

Positionspapier
zur Einführung eines 365-€-Tickets im Bereich der Jahreskarten

Vor dem Hintergrund der Diskussionen um Klimaschutz, Nachhaltigkeit und der sicherlich notwendigen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mehrten sich Stimmen, die die Einführung eines sog. „365-€-Tickets“ fordern. Die Verbundgesellschaft steht dieser Forderung kritisch gegenüber, weil

- das Defizit des ÖPNV mit Einführung solcher Angebote größer wird und sich auch im Laufe der Zeit nicht durch Einnahmen aus Mehrverkehr kompensieren lässt,
- die Einnahmefälle deshalb von dritter Seite (öffentliche Hand, Allgemeinheit) verlässlich getragen werden müssen. Dies ist aber angesichts der sich ändernden Haushaltslage in den Kommunen in Zweifel zu ziehen und führt zu „ÖPNV nach Kassenlage“, noch sind bisher die rechtlichen Voraussetzungen für eine Drittnutzerfinanzierung (allgemeine Nahverkehrsabgabe im weiteren Sinn) geschaffen.
- ohne vorangegangenen oder gleichzeitigen Infrastrukturausbau und Ausbau des Leistungsangebots kein großer Lenkungseffekt vom Individualverkehr auf den ÖPNV entsteht. Stattdessen wird eine massive und dauerhafte Bindung von öffentlichen Mitteln erzeugt, die für einen weiteren Leistungsausbau nicht mehr zur Verfügung stehen.
- Preisanpassungen auch nur in Höhe der allgemeinen Inflationsrate in Zukunft wegen des Symbolcharakters nicht möglich sind und damit jedes weitere Jahr das Defizit vergrößern. Dem Tarif werden damit ohne sachlichen Grund Preisfesseln angelegt.
- unter Berücksichtigung der jährlichen Inflationsraten diese Preispolitik sogar eine stetige Verbilligung des ÖPNV bedeutet, die in der Bevölkerung aber über kurz oder lang nicht mehr wahrgenommen wird und damit auch keine Lenkungseffekte zum Umweltverbund erzeugt.
- der Preis des Einzelfahrscheins ebenfalls unter Druck gerät und damit das gesamte Tarifgefüge eines Verkehrsverbundes gefährdet,
- die positiven Effekte für den Klimaschutz allein durch preisliche Maßnahmen nur vermutet und abgeschätzt werden können, diesen Vermutungen aber Fakten gegenüberstehen (dauerhafte Zusatzbelastungen der öffentlichen Kassen),
- jeder, der ein solches Ticket im VRN fordert, sich im Klaren darüber sein muss, dass damit zum Zeitpunkt der Einführung öffentliche Mittel iHv mindestens 91 Mio. € pro Jahr dauerhaft und mit steigender Tendenz gebunden werden. Das führt bei den einzelnen Gebietskörperschaften zu den aus der Anlage ersichtlichen Mehrbelastungen.
- eine aktuell angebotene finanzielle Unterstützung von dritter Seite (Klimapaket Bund) nicht dauerhaft ist,
- ein Euro pro Tag für die angebotene Leistung im VRN generell als unangemessen erscheint.

Im nachfolgenden werden einzelne Gründe eingehender erläutert.

1. Preisniveau im VRN

Die im VRN angebotenen Jahreskarten im Abonnement werden bereits heute gegenüber dem Regeltarif deutlich rabattiert angeboten. Mit Ausnahme des Rhein-Neckar-Tickets kosten die grundsätzlich

verbundweit gültigen Zielgruppenangebote für Schüler und Auszubildende, Berufstätige und Senioren, die seit 1992 ohne Mitfinanzierung der öffentlichen Haushalte am Markt platziert werden konnten, im Schnitt rund 540 € pro Jahr. Dieser Preis kann im Vergleich zu vielen anderen Verkehrsverbänden in Deutschland als äußerst attraktiv bezeichnet werden, was sich letztendlich auch in der Inanspruchnahme dieser Jahreskartenangebote widerspiegelt. Derzeit sind rund 300.000 Bürger*innen der Metropolregion Inhaber einer verbundweit gültigen Jahreskarte im Abonnement.

Eine weitere Absenkung des derzeit bestehenden Tarifniveaus dieser Jahreskarten würde im Status Quo zu massiven Mindereinnahmen führen, die zunächst von Seiten Dritter auszugleichen wären. Würde man im gesamten Verbundgebiet sämtliche Jahres- und Halbjahreskarten, die heute teurer sind als 365 €, auf ein neues Tarifangebot zu diesen Konditionen umstellen, entstünden verbundweit Mindereinnahmen i. H. v. rund 91,5 Mio. €. Diese Mindereinnahmen betreffen zunächst nur die Fahrgeldeinnahmehausfälle des Einnahmenpools der Verkehrsunternehmen und berücksichtigen nicht, dass es aufgrund der Tarifabsenkung im Bereich der Jahreskarten zu Verschiebungen im Tarifsortiment des Gelegenheitsverkehrs kommen könnte. Hierbei unberücksichtigt sind die Auswirkungen auf die Ausgleichsleistungen für die Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX, der Zuschussbetrag ist von der Höhe der Fahrgeldeinnahmen abhängig) sowie die Auswirkungen auf die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, die seitens der Bundesländer nach den §§ 45 PBefG sowie 6a AEG aufgrund der Ausgabe rabattierter Zeitkarten im Ausbildungsverkehr zu leisten sind.

