
Kurzfassung der Vertieferarbeit

Name: Daniel Eckhardt

Thema: Tarife im ÖPNV – Ansätze, Rahmenbedingungen, Wirkungen

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze
M.Sc. Nadine Roth

Mit der Einführung von Tarifen werden verschiedene tarifpolitische Ziele verfolgt. Vor allem die politische Forderung nach mehr Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV sowie die Steigerung der Nachfrage durch Gewährung von Rabatten bilden einen Zielkonflikt der Tarifierung. Ferner wird in Tarifen ein Instrument gesehen, Verkehre vom MIV zum ÖPNV zu verlagern, welches ebenfalls nur durch stark ermäßigte Tarife möglich erscheint.

Das Mobilitätsverhalten der Menschen in Deutschland ist seit einigen Jahren in stetem Wandel begriffen. Die Verkehrsleistung nimmt insbesondere im Freizeit- und Berufsverkehr zu. Die sich verändernde Arbeitswelt verlangt zusehens nach räumlich wie zeitlich flexibel einsetzbaren Verkehrsmitteln. Die individuellen Mobilitätsbedürfnisse stellen den ÖPNV vor eine große Herausforderung, da vor allem der MIV diesen Anforderungen bislang am besten gerecht wird. Die Verantwortlichen im ÖPNV reagieren auf diese Veränderungen. Im ÖPNV-Markt existieren bereits heute eine Vielzahl unterschiedlicher Tarifangebote. Neben den klassischen Fahrausweisen werden mittlerweile spezielle Tickets angeboten. Insbesondere Zielgruppentickets und Niedrigsttarifangebote wie Job- und Semestertickets sind hervorzuheben. Die Verkehrsunternehmen versprechen sich durch deren Einführung eine bessere Marktausschöpfung, um den gestiegenen Anforderungen besser gerecht zu werden, welche auch seitens der Politik durch die Forderung nach mehr Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV und die Streichung von Subventionen an diese gerichtet werden. Vor allem die Streichung der Subventionen setzt den ÖPNV so zusätzlich unter Druck.

Viele bestehende Tarifangebote sind preislich stark rabattiert und bieten vielfach umfangreiche Zusatzleistungen. Es findet eine starke Differenzierung vor allem zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen statt. Die Tarifsysteme sind derlei oftmals sehr komplex und insbesondere für Seltennutzer des ÖPNV unverständlich. Die einzelnen Tarifangebote lassen sich mittels eines Merkmalskataloges anhand deren Merkmalausprägungen kategorisieren und untereinander abgrenzen.

In Deutschland werden bereits seit einigen Jahren Pilotprojekte mit elektronischen Tarifen unternommen. Die Abrechnung soll zukünftig überwiegend leistungsrecht erfolgen. Die Einführung elektronischer Tarife verfolgt das Ziel des Abbaues von Zugangshemmnissen zum ÖPNV und den damit einhergehenden Entfall der Tariffinformation durch den Kunden. Die Verkehrsunternehmen wollen dadurch eine Nachfragesteigerung im ÖPNV erwirken sowie die für den ÖPNV wichtige Gruppe der Gelegenheits- und Seltennutzer stärker an diesen binden. Ferner soll durch genannte Vorhaben eine Belebung des ÖPNV-Marktes erreicht werden, wodurch sich auch die Gewinnung von Neukunden versprochen wird. Durch elektronische Tarife ändern sich die Merkmalsausprägungen. Eine Anpassung des Merkmalskataloges auf die neuen Anforderungen ist geboten.

Als Grundlage für die Umsetzung des elektronischen Tarifes sollen die VDV-Kernapplikationen dienen, welche vom Verbund der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) erarbeitet wurden. Durch das darin enthaltene Elektronische Fahrgeld Managementsystem (EFM) soll eine schrittweise Umsetzung des elektronischen Tarifes in Deutschland erreicht werden. Ziel des VDV ist eine Standardisierung elektronischer Tarife, eine flächendeckende Einführung des elektronischen Tarifes sowie eine deutschlandweite Interoperabilität der Systeme.

In der Diskussion sind heute vor allem Handytickets sowie Technologien mit berührungslosen Chipkarten. Aktive oder passive Erfassungssysteme ermöglichen eine leistungsgenaue Abrechnung. Auch der zweiteilige Tarif mit einem Basispreis zuzüglich leistungsgenauer Abrechnung wird diskutiert.

