

**Landtag Nordrhein-Westfalen
Enquetekommission IV**

**Strukturen des gegenwärtigen
Tarifsystems – Kundensicht**

Lothar Ebbers

PRO BAHN 
Ihr Fahrgastverband
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.

1. Entwicklung der Nahverkehrstarife

1.1 Ursprüngliche Tarife:

- **unternehmensbezogen**
- **entfernungsabhängig, bei DB Km-Tarif, bei kommunalen Verkehrsunternehmen meist Teilstreckentarife**
- **Einzelkarten**
- **Mehrfahrtenkarten (z. B. als 6er-Karten, Streifenkarten)**
- **Streckenzeitkarten**
- **netzbezogene Zeitkarten (eher als Randprodukt)**

1.2 Bis 1980:

- **Sondertarif S-Bahn mit Einführung von Automaten**
- **Gemeinschaftstarife mehrerer kommunaler Verkehrsbetriebe, Verkehrsgemeinschaften im ländlichen Raum**
- **In Großstädten meist Ablösung der Teilstreckentarife durch Zonen- oder Einheitstarife**

1.3 Ab 1980:

- **Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife mit Anwendung im SPNV, bis 2000 flächendeckend. Zunächst neun Tarife, jetzt Entwicklung zu drei Großtarifen (Rhein-Ruhr, Rheinland, Westfalen), im NVR und NWL mit lokalen Tariffenstern. Anfangs Ausgleich verbundbedingter Mindereinnahmen durch das Land.**

- **Unterschiedliche Systematiken der Preisstufenberechnung, teilweise mehrmals geändert, dabei starke Orientierung der Preisstufen an kommunalen Grenzen**
- **Vielfältige Übergangstarife zwischen den Verbänden bzw. Verkehrsgemeinschaften, zunächst meist als Brückenköpfe, innerhalb von NRW inzwischen weitgehend vereinheitlicht als Tarifkragen unter Anwendung eines Verbundtarifs**
- **Ausweitung des Ticketsortiments, u. a. durch 9-Uhr-Tickets, Tageskarten, Gruppenkarten, zielgruppenspezifische Zeitkarten (Schüler, Studenten, Senioren, Einkommensschwache)**

1.4 NRW-Tarif

Der NRW-Tarif wurde als Dachtarif für verbundübergreifende Fahrten eingeführt, zunächst mit den landesweit gültigen Pauschaltickets (SchönerTag usw.), ab 2005 auch im Relationstarif.

Kritik: Der NRW-Tarif ist (bislang) kein Verbundtarif im eigentlichen Sinne, sondern der DB-Tarif mit angehängten Verbundelementen, das bedeutet:

- eingeschränktes Sortiment**
- keine freie Wegewahl**
- eingeschränkter Vertrieb**

Der Grundsatz für einen fahrgastfreundlichen NRW-Tarif lautet: Er muss überall dort gelten, wo die Fahrplanauskunft den Fahrgast im Regelfall entlang schickt, und er muss überall dort zu erwerben sein, wo er auch gilt.

2. Kritische Analyse des VRR- und VRS-Tarifs

Nahverkehrstarife sollten sein:

- einfach und übersichtlich**
- (leistungs)gerecht**
- logisch aufgebaut, nicht widersprüchlich**
- attraktiv**
- ergiebig**

2.1. VRR-Tarif

Der VRR-Tarif kennt acht Preisstufen: Neben der Kurzstrecke (Preisstufe K, nur im Bartarif) gibt es die Preisstufen:

A1/A2/A3: 1 Tarifgebiet (in großen Städten beide Tarifgebiete) oder zwei aneinander angrenzende Waben in zwei Tarifgebieten

B: 1 zentrales Tarifgebiet und alle angrenzenden Tarifgebiete

C: 2 zentrale Tarifgebiete (aneinander angrenzend) und alle angrenzenden Tarifgebiete

D: Region D Süd oder D Nord (mit jeweiligen Tarifkragen)

E: VRR-Verbundraum mit allen Tarifkragen

Region Nord



▨ VRR-Tarif gilt nur auf bestimmten Linien und nur im Übergang.

