

RMV Fahrpreise halbieren statt Gewerbesteuerensenkung –

Konzept für die Folgekostenabschätzung

1. Zu erwartende Kosten; Abschätzung der Verluste bei Fahrgeldeinnahmen:

1.1 Halbierung der Fahrpreise in der RMV-Tarifzone 50

In dem Konzept wird nur von der Halbierung der Fahrpreise in der Zone 50 ausgegangen, weil die Tarifgestaltung nur in der Zone 50 von der Stadt FFM selbst gestaltet werden kann (vergleichbar dem derzeitigen Preisaufschlag in den Hauptverkehrszeiten/HVZ). Selbstverständlich werden die Sozialtarife für die Zone 50 auch halbiert. Für die übrigen Tarifzonen muß im Rahmen der sogenannten Komplementärfinanzierung mit den ebenfalls betroffenen Gebietskörperschaften eine Kostenaufteilungsvereinbarung über die zusätzlichen Kosten erreicht werden. Ob diese ebenfalls bereit sind, eine entsprechende Umgestaltung ihrer Hebesätze für die Gewerbesteuer zugunsten des ÖPNV vorzunehmen, ist eher als aussichtslos einzustufen. Hier ist eher ein Abwarten wahrscheinlich, wie der Modellversuch in FFM ausgeht. Gleichzeitig kommt aber allen Pendlern nach FFM die Absenkung des Tarifs in der Kernzone 50 zugute, weil diese Zone anteilig auch in die Fahrpreise der Preisstufen 2 bis 8 eingerechnet ist. Nachteilig ist dabei ohne Frage, dass den Pendlern aus dem Umland keine Halbierung des Fahrpreises geboten wird. Möglich ist aber auch für diese ÖPNV-Kunden zumindest noch eine über die bereits angekündigten Fahrpreiserhöhungen zum 01.01.2007 hinausgehende Preissenkung.

Für die Kostenabschätzung wird daher zunächst auch von einer Halbierung der aus den Geschäftsberichten von VGF, traffiQ und/oder RMV ermittelbaren Fahrgeldeinnahmen ausgegangen, soweit diese auf die Zone 50 herunterzubrechen sind. Wegen der Einnahmeaufteilungsvereinbarungen innerhalb des RMV ist hierbei von einer Pflicht zur kompletten Übernahme durch die Stadt Frankfurt am Main (als „Besteller“ der Maßnahme) bei der Ermittlung der von den Gebietskörperschaften zu tragenden Betriebsfehlbeträge auszugehen.

Fahrgeldeinnahmen der VGF (Quelle: Geschäftsbericht 2005 der VGF, Seiten 38, 46 und 47) ca. 176 Mio. Euro. Für die weitere Betrachtung wird mit dem auf 176 Mio. Euro gerundeten Wert gerechnet. Durch die Fahrpreishalbierung reduzieren sich somit diese Einnahmen auf ca. 88 Mio. Euro. Hierbei ist jedoch noch nicht berücksichtigt, dass durch die niedrigeren Fahrpreise der ÖPNV attraktiver wird und zusätzliche Fahrgäste die Einnahmen wieder erhöhen, d.h. die Einnahmeverluste aus der Fahrpreissenkung teilweise wieder kompensiert.

1.2 Gegenzurechnende Mehreinnahmen aus zu erwartender zusätzlicher Nachfrage

Der unter Ziffer 1.1 maximal ohne Einrechnung der Nachfragesteigerung als Folge des niedrigeren Preises und damit der höheren Attraktivität des ÖPNV eintretende Fehlbetrag ist wesentlich höher als der tatsächlich verbleibende und damit von der Stadt FFM zu finanzierende Fehlbetrag. Für die Folgekostenabschätzung wird vereinfachend von einer 33-prozentigen Steigerung der Nutzung und der Einnahmen ausgegangen. Vergleichbare Fahrgastzuwächse wurden nach ab 1993 bereits durch bloße Fahrplanverbesserungen (z.B. durch den Rheinland-Pfalz-Takt oder bei der Nord-West-Bahn zwischen Osnabrück und Bremen bzw. Oldenburg) erreicht. Die für Frankfurt am Main vorgesehenen Maßnahmen mit der Halbierung der Fahrpreise in Kombination mit einer gleichzeitigen Verbesserung des Verkehrsangebotes im ÖPNV und dem Verzicht auf Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) haben somit mindestens die gleiche Effektivität und Wirkung auf die Fahrgastzahlen wie isolierte Fahrplanmaßnahmen.

