

Datenblatt für Forschungs- und Untersuchungsvorhaben des BMVBS

Fachreferat: UI 31

Projekt-Nr.:70.0844

Stand: Juni 2010

| |
|--|
| <p>Thema: Kommunalen Nutzen des ÖPNV in Deutschland – Verfahrensupdate und Ermittlung eines Gesamtwertes sowie von Nutzenwerte für Referenzräume und Kommunen.</p> |
| <p>Art des Forschungsvorhabens (1)</p> |
| <p>Zentrale Politikfelder, denen das Forschungsvorhaben/Programmschwerpunkt dient 5: Durch die Ermittlung eines Gesamtnutzens des öffentlichen Verkehrs werden Argumente für die Allokation von finanziellen Ressourcen geschaffen, die einer Verlagerung in Richtung des umwelt- und klimafreundlichen ÖPNV dienen. Durch die Erweiterung des methodischen Wissens über den Nutzen des Verkehrs im ländlichen Raum werden Argumente zur Aufrechterhaltung und Stärkung des ÖPNV erarbeitet. 6: Durch die Aktualisierung der Wertansätze und Ergänzung der Methoden des Verfahrens "Kommunaler Nutzen" anhand aktueller unterschiedlicher Referenzräume wird die bereits entwickelte Methodik wieder anwendungsbereit.</p> |
| <p>Sachbereiche Ressortforschung</p> |
| <p>Die Untersuchungsergebnisse werden benötigt für 1: Diskussion über Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur, Entwicklung ländlicher Raum, Nachfolgeregelung GVFG, Ausstattung Verkehrsetat, Subventionsabbau, Steuerliche Behandlung des ÖPNV, etc. 2: Allokation von Finanzmittel für verschiedene Verkehrsträger, Stärkung des umwelt- und klimafreundlichen ÖPNV, Verbreitung der Bewertungsansätze der BVWP</p> |
| <p>Kurzbeschreibung des Vorhabens; sachlicher Kontext, rechtliche Verpflichtung Ziel der Untersuchung ist es, den vollständigen gesamtwirtschaftlichen Nutzen des ÖPNV für Deutschland insgesamt, aber auch gestützt und vertieft für beispielhafte, ausgewählte Städte und Räume darzustellen und die gesamtgesellschaftliche Vorteilhaftigkeit von investiven und konsumtiven Ausgaben für den ÖPNV zu untermauern. Durch die Auswahl von Referenzkommunen unterschiedlicher Struktur, Größe und Verkehrsangeboten vom Ballungskern bis hin zur Fläche erlauben die erwarteten Ergebnisse eine quantitative und qualitative Aussage für Deutschland sowie für einzelne Gebietstypen. Dies umfasst u.a. folgende Nutzenkomponenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Rückwirkungen auf den Individualverkehr und das Produkt „Stadtverkehr“ mit Aufwendungen der Kommune und der Verkehrsteilnehmer, - die lokalen wirtschaftlichen Auswirkungen auf Arbeitsplätze sowie die Erreichbarkeiten von Wirtschafts- und Einzelhandelsstandorten, - aktualisierte Ansätze für Schadstoffemissionen insbesondere für Feinstäube und Stickoxide, - Grundlagenforschung für Methodische Erweiterungen des Nutzenkonzeptes für den ländlichen Raum. <p>Dazu sind methodische Vorarbeiten, Aktualisierungen und Ergänzungen des vorhandenen Bewertungsverfahrens „Kommunaler Nutzen des ÖPNV“ notwendig. Die Ergebnisse werden textlich für eine Broschüre sowie in einem Ergebnisbericht und in (lokalen) Präsentationen aufbereitet.</p> |

Zu erreichendes Ziel; was ist als Ergebnis zu erwarten?

