehbaren und konsistenten **Zielwerten** für die Akteure im VRR-Verbundraum.

Alle Schritte wurden in enger Abstimmung mit den zuständigen Mitarbeiter/innen der VRR AöR erarbeitet. Hierzu fanden regelmäßige Abstimmungstermine in Hamburg, Berlin und Gelsenkirchen statt.

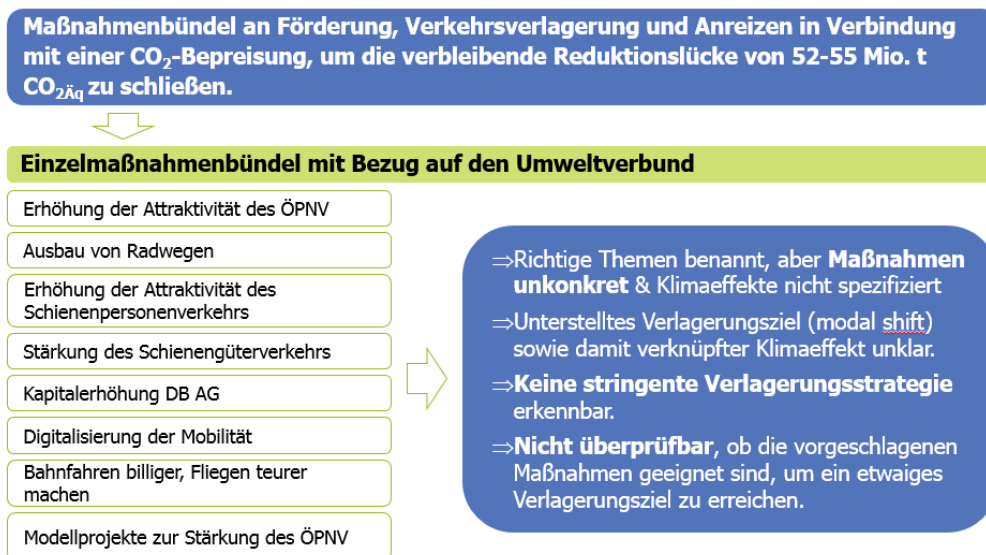
In einem Workshop am 7. Oktober 2019 in Gelsenkirchen, in dem ein erweitertes Gremium, welches Vorstände, mehrere Abteilungen der VRR AöR und drei Verkehrsunternehmen umfasst, teilnahm, wurden die Ergebnisse aus den oben genannten Bearbeitungsschwerpunkten vorgestellt und diskutiert.

4 Zwischenergebnisse

Im Folgenden werden die Zwischenergebnisse kurz zusammengefasst:

4.1 AP 1 Klimapolitische Rahmenbedingungen

Das Klimaschutzpaket der Bundesregierung sieht für den Umweltverbund diverse Einzelmaßnahmen vor, die allerdings in Bezug auf ihre jeweilige Klimawirksamkeit nicht spezifiziert wurden. Es kann daher keine Aussage darüber getroffen werden, inwieweit die Einzelmaßnahmen oder das Maßnahmenbündel zur erforderlichen Reduktion von 55 Mio. t CO₂-Emissionen bis 2030 (Bezugsjahr 2017) aus dem Verkehrssektor beitragen werden.