Durch dieses Drittel neue Kunden werden auf der Basis der halben Fahrpreise rund 30 Mio. Euro. Errechnet aus einem Drittel von 88 Mio. Euro „Resteinnahmen“ als gerundeter Betrag.

Damit müsste ohne Berücksichtigung anderweitiger Vereinbarungen innerhalb des Verbundes RMV durch die Stadt Frankfurt am Main ein Einnahmeverlust in Höhe von ca. 56 Mio. Euro ausgeglichen werden. Dies ist die Differenz aus den heutigen Einnahmen in Höhe von 176 Mio. Euro (Stand 2005) zu dann neu rund 120 Mio. Euro.

2. Kosten aus der notwendigen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Aufgrund der auf bisherige Erfahrungen gestützten Tatsache, dass die neue Nachfrage vor allem in den bereits vorhandenen Spitzenzeiten steigen wird, wird für die Folgekostenabschätzung von einer gleichfalls notwendigen Steigerung des Leistungsangebotes um ein Viertel und damit von einer Zunahme des derzeitigen Betriebsfehlbetrages um ebenfalls 25 % ausgegangen. Dies ist betriebswirtschaftlich vor allem wegen der ohne exakte Fahrplan- und Leistungsplanung nicht kalkulierbaren Grenz- und Sprungkostenproblematik in dieser vereinfachenden Form notwendig und geboten. Der hieraus entstehende höhere Fehlbetrag muß im Rahmen der im RMV bestehenden Finanzierungsvereinbarungen als Komplementärfinanzierung ohne zusätzliche Kostenübernahmevereinbarungen mit den anderen Verbundpartnern ebenfalls voll von der Stadt FFM übernommen werden (siehe auch 1.1).

Laut Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2005 der VGF (Seiten 38, 46 und 47) ergeben sich folgende zusätzliche Kostenblöcke für die Zusatzangebote:

- Der Materialaufwand 2005 mit 80 Mio. Euro steigt neu auf ca. 108 Mio. Euro.
- Der Personalaufwand 2005 mit 112 Mio. Euro steigt auf neu ca. 132 Mio. Euro.
- Die Abschreibungen 2005 mit 27 Mio. Euro steigen auf neu ca. 34 Mio. Euro.

Die Kostensteigerung beträgt damit insgesamt 25 %. Weil jedoch für die steigende Nachfrage zusätzliche Platzangebote stärker durch zusätzlich an Züge anzuhängende Fahrzeuge als durch neue Fahrplanleistungen bedient werden soll, steigen die Materialkosten überproportional (knapp ein Drittel), während die Personalkosten dafür unterproportional (nur ca. 20 %) steigen.

Die Kosten für das neue Fahrplanangebot erhöhen sich gegenüber dem Stand von 2005 damit um ca. 45 Mio. Euro.

Die übrigen Kosten und Erlöse verändern sich durch die Maßnahmen des Vorhabens zur Halbierung der Fahrpreise innerhalb der Zone 50 nicht.

Die Summe der von der Stadt zu tragenden Kosten zum Ausgleich von Einnahmeausfällen (ca. 56 Mio. Euro) und zusätzlichen Betriebsleistungen (ca. 45 Mio. Euro) beträgt somit ca. 101 Mio. Euro pro Jahr, was nahezu exakt den Verlusten für die Stadtkasse aus der Absenkung des Gewerbesteuerhebesatzes um 30 Punkte (von bisher 490 auf neu 460) und einem zur Zeit auf ca. 100 Mio. Euro geschätzten Betrag entspricht.