Ergebnisse für den kommunalen Nutzen in den einzelnen Beispielräume: Für die einzelnen Beispielräume wird aufgezeigt, dass der ÖPNV für die kommunalen Aufgabenträger nicht so teuer ist, wie der jeweilige Defizitenausgleich für den örtlichen Verkehrsbetreiber vermuten lässt. Würden die ÖPNV-Angebote deutlich zurückgefahren, so wäre die Kommune gezwungen, erhebliche Anstrengungen zur Ertüchtigung des Straßennetzes zu unternehmen, was mit deutlich erhöhten Vorhaltungskosten verbunden wäre. Auf Ebene der Verkehrsteilnehmer wird aufgezeigt, dass für die betroffenen Kundengruppen die Beförderung mit dem ÖPNV in der Regel kostengünstiger ist als die Nutzung von bestehenden oder zum Teil sogar zusätzlich angeschaffter Pkw. Da der ÖPNV mit geringeren spezifischen Unfallraten und geringeren spezifischen Unfallfolgen verbunden ist als der MIV, kommen entsprechende Nutzen des ÖPNV für die Allgemeinheit hinzu. Durch diese Datengrundlage kann erwartet werden, dass die Kommunen mehr Mittel in den ÖPNV investieren.

Ergebnisse für den ÖPNV in der Fläche: Neben einer systematischen Aufbereitung der spezifischen Nutzen des ÖPNV in der Fläche erwarten wir, dass die Auswertung der MiD aufzeigt, in welchem Maße Bevölkerungsgruppen in ländlichen und strukturschwachen Räumen auf den ÖPNV als Daseinsvorsorge angewiesen sind. Daraus lässt sich aller Voraussicht nach ableiten, dass der ÖPNV in der Fläche nicht unter ein bestimmtes Angebotsniveau ausgedünnt werden kann, ohne bestimmten Bevölkerungsgruppen ihre Mobilitätsmöglichkeiten weitgehend zu entziehen.

Übergreifende Nutzung der Ergebnisse: Die methodischen und inhaltlichen Festlegungen werden in einem übergreifenden Berichtsband zusammen mit einer Kurzdarstellung der in den einzelnen Beispielräumen erzielten Bewertungsergebnisse dargestellt. Dieser Berichtsband kann somit einem interessierten Fachkreis zur Verfügung gestellt werden. Mit einer breiten Streuung der Beispielräume können die gewonnenen Ergebnisse genutzt werden, um als übergreifende Argumentationsgrundlage für eine Darstellung der Nutzen des kommunalen ÖPNV und seines Beitrages zu einem funktionierenden Produkt Stadtverkehr sowie zur Sicherstellung grundlegender Mobilitätsbedürfnisse in der Fläche herangezogen werden. Es ist zu erwarten, dass hierbei auch strukturelle Unterschiede zwischen verschiedenen Räumen herausgearbeitet werden können, die den spezifischen Nutzen des ÖPNV in typischen Beispielräumen erkennen lässt.

Forschungsnetzwerk (Verknüpfung mit anderen Untersuchungen)

Die Studie soll folgende Studien aktualisieren: Intraplan Consult GmbH und Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart (1995), Ermittlung von Methoden zur Quantifizierung des kommunalen Nutzens des ÖPNV, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Stuttgart/München sowie die im Auftrag von 13 Bundesländern et al. erstellte Studie zum Finanzierungsbedarf des ÖPNV. Das Verfahren soll um die aktuellen Erkenntnisse der RAS-W und des BVWP ergänzt werden. Mehrere Verkehrsunternehmen städtischer Referenzkommunen haben sich bereit erklärt die Anwendung des aktualisierten Verfahrens für Ihren Bereich zu finanzieren, Daten zu liefern und zu begleiten. Der VDV ist bereit kostenlos einen fachlichen Beirat zu organisieren.

Folgen, wenn das Forschungsvorhaben/der Programmschwerpunkt in diesem Haushaltsjahr nicht durchgeführt wird.

Die methodischen Erkenntnisse und die gerade in anderem Zusammenhang ermittelten Wertansätze veralten und machen später tiefergehende, und damit teurere Neuermittlungen nötig.

Haushaltsstelle/Finanzierungsstelle

Kapitel 1218 Titel 54401 Vsl. Bearbeitungszeit: von: 10/2010 bis: 12/2011

Vsl. Gesamtkosten: T€

Forschungsmittel BMVBS: T€ Mittel Dritter:

Aufteilung auf Hj. 2009:
2010:
2011:
2012:

Vergabeart: Preis-/Leistungsanfrage mit Wettbewerb
 Preis-/Leistungsanfrage ohne Wettbewerb