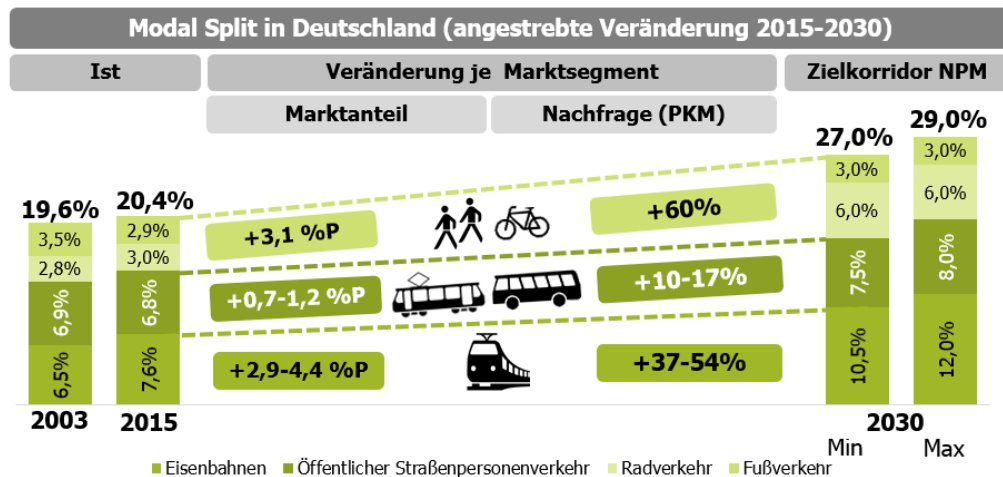


Quelle: Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030

Aufgrund der fehlenden Zielwerte für die im Klimaschutzpaket aufgeführten Maßnahmen behalf sich KCW mit den Angaben aus dem Beratungsgremium für die Bundesregierung, der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ (NPM), die ebenfalls Maßnahmenvorschläge für einzelne Verkehrsbereiche entwickelt hat und die jeweils vorhandenen Reduktionspotenziale (CO₂-Emissionen) quantifizierte.



Anhand der Angaben aus den Arbeiten der NPM kann für Deutschland errechnet werden, wie sich der Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes (in Pkm) entwickeln wird und welche Nachfragesteigerungen (in Pkm) damit verbunden sind, wenn die Maßnahmen umgesetzt würden.



Angestrebtes Einsparpotenzial ggü. 2015: 6,7 – 10,3 Mio. t CO₂/a
Vermiedene Zahlungen 2030: ca. 0,7 – 1,2 Mrd. € (bei 114 €/t CO₂)

Hinweis: Modal-Split-Angaben basieren auf der Personenverkehrsleistung in Pkm, umfassen auch Luftverkehr und nichtmotorisiertem Verkehr.
 Quellen: Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM): Zwischenbericht 03/2019 der AG 1, Verkehr in Zahlen 2017/18.

Das NPM-Szenario mit Zeithorizont 2030 gibt damit erste Anhaltspunkte über die erforderlichen Anpassungen im Umweltverbund.

4.2 AP 2: Analyse Ist-Situation

Eine umfangreiche Analyse der Ist-Situation des Verkehrs im VRR-Verbindungsraum soll die Basis für die Entwicklung der Strategie und Maßnahmen bilden. Hierfür wurde ein integriertes Verkehrsmodell (ÖV und IV) für folgende Anwendungen aufgebaut:

- ÖV-Angebotsanalyse des Ist-Zustandes und
- Darstellung der aktuellen Nachfrage

Anhand der Analysen u. a. aus dem Verkehrsmodell konnten zu folgenden Aspekten Aussagen getroffen werden:

- Verflechtungsentwicklung: Analyse von Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit
- Verkehrsmittelwahl nach Städten / verschiedenen Räumen: Analyse kommunaler Modal Splits von VRR-Städten und sog. „best practice“ Fällen
- Angebotsdichte in räumlicher und zeitlicher Differenzierung: Fahrplananalyse
- Angebotsdichte in räumlicher und zeitlicher Differenzierung: Angebotsvergleich VRR-Berlin
- Reisezeitenvergleich ÖPNV / MIV: Analyse von google-Abfragen
- Angebote zur Kombination von ÖPNV und Fahrrad: Analyse von B+R- und Bikesharing-Informationen

- Relevanz von „weichen“ Qualitätsstandards: Analyse der Marktforschungsergebnisse im VRR-Verbundraum

Folgende Ergebnisse / Beobachtungen konnten aus den Analysen gezogen werden:

Beobachtung 1	Der Verkehr im VRR-Raum nimmt insgesamt zu
Beobachtung 2	Der MIV nimmt im VRR-Gebiet eine überdurchschnittlich starke Rolle ein
Beobachtung 3	In der Fläche bestehen z. T. große Lücken im ÖV-Angebot
Beobachtung 4	Das ÖV-Angebot konzentriert sich auf den Verkehr von Montag bis Freitag
Beobachtung 5	In der Nacht und zu Rand-Tageszeiten ist das ÖV-Angebot deutlich ausgedünnt
Beobachtung 6	Mit dem ÖV kommt man schlecht von einem Ort zum nächsten – zumindest wenn nicht das Ortszentrum Anfangs- oder Zielpunkt ist
Beobachtung 7	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu ÖV-Haltestellen zu kommen, ist an vielen Orten unattraktiv
Auch wichtig:	Qualitative Bestandteile im ÖV (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Information etc.)

