

NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

Von: René Reimers <Rene.Reimers@n-sh.de>

Gesendet: Donnerstag, 6. Februar 2020 10:14

An: Wirtschaftsausschuss (Landtagsverwaltung SH)
<Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de>

Betreff: [EXTERN] Ihr Zeichen: Ds 19/1663 - ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten – Alternativantrag der Fraktion der SPD

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen für Ihre Anfrage vom 03. Dezember 2019 in dieser Angelegenheit und die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist die Dachorganisation der Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein, die den SH-Tarif anwenden. In dieser Eigenschaft nimmt sie als tarifführende Stelle des Landestarifs die Interessen ihrer derzeit 36 Gesellschafter in tariflichen Angelegenheiten nach Maßgabe des zugrunde liegenden Regelwerks wahr. Hierbei kooperiert sie mit der Dachorganisation der Aufgabenträger, der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH).

Zum Anhörungsgegenstand beziehe ich wie folgt Stellung:

1. Der bestehende SH-Tarif bietet bereits jetzt ein durchgängiges Fahrkartensystem für Fahrten mit dem ÖPNV innerhalb Schleswig-Holsteins sowie zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg. D.h. die Fahrgäste können alle Busse und Bahnen des Nahverkehrs innerhalb Schleswig-Holsteins sowie zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg nutzen, ohne hierfür mehrere Fahrscheine lösen zu müssen.
2. Der SH-Tarif ist ein sog. Relationstarif. Das bedeutet, die Fahrgäste können ihren Fahrschein für die von ihnen gewünschte Strecke lösen, ohne Kenntnisse über die Tarifzonen von Abfahrt- und Ankunftsort haben zu müssen. Dies ermöglicht einen einfachen Zugang beim Fahrscheinerwerb und eine transparente Struktur bei der Sortimentsgestaltung. Gleichzeitig bietet er die Flexibilität, um besonderen Nutzergruppen (z.B. Auszubildenden, die regelmäßig zwischen mehreren Zielen pendeln, etwa Berufsschule und Ausbildungsbetrieb) angemessene Lösungen anzubieten. Der SH-Tarif wird zur Zeit weiterentwickelt, um eine feinere Aussteuerung der Preise zu ermöglichen. Damit können künftig Preise kurzfristig auf einzelnen Relationen angepasst werden, um schneller auf Entwicklungen etwa durch Nachfrage oder tarifpolitische Zielsetzungen reagieren zu können.
3. Ein Zonentarif (auch „Wabentarif“) ist hingegen deutlich komplexer und weniger flexibel. Seine Struktur erfordert die Information des Fahrgastes über seinen Geltungsraum. In einem Flächenland wie Schleswig-Holstein würde er dadurch teuer, dass sich der Preis aus der Anzahl der durchfahrenen Zonen ergibt. Alternativ vergrößerte man außerhalb der Ballungsräume die Zonen, was zu defizitär niedrigen Preisen bei kurzen Fahrten führte. Der Zonenzuschnitt ließe sich nur mühsam ändern und ermöglichte keine kurzfristige bedarfsgerechte Anpassung.
4. Die Tarifhoheit des SH-Tarifs liegt vollständig bei den Akteuren in Schleswig-Holstein. Verkehrsunternehmen, NAH.SH und Aufgabenträger gestalten den Tarif mit dem gemeinsamen Ziel, möglichst viele Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Bei einem größeren Tarifverbund (wie im Nordtarif angedacht) würde diese Kontrolle zumindest teilweise aufgegeben; Gestaltungsmöglichkeiten würden eingeschränkt.
5. In Schleswig-Holstein haben sich die Verkehrsunternehmen stets als flexible und zielorientierte Partner erwiesen. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist die erfolgreiche Einführung des Semestertickets Schleswig-Holstein: In weniger als 18 Monaten nach Vorliegen der Finanzierungszusage durch das Land konnte dieses komplexe Projekt umgesetzt werden. Denn

der Vorteil des SH-Tarifs mit seinem Strukturelement der in der NSH verfassten Unternehmenscharta ist die klare Ausrichtung auf Wirtschaftlichkeit. In einer anderen Struktur mit einer noch stärkeren politischen Ausrichtung könnten divergierende politische Ziele den gemeinsamen Fortschritt in Verkehrsangelegenheiten eher behindern.

