

Vergleich von Angeboten und Tarifen in deutschen Verkehrsverbänden

Kurzfassung der Diplomarbeit von Anke Trieb

Mobilität ist ein Grundbedürfnis moderner Gesellschaften und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Daseinsvorsorge. Der Zugang zum ÖPNV wurde in der Vergangenheit allerdings häufig durch komplizierte Tarifgestaltungen erschwert. Die Tarifstrukturen waren unverständlich und stellten so eine Barriere zur Nutzung dar. Um dem entgegen zu wirken, wurden im Zuge der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs Mitte der Neunzigerjahre in den Ländern Gesetze erlassen, die die Gründung von Verkehrsverbänden unterstützten. In den folgenden Jahren wurden daraufhin zahlreiche Verbundorganisationen gegründet und dank einheitlicher Verbundtarife Zugangsbarrieren zum ÖPNV abgebaut.

Die Abwicklung des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist in Ballungsräumen mittlerweile Standard. Auch in ländlichen Räumen schließen sich immer mehr Unternehmen zu Verbänden zusammen. Der wesentliche Vorteil für den Fahrgast liegt in der einfacheren und einheitlichen Tarifgestaltung sowie der freien Nutzbarkeit des gesamten Nahverkehrsangebots im Verbundgebiet mit nur einem Fahrschein. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen wird die Vermeidung von Parallelverkehren als wichtiges (Planungs-) Ziel angesehen.

Die einzelnen Verbände weisen hinsichtlich struktureller, verkehrlicher und tariflicher Merkmale zum Teil erhebliche Unterschiede auf. Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die Struktur, das Angebot, gegebenenfalls die Nachfrage und die Tarife verschiedener Verkehrsverbände zu erheben, aufzubereiten, zu vergleichen und zu bewerten. Die Grundlage dieser Arbeit bildet eine umfassende Literaturrecherche. Themen-spezifische Fachartikel und zahlreiche Internetseiten zu den Verkehrsverbänden wurden herangezogen, um deren Angebote und Tarife miteinander vergleichen zu können.

Verkehrsverbände nehmen die Position in der Regie-Ebene ein, in der sie als Mittler zwischen Politik und Unternehmen fungieren. Ihr Aufgabenfeld umfasst beispielsweise die Koordination des Gesamtangebots, die Vereinheitlichung der Tarife und die Gestaltung der Fahrpläne.

Anhand struktureller und verkehrlicher Merkmale lassen sich Verkehrsverbände charakterisieren und mittels beschreibender Statistik darstellen. Dabei wird kein Wert auf Vollständigkeit gelegt, sondern eine Auswahl an Merkmalen anhand der Datenverfügbarkeit getroffen. Da das Angebot der Verbände (z.B. Fahrpläne, Linienanzahl) nur schwer zu erfassen ist, wird es auf die Erhebung der Fahrzeug-, Platz- und Linienkilometer sowie der Streckenkilometer und Haltepunkte / Bahnhöfe beschränkt. Untersucht werden 40 Verkehrsverbände, die neben etwa 20 anderen Kooperationsformen derzeit in Deutschland bestehen. Vor allem ihrer Struktur nach lassen sich drei Gruppen bilden, die große Verbände, mittelgroße und kleine charakterisieren. Mit Hilfe der Korrelations- und Regressionsrechnung können Zusammenhänge zwischen den Merkmalen aufgedeckt und untersucht werden.

Aus der Analyse der Daten ist abzulesen, dass zwischen den strukturellen und verkehrlichen Merkmalen und der "Einwohneranzahl" sowie der "Flächengröße" häufig eine lineare Abhängigkeit besteht. Mit Zunahme der Flächengröße eines Verbunds steigen die Strecken- und Linienlängen, die Anzahl der Haltepunkte / Bahnhöfe, die Fahrzeug- und Platzkilometer sowie die Fahrgastzahlen und Einnahmen. Vor allem das Angebot ist abhängig von der Höhe der Einwohnerzahl. Als Gegenpol zu den Merkmalen werden anschließend die Tarife

im ÖPNV dargestellt. Es gibt verschiedene Tarifmodelle, die von den Verkehrsverbänden angewandt werden, um die Tarifhöhen der einzelnen Fahrkarten zu bestimmen. Häufigstes Tarifmodell ist der Flächenzonentarif. Des Weiteren gibt es neue Tarifmodelle, die im Rahmen des E-Ticketing mit Bestpreisabrechnung eingeführt werden könnten. Anschließend werden die offerierten Fahrausweisgattungen näher erläutert und tarifliche Merkmale der betrachteten Verkehrsverbände dargestellt. Aufgrund der schlechten Vergleichbarkeit der Daten in Abhängigkeit der Zonen-/Wabenanzahl werden zunächst ausschließlich die Tarife für das Gesamttarifgebiet erhoben und analysiert. Die Tarifiermittlung sowie die für die Verkehrsverbände entstehenden Kosten werden außen vor gelassen.

