



Einfache Tarifsysteme

Derzeit wird über die Einführung eines Nachfolgetickets zum Neun-Euro-Ticket diskutiert. Anlass genug, an die Politik und die Verkehrsunternehmen die Frage zu stellen, wie eigentlich „einfache Tarifsysteme“ aussehen könnten.

Ursprung der Frage war die einfache Handhabung des Neun-Euro-Tickets für die Fahrgäste: Ein Ticket, das im gesamten Nahverkehr in ganz Deutschland galt – es gab keine Verbundgrenzen zu beachten, es war nicht nötig, sich mit Tarifstrukturen

in Form von Waben, Kreisen, Streifen oder Ähnlichem auseinanderzusetzen, und auch das Abwägen, ob es vielleicht Ermäßigungen aufgrund von sozialem Status, Alter,

Rabatt- und Ermäßigungskarten gibt, konnte unterbleiben. Einfach in den ÖPNV, SPNV oder RV einsteigen und sich keinen Kopf über Tarifsyste-me machen – aus Fahrgastsicht ein Traum.

In Österreich gibt es mit dem 1-2-3-Ticket auch ein System, das recht einfach ist: ein Ticket für ein Bundesland (1 × 365 Euro), zwei Bundesländer (2 × 365 Euro) oder für

ganz Österreich (3 × 365 Euro). Das klingt gut, ist dann aber im Detail doch nicht so einfach, wie es kommuniziert wird: Es gibt altersabhängige Ermäßigungen. Die einzelnen Bundesländer haben individuelle Lösungen, zum Beispiel Kärnten: Hier ist das 365-Euro-Ticket nur für Klagenfurt und nicht für das gesamte Bundesland gültig. Zusätzlich muss der Hauptwohnsitz in Klagenfurt liegen. Andere Bundesländer haben andere Lösungen. Aus der einfachen Idee des 1-2-3-Tickets ist ein Flickenteppich geworden, der wiederum ein „Fahrgastabitur“ verlangt, um das günstigste Ticket zu erwerben.

Dass Tarifsysteme mehr als nur einfach sein müssen, wird im Gespräch mit Menschen klar, die in der Thematik stecken. Das erste Argument ist die Finanzierung, auf die ich hier nicht eingehen möchte – daher auch die Spezifizierung auf Tarifsyste-me und Tarifstrukturen und nicht auf die Höhe von Ticketpreisen. Weitere Argumente beziehen sich auf Kapazitäten von Bussen, Straßenbahnen und Zügen. Gerade zu Lastzeiten sind diese schon jetzt gut gefüllt. Wenn durch ein einfaches Tarifsyste-m Menschen dazu bewegt werden, auf den ÖPNV umzusteigen, wird dies zu noch mehr

Last führen. Fahrzeuge müssen beschafft, Infrastrukturen aufgebaut und Personal angestellt und ausgebildet werden. Diese drei Faktoren lassen sich nicht so einfach umsetzen, brauchen Zeit und Ressourcen. Letztlich kein trivial zu lösendes Problem. Das Finden von Beitragspartnern wurde im Oktober unter anderem auch dadurch erschwert, dass das Thema aktuell intensiv diskutiert wird und ganz viele Interessen im Raum stehen. Das Thema „einfache Tarifsyste-me“ ist derzeit leider nicht vom Thema „Nachfolge für das Neun-Euro-Ticket“ zu trennen. Auf der Nebenseite ist ein Meinungsbeitrag vom VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) sowie der gekürzte Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 12./13. Oktober 2022 [1] zum Thema zu lesen. Letztlich bleibt es spannend, was die kommenden Monate mit sich bringen und wie die jetzt zu fällenden Entscheidungen die Tariflandschaft in Deutschland verändern werden.

 (mm)

Am 02.11.2022 hat die MPK die Einführung des sogenannten Deutschland-tickets beschlossen.

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Deutschlandticket: Zeitenwende für die Fahrgäste

Das Deutschlandticket kommt. Im März könnte es soweit sein. Das ist ein Schritt nach vorn für unsere Fahrgäste. Doch derzeit überwiegen die Sorgen: Kann zudem das ÖPNV-Angebot ausgebaut, kann es derzeit vom Umfang her überhaupt gehalten werden? Die Entwicklungen verlaufen dynamisch, viele Fragen und Entscheidungen sind offen. Niemand kann heute sagen, wie der ÖPNV in Deutschland in ein paar Jahren aussehen wird. Der Branchenverband VDV setzt sich für ein besseres Bus- und Bahnangebot und eine auskömmliche Finanzierung ein. Denn das Deutschlandticket allein ist noch kein ausreichender Beitrag zum Klima und hilft keinem Fahrgast – wenn gleichzeitig Abbestellungen drohen und der Ausbau des ÖPNV-Angebots vor Ort abgesagt werden muss. Wir stehen also erst am Anfang, nicht am Ende einer Entwicklung.

