

## Zielsetzung

- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung

## Zielgruppe

- Auszubildende
- Beschäftigte
- Bevölkerung ohne PKW
- Erwachsene
- Jugendliche
- Kinder
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Seniorinnen und Senioren
- Studierende
- Touristen

## Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

## Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- Straßenbahn

## Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

## Investitionskosten

- Fallen an

## Tarifabsenkungen im ÖV



Quelle: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler

## Was sind Tarifabsenkungen im öffentlichen Verkehr (ÖV)?

Die bekanntesten Ausprägungen der Tarifabsenkungen abseits des Deutschlandtickets sind die 365-Euro-Jahreskarte bzw. der kostenfreie ÖV. Die 365-Euro-Jahreskarte ist ein klassisches ÖV-Abonnement, das sich durch einen deutlich abgesenkten Preis von nur einen Euro pro Tag auszeichnet. Der kostenfreie ÖV hingegen kann durch die Kundinnen und Kunden jederzeit entgeltfrei genutzt werden.

## Welche Vorteile bieten Tarifabsenkungen?

Tarifabsenkungen tragen zur Steigerung der Attraktivität des ÖV bei. Einfache und günstige Preisstrukturen wie die 365-Euro-Jahreskarte oder vollständig kostenfreie Angebote besitzen eine starke Signalwirkung und sind leicht verständlich.

Durch Tarifabsenkungen sinkt die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖV, da nur geringe bzw. keine Kosten mehr für das Ticket anfallen. Je nach Ausprägung der Maßnahme betrifft dies sowohl Gelegenheitsnutzer, die auf Einzelfahrscheine zurückgreifen, als auch Vielfahrer und Abonnementkunden.

Des Weiteren eröffnen Tarifabsenkungen im öffentlichen Verkehr neue Mobilitätschancen für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen. Damit wird gleichzeitig die Teilhabe am öffentlichen Leben vereinfacht, für welche die Mobilität eine Grundvoraussetzung darstellt.

Durch Tarifreformen kann sich zudem der Vertriebsaufwand der Verkehrsunternehmen bzw. -verbände reduzieren, beispielsweise wenn weniger Ticket- und Abonnementarten angeboten werden. Bei einem kostenfreien ÖV könnten sämtliche physische und digitale Vertriebswege (wie Verkaufautomaten, Ticketverkauf beim Fahrer oder per App) in diesem Bereich entfallen und so Zeit und Kosten eingespart werden.

## **Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?**

1. Die Einführung einer 365-Euro-Jahreskarte oder eines kostenfreien ÖV erfordern eine tiefgreifende Reform der Tarif- und Finanzierungsstrukturen im ÖV, die im Vorfeld umfassend geprüft werden sollte. Zudem sollte die Zielsetzung der Maßnahme klar definiert werden. Da zahlreiche Akteure von der Umsetzung betroffen sind und in die Konzeption und Umsetzung einbezogen werden müssen, ist eine strukturierte Projektorganisation sinnvoll, beispielsweise durch die Einrichtung von Arbeitskreisen, eines Projektbüros oder einer Koordinationsstelle. Neben den lokalen Verkehrsunternehmen und ggf. -verbänden sind u. a. der Aufgabenträger sowie die Kämmerei in das Projekt einzubinden.
2. Bevor die Entscheidung für eine Tarifabsenkung getroffen werden kann, muss die Situation vor Ort detailliert untersucht werden. Dies betrifft zum einen das bestehende Angebot an Tickets und Abonnements, die Angebotsstruktur im ÖV sowie die differenzierte ÖV-Nachfrage und die Erhebung bestehender Nutzungshemmnisse. An dieser Stelle ist es sinnvoll, unmittelbar mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensvertretern (beispielsweise Seniorenverbänden) in einen Dialog zu treten. In diesem Zuge sollte differenziert erhoben werden, welche weiteren Nutzungshemmnisse möglicherweise bestehen.
3. Im nächsten Schritt sollten verschiedene Optionen, die zur Zielerreichung geeignet sind, detailliert ausgearbeitet und gegenübergestellt werden (z. B. die Optimierung bestehender Systeme oder Tarifabsenkungen). Hierzu ist für jede Option eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen, die die zu erwartenden Effekte zu den entstehenden Kosten ins Verhältnis setzt. Größere Tarifreformen sollten in Abstimmung mit benachbarten Gemeinden und Verkehrsverbänden erfolgen, um sicherzustellen, dass die Tarifsysteme miteinander verknüpft werden können.
4. Im nächsten Schritt ist die Sicherstellung der langfristigen Finanzierbarkeit der Maßnahme aufgrund der zu erwartenden deutlichen Rückgänge bei den Fahrgeldeinnahmen zu beachten. Als weitere Konsequenz einer Einführung können zudem Reformen weiterer Angebote notwendig werden, die einen gewissen Preisnachlass gegenüber dem Normalpreis aufweisen sollen (beispielsweise bei Schülertickets). Mit der Einführung eines kostenfreien ÖV entfallen die Einnahmen aus dem Ticketverkauf vollständig. Des Weiteren ist in der Regel ebenfalls ein Kapazitätsausbau notwendig, um die gestiegene Nachfrage bedienen zu können, wodurch sich zusätzliche Finanzierungsbedarfe, beispielsweise für Fahrzeuge und Fahrpersonale, ergeben. Insgesamt ist daher mit einem deutlich steigenden Zuschussbedarf zu rechnen, für dessen Ausgleich neue Finanzierungsformen gefunden werden müssen.
5. Die Umsetzung der Tarifabsenkungen sollte durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden, um die Bekanntheit in den relevanten Zielgruppen zu erhöhen. Hierfür bieten sich beispielsweise Flyer, Radiowerbung, Werbeanzeigen in Print- und Online-Medien, Aushänge in Bussen und an Haltstellen oder Informationsveranstaltungen an.