4.3 AP 4 Bestimmung Ziele, Strategien und Maßnahmen

Folgende **Ziele** können für den VRR-Verbundraum bzw. für die Akteure im VRR-Verbundraum grundsätzlich formuliert werden:

- Modal-Split-Ziel = gesamtgesellschaftliches Ziel
- Nachfragesteigerungsziel = Handlungsziel 1
- Angebotssteigerungsziel = Handlungsziel 2

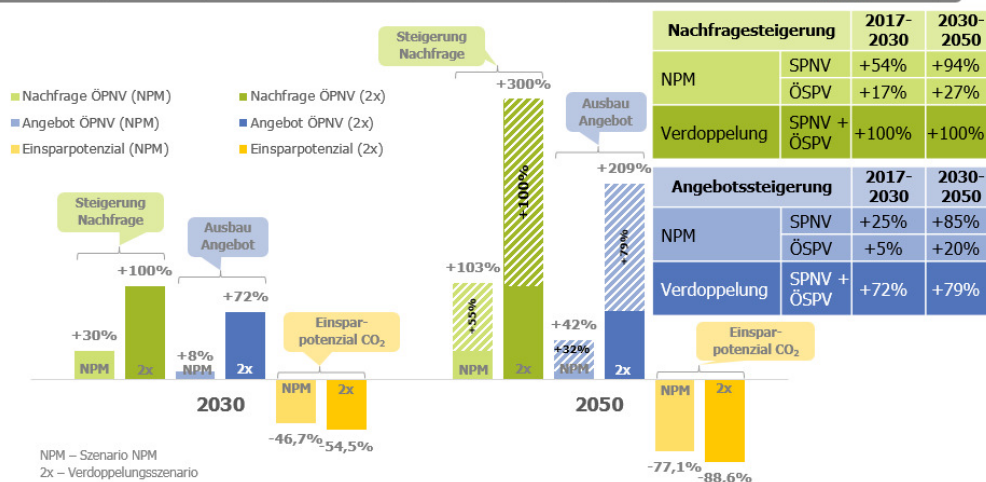
Es gilt abzuwägen, welche Ziele für die Akteure sinnvoll und handhabbar sind in dem Sinne, dass sie sich daran messen lassen können. Während das Modal-Split-Ziel ein allgemein bekanntes und in der Öffentlichkeit gut vermittelbares Ziel darstellt, ist die Vermittlung eines Nachfragesteigerungs- oder Angebotssteigerungsziels ggf. schwieriger. Allerdings ist eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split nicht alleine durch die Verkehrsunternehmen und VRR AöR-Mitarbeiter/innen durch Verbesserungen im ÖV zu erreichen: Verbesserungen im ÖV können durch zeitgleiches Wachstum des MIV egalisiert werden. Vergleichbares gilt für ein Nachfragesteigerungsziel: Angesichts der ausgezeichneten Bedingungen für den Pkw-Verkehr hängt die Wirksamkeit von Maßnahmen zur ÖV-Attraktivierung auch davon ab, dass Privilegien und Priorisierungen des MIV abgebaut werden. Das gilt für die Zuteilung von Straßenraum für fließenden wie ruhenden Verkehr, für die Kosten des Parkens und für den Einsatz von Investitionsmitteln.

Ein Ergebnis aus dem Workshop am 7.10.2019 bestand darin, dass sowohl ein **Modal-Split-Ziel** (wegen guter politischer Vermittelbarkeit) als auch ein **Angebotssteigerungsziel** (wegen unmittelbarer Beeinflussbarkeit durch die VRR AöR sowie die Verkehrsunternehmen) für die Akteure im VRR-Verbundraum erstellt werden soll.

Die Herleitung von **Handlungszielwerten** erfolgte zum einen aus der Betrachtung der Klimaschutzanforderungen, zum anderen aus der Betrachtung von best-practice-Beispielen aus dem In- und Ausland, in denen bemerkenswerte Nachfragesteigerungen erzielt werden konnten. Des Weiteren wurden Zielwerte für den VRR-Verbundraum anhand folgender Szenarien berechnet:

- NPM-Szenario, basierend auf den bis ins Jahr 2030 reichenden Vorschlägen der Nationalen Plattform Mobilität, umgerechnet auf den VRR-Verbundraum bis 2030 und fortgeschrieben bis 2050
- Verdopplungs-Szenario, basierend auf der vielfach (auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung) in der Politik angestrebten Verdoppelung der ÖV-Nachfrage bis 2030, umgerechnet auf den VRR-Verbundraum bis 2030 und fortgeschrieben bis 2050

Nachfrageeffekte, notwendiges Angebot und Einsparpotenziale im VRR (ggü. 2017)



