

**Alternativantrag: ÖPNV-Tarife kundenfreundlicher gestalten
(Drucksache 19/1663 vom 28.08.2019)**

Stellungnahme der HVV GmbH

Zusammenfassung

Einfachheit, (Leistungs-)Gerechtigkeit, Wirtschaftlichkeit sind Anforderungen an einen Tarif, die sich widersprechen. Ein Tarif ist daher stets ein Kompromiss aus diesen Anforderungen.

Monozentrische Verkehrsräume ermöglichen einfachere Tarife als polyzentrische, da die vorherrschenden Verkehrsbeziehungen in monozentrischen Räumen einfacher sind. Daher basiert der HVV-Tarif auf (monozentrischen) Ringen. Der Schleswig-Holsteintarif hingegen ist ein Relationstarif.

Der HVV-Tarif bietet über Kommunalgrenzen hinweg in einem stark verflochtenen Verkehrsraum ein einheitliches Fahrkartenangebot. Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs in den HVV gelten stets auch in den HVV-Verkehrsmitteln. Die Tarifsysteme in Schleswig-Holstein und Hamburg haben hier bereits ein sehr hohes Qualitätsniveau.

Ab 2020 wird der HVV-Tarif einer Revision unterzogen, während der kurzfristige Maßnahmen, mittelfristige Entwicklungsmöglichkeiten und langfristige Perspektiven ausgearbeitet werden. Teil dieser Revision ist auch das Zusammenwirken mit den benachbarten Tarifräumen.

Die Inflationsrate kann ein geeigneter Index zur Preisfortschreibung von Tarifen sein. Dies sollte jedoch regelmäßig mit der Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen abgeglichen werden.

Grundsätzliches zur Tarifstruktur HVV – SHT

Grundsätzlich spielt der Tarif bei der Entscheidung der Kunden für den ÖPNV nicht die zentrale Rolle. Viel wichtiger sind andere Faktoren wie Parkplatzkosten, Angebotsqualität, Fahrplanangebot. Wenn zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden sollen, dann haben vor allem der Ausbau des ÖPNV-Angebots und begleitender Service-Angebote (P&R, B&R) eine starke Wirkung. Für Fahrgäste ist die ÖPNV-Dienstleistung, die Fahrt, von zentralem Interesse. Der Tarif dient lediglich der Kostendeckung der Verkehrsunternehmen.

Aus dieser Funktion des Tarifs ergeben sich auch die Anforderungen an den Tarif: Fahrgäste sollen ihn einfach anwenden können (Praktikabilität), der Preis soll zu der in Anspruch genommenen Leistung passen (Leistungsgerechtigkeit) und es ist der erforderliche Beitrag zur Kostendeckung zu erwirtschaften. Einfachheit, Gerechtigkeit und Wirtschaftlichkeit sind durchaus gegensätzliche Anforderungen. Zudem kann die Bewertung dieser Anforderungen zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern durchaus unterschiedlich ausfallen.

Auch wenn der Tarif für die Verkehrsmittelwahl also nur ein Faktor von vielen ist, so spielt der Tarif für die Wahrnehmung durch die Kunden eine große Rolle. Tarif-Marketing kann durchaus wirksam sein. Für den HVV sind das Produkte wie die Teilzeitkarte

(vorher CC-Karte), Seniorenkarte oder das ProfiTicket, die von den Fahrgästen positiv wahrgenommen werden.

Zu Punkt 1 des Alternativantrages (Nordtarif)

Der Hamburger Verkehrsverbund bietet einen einheitlichen Tarif für die Stadt Hamburg und die benachbarten (Land-)Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Lüneburg, Harburg und Stade. Zusätzlich sind große Teile der Schienenstrecken der Landkreise Lüchow-Dannenberg, Uelzen, Heidekreis, Rotenburg (Wümme) und Cuxhaven in den HVV integriert. Damit umfasst der HVV die stark auf Hamburg ausgerichteten Verkehrsströme aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Für den weitaus größten Teil Schleswig-Holsteins gilt der Schleswig-Holstein-Tarif. Der Schleswig-Holstein-Tarif bietet durchgängige Fahrkarten (einschließlich Bus, R-Bahn, U-Bahn, S-Bahn) für ganz Schleswig-Holstein einschließlich Hamburg. Ausgenommen ist nur der HVV-Binnenverkehr. Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs gelten stets auch für die Anschlussverkehrsmittel im HVV.