## **Herausforderungen bei der Umsetzung**

Die Einführung einer 365-Euro-Jahreskarte oder eines kostenfreien ÖV ist mit zahlreichen Umsetzungsschwierigkeiten verbunden. Zunächst ist mit einem deutlichen Anstieg des Zuschussbedarfs für den ÖV zu rechnen. Der Finanzierungsbedarf für das bestehende Angebot steigt, sodass der Spielraum für erforderliche Investitionen in den Angebotsausbau oder die Angebotsverbesserung abnimmt. Bestehende Finanzierungsstrukturen können an ihre Grenzen

stoßen und ohne weitere Reformmaßnahmen die Umsetzung von Tarifabsenkungen unmöglich machen. Die bisherigen Erfahrungen haben zudem gezeigt, dass z. B. die Einnahmenrückgänge durch die Einführung einer 365-Euro-Jahreskarte nicht durch zusätzlich verkaufte 365-Euro-Jahreskarten an Neukundinnen und Neukunden ausgeglichen werden können. Ein Großteil der Nachfrage besteht in der Regel aus bisherigen Abonnementkunden, die auf die günstigere Jahreskarte umsteigen. Gründe für die Nicht-Nutzung des ÖV liegen häufig in einem unattraktiven, lückenhaften Angebot, langen Reisezeiten oder Sicherheitsbedenken. Eine alleinige Umsetzung von Tarifabsenkungen kann nicht dazu beitragen diese Nutzungshemmnisse abzubauen, um die davon betroffenen Bürgerinnen und Bürger als neue Nutzerinnen bzw. Nutzer zu gewinnen. Zudem wird es langfristig schwieriger, ggf. erforderliche Tarifsteigerungen umzusetzen. Der symbolische Preis von einem Euro pro Tag führt zu einem sogenannten „lock-in“ Effekt, da Änderungen des einmal gesetzten Preises (z. B. auf 1,05 Euro pro Tag) nur schwer zu vermitteln sind. Darüber hinaus können sich negative Rückwirkungen auf die Wahrnehmung des ÖV ergeben. Insbesondere bei kostenfreien Angeboten besteht häufig die Wahrnehmung, dass das „was nichts kostet, auch nichts wert ist“.

## Weitere Maßnahmen (8)

Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)

Gästeticket (<https://www.mobilikon.de/massnahme/gaesteticket>)

Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot (<https://www.mobilikon.de/massnahme/integration-alternativer-angebote-das-oepnv-angebot>)

Jobticket (<https://www.mobilikon.de/massnahme/jobticket>)

Kommunales Mobilitätsmanagement (<https://www.mobilikon.de/massnahme/kommunales-mobilitaetsmanagement>)

Mietertickets (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mietertickets>)

Mobilitätsflatrate (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsflatrate>)

Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/takterhoehung-und-abstimmung-im-spnvoepnv>)

## Verwandte Beispiele aus der Praxis (2)

Kostenloser ÖPNV in Monheim am Rhein (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/kostenloser-oepnv-monheim-am-rhein>)

Seniorentaxi Hachenburg (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/seniorentaxi-hachenburg>)

## Verwandte Instrumente (11)

Drittnutzerfinanzierung: Finanzierung durch Kurtaxen und Übernachtungspauschalen (<https://www.mobilikon.de/instrument/drittnutzerfinanzierung-finanzierung-durch-kurtaxen-und-uebernachtungspauschalen>)

Drittnutzerfinanzierung: Gewinnung von Sponsoren (<https://www.mobilikon.de/instrument/drittnutzerfinanzierung-gewinnung-von-sponsoren>)

Drittnutzerfinanzierung: Zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung (<https://www.mobilikon.de/instrument/drittnutzerfinanzierung-zweckgebundene-parkraumbewirtschaftung>)

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)

Kooperationsraumkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept>)

ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender>)

Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (<https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)

Regionaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan>)

## **Verwandte Hilfen zur Umsetzung (13)**

Aufgabenträgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung>)

Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Berichterstattung in Lokalmedien (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/berichterstattung-lokalmedien>)

Businessplan (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/businessplan>)

Bürgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung>)

Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)

Information von Personen mit politischer Entscheidungsbefugnis (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/information-von-personen-mit-politischer-entscheidungsbefugnis>)

Interkommunale Zusammenarbeit (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>)

Kosten-Nutzen-Analyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse>)

Machbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse>)

Mobilitätsberatung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/mobilitaetsberatung>)

Rundfunkwerbung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/rundfunkwerbung>)

Vorher-Nachher-Befragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/vorher-nachher-befragung>)

## **Quellen (1)**

VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., 17.10.2019: Freifahrt oder 365-Euro-Tickets: Kosten und Wirkungen für die Verkehrswende. Zugriff: <https://www.vdv.de>, Politik, Positionen [abgerufen am 04.12.2024].