

**Von:** Arne Matthaei <[arne.matthaei@deutschebahn.com](mailto:arne.matthaei@deutschebahn.com)>

**Gesendet:** Freitag, 7. Februar 2020 12:54

**An:** Wirtschaftsausschuss (Landtagsverwaltung SH) <[Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de)>

**Betreff:** [EXTERN] Anhörung ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten - schriftliche Stellungnahme DB Regio AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie uns Gelegenheit geben, zu o.g. Thema in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 12. Februar Stellung zu nehmen. Vorab erhalten Sie anbei unsere schriftliche Stellungnahme.

Viele Grüße

Arne Matthaei  
Leiter Erlös- und Vertriebsmanagement Region Nord  
(P.R-N-M2)

DB Regio AG  
Rundestraße 11, 30161 Hannover  
Tel. +49 0511-286-2810, intern 933-286-2810  
Mobil: 0160 97460377

---

Der DB-Konzern im Internet >> <http://www.deutschebahn.com>

--- Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. ---

Sitz der Gesellschaft: Frankfurt am Main  
Registergericht: Frankfurt am Main, HRB 50977  
USt-IdNr.: DE 199861724  
Vorstand: Dr. Jörg Sandvoß (Vorsitzender), Michael Hahn, Norbert Klimt, Marion Rövekamp, Oliver Terhaag  
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Berthold Huber

---

[Pflichtangaben anzeigen](#)

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier:  
<http://www.deutschebahn.com/de/konzern/datenschutz>

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 19/3549

## **Anhörung des Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags zum Alternativantrag der SPD „ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten“ (Drucksache 19/1663)**

### **Stellungnahme DB Regio AG**

#### **Maßnahmen zur Tarifentwicklung können ihre volle Wirkung nur in Verbindung mit einem Ausbau der Kapazitäten entfalten**

Sowohl im kommunalen Verkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr sind die Kapazitäten auf typischen Pendlerrelationen nahezu erschöpft, in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung oftmals sogar überlastet. Tarifliche Maßnahmen erzeugen daher vor allem Mitnahmeeffekte auf Seiten der Fahrgäste und sorgen dafür, dass das bestehende Angebot zu einem geringeren Anteil durch Fahrgeldeinnahmen finanziert wird. Insofern muss vor allem das Verkehrsangebot ausgebaut werden, damit das übergeordnete Ziel, mehr Fahrgäste zum Umstieg vom Individualverkehr in den öffentlichen Verkehr zu bewegen, erreicht werden kann.

#### **Ohne Kapazitätserweiterungen sollten Tarifmaßnahmen vor allem auf Schwachlastzeiten gerichtet sein**

Sofern mit tariflichen Maßnahmen keine Kapazitätserweiterungen einhergehen, sollten diese auf Schwachlastzeiten fokussiert sein, um zusätzliches Nachfragepotenzial zu heben und außerhalb der „Stoßzeiten“ noch freie Angebotskapazitäten stärker auszulasten.

#### **Für eine flexible und kundenfreundliche Tarifgestaltung im ÖPNV bedarf es einer passenden Tarif-Governance**

Deutschlandweit nimmt die Politik immer stärker auf die Tarif- und Preisgestaltung Einfluss. Durch die Heterogenität der Branche gibt es bei jeder Tarifmaßnahme für alle Akteure eine Vielzahl verschiedener zeitlicher, vertraglicher und finanzieller Herausforderungen zu bewältigen. Diese Bewältigung ist erfahrungsgemäß oftmals nicht im von der Öffentlichkeit und Politik erwarteten Zeithorizont umsetzbar. Im schlimmsten Fall sind die unterschiedlichen Anforderungen derart unvereinbar, dass es überhaupt nicht zu einer Umsetzung der angedachten Maßnahme kommt. Es braucht daher klare Spielregeln für die Verteilung aus Tarifmaßnahmen resultierender Lasten und Risiken, damit Verkehrsunternehmen die notwendige Handlungssicherheit für eine zügige Umsetzung bekommen.

#### **Der Ausbau des digitalen Vertriebs muss forciert werden**

Digitale Vertriebswege eröffnen auch für die Tarifentwicklung neue Potenziale. Durch die elektronische Erfassung von Fahrten ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten für eine stärkere Preisdifferenzierung. Außerdem wird die Notwendigkeit von Tarifkenntnissen für den Fahrgast minimiert, da das Tracking des zurückgelegten Weges sowie die Preisberechnung im Regelfall durch das verwendete System vorgenommen werden. Daher sollte die Einführung und Weiterentwicklung von sogenannten Check-in/Check-out- bzw. Check-in/be-out-Verfahren forciert werden.

#### **Inkonsistenzen zwischen Tarifen sind nicht vollständig vermeidbar, Tarifräume müssen sich jedoch den funktionalen Verflechtungen anpassen**

Beim Zusammentreffen von zwei Tarifbereichen – insbesondere der Kollision von Relations- und Zonentarifen – kommt es in den Grenzbereichen nahezu zwangsläufig zu Inkonsistenzen und Unterlaufungsmöglichkeiten. Die Zusammenlegung von Tarifen schafft wiederum neue Abgrenzungen mit tariflichen Inkonsistenzen. Wichtiger als die weitere Zusammenlegung von Gemeinschaftstarifen - in denen die Gestaltungsmöglichkeiten für einzelne Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften oder Aufgabenträgerorganisationen dazu noch sinken – ist die kontinuierliche Überprüfung und Anpassung von Tarifräumen an die wesentlichen funktionalen Beziehungen. Somit sind Verbundraumanpassungen das geeignete Mittel, um veränderten Mobilitätsbeziehungen zu begegnen.