

Fahrpreise im öffentlichen Verkehr

- ein neuer DPT als Mittel zur Verminderung des Bedarfes an staatlichen Zuschüssen für den öffentlichen Personenverkehr

Positionspapier und Diskussionsgrundlage

im Rahmen des Konzeptes *Kurs 21*

für die **fahr-plan.info** - Werkstatt erstellt

- Kurzfassung -

Die ausführliche Fassung mit dem ausgearbeiteten Vorschlag kann über die fahr-plan.info – Werkstatt bezogen werden. Dazu ist eine Anmeldung unter <http://www.fahr-plan.info/konz> erforderlich.

von Nils Kahl

Nieder Weisel

Butzbacher Straße 31

35510 Butzbach (Hessen)

© 2007

Einleitung

Die Tarife im öffentlichen Personenverkehr der Bahnen, Schiffe und Busse in Deutschland sind auch im Jahre 2007 Gegenstand leidenschaftlicher und grundsätzlicher Diskussionen gewesen.

Dabei spielten verschiedene Gesichtspunkte eine Rolle:

- **Ihre Einheitlichkeit**
- **Ihre Höhe**
- **Ihre Verständlichkeit**
- **Ihre Wirkung auf die Entwicklung des Marktes**

Folgende Thesen sollen diese Gesichtspunkte erläutern:

Die Tariflandschaft ist gekennzeichnet durch sehr unterschiedliche Tarifsysteme:

Da gibt es Nahverkehr und Fernverkehr, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen. Je nachdem, wer welche Karte nach wessen Tarif ausgibt, gelten verschiedene Regelungen - z.B. dafür, was eine Gruppe ist und ab welchem Alter man eine Fahrkarte für Erwachsene benötigt.

In einem und demselben Wagen gelten Fahrkarten nach unterschiedlichen Tarifen (z.B. DB City-Ticket in der Straßenbahn, ein Flugticket im ICE oder eine Fernverkehrskarte im Regionalzug) – besonders dann, wenn sich die Fahrt nicht an den Grenzen eines Verkehrsverbundes orientiert.

So können bei Nichtbeachtung oder Unkenntnis des „Kleingedruckten“ Menschen zu „Schwarzfahrern wider Willen“ werden, obwohl sie meinen, eine gültige Fahrkarte zu besitzen.

Die geforderten Tarife sind in ihrer Höhe sehr unterschiedlich:

Kontingentierte oder nur zu bestimmten Zeiten gültige Tickets sind zu einem Pauschalpreis erhältlich, der auf weite Strecken zu einem für die Kunden sehr günstigen Kilometerpreis führt.

Durch die Staffelung in Preisstufen und deren Abhängigkeit von politischen Grenzen oder Tarifwaben ergeben sich in den Verkehrsverbänden Abweichungen von mehreren hundert Prozent beim Preis für gleiche Entfernungen.

Wenn Kinder ohne eigene Fahrkarte mitfahren dürfen, dann ist die Fahrt für Eltern mit ihren Kindern viel billiger als wenn jedes Kind bezahlen muss (in einigen Verkehrsverbänden gibt es keinen Kinderrabatt!)

Dies führt zu Mißverständnissen und zur Ablehnung:

Die Akzeptanz aller Tarife ist die Voraussetzung für ihre Anwendung. Die Genehmigungsbehörden entscheiden mit der Aufstellung eines Tarifes immer nach zwei Seiten, nämlich für die Verkehrsunternehmen, dass sie ihn anwenden, und für die Kunden, die die Preise zu zahlen haben und bei Ablehnung des Regelwerkes das Verkehrsmittel in Zukunft meiden werden.

Die beschriebene Vielfalt der Regelungen führt zumindestens bei Ortsfremden regelmäßig zu Irritationen, die sie zu „Schwarzfahrern wider Willen“ werden lassen. Werden Nachforderungen oder auch (im Übrigen vollkommen ordnungsgemäß zu Stande gekommene) zu hohe Tarife als ungerecht und im Vergleich zu den Kosten, die bei anderen Verkehrsträgern anfallen, empfunden, wandern diese Kunden ab.