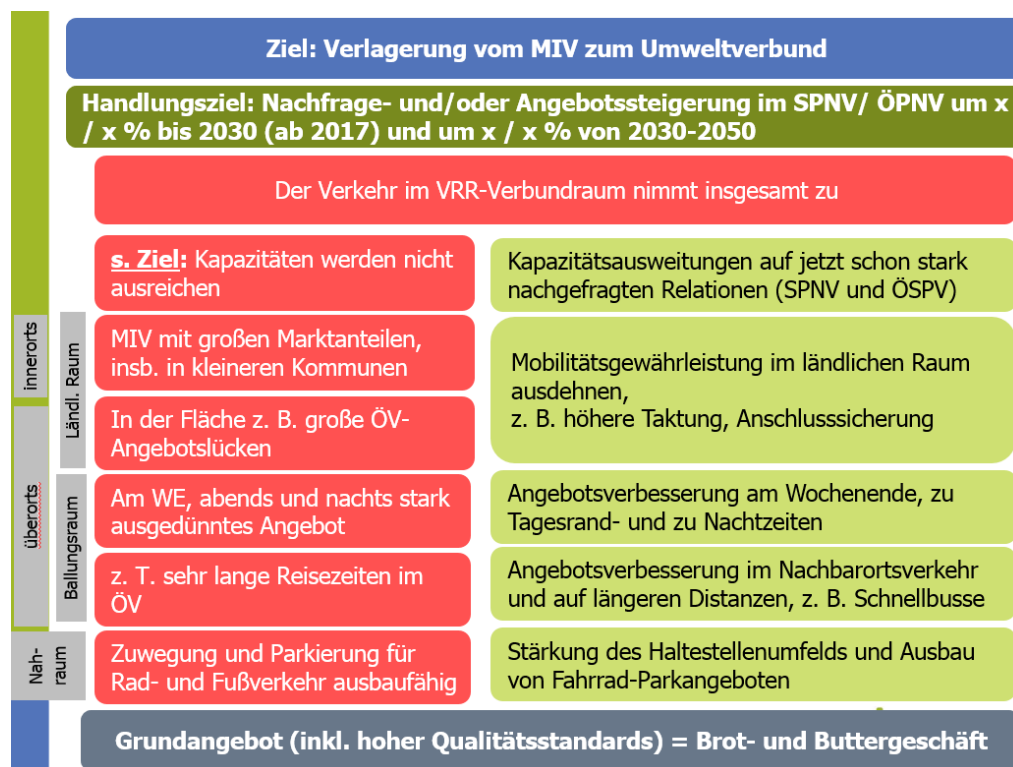
Die Szenarien unterscheiden zwischen dem politischen Ziel einer Erhöhung der Verkehrsnachfrage und mit ihr der Verkehrsleistung (gemessen in Personen-km) und der daraus folgenden Notwendigkeit, die Betriebsleistung (gemessen in Fahrplan-km) zu erhöhen. Es ist damit zu rechnen, dass der Besetzungsgrad in den Verkehrsmitteln moderat steigen wird, so dass die Betriebsleistung nicht im selben Maß steigen muss wie die Verkehrsleistung. Dennoch wird der Leistungsaufwuchs im ÖV beträchtlich sein, insbesondere im SPNV.

Aus den Analyse-Ergebnissen (s. Abschnitt 4.2) und aus der Zielwert-Herleitung ergeben sich erste Stoßrichtungen für mögliche Maßnahmen.

Es muss jedoch betont werden, dass die **Sicherstellung des bestehenden Angebots** in hoher Qualität eine zwingende Voraussetzung ist für die Umsetzung von weiteren Maßnahmen, die das bestehende Angebot quantitativ und qualitativ aufwerten. Neben der Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen Grundangebots (= Basis) wurden folgende **weiterführende Maßnahmen** ermittelt:

- Kapazitätsausweitungen auf jetzt schon stark nachgefragten Relationen (SPNV und ÖSPV)
- Mobilitätsgewährleistung im ländlichen Raum ausdehnen, z. B. über höhere Taktung und bessere Anschlussicherung
- Angebotsverbesserung am Wochenende, zu Tagesrand- und zu Nachtzeiten
- Angebotsverbesserung im Nachbarortsverkehr und auf längeren Distanzen, z. B. durch ein Schnellbusangebot
- Stärkung des Haltestellenumfelds inkl. Ausbau von Fahrrad-Parkangeboten

Neben der Ausweitung des Angebots, die den genannten Maßnahmen implizit ist, gilt es, das bestehende Angebot in hoher Qualität aufrechtzuerhalten (= Brot- und Buttergeschäft). Eine hohe Qualität beinhaltet neben den harten Faktoren (z. B. Taktung) auch so genannte **weiche Faktoren** (z. B. Sauberkeit, Sicherheit) und einen günstigen und einfach zu verstehenden **Tarif** als flankierende Maßnahme. Alle Faktoren zusammen sind immens wichtig für einen attraktiven ÖV und für sein **Image** und müssen in ihrer Gesamtheit offensiv **vermarktet** werden.