3. Begleitende Maßnahmen für Verbesserung und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur

Für den Bereich der Infrastruktur entstehen dann keine Kosten, wenn gleichzeitig auf teure andere Infrastrukturmaßnahmen (insbesondere Brücken- und Tunnelbauten) verzichtet und der Gesamtverkehrsplan (GVP) entsprechend überarbeitet wird. Hauptargument ist hierbei: Die entstehenden und gewünschten Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV rechtfertigen den Verzicht auf Großprojekte des jetzigen GVP (allen

voran Riederwaldtunnel, Alleentunnel, Europabrücke Ostend, Parkhausplanungen, U-Bahntunnel,...). Für den ÖPNV erforderliche Ausbaumaßnahmen sind aus diesen umzuschichtenden Mitteln finanzierbar, wenn man sich in FFM auf den sachgerechten überwiegend ebenerdigen Ausbau unter Verzicht auf teure Tunnel und Hochbahnsteige festlegt. Hierbei wird man gleichzeitig der Forderung nach Barrierefreiheit durch den konsequenten Einsatz von Niederflurfahrzeugen gerecht. Bei dieser Vorgehensweise kann das verfügbare Finanzvolumen direkt aus dem aktuellen GVP durch Ablesen ermittelt werden (Kostenschätzungen zum Maßnahmenplan ÖPNV im Anhang 5 und für den MIV im Anhang 6).

Durch Verzicht auf 4 größere Maßnahmen zum Ausbau von Infrastruktur für den MIV (Alleenspanne ohne Alleentunnel, Stadtring West ohne Mainbrücke, Westumgehung Unterliederbach und Entlastungsstraße zur Hanauer Landstraße mit Mainbrücke im Zuge der Honsellstraße) können somit für den Ausbau von ÖPNV-Infrastruktur bereits ca. 245 bis 250 Mio. Euro umgeschichtet werden. Hinzu kommen die im gültigen GVP nicht monetär bewerteten Großprojekte Alleentunnel und Riederwaldtunnel, die jede für sich genommen mindestens jeweils einen Kostenblock in Höhe des Betrages für die Alleenspanne darstellt. Für diese sind im GVP zur Zeit allein 172 Mio. Euro eingesetzt. Somit lässt sich allein durch sinnvollere Verwendung von Investitionsmitteln ein Betrag von ca. 600 Mio. Euro verfügbar machen, der mehr als ausreicht.

Führt man den mit dem Verzicht auf die unterirdische D-Strecke in Ginnheim bereits begonnenen Ausstieg aus dem Bau von U-Bahntunneln mit dem Verzicht auf die unterirdische Führung der U5 in der Eckenheimer Landstraße und die unterirdische Verlängerung der U4 bis Seckbach-Atzelberg konsequent fort, so lassen sich an Investitionsmitteln allein aus diesen beiden Vorhaben weitere 105 Mio. Euro verfügbar machen.

Selbst wenn durch die Sparzwänge der öffentlichen Haushalte von Bund, Land Hessen und Stadt Frankfurt am Main tatsächlich nur die Hälfte dieser Beträge wirklich eingesetzt werden kann, verbleiben aus diesen wenigen Umschichtungen bereits mindestens 350 Mio. Euro an Investitionsmitteln für Alternativen in der Verkehrspolitik. Gleichzeitig könnte gegenüber den heutigen Planungen die öffentliche Hand um genau diesen Betrag (nämlich die anderen 350 Mio. Euro) entlastet werden. Hierdurch entsteht zusätzlicher Handlungsspielraum des Staates in gleicher Größenordnung.

4. **Ausblick:**

Mit einer sachgerechten und die vorgenannten Maßnahmen direkt unterstützenden Vorgehensweise aus den Instrumenten Push (Fahrpreissenkung und Leistungsmehrung ÖPNV) und Pull (Verzicht auf Ausbauten für den MIV, langfristig Rückbau von Fahrspuren und wegen sinkendem Verkehrsaufkommen sogar ganzer Straßen) wird die Lenkungswirkung hin zum ÖPNV verstärkt und das Ziel der Verkehrsvermeidung optimiert. Zusätzlich sinken zukünftig durch den Verzicht und den Rückbau von Verkehrsinfrastruktur die Unterhaltungskosten im Verkehrssektor erheblich.

Für Rückfragen:

Achim Lotz
(Fraktionsassistent)

DIE LINKE.WASG im Römer
Bethmannstr. 3
60311 Frankfurt am Main

Tel.: 069 / 95 92 909 - 16
Zentrale: 069 / 95 92 909 - 0
Telefax: 069 / 95 92 909 - 17

E-Mail: Achim.Lotz@DieLinke.WASG-Fraktion.Frankfurt.de