Tarife haben immer eine Wirkung auf den Markt

So, wie schwer verständliche oder hohe Tarife eine Zugangsschwernis für den Verkehrsträger „öffentlicher Verkehr“ insgesamt darstellen, so bilden niedrige oder einfache Tarife eine Brücke, die neue Kundenschichten für den öffentlichen Verkehr gewinnen kann.

Das „Schöne Weekend-Ticket“ führte bei seiner Einführung vor etwa 15 Jahren zu teilweise chaotischen Verhältnissen in vielen Nahverkehrszügen.

Aber nicht nur im Wettbewerb der Verkehrsträger um Marktanteile im gesamten Personenverkehr, sondern auch zur Steuerung der Auslastung der Kapazitäten können Tarife eine wichtige Rolle spielen.

Schon vor mehr als 20 Jahren bot die Deutsche Bundesbahn „Di-Mi-Do“ - Karten an, die die Fahrt in der Mitte der Woche im Fernverkehr besonders billig machte. In vielen Verkehrsverbänden gelten günstige Zeitkarten montags bis freitags nicht vor 9 Uhr, und in Frankfurt gelten auch nachmittags höhere Preise bei Einzelkarten.

Welche gemeinsamen Ziele haben Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und Öffentlichkeit ?

Ein gutes Angebot vorausgesetzt, fahren Deutsche gerne mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im internationalen Vergleich gibt die öffentliche Hand, gemessen an der Verkehrsleistung, einen sehr hohen Beitrag zur Erbringung des Schienenpersonenverkehrsangebots – auf den Einheitskilometer gerechnet etwa 7 cent, während es in der Schweiz nur etwa 2,5 cent sind. Das hat vor allem damit zu tun, dass die Schienen in der Schweiz mehr genutzt werden.

Die in Deutschland trotz der hohen Ausgaben verfolgte Begünstigung des motorisierten Individualverkehrs, in den noch mehr investiert wird als in die Schienen, führte neben ihrem Beitrag zu den weltweiten und auch lokal spürbaren Auswirkungen auf das Wetter zu gravierenden städtebaulichen und persönlich bedeutsamen Konsequenzen. Es ist in vielen Städten einfach kein Platz mehr für den rollenden und 'ruhenden' Autoverkehr.

Durch Gewerbeansiedlungen „auf der grünen Wiese“ verkümmerten die Städte und die nachbarschaftlichen Beziehungen. Unfälle und deren Folgen haben negative Auswirkungen auf Volkswirtschaft und die persönlich gemessene Lebensqualität.

Verkehrsunternehmen sind wirtschaftlich ihren Eigentümern verpflichtet. Dabei tritt das Moment, in gemischten Gesellschaften zur Senkung der Steuerlast Verluste zu erwirtschaften, aufgrund europaweit gültiger Regelungen und zunehmend privater Beteiligung in den Hintergrund.

Wenn Verkehrsunternehmen Gewinne erwirtschaften sollen, dann sind sie gezwungen, auf den wirtschaftlichen Einsatz ihrer Mittel zu achten. Sie müssen also ihre Wagen möglichst hoch und dabei möglichst gleichmäßig auslasten.

Volle Fahrzeuge senken wiederum den Zuschussbedarf und heben die Lebensqualität in den Städten.

Das gemeinsame Ziel besteht also in der Verlagerung möglichst hoher Anteile des jetzigen Straßen- und Flugverkehrs auf den öffentlichen (Schienen- und Bus)verkehr.

Um dieses Ziel zu erreichen, halte ich eine Reorganisation und Vereinheitlichung der Tarifgebung für erforderlich.

Das oft kleinliche Gerangel um Kompetenzen zwischen Vertretern der Gebietskörperschaften, der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgerorganisationen muss zugunsten der Ausrichtung auf das gemeinsame Ziel zurücktreten. Die Aufgabenverteilung ist insofern neu zu regeln.

Ich schlage vor, dass der „neue DPT“ vom Gesetzgeber erlassen und von einer übergeordneten Institution erhoben wird.