Im Workshop am 7.10. wurden die Maßnahmen sowie die hohe Relevanz der so genannten weichen Faktoren grundsätzlich bestätigt. Im Einzelnen wurde um Präzisierung gebeten.

5 Die nächsten Schritte

Folgende Arbeitsschritte werden bis zu einem zweiten Workshop am 10.12.2019 umgesetzt:

- Nachjustierung der Zielwerte, u. a. Differenzierung nach Räumen
- Erarbeitung des Trendszenarios
- Präzisierung der Maßnahmen, insb. für den SPNV, unter Berücksichtigung der Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen Grundangebots
- Empfehlung für begleitende Maßnahmen, u. a. Kommunikation, Marketing, Tarif etc. mit dem Ziel einer Imageaufwertung des ÖV im Verbundraum
- Berücksichtigung aktueller Studien o. ä., u. a. die aktuell laufende VRR-Imageanalyse, das RVR Radwegekonzept
- Erarbeitung einer Empfehlung für eine Strategie – dabei Berücksichtigung der unterschiedlichen „Wirkungsebenen“ der VRR AöR sowie verschiedener Räume
- Aktualisierung und Fertigstellung des Überblicks über die Förderlandschaft
- Diskussion der Strategieempfehlung in einem zweiten Workshop mit dem erweiterten Gremium am 10. Dezember 2019

6 Zusammenfassung

Erledigt	AP 1 + AP 2	
Aktuelle Arbeitsschritte	AP 3 + AP 4	
Maßnahmen mit Zeitverzug	AP 2 aufgrund der verzögerten Datenbereitstellung	
(absehbare) Probleme in der Projektbearbeitung	Kaum Datenmaterial zur Nachfrage vorhanden	
Zeitnaher Klärungs- und Entscheidungsbedarf	Abstimmung Maßnahmen	
Wahrnehmung Terminbudget (10 Termine lt. Angebot vom 4.6.2019)	Termin	Datum
	Kick-off mit VRR-Arbeitsgruppe in Hamburg	11.6.
	Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe in Berlin (mit KCW-Geschäftsführer)	18.6.
	Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe in Hamburg	11.7.
	Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe in Berlin (mit KCW-Geschäftsführer)	15.8.
	Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe in Hamburg	29.8.
	Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe in Berlin (mit KCW-Geschäftsführer)*	24.9.
	Kick-off mit erweitertem Gremium in Gelsenkirchen	7.10.
	Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe in Berlin	22.10.
	<i>*keine Wertung als Termin im Budget</i>	
Nächste Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nachjustierung der Zielwerte, u. a. Differenzierung nach Räumen ■ Erarbeitung des Trendszenarios ■ Präzisierung der Maßnahmen, insb. für den SPNV ■ Erarbeitung einer Empfehlung für eine Strategie – dabei Berücksichtigung der unterschiedlichen „Wirkungsebenen“ der VRR aöR sowie verschiedener Räume ■ Aktualisierung und Fertigstellung des Überblicks über die Förderlandschaft ■ Diskussion der Strategieempfehlung in einem zweiten Workshop mit dem erweiterten Gremium am 10. Dezember 2019 	

Vereinbarte nächste Termine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Arbeitstreffen am 6.11., am 13.11, am 21.11., am 2.12., am 18.12. ■ Aufgabenträger-Termin am 22.11. ■ AL-Runde am 3.12., am 7.1. ■ Verwaltungsrat am 4.12. ■ Workshop mit erweitertem Gremium am 10.12. ■ Klausurtagung VRR am 13./14.2. ■ Workshop Präsidium am 27./28.11. <p><i>Zu beachten: Folgende Termine können gemäß KCW-Angebot vom 4.6.2019 fix abgerechnet werden:</i></p> <p><i>1 Arbeitstreffen mit VRR-Arbeitsgruppe</i></p> <p><i>1 Workshop mit erweitertem Gremium</i></p> <p><i>1 Präsentation</i></p> <p><i>Weitere Termine werden gemäß Kap. 6 des KCW-Angebots abgerechnet.</i></p>
-----------------------------	--

30.10.2019

Dr. Sylvie Grischkat (Projektleitung)