6. Das Preisniveau des SH-Tarifs ist Ausdruck der tarifpolitischen Entscheidung für Investitionen in ein möglichst gutes Angebot. Diese Entscheidung ist aus Sicht der NSH nach wie vor richtig. Denn anstatt die Fahrpreise durch öffentliche Mittel möglichst niedrig zu halten, werden sie dazu veranlassen, um ein möglichst gutes Angebot zu finanzieren. Dadurch tragen die Beförderungsentgelte zu einem höheren Anteil zur Kostendeckung bei, was zu einem insgesamt höheren Preisniveau führt. Jedoch ist es zuallererst ein gutes Angebot, durch das sich zusätzliche Fahrgäste gewinnen lassen, nicht jedoch durch niedrige Preise bei einem spärlichen Angebot.
7. Gewünschte Tarifanpassungen müssen für die Verkehrsunternehmen kostendeckend sein. Tarifpolitisch gewünschte Preismaßnahmen lassen sich umsetzen, wenn entsprechende Mittel bereitgestellt werden, wie das Beispiel der Einführung des Semestertickets Schleswig-Holstein belegt.
8. Die Rahmenbedingungen für die Preisbildung haben sich in den letzten Jahren stark verändert. So ist der ÖPNV stark in die öffentliche Wahrnehmung gerückt; auch stehen mehr finanzielle Mittel zur Verfügung. Der sich daraus ergebende Reformbedarf wird im derzeit erarbeiteten Tarifentwicklungsplan ermittelt. Hierbei werden Vertreter aller Akteure und Betroffenen eingebunden, um alle Bedürfnisse zu berücksichtigen und den SH-Tarif durch ein optimiertes, bedarfsgerechtes Angebot zukunftsfähig zu halten.
9. Keine Lösung kann es sein, die derzeit vorhandenen Finanzmittel zu verwenden, um immer neue zusätzliche Angebote zu schaffen, deren Leistungsspektrum sich überschneidet. Denn zum einen wird der Tarif dadurch unübersichtlich und unattraktiv. Zum anderen lassen sich einmal eingeführte Tarifangebote praktisch kaum wieder beseitigen. Sind sie obendrein nicht auskömmlich, müssen sie dauerhaft subventioniert werden, auch bei knapper werdenden Kassen. Als Folge würde dann wieder beim Angebot gespart werden müssen, was Fahrgäste zur Abkehr vom ÖPNV veranlasst.
10. Aus denselben Gründen rät die NSH auch davon ab, sozialpolitische Ziele über ÖPNV-Tarife umsetzen zu wollen. Hierfür sind die einschlägigen sozialpolitischen Instrumente besser geeignet. Zusätzlich zu den bereits angeführten Gründen ist ein Verkehrsunternehmen nicht die richtige Stelle, um Anspruchsvoraussetzungen (wie etwa Bedürftigkeit o.ä.) zu prüfen. Hier wäre der Erwerb von Regelangeboten bei entsprechender Bezuschussung durch die zuständige Stelle sinnvoller.
11. Die NSH und ihre Gesellschafter sind stets um Kooperation bemüht. Im Sinne einer gemeinsamen Weiterentwicklung des Tarifs besteht großes Interesse an einer Intensivierung der Zusammenarbeit, um frühzeitig entstehende Bedarfe zu erkennen, Fehlentwicklungen zu begegnen und zum Nutzen der aller ein attraktives Verkehrsangebot zu ermöglichen.

Für Rückfragen, auch außerhalb der Anhörung, stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

René Reimers

NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

René Reimers

Geschäftsführer

Hamburger Chaussee 10

24114 Kiel

Telefon: 0431/ 666 75 -11

Telefax: 0431/ 666 75 -75

E-Mail: rene.reimers@n-sh.de

www.n-sh.de

Geschäftsführer: René Reimers

Aufsichtsratsvorsitzender: Torsten Reh

Amtsgericht Kiel, HRB 7636