Die Wirkungen von Tarifangeboten sind teils sehr unterschiedlich. Die Tarifangebote wirken in verschiedenen Bereichen. Maßgebende Wirkungsfelder im Sinne der tarifpolitischen Ziele sind die modale und zeitliche Verkehrsverlagerung, die Kundenbindung, die Gewinnung von Neukunden, die Kannibalisierung von Tarifangeboten innerhalb des Ticketsortimentes sowie die Wirtschaftlichkeit, die Außenwirkung und insbesondere die Nachfrage. Die Wirkungen werden jedoch von äußeren Rahmenbedingungen mittelbar oder unmittelbar beeinflusst. Von maßgeblicher Bedeutung sind diesbezüglich die demographische Entwicklung, die Pkw-Verfügbarkeit, der Fahrtzweck einer Person, die Reisezeit und das Parkraumangebot in einem Gebiet zu nennen. Diese üben teilweise einen erheblichen Einfluss auf den Wirkungsgrad eines Tarifangebotes aus.

Die Abschätzung von Wirkungen im ÖPNV geschieht heutzutage üblicherweise mittels rechnerischer Verfahren. Das Verfahren die Änderung der Nachfrage über die Änderung der Fahrpreise zu bestimmen ist seit nunmehr sehr langer Zeit gebräuchlich. Dabei wird vielfach der Durchschnittswert der Preiselastizität von $-0,3$ angesetzt. Diese Herangehensweise ist jedoch kritisch zu hinterfragen, da sie das tatsächliche Fahrgastverhalten in nur unzureichendem Maße abzubilden vermag. Moderne Verfahren sind die Conjoint-Methode sowie neuerdings das Programm TOPS der Firma AMCON, welche über die Szenariotechnik eine differenzierte Wirkungsabschätzung der Nachfrage zulassen und sogar Prognosen über andere Wirkungsfelder liefern können. Inwieweit diese Verfahren jedoch die Wirkungen von Tarifangeboten realitätsnah abbilden können, kann nicht abschließend geklärt werden. Diese sind jedoch als weitaus aussagekräftiger zu deuten, als der Ansatz über den Durchschnittswert der Preiselastizität.

Die Wirkungsuntersuchung zeigt auf, dass große Defizite insbesondere bei so genannten Niedrigsttarifen und Umweltkarten auftreten. Durch deren starke Rabattierungen bzw. gewährten Zusatzleistungen führen sie oft zu hohen modalen Verkehrsverlagerungserscheinungen. Diese sind zwar generell als positiv und politisch gewollt zu werten, können jedoch auch negative Folgewirkungen nach sich ziehen, wie etwa eine Überlastung der ÖPNV-Kapazitäten. Diese Engpassproblematik kann wiederum zu wirtschaftlichen Nachteilen durch Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge führen. Zudem ist eine nicht erwünschte Verlagerung von NMIV auf den ÖPNV zu verzeichnen.

Als vorteilhaft sind Zielgruppentickets zu werten wie etwa das Seniorenticket, welches ein Instrument darstellt, den Herausforderungen der demographischen Entwicklung zu begegnen.

Die Wirkungen zukünftiger Tarife müssen differenzierter betrachtet werden. Über deren tatsächliche Wirkungen besteht Uneinigkeit. Vor allem die hohen Investitionskosten schrecken noch viele Verkehrsverbünde und -unternehmen vor einer flächendeckenden Einführung elektronischer Tarife ab, da nicht abschließend geklärt werden kann, ob durch diese tatsächlich mehr ÖPNV-Verkehr generiert werden kann. Zumal bestimmte Hindernisse und Probleme die Akzeptanz eines solches Systems unter den

Kunden gefährden könnten. Vor allem die Wahrung des Datenschutzes der sensiblen Kundendaten muss gewährleistet sein. Zudem ist eine nicht einheitliche kleinräumige Einführung elektronischer Tarife als unvorteilhaft anzusehen, da sich so der Nutzen einer solchen Technologie für den Kunden nicht erschließt. Akzeptanzverluste sind unbedingt zu vermeiden.

Es erscheint jedoch sinnvoll, die Einführung von elektronischen Tarifen weiter voranzutreiben, um so den ÖPNV wettbewerbsfähig gegenüber dem konkurrierenden MIV zu gestalten und dadurch nicht weitere Anteile am Modal-Split zu verlieren. Der elektronische Tarif bietet zumindest theoretisch die einzige Möglichkeit, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und so Gelegenheitskunden besser an den ÖPNV zu binden. Ferner besteht die Möglichkeit, durch die leistungsgenaue Abrechnung auch heutige wahlfreie Personen dauerhaft für den ÖPNV zu gewinnen. Die elektronische Tarifierung besitzt das Potential, den unterschiedlichen tarifpolitischen Positionen am besten gerecht zu werden und stellt demnach einen Kompromiss der teils konträren Forderungen dar. Das Potential heutiger Tarifangebote ist weitestgehend erschöpft und wird dauerhaft, auch unter den Gesichtspunkten der sich veränderten Mobilitätsbedürfnisse und demographischen Entwicklung, nicht zu einer Nachfragesteigerung führen.

Daniel Eckhardt

November 2008