Damit ist ein kundenfreundliches und durchgängiges Tarifsystem für Schleswig-Holstein und Hamburg bereits vorhanden. Zwischen dem Niedersachsentarif und dem HVV ist das ähnlich, auch wenn der Niedersachsentarif voraussichtlich erst ab Sommer 2020 gegen Aufpreis die Anschlussmobilität umfassen wird.

Es ist daher festzustellen, dass die Tarifintegration im Norden bereits ein sehr hohes Niveau erreicht hat.

Grundsätzlich richten sich die Verkehrsströme von Pendlern und Gelegenheitsnutzen nicht nach den Grenzen der Bundesländer. Die wirtschaftlichen Zentren im Norden (Kiel, Lübeck, Hamburg) haben ausgeprägte eigene Einzugsbereiche, die deutlich über die Länder-Grenzen hinausgehen. Diese Einzugsbereiche überschneiden sich dabei zum Teil.

Der HVV-Tarif nutzt für seinen Einzugsbereich eine sehr einfache Tarif-Ringe-Struktur, die die dominierende Ausrichtung der Verkehrsnachfrage auf Hamburg berücksichtigt. Kreis- und Ländergrenzen überschreitend bietet der HVV damit ein besonders einfaches und attraktives Fahrkartenangebot in einem stark verflochtenen Verkehrsraum. Für monozentrische Tarifräume ist so ein Ringe-Tarif immer noch „state of the art“, auch wenn sich der digitale Vertrieb in den letzten Jahren stark entwickelt hat. Einiges spricht dafür, dass ein möglichst einfacher Tarif auch bei voll automatisiertem Vertrieb sehr attraktiv bleibt.

Diese vorherrschende Ausrichtung auf Hamburg ist in den Randbereichen des HVV jedoch nicht mehr gegeben. Die Fahrbeziehungen der Kunden sind vielfältiger. Entsprechend bieten der Schleswig-Holstein-Tarif und der Niedersachsentarif Fahrkarten überwiegend zu Relationspreisen ohne vereinfachende Ringe-Struktur an. Dies ist für die jeweiligen Tarifräume sachgerecht: Ein Ringe-Tarif ist in polyzentrisch und ländlich geprägten Räumen nicht passend.

Für das kommende Jahr 2020 ist eine Revision des HVV-Tarifs geplant. Bei einer HVV-Sonderaufsichtsratssitzung am 04.12.2019 wurde dies beschlossen. Drei Schritte sind für diese Tarif-Revision geplant:

1. Kurzfristige Optimierungs-Möglichkeiten ausgehend vom Bestands-Tarif
2. Mittelfristige Tarifenwicklung einschließlich grundsätzlicher Überlegungen zu Tarifstruktur und nahtloser Verflechtung des Verkehrsraumes
3. Antizipieren künftiger digitaler Tarife (inkl. einheitlicher Vertriebs-Standards im Norden)

In der Revision des HVV-Tarifs wird geprüft, inwieweit der HVV-Tarif den Anforderungen der Aufgabenträger entspricht und welche Möglichkeiten zur Berücksichtigung lokaler Belange bestehen.

Zu Punkt 2 des Alternativantrages (Fahrten mit Kindern gleichstellen)

Die Kinder-Altersgrenze von 14 Jahren ist im HVV, Schleswig-Holstein-Tarif und Niedersachsentarif einheitlich. Bei den einzelnen Produkten sind die Regelungen zur Kindermitnahme jedoch z. T. unterschiedlich. Auch Freifahrts-Regelungen für Kinder unter 6 Jahren unterscheiden sich zwischen HVV und Schleswig-Holstein-Tarif. In der Praxis ist dies jedoch kaum von Bedeutung, da Kunden sich für die jeweilige Tarifregelung ihres Wohnortes interessieren.

Im Rahmen der Revision des HVV-Tarifs werden wir auch diesen Punkt berücksichtigen.

Zu Punkt 3 des Alternativantrages (Inflationsrate als Obergrenze für Tarifierpassungen)

Grundsätzlich ist eine verlässliche Festlegung für die Höhe von Tarifierpassungen sinnvoll. Dies sollte allerdings notwendige Freiheiten lassen, einzelne Produkte oder Produktgruppen entsprechend den verkehrlichen, wirtschaftlichen und politischen Erfordernissen anzupassen.

Die Inflationsrate spiegelt nicht die Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen wieder. Für die Verkehrsunternehmen sind andere Faktoren ausschlaggebend für die Kostenentwicklung. Eine Orientierung an der Inflationsrate ist für Tarifierpassungen durchaus geeignet. Allerdings sollte regelmäßig ein Abgleich mit der Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen vorgenommen werden, um stärkere Abweichungen in der Preisentwicklung rechtzeitig zu erkennen.