■ VRR-Tarif gilt auf allen Linien nur im Übergang. SchokoTickets gelten nur für Schüler auf allen Linien, deren Schulfahrten über die VRR-Grenzen hinausgehen, und dies nur im Übergang. KombiTickets gelten nicht.

* SchokoTickets für nicht pendelnde Schüler gelten nur auf VRR-Linien.

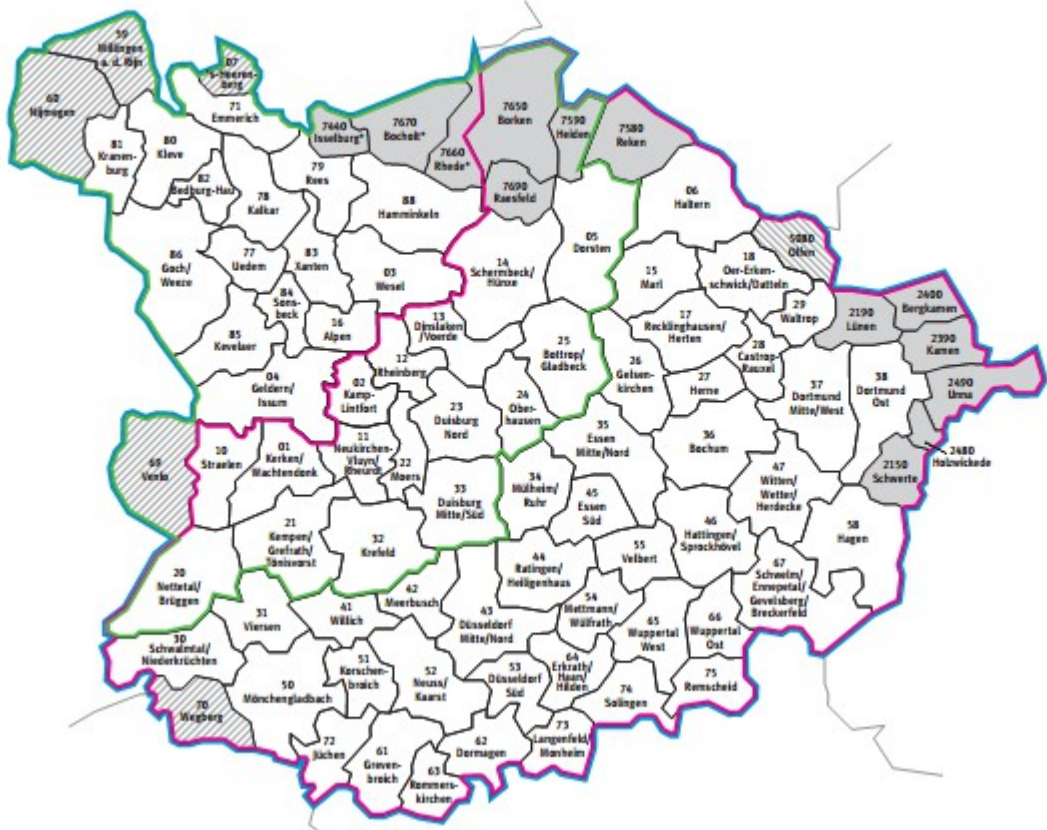
Region Süd









▨ VRR-Tarif gilt nur auf bestimmten Linien und nur im Übergang.

■ VRR-Tarif gilt auf allen Linien nur im Übergang. SchokoTickets gelten nur für Schüler auf allen Linien, deren Schulfahrten über die VRR-Grenzen hinausgehen, und dies nur im Übergang. KombiTickets gelten nicht.

Der VRR-Verbundraum



-  VRR-Tarif gilt nur auf bestimmten Linien und nur im Übergang.
-  VRR-Tarif gilt auf allen Linien nur im Übergang. Schoko-Tickets gelten nur für Schüler auf allen Linien, deren Schulfahrten über die VRR-Grenzen hinausgehen, und dies nur im Übergang. KombiTickets gelten nicht.
-  VRR-Tarif gilt auf allen Linien nur im Übergang.
- * SchokoTickets für nicht pendelnde Schüler gelten nur auf VRR-Linien.
-  Preisstufe D, Region Nord
-  Preisstufe D, Region Süd
-  Preisstufe E

Wie weit kommt man mit welcher Preisstufe...

