

ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten - Stellungnahme der AKN

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Thema „ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten“ im Wirtschaftsausschuss Stellung zu beziehen. Diese Möglichkeit nehmen wir als AKN Eisenbahn GmbH gerne wahr.

ÖPNV-Tarife kundenfreundlich zu gestalten, ist für uns eine integrierte Aufgabe, die mehr meint als über Tarifstrukturen und Preise zu diskutieren. Eine singuläre Betrachtung allein des Tarifs, seiner Höhe, seines Systems und seiner Struktur greift deshalb unserer Meinung nach zu kurz. Die Gestaltung der Tarife kann nur eine Maßnahme im gesamten „Maßnahmen-Baukasten“ zur Verbesserung des ÖPNV sein, wenn es darum geht, nachhaltig mehr Fahrgäste dafür zu begeistern, verstärkt Bus und Bahn zu nutzen. Nur eine gesamthafte Betrachtung mit den daraus zu ziehenden Schlüssen bietet die Chance, Fahrgästen zu einem fairen Preis ein gutes Angebot zu bieten.

Warum dies so ist, erläutern wir gerne mit Blick auf die heutige Ausgangslage: Teils sind Züge und Busse bei einem sehr guten Fahrplanangebot bereits heute auf vielen Linien zu vielen Tageszeiten sehr gut besetzt, z.B. die Pendlerzüge. Es ist wegen hoher Nachfrage schlichtweg kaum Platz für weitere Fahrgäste. Auf anderen Strecken existiert zeitgleich kein attraktives Fahrplanangebot, denn die Züge fahren aufgrund einer zu geringen Taktdichte zu selten. Die Nachfrage ist wegen fehlender Anschlüsse und Zugverbindungen gering. Hier schlummert Potenzial, mehr Fahrgäste für die Schiene zu gewinnen. In beiden Fällen ist der Preis eines Fahrscheins nicht allein ausschlaggebend für die Nutzung der Züge.

Betrachten wir die beiden Beispiele genauer, zunächst die Ausgangslage in Pendlerzügen: Vergünstigte Jobtickets wie beispielsweise im HVV die ProfiCard führen dazu, dass bereits volle Züge in der Hauptverkehrszeit noch voller werden und Fahrgäste gegebenenfalls nicht mit dem gewünschten Zug fahren können. In der Hauptverkehrszeit haben Fahrgäste zwischen Elmshorn und Hamburg nicht einmal in der 1. Klasse eine Sitzplatzgarantie. Wird nun versucht, mit weiteren vergleichbar günstigen Angeboten, noch mehr Fahrgäste für genau diese Pendlerzüge anzulocken, zieht dies zwei Effekte nach sich. Effekt 1: Da vielen bereits bekannt ist, dass die Zugkapazitäten nicht reichen, ebenso die Infrastruktur fehlt, um ggf. weitere Zugfahrten anzubieten, kommen erst gar keine zusätzlichen Fahrgäste. Damit wäre das klimapolitische Ziel verfehlt, grundsätzlich mehr Fahrgäste in die Züge zu bringen, Mindereinnahmen durch sinkenden Preise würden nicht durch Fahrgastzuwachs ausgeglichen. Effekt 2: Die Fahrgäste kommen, testen, wandern unzufrieden wegen überfüllter Züge wieder ab. Das Ziel, nachhaltig Fahrgäste für das Bahnfahren zu gewinnen, wird verfehlt, denn es ist eine Binsenweisheit, dass einmal abgewanderte Kunden nur mit viel höherem Aufwand wiederzugewinnen sind.

