

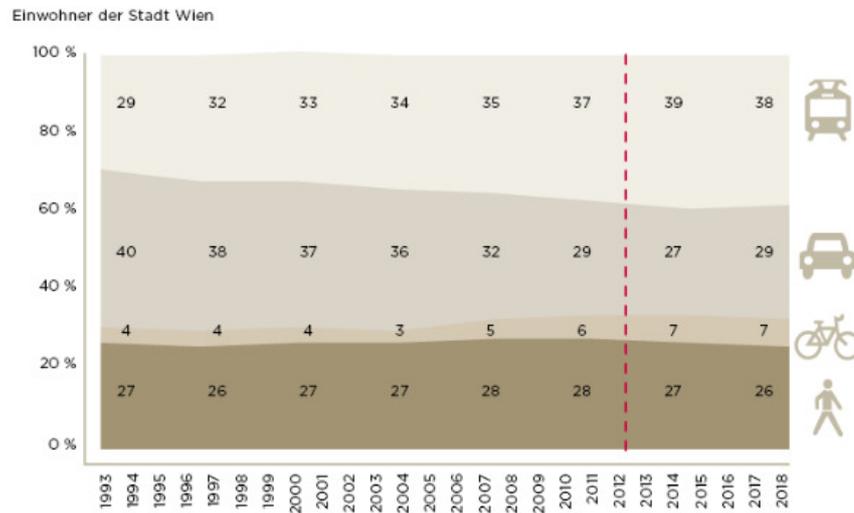
Stellungnahme metronom: Kundenfreundliche ÖPNV-Tarife

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns sehr für Ihre Anfrage an unser Unternehmen bedanken, Stellung zum Thema „Kundenfreundliche ÖPNV-Tarife“ zu beziehen. Gerne hätten wir Ihre Einladung persönlich wahrgenommen. Dies war uns wegen anderer nicht verschiebbarer Termine leider jedoch nicht möglich. Somit möchten wir Ihnen im Vorfeld schriftlich unsere Hinweise zu dem Thema geben:

- In den vergangenen Monaten ist das Thema ÖPNV-Tarife im politischen Raum vor allem mit dem Fokus auf Verringerung von Preiserhöhungen oder gar Absenkungen des Tarifniveaus insgesamt (**Stichwort „365-Euro-Ticket“** / Beispiel Wien) geführt worden. Als Zielsetzung wird dabei ein höherer Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr, insbesondere aus klimapolitischen Gründen, verfolgt.
- Das Ziel einer Verkehrswende zum Schutz des Klimas unterstützen wir als Eisenbahnverkehrsunternehmen voll und ganz! Das Mittel der Fokussierung auf den Preis halten wir jedoch nicht für zielführend. Entscheidend ist aus unserer Sicht ein massiver Ausbau des Angebots im ÖPNV. Hierzu zählen eine **deutliche Erhöhung der Taktung sowie der angebotenen Kapazitäten**. So pendeln aus beruflichen Gründen derzeit ca. 67.000 Menschen jeden Tag aus dem südlichen Einzugsgebiet des metronom nach Hamburg. Unsere Sitzplatzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit sind jedoch bei 17.000 Plätzen ausgereizt, die heute bereits erreicht werden. Dies zeigt eindrücklich, dass selbst bei geringsten Preisen der Anteil des ÖPNV im Berufsverkehr zumindest im Verkehr im Zulauf auf die Metropolen nicht weiter gesteigert werden kann, ohne dass massive Kapazitätserhöhungen vorgenommen werden. Diese wiederum setzen zusätzliche Fahrzeuge und insbesondere einen **massiven Ausbau der Infrastruktur** voraus, da insbesondere im Raum Hamburg die Belastungsgrenze der Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe erreicht bzw. überschritten sind.
- Unsere Haltung wird zudem auch durch Forschungsergebnisse anhand des Beispiels Wien untermauert. Die Mobilitätsexperten von civity haben hierzu eine Studie (<https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis>) erstellt, die belegt, dass die signifikante Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split in Wien bereits vor der Einführung des 365-Euro-Tickets erfolgt ist. Die hieraus entnommene Graphik zeigt eindrücklich, dass die leichten weiteren Zuwächse des ÖPNV (2018: 38% anstelle 37% in 2011) zulasten des Anteils der Strecken geführt hat, die zuvor zu Fuß zurückgelegt wurden.

ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT IN WIEN 1993–2017



— Einführung 365-Euro-Jahreskarte Juni 2012

Quellen: Geschäftsberichte Wiener Stadtwerke, European Platform on Mobility Management (epomm.eu), Betriebsangaben Wiener Linien

- Dementsprechend sollten die begrenzten verfügbaren Steuermittel aus Klimaschutzgründen dort eingesetzt werden, wo sie tatsächlich Wirkung entfalten können: **Infrastrukturausbau, Beschaffung zusätzlicher Fahrzeugkapazitäten, Angebotserweiterungen bei Fahrplan und Kapazitäten!**
- Ein weiterer wesentlicher Baustein ist ein **fahrgastfreundlicher Vertrieb**. Durch konkrete Umsetzung der Start-/Zielwahl ist inzwischen ein einfacher Kauf des passenden Tickets im Online-/Mobile-Vertrieb wie auch an den meisten Fahrkartenautomaten möglich. Im personenbedienten Verkauf ist dies ohnehin Standard.
- Bezogen auf die Tarifpolitik empfehlen wir Folgendes: Kundenfreundliche Tarife zeichnen sich unseres Erachtens durch eine **durchgehende Tarifierung** aus, damit die Fahrgäste für ihre gesamte Reisekette nur einmal ein Ticket kaufen müssen. Idealerweise sollte ein Ticket also ausreichen, um vom Startort inkl. örtlichem Nahverkehr (Bus etc.) bis zum Zielort inkl. örtlichem Nahverkehr (Bus etc.) zu gelangen. Dies ist bereits in vielen Bereichen verwirklicht (SH-Tarif, Niedersachentarif, HVV [exkl. Erweiterungsgebiete 2019 nach Niedersachsen]). Verbesserungsbedarf sehen wir hierzu in Bezug auf die niedersächsischen HVV-Erweiterungsgebiete sowie bei bundeslandübergreifenden Fahrten, z.B. von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen.
- Zum Ausgleich von steigenden Betriebskosten sind auch zukünftig jährliche **Tariferhöhungen** notwendig. Diese sollten – wie auch in der Vergangenheit **maßvoll und für die Fahrgäste planbar** sein. Für eine ökologische Lenkungswirkung sollte der motorisierte Individualverkehr stärker belastet werden und eine konsequente Parkraumbewirtschaftung in den Innenstädten eingeführt werden. Diese Maßnahmen sollten durch Ausgleichszahlungen für Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen sozialverträglich flankiert werden.

- Sollte eine Dämpfung oder Absenkung des Tarifniveaus dennoch gewünscht sein, ist eine **nachhaltige Finanzierung von erhöhten Zuschussbedarfen** an die Verkehrsunternehmen durch die öffentliche Hand sicherzustellen. Wir beobachten mit Sorge, dass diverse lokale Projekte zum Test der Auswirkungen von erheblichen Tarifvergünstigungen ins Leben gerufen wurden, deren Finanzierung ausschließlich für ein oder zwei Jahre gesichert ist. Dies ist leider keine solide Basis für eine nachhaltige Verkehrspolitik.