Ein extremes Beispiel:

Düsseldorf, Haltestelle Johannes-Kardinal-Frings-Brücke

Richtung Osten:

Preisstufe K reicht bis Düsseldorf Völklinger Straße (ca. 2 km)

Preisstufe A reicht bis Düsseldorf-Hellerhof (ca. 20 km)

Preisstufe B reicht bis Oberhausen-Holten (ca. 45 km)

Richtung Westen:

Preisstufe K reicht bis Neuss Rheinpark Center Süd (ca. 1 km)

Preisstufe A reicht bis Neuss Langemarckstraße (ca. 1,5 km)

Preisstufe B gilt ab Neuss Stadthalle/Museum (ca. 2 km), reicht bis Korschenbroich, Dormagen und Krefeld (ca. 17 bis 22 km)

Ein weiteres Beispiel:

Für die 51 km von Voerde-Friedrichsfeld bis Essen-Kupferdreh (11 km südlich von Essen Hbf) gilt Preisstufe B.

Für die 44 km von Wesel (4 km nördlich von Friedrichsfeld) bis Essen-Bredeney (4 km südlich von Essen Hbf) gilt Preisstufe E. Dies kann aber unterlaufen werden durch zweimal Preisstufe B (Wesel – Oberhausen und Oberhausen – Essen Süd), zumal in Oberhausen immer umgestiegen werden muss.

... und was kostet der Kilometer?

Bartarif

Preisstufe	Reichweite km (Extremwerte)	Reichweite km (Schwerpunkt)	EinzelTicket (Preis in €)	Preis pro km in € (Schwerpunkt)
K	0,2 bis 3	0,5 bis 2	1,60	0,80 bis 3,20
A1/A2/A3	1 bis 25	2 bis 15	2,60	0,17 bis 1,30
B	2 bis 50	6 bis 40	5,50	0,14 bis 0,92
C	20 bis 70	30 bis 50	11,50	0,23 bis 0,38
D	35 bis 100	40 bis 80	13,70	0,17 bis 0,34
E	45 bis 150	50 bis 100	17,30	0,17 bis 0,35

Zeitkarten

Preisstufe	Reichweite km (Schwerpunkt)	Ticket1000 (Preis in €)	Nutzenschwelle (Fahrten/Monat)	Preis pro km in € (Schwerpunkt)
A1	2 bis 10	65,65	27,35	0,16 bis 0,82
A2	2 bis 15	68,60	28,58	0,11 bis 0,86
A3	2 bis 15	69,60	29,00	0,12 bis 0,87
B	6 bis 40	101,90	20,80	0,06 bis 0,42
C	30 bis 50	134,60	13,33	0,06 bis 0,11
D	40 bis 80	163,60	13,72	0,05 bis 0,10
E	50 bis 100	239,90	15,60	0,06 bis 0,12

**Nutzenschwelle berechnet gegenüber 4er-Ticket
Preis pro km bei 40 Fahrten pro Monat**

2.2. Der VRS-Tarif

Der VRS-Tarif kennt zehn Preisstufen: Neben der Kurzstrecke (Preisstufe K, nur im Bartarif) gibt es die Preisstufen:

1a: 1 Stadt/Gemeinde (außer Köln und Bonn)

1b: Stadt Köln bzw. Stadt Bonn

2a: 2 aneinander grenzende Städte/Gemeinden (außer Köln und Bonn)