Ich komme zu Angeboten, die nicht ausreichend sind, weil die Taktdichten zu gering sind, ein Beispiel: Sonntags fährt die S-Bahn von Hamburg im 10-Minuten-Takt bis Hamburg-Eidelstedt. Unsere daran anschließenden AKN-Züge Richtung Kaltenkirchen fahren weiterhin nur im 40-Minuten-Takt und weiter von Kaltenkirchen nach Neumünster nur im 40- bzw. 80-Minuten-Takt. Konkret bedeutet das, die Fahrgäste müssen sich vorab sehr genau informieren, wann sie fahren, denn sollten sie unseren Zug verpassen, müssen sie lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Das erhöht die Schwelle erheblich, einfach den Zug zu nehmen. Wer zudem einmal z.B. wegen einer verspäteten S-Bahn den Anschluss verpasst hat, bei dem sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass er für diese Verbindung noch einmal den ÖPNV nutzt. Diese Situation löst kein günstiger Tarif, denn die Fahrgäste aus Hamburg haben sonntags damit trotzdem keinen vernünftigen Anschluss in Eidelstedt. An diesem Beispiel wird klar, dass das

Fahrplanangebot und als Voraussetzung dafür eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen erheblich mehr Beachtung durch die Politik erhalten müssen als der Tarif: Wir brauchen ein besseres Angebot plus gute Tarife – dann kommen die Fahrgäste und bleiben vor allem auch. Diese Position vertritt auch unser Dachverband, der VDV, der Verband der Verkehrsunternehmen. In seinem Positionspapier „Freifahrt oder 365-Euro-Tickets: Kosten und Wirkung für die Verkehrswende“ wird ausführlich anhand weiterer Beispiele diese Einschätzung erläutert, der wir uns ausdrücklich anschließen.

Wir müssen einerseits Überbesetzungen der Züge verhindern, andererseits ein attraktiveres Fahrplanangebot mit einem besseren Takt schaffen – und einen preislich angemessenen Tarif bieten. Nur damit unterbreiten wir ein kundenfreundliches Angebot.

Zwischenfazit, bevor ich konkret auf Tarife eingehe: Bei der Bereitstellung von finanziellen Mitteln und der Ergreifung von Maßnahmen sollte die Politik also daher darauf achten, dass die Mittel vor allem auf

1. den Ausbau der Infrastruktur
2. die Verdichtung des Fahrplans
3. die Beschaffung von weiteren Fahrzeugen

abzielen – auch wenn dies einen größeren zeitlichen Vorlauf erfordert. Es ist weder nachhaltig noch im Interesse der heute schon vorhandenen oder der potentiellen Fahrgäste, durch Aktionismus „Billigtarife“ als scheinbar einfache und kurzfristig vermarktbar Maßnahme zu unterstützen.

Nun zur Tariflandschaft in Schleswig-Holstein, in der sowohl der Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes HVV (HVV-Tarif) gilt als auch der Schleswig-Holstein Tarif (SH-Tarif). Wir plädieren ganz ausdrücklich für eine weitere Harmonisierung zwischen HVV-Tarif und SH-Tarif, bei der Tarifbestimmungen und Tarifsortimente zwischen SH-Tarif und HVV-Tarif angeglichen werden. Was nicht hieße, dass jedes Ticketangebot des jeweils anderen Verbundes zu übernehmen ist, da damit das Tarifsortiment unübersichtlich würde. Mit Blick auf eine bundesweite verbundübergreifende Harmonisierung sollte die Einführung bestimmter Ticketarten und -bestimmungen geprüft bzw. vereinheitlicht werden. Ich nenne Ihnen Beispiele: Talzeit- oder Seniorenkarte, Mitnahmeregelungen in Tagesrandlagen und an Wochenenden.