Die Branche ist daher dringend auf die Erhöhung der Regionalisierungsmittel gemäß Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition von 1,5 Milliarden Euro mehr pro Jahr für die Ausweitung des Leistungsangebots angewiesen. Und sie braucht Planungssicherheit bis zum Ende der Dekade, um den Ausbau stemmen zu können. Hinzugekommen ist der Bedarf für eine Kompensation der erheblichen Mehrkosten bei Fahrstrom und Diesel von 1,65 Milliarden Euro jährlich für die Jahre 2022 und 2023. Auch das Ticket selbst führt zu Vertriebs- und Umstellungskosten sowie Anlaufverlusten bei der Einführung in Höhe von 1,1 Milliarden Euro – zusätzlich zu den drei Milliarden Euro reiner Einnahmeverluste durch das Ticket. Keine Frage, es sind Milliardensummen. Doch kommen sie nicht, werden sich nicht nur viele Fahrgäste von Bus und Bahn abwenden – auch der Beitrag für die 2030er Klimaschutzziele im Verkehrssektor können dann nicht erreicht werden.

Das Deutschlandticket führt zu einem Paradigmenwechsel im ÖPNV, der viele Bereiche der Branche verändern wird. Das Mobilitätsbedürfnis vieler Fahrgäste – das überregionale Pendeln und Reisen – rückt stärker ins Zentrum, mentale Nutzungshemmnisse werden abgebaut. Der große Einfachmacher für den bundesweiten ÖPNV wird ein Erfolgsmodell, das international Nachahmer finden wird. Es wird vor Ort wie eine Preisobergrenze auf die regionalen Preise wirken. Der Papierfahrerschein ist von Bund und Ländern nicht mehr vorgesehen, auch keine Mitnahmemöglichkeiten für die Familie oder das Fahrrad. Dennoch wird nicht alles plötzlich anders werden. Es ist ein zusätzliches Tarifprodukt, eine ÖPNV-Flatrate für Deutschland. Die bestehenden Tarifangebote – zum Beispiel im lokalen Bereich – werden weiter nachgefragt und somit also keine Vertriebskosten gespart. Das Deutschlandticket wird manche Entwicklung beschleunigen, doch auf das Wichtigste hat es keinen Einfluss: auf den Ausbau des Bus- und Bahnangebots vor Ort.

**Dennoch wird
nicht alles plötzlich
anders werden.**



Oliver Wolff

Hauptgeschäftsführer
des Verbandes Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

Beschluss Verkehrsministerkonferenz 12./13. Oktober 2022

9 Euro Nachfolgeticket

1. Für das Erreichen der Klimaziele des Bundes bis zum Jahr 2030 ist rasches und wirksames Handeln erforderlich, auch und gerade im Verkehrssektor. Hierzu muss der umweltfreundliche Öffentliche Verkehr gesichert und ausgebaut werden: Mehr Busse und Bahnen, verlässliche Takte in Stadt und Land. Damit möglichst viele Menschen umsteigen und den ÖPNV nutzen, müssen das Angebot und der Fahrpreis attraktiv sein, und dies bundesweit.

2. Hierzu bedarf es einer auskömmlichen Finanzierung. Dazu tragen die Länder auf vielfache Weise bei. Für die Bestellung des SPNV in Deutschland sind nach dem Grundgesetz die Länder zuständig. Der Bund ist in der gesetzlichen Verpflichtung, die Länder hierzu über die Regionalisierungsmittel auskömmlich zu finanzieren. [...]

3. Ohne deutliche Erhöhungen der Regionalisierungsmittel drohen Abbestellungen von Zügen und ein Ausdünnen des Angebots, bei einigen Ländern schon im nächsten Jahr. Der Erhalt des bestehenden Angebots ist aber die Mindestvoraussetzung, damit ein zusätzliches, bundesweit gültiges Ticketangebot Sinn machen kann. Deshalb müssen die Länder auf eine deutliche, angemessene Erhöhung bestehen, wie von der Verkehrsministerkonferenz mehrfach beschlossen.

4. Bund und Länder haben sich über diesen Absatz geeinigt: Der große Erfolg des 9-Euro-Tickets mit 52 Millionen verkauften Tickets hat das große Potential eines Nachfolgemodells unterstrichen. Ein papierloses, deutschlandweites gültiges Ticket ist attraktiv. Die Verkehrsministerkonferenz hält in Übereinstimmung mit dem Bund einen Einführungspreis von 49 Euro / Monat im monatlich kündbaren Abonnement für ein mögliches Angebot. [...] Die auszugleichenden Kosten sind spitz durch Bund und Länder nach Rettungsschirmsystematik abzurechnen.

5. Diese Einführungsphase von 2 Jahren soll weiterhin der Evaluation zur Optimierung hinsichtlich der Vorbereitung einer dauerhaften gesetzlichen Regelung dienen. [...]

6. Bund und Länder unterstützen eine schnellstmögliche Einführung des Tickets. [...]

7. Eine Dynamisierung sowohl des Tarifverlustausgleichs als auch des Ticketpreises ab dem zweiten Jahr ist vorzusehen. [...] Bund und Länder beteiligen sich an möglichen höheren Zuschüssen (Nachschusspflicht). Bedingung für die Einführung des Tickets ist die Sicherstellung einer Grundfinanzierung durch auskömmliche Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln. [...]

8. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von der MPK und der Bundesregierung, dass sie hierfür [...] die entsprechenden Beschlüsse fasst. Es ist erforderlich, dass Bund und Länder hierzu eine Vereinbarung abschließen, in der die Finanzierung des Gesamtpaktes sichergestellt wird.

**Ein papierloses,
deutschland-
weites gültiges
Ticket ist attraktiv.**