2b: Stadt Köln bzw. Stadt Bonn und eine angrenzende Stadt/Gemeinde

3: in der Regel drei Städte/Gemeinden

4: in der Regel vier bis fünf Städte/Gemeinden

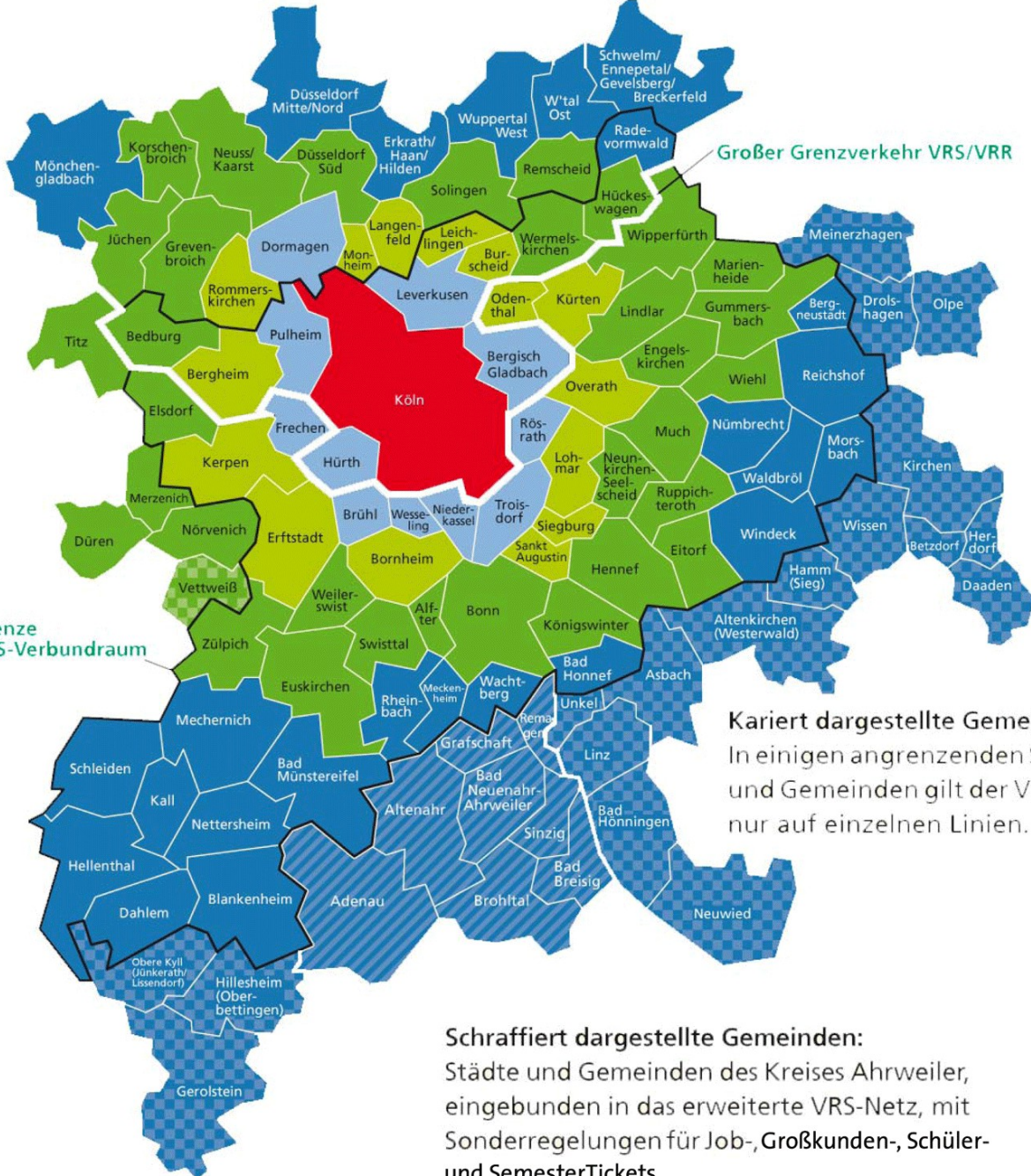
5: Erweitertes VRS-Netz (ohne großen Grenzverkehr VRR/VRS) oder Höchstpreis im großen Grenzverkehr VRR/VRS (aber ohne Netzwirkung) oder mittellange Fahrten in den AVV

6: nur für längere Fahrten in den AVV

7: Erweitertes VRS-Netz plus AVV-Netz, in bestimmten Fällen auch Fahrmöglichkeit über den großen Grenzverkehr VRR/VRS

Anhang 19 a Geltungsbereich des „Großen Grenzverkehrs VRS/VRR“





Wie weit kommt man mit welcher Preisstufe und was kostet der Kilometer?