Eine tarifliche Kooperation zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein gibt es bereits: Der Schleswig-Holstein-Tarif gilt im ein- und ausbrechenden Verkehr bis zu jeder Haltestelle in Hamburg, und es bedarf keines zweiten Fahrscheins in Hamburg. Aus diesem Grund ist eine Ausweitung des HVV-Tarifs nicht sinnvoll. Der HVV-Tarif ist ein auf ein Oberzentrum zugeschnittener Großstadttarif, der sich daher zwar gut für Hamburg und den stark verstädterten Raum im unmittelbaren Umfeld Hamburgs eignet, mit seinem auf Hamburg zugeschnittenen Ring- und Zonensystems jedoch nicht für den ländlichen Raum mit dezentralen Strukturen des Flächenlands Schleswig-Holsteins passt. Außerdem wünschen sich die Kommunen in der Metropolregion Hamburg, die über einen HVV-Eintritt debattieren, in erster Linie lediglich einen günstigeren Tarif von und nach Hamburg. Dies wäre jedoch mit dem SH-Tarif realisierbar – Voraussetzung ist eine entsprechende Finanzierung der niedrigeren Preise wie beim HVV.

Lassen Sie mich ein Wort zum Nordtarif verlieren: Der aus meiner Sicht vernünftige Ansatz hat bislang leider keine Akzeptanz in Hamburg gefunden. Deshalb ist zu prüfen, wie sich der SH-Tarif im Bereich der Metropolregion Hamburg dem HVV-Tarif angleichen kann, allerdings ohne die Vorteile des SH-Tarifs tariflich, vertrieblich und einnahmenaufteilungstechnisch aufzugeben. Der SH-Tarif gibt durch seine

Struktur deutlich mehr Gestaltungsraum, den Tarif regional zu differenzieren, ohne die einheitliche Systematik zu verlassen. So ist es z.B. möglich, Relationspreise nach Hamburg von Neumünster oder Lübeck zu senken, um Brüche bzw. Preissprünge an der Tarifgrenze zu reduzieren, aber auch, um das aufgabenträgerspezifische Tarifniveau – abhängig von den für den ÖPNV bereitgestellten Mittel bei jedem einzelnen Kreis als Aufgabenträger Bus – im Tarif abzubilden. Auch die Senkung von Fahrpreisen auf Linien mit nicht ausgelasteten Bussen und Bahnen ist im bestimmten Rahmen in der Struktur des SH-Tarifs systemkonform möglich, um dort einen Umstieg vom PKW besonders attraktiv zu machen. Die überdurchschnittlichen Gestaltungsspielräume des SH-Tarifs werden derzeit regional und lokal noch nicht ausgenutzt. Dieses Potential muss zukünftig deutlich stärker ausgenutzt werden.

Für uns Verkehrsunternehmen ist die Leistungserbringung in der Hauptverkehrszeit am teuersten, da wir dann am meisten Fahrzeuge einsetzen müssen. Zu diesen Zeiten fahren Fahrgäste zu sehr günstigen Pendler-Abos wie der ProfiCard. In anderen Branchen wie der Tourismusbranche oder im Flugverkehr und im Schienen-Fernverkehr sind die Preise aus betriebswirtschaftlichen Gründen zu Zeiten höchster Nachfrage dagegen am höchsten. Als Unternehmen mit Daseinsvorsorgefunktion können wir deren betriebswirtschaftliche Logik nicht übernehmen, müssen aber dennoch gemeinsam mit der Politik überlegen, wie mit den für den ÖPNV vorgesehenen Regionalisierungsmitteln effizient bei der Tarifgestaltung umgegangen werden kann.

Ich fasse deshalb zusammen: Was die Branche und somit auch die Fahrgäste benötigen, ist ein abgestimmtes Gesamtkonzept von Fahrplan, Infrastruktur, verfügbarem Fuhrpark (= Sitzplatzkapazitäten) und Tarif. Und wenn die Politik bzw. die Aufgabenträger finanzielle Mittel für günstige Tarife zur Verfügung stellen möchte, schlagen wir als AKN vor, dass die NSH als die Tariforganisation der Verkehrsunternehmen Ihnen Vorschläge macht, wie diese Mittel am besten mit SH-Tarif-konformen Möglichkeiten eingesetzt werden können. Gerne unterstützen wir Sie in dem Vorhaben, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen – das ist in unserem ureigensten Interesse.

Freundliche Grüße

Wolfgang Seyb

AKN Eisenbahn GmbH