2. Preisbotschaft/Angemessenheit

Bei dem Preis von 365 € - ein Ticket für 1 € pro Tag - handelt es sich um einen politisch gesetzten Preis, der perspektivisch preislich gar nicht weiterentwickelt werden kann, ohne dass die Werbebotschaft verwässert wird bzw. ihren Symbolcharakter verliert. Die Botschaft „uneingeschränkte Nahverkehrsnutzung für einen Euro pro Tag“, die im Grunde genommen für das derzeit bestehende Verkehrsleistungsangebot schon unangemessen ist, funktioniert nur dann, wenn dieser Preis über einen längeren Zeitraum konstant gehalten werden könnte, was angesichts der allgemeinen Kosten- und Marktentwicklung perspektivisch schwierig sein dürfte und nicht den realen Gegebenheiten entspricht. Schon allein ein bloßer Inflationsausgleich wäre unmöglich. So würde der ÖPNV Jahr für Jahr unmerklich billiger und kommt als Botschaft nicht bei denen an, die auf den ÖPNV hingeführt werden sollen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass ein Preis von 365 € für ein Jahreskartenangebot Signalwirkung für andere Tarife entfaltet und Forderungen entstehen, auch andere Fahrausweisangebote wie bspw. den Einzelfahrschein im Preis zu reduzieren. Die Folgen einer solchen Preispolitik können fatale Auswirkungen haben. Selbst wenn dieser Preis nicht verbundweit, sondern für Teilräume gefordert wird, besteht die Gefahr eines dynamischen Prozesses, an dessen Ende dann doch die Forderung nach verbundweiter Gültigkeit steht.

3. Wirkung am Markt

Wenn sich die Kommunen im VRN dazu entschließen sollten, die Fahrgeldeinnahmehausfälle dauerhaft in Gänze zu übernehmen, ist es äußerst fraglich, ob die Einführung eines preislich günstigeren Tickets zu höheren Fahrgast- bzw. Nutzerzahlen führen würde. Der Preis allein ist nicht die einzige Stellschraube, die zu einer vermehrten Inanspruchnahme des öffentlichen Personennahverkehrs führt. Mindestens gleich dominierend ist auch das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsleistungsangebotes und

eines kontinuierlichen Ausbaus im Ballungs- wie auch im ländlichen Raum. Das zeigen alle bisherigen Untersuchungen des sog. „Wiener Modells“. Ein von der Firma civity Consultants aus Hamburg vorliegendes Gutachten, deren gutachterliche Betreuung die Stadt Wien bzw. die Wiener Linien vor einigen Jahren dazu bewogen hat, eine Jahreskarte zum Preis von 365 € einzuführen, zeigt, dass der festzustellende Zuwachs bei den Jahreskarten nicht ursächlich auf die Absenkung des Fahrpreises, sondern auf den bereits seit Jahren zuvor erfolgten konsequenten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im ÖPNV und den massiven Einschränkungen im motorisierten Individualverkehr innerhalb der Stadt Wien zurück zu führen ist. Auch die aktuell versuchsweise eingeführten 365 € Tarifangebote in Deutschland weisen in die gleiche Richtung – eine Preisabsenkung allein wirkt nicht. Nicht verwunderlich ist daher auch, dass selbst radikalere Preismodelle bis hin zu „0 € pro Tag“ (der sog. „kostenlose ÖPNV“) dauerhaft nicht die gewünschte Wirkung haben (z.B. Null-Tarif in Hasselt oder in Liechtenstein).

4. Wirkung im öffentlichen Raum

Selbst wenn es gelänge, den Bund im Rahmen der aktuellen Projekte „Klimapaket“ oder „Modellregion“ als Geldgeber zur Finanzierung einer solchen Maßnahme zu gewinnen, stünden diese Mittel nur temporär zur Verfügung, da die Finanzierung der Förderprojekte zeitlich begrenzt ist und die Mittel lediglich einer Anschubfinanzierung dienen. Die Weiterentwicklung des Verbundtarifes stünde dann für einen gewissen Zeitraum unter der Abhängigkeit der Finanzierung Dritter. Eine klimaschützende und nachhaltig ausgerichtete Verkehrspolitik kann aber nicht erfolgreich sein, wenn sie abhängig von der Kassenlage der öffentlichen Hand ist.

5. Wenn nicht 365 €-Ticket – was dann?

Gegen die in der Forderung nach einem 365 € - Ticket innewohnende Folge, das Preisniveau im ÖPNV auf den Prüfstand zu stellen, wehrt sich die Verbundgesellschaft nicht. Es darf auch nicht verkannt werden, dass zur Probe eingeführte 365 € - Tarife wie z.B. in Hessen Erfolge beim Neugewinn von Fahrgästen zeigen. Jedoch gilt auch hier, dass weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV notwendig sind. Es ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich, damit man von einem „Modell“ zur Nachahmung sprechen kann. Die Bündelinhalte sind dabei individuell zusammenzustellen und müssen alle denkbaren Bereiche innerhalb und außerhalb des ÖPNV erfassen. Daran wird der VRN weiterhin arbeiten.

Die Stellungnahme des VDV sowie einen Bericht über das Gutachten der Firma civity ist diesem Positionspapier als Anlage beigefügt, ebenso eine Aufstellung der den Gebietskörperschaften im VRN entstehenden finanziellen Belastungen bei Einführung eines 365-€-Tickets.