Ein Ziel der Verkehrsverbände ist es, den Kunden durch attraktive Angebote vom Kauf einer Zeitkarte zu überzeugen, d.h. ihn für die langfristige Nutzung des ÖPNV zu gewinnen. Bei der Flexxcard des HVV kann der Kunde beispielsweise den Geltungszeitraum der Fahrkarte selbst bestimmen, die Umweltschutzkarte des RVF ist übertragbar und besonders günstig. Der Vorteil für den Verbund liegt vor allem in der Reduzierung der Fahrkartenverkäufe, die erhebliche Kosten durch Schalter und Fahrkartenautomaten verursachen.

Weiter werden die strukturellen und verkehrlichen Merkmale den Tarifen gegenübergestellt und mittels statistischer und visueller Auswertungen analysiert. Der Fokus liegt dabei etwas stärker auf den Tarifen, zu denen mehr Angaben erhoben werden konnten. Die Gegenüberstellung zeigt, dass die Tarife der Fahrkarten für das Gesamtverbundgebiet mit der Flächengröße und dem Radius der Verkehrsverbände in Zusammenhang stehen. In großen Verbänden sind die Tarife häufig höher, wobei dem Fahrgast gleichzeitig eine größere Fahrkartenvielfalt offeriert wird. Die Tarifhöhe der Zeitkarten, vor allem von Jahreskarten, steht in der Regel mit den vorhandenen Linienlängen im Verbundgebiet in Zusammenhang. Je mehr Angebot dem Kunden zur Verfügung gestellt wird, um so mehr muss er dafür bezahlen. Weitere Abhängigkeiten zu den Tarifen sind im Bezug auf die verkehrlichen Merkmale jedoch nicht festzustellen. Auch bei der Analyse der Tarifhöhen von Tageskarten im Vergleich zur Auslastung und zum Fahrgastaufkommen konnte kein zufrieden stellender Zusammenhang nachgewiesen werden.

Anschließend an die direkte Gegenüberstellung der Merkmale und Tarife werden einzelne Verbände herausgegriffen, deren Tarifhöhen für Einzelfahrscheine, Tageskarten und Monatskarten in Abhängigkeit der Entfernung betrachtet werden. Die Tarife steigen mit der Entfernung in der Regel stufenweise degressiv oder linear an. Nur zwei der 13 untersuchten Verbände weisen stufenlose lineare Anstiege der Tarifhöhen auf. Des Weiteren ist hierbei zu erkennen, welche Tarifpolitik die Verkehrsverbände anwenden (z.B. teure Einzelfahrkarten, günstige Zeitkarten). Die Erkenntnisse aus diesem Kapitel werden anschließend auf die Gesamtmenge der Verbände übertragen, um sie zu be- oder widerlegen. Die Ergebnisse der Analyse werden verbal-argumentativ bewertet.

Die Fahrkartenvielfalt der einzelnen Verbände ist häufig sehr groß. In den letzten Jahren sind viele neue Fahrkartengattungen entstanden (z.B. die Seniorenkarte), um dem Kunden eine breite Auswahl an Fahrkarten bieten zu können, die nach Möglichkeit seine individuellen Bedürfnisse abdeckt. Vor Fahrtantritt muss sich der Fahrgast jedoch häufig erst intensiv mit den Tarifen befassen, um sich zurechtzufinden. Eine Harmonisierung der Tarifgestaltung ist daher ein aktuelles Anliegen einiger Verkehrsverbände und des VDV, um vor allem ortsfremden Kunden die Suche nach dem "richtigen Ticket" zu erleichtern.

In einem weiteren Abschnitt wird mögliches Vereinheitlichungspotential in der Tarifgestaltung aufgezeigt und auf die betrachteten Verkehrsverbände übertragen. Verschiedene

Ansatzpunkte wie die Vereinheitlichung der Kinderaltersgrenzen für Kinderfahrkarten oder die Anpassung der Regelungen für Zusatzleistungen (z.B. für die Fahrradmitnahme) werden diskutiert. Übertragen auf einzelne Verbände können schließlich einige Verbesserungsvorschläge unterbreitet werden, die vor allem im Hinblick auf eine Harmonisierung der Tarifgestaltung durchzuführen wären.