Der Übergangstarif VRS/AVV wird hierbei nicht berücksichtigt.

Bartarif

Preisstufe	Reichweite km (Extremwerte)	Reichweite km (Schwerpunkt)	EinzelTicket (Preis in €)	Preis pro km in € (Schwerpunkt)
K	0,2 bis 3	0,5 bis 2	1,90	0,95 bis 3,80
1a	1 bis 20	2 bis 8	2,40	0,30 bis 1,20
1b	1 bis 30	2 bis 15	2,80	0,19 bis 1,40
2a	2 bis 30	4 bis 15	2,80	0,19 bis 0,70
2b	2 bis 40	4 bis 25	3,80	0,15 bis 0,95
3	9 bis 45	15 bis 30	5,00	0,17 bis 0,33
4	13 bis 60	25 bis 45	7,70	0,17 bis 0,31
5	27 bis 208	35 bis 80	11,30	0,14 bis 0,32

Zeitkarten

Preisstufe	Reichweite km (Schwerpunkt)	Monatsticket (Preis in €)	Nutzenschwelle (Fahrten/Monat)	Preis pro km in € (Schwerpunkt)
1a	2 bis 10	66,20	30,79	0,17 bis 0,83
1b	2 bis 15	90,20	34,69	0,15 bis 1,13
2a	4 bis 15	90,20	34,69	0,15 bis 0,56
2b	4 bis 25	113,60	32,23	0,11 bis 0,71
3	15 bis 30	137,30	29,85	0,11 bis 0,23
4	25 bis 45	204,60	28,82	0,11 bis 0,20
5	35 bis 80	247,40	23,67	0,08 bis 0,18
JT Sol Kat 1	2 bis 80	51,10	4,89 bis 23,77	0,02 bis 0,64
JT Sol Kat 2	2 bis 80	37,70	3,61 bis 17,53	0,01 bis 0,47
JT Sol Kat 3	2 bis 80	26,70	2,56 bis 12,42	0,01 bis 0,33
JT Fakul	2 bis 80	71,00	6,79 bis 33,02	0,02 bis 0,89
Groku Kat 1	2 bis 80	58,70	5,62 bis 27,30	0,02 bis 0,73

Nutzenschwelle berechnet gegenüber 4er-Ticket

Preis pro km bei 40 Fahrten pro Monat

3. Fazit

3.1 VRR-Tarif

- **Der VRR-Tarif ist durch den weitgehenden Bezug auf Gemeindegrenzen meist einfach aufgebaut. Die großen Städte mit zwei Tarifgebieten bergen Tücken. Nachbarortsverkehre sind durch die Zwei-Waben-Regelung recht gut berücksichtigt.**
- **Die Preissprünge zwischen den Preisstufen sind vor allem im Bartarif sehr hoch (z. T. >100 %). Das verleitet zum Stückeln.**
- **Die Nutzenschwellen für Zeitkarten sind vor allem in den höheren Preisstufen niedrig. Insbesondere der Bartarif ist in manchen Relationen inzwischen abschreckend hoch und nicht mehr leistungsgerecht.**

3.2 VRS-Tarif

- **Der VRS-Tarif ist durch den vollständigen Bezug auf Gemeindegrenzen sehr einfach aufgebaut. Nachbarortsverkehre sind höchstens als Kurzstrecke berücksichtigt, danach erfolgt ein deutlicher Tarifsprung auf Preisstufe 2a bzw. 2b.**
- **Ansonsten sind die Preissprünge im Bartarif deutlich mäßiger als im VRR-Tarif.**
- **Die Nutzenschwellen für Zeitkarten sind wesentlich höher als im VRR. Zeitkarten lohnen sich überwiegend nur für Pendler, die mindestens vier Tage in der Woche fahren.**

- **Die JobTickets und GroßkundenTickets sind im Preis teilweise extrem niedrig und ohne Differenzierung nach Entfernung. Hier gibt es eine Gerechtigkeitsproblematik, zumal die Zahl der Ticketinhaber sehr hoch ist (ca. 200.000, mehr als alle übrigen Jedermannzeitkarten inclusive Sozialticket zusammen).**
- **Die Preise pro km sind im allgemeinen Bar- und Zeitkartentarif durchweg deutlich höher als im VRR und oft nicht leistungsgerecht.**

4. Problematik der gegenwärtigen Tarifstruktur

- Anfänglich lagen die Verbundtarife zwischen „sehr günstig“ und „angemessen“. Durch überproportionale Preisanhebungen liegen sie jetzt zwischen „noch günstig“ und „zu teuer“.**
- Die überwiegend stark vereinfachende Preisstufensystematik mit sehr unterschiedlichen Preisen pro km bei ähnlichen Reiseweiten ergibt eine stark variierende Konkurrenzsituation des ÖPNV gegenüber dem MIV. Die Kosten für den MIV sind hingegen nicht von Gemeindegrenzen abhängig, allenfalls die Parkgebühren sind in den Gemeinden unterschiedlich.**
- Die Bindung der Leistung einer Zeitkarte an einen bestimmten räumlichen Geltungsbereich kann nicht mit dem MIV konkurrieren. Die Kosten des MIV sind nur von der gefahrenen Strecke abhängig, nicht von der gefahrenen Richtung.**

- **Viele Fahrgäste lassen sich nicht damit vertrösten, dass zu hohe und zu niedrige Tarife insgesamt einen akzeptablen Mix darstellen. Insbesondere regelmäßige Nutzer mit Zeitkarten sind hiervon betroffen.**
- **Hohe Preise im Gelegenheitsverkehr schrecken vor allem Neukunden insgesamt von der ÖV-Nutzung ab. So entfallen mögliche Einnahmen. Andererseits werden bei sehr niedrigen Tarifen nur begrenzt neue Kunden gewonnen, insgesamt wird die Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste dadurch aber nicht ausgeschöpft, auch so entfallen mögliche Einnahmen.**
- **Die bisherigen Ticketmodelle hinken den Änderungen auf dem Arbeitsmarkt hinterher, bspw. Teilzeitarbeit, Home Office, wechselnde Arbeitsorte.**

5. Empfehlungen

- **Lineare Preiserhöhungen oberhalb der Teuerungsrate können vielfach am Markt nicht mehr durchgesetzt werden. Eine differenzierte Strategie ist notwendig.**
- **Die Preisakzeptanz ist regional und nach Siedlungstypen (Ballungskern, Ballungsrand, Mittelstadt, ländlicher Raum) und Angebotsqualität sehr unterschiedlich. Einheitliche lokale Tarife in den Verbänden werden immer problematischer, lokale Tariffenster bilden einen Ausweg.**
- **Höhere Preise können insbesondere in strukturstarken Regionen mit gutem Nahverkehrsangebot durchgesetzt werden. Diese müssen dennoch sozial abgefedert werden, z. B. durch Sozialtickets.**

- **Eine größere Leistungsgerechtigkeit ist nur durch eine stärkere Berücksichtigung der Entfernung möglich. Im Bartarif ist das schwieriger umzusetzen (notwendige Übersichtlichkeit des Tarifs) als bei Zeitkarten.**
- **Mit elektronischen Tickets können neue Tarifmodelle gut ausprobiert werden. Eine Parallelität mit herkömmlichen Tarifen ist wünschenswert. Denkbar sind u. a.:**
 - **Km-basierte Tarife, z. B. mit check-in - check-out**
 - **Kilometerkontingente**
 - **Tarife mit Preisdifferenzierung nach Tag und Uhrzeit**
 - **Tarife mit Preisdifferenzierung nach Verkehrsmitteln**