

verbraucherzentrale

Bundesverband

Stefan Weigle | Wiebke Preuß | Matthias Schulz | Katja Bürger

GUTACHTEN ZUR KÜNFTIGEN TARIFLANDSCHAFT IM ÖPNV

Gutachten von Ramboll Management Consulting GmbH im Auftrag des
Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V.

6. Dezember 2024

Impressum

**Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände –
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.**

Team Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de

Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

ABSTRACT

Personen, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und deshalb kein Deutschlandticket als Monatskarte besitzen, profitieren derzeit noch nicht vom Vorteil eines bundesweit einheitlichen, sehr einfachen und verständlichen Tarifsystems für den ÖPNV. Sie stehen weiterhin vor der Herausforderung, in einem gegebenenfalls unbekannten Verkehrsraum, in einem unbekannten Tarif- und Verkaufssystem das passende Ticket zu finden und dafür den korrekten Fahrpreis zu bezahlen. Zur Ermöglichung der gesellschaftlichen Teilhabe der Bürger:innen sowie zur Erreichung der Klimaziele bedarf es einer steigenden Nutzung des ÖPNV. Unübersichtliche Tarif- und Verkaufssysteme stellen jedoch nach wie vor eine Zugangsbarriere zum ÖPNV für die Bürgerinnen und Bürger dar.

Im Auftrag des vzbv hat Ramboll Management Consulting ein neues, bundesweit einheitliches, intuitives Tarifsystem für Kund:innen entwickelt, welche den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und für die sich der Kauf eines Deutschlandtickets als Monatskarte finanziell nicht lohnt.

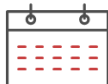
- Das bundesweit einheitlich gültige Tarifsystem orientiert sich am Grundprinzip des bestehenden Deutschlandtickets. Anstatt einer Monatskarte können Kund:innen jedoch deutlich kürzere Zeiträume für ihre gelegentlichen Fahrten kaufen. Innerhalb des gebuchten Zeitraums kann so viel und so weit gefahren werden, wie man wünscht und schafft.
- Das rein zeitbasierte Tarifsystem kennt keine räumlichen Grenzen innerhalb Deutschlands und auch keine Tarifierung auf Basis der zurückgelegten Strecke: nur die „genutzte Zeit im ÖPNV“ ist noch relevant.
- Dieses intuitive Tarifsystem ist bundesweit einheitlich nutzbar, so dass das Prinzip nur einmal verstanden sein muss und dann auf ganz Deutschland übertragbar ist.
- Für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und -verbünde würde sich durch die bundesweite Vereinheitlichung der Aufwand reduzieren und die Attraktivität des ÖPNV steigen.

Für Personen, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen, sieht das Tarifkonzept bundesweit einheitlich nur noch fünf Tarifprodukte vor:

1. ein 15-Minuten-Ticket
2. ein 30-Minuten-Ticket
3. ein 60-Minuten-Ticket
4. ein 120-Minuten-Ticket
5. ein 24-Stunden-Ticket

Dies ermöglicht eine ausreichende Differenzierung für die unterschiedlichen Mobilitätsmuster der Bürgerinnen und Bürger, ohne dabei unübersichtlich zu werden. Die heute bestehende Tarifvielfalt in den über 80 Verkehrsverbünden kann damit entfallen. Ein einheitlicher Ermäßigungstarif (z. B. 50 % des Regeltarifs) für alle berechtigten Personengruppen reduziert die Komplexität für Kund:innen erheblich.

Der Klassiker für einen Monat



Einen Monat lang
58 € pro Monat

Bus und Bahn im
Nahverkehr in ganz
Deutschland nutzen

Die neuen D-Tickets für kürzere Zeiträume

**Jetzt
neu!**



15-Minuten
nur **2 €**



30-Minuten
nur **3,30 €**



60-Minuten
nur **4,70 €**



120-Minuten
nur **6,20 €**



24-Stunden
nur **14,10 €**

Bus und Bahn zum
Einheitspreis nutzen

- ✓ **Überall in ganz
Deutschland
gültig**
- ✓ **Für alle Busse
und Bahnen
im Nahverkehr**

Einfach den
gewünschten Zeitraum
wählen und **so oft
fahren, wie Du
möchtest** und **soweit
Du kommst**

Abbildung 1: Zusammenfassung des Tarifkonzeptes

Der skizzierte Zeittarif ist analog und digital, anonym oder mit Kundenkonto verkaufbar und mit analogen und digitalen Trägermedien nutzbar und damit für alle Fahrgäste leicht zugänglich. Die digitale Nutzung kann u. a. durch Rabatte incentiviert werden. Um Vertrieb und Kontrollierbarkeit flächendeckend sicherzustellen, bedarf es einer technischen Umstellung der Infrastruktur. Zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit wurde ein Kulanzregime entwickelt, welches die meisten, durch den ÖPNV verursachten Verspätungsfälle, automatisch abfängt.

Der Tarif kann in Summe erlösneutral ausgestaltet werden. Um eine über ganz Deutschland hinweg gesehen konstante Tarifergiebigkeit und in Summe erlösneutrale Umsetzung zu erreichen, ergibt unsere Modellierung die in Abbildung 1 dargestellten Preise (Stand 2024, Preis Deutschlandticket 58 € pro Monat im Abo). Erlösverschiebungen - insbesondere zwischen dem Schienen- und dem Busverkehr - sind zu erwarten. Eine bundesweit anwendbare Einnahmeaufteilung zwischen den jeweiligen Erlösverantwortlichen ist daher vor der fahrgastseitigen Einführung des Tarifs zwingend erforderlich.

Für die Umsetzung eines bundesweit gültigen Tarifsystems bedarf es eines hohen organisatorischen Aufwands zwischen den bestehenden Verkehrsverbünden – oder einer gesonderten Vereinbarung zwischen den Bundesländern und dem Bund. Die hierfür notwendigen Strukturen wurden in Teilen bereits mit der Einführung des D-Tickets geschaffen und könnten perspektivisch auch für Abstimmungen zum Gelegenheitsstarif genutzt werden. Aufgrund der Systematik des Zeittarifs, bei dem lediglich die Außengrenzen der Bundesrepublik Deutschland als räumliche Grenzen definiert sind, empfehlen wir die zeitgleiche Einführung in allen Verbundräumen und verbundfreien Räumen.

Im Rahmen des Gutachtens wurde für die derzeit heterogene Landschaft der Tarifbedingungen Empfehlungen zur Vereinheitlichung ausgesprochen. Aufgrund der Komplexität ergibt sich jedoch ein hoher Aufwand bei überschaubarem Nutzen für die Kund:innen. **Wir empfehlen daher, den Schwerpunkt auf die Vereinheitlichung und Vereinfachung des gesamten Tarifsystems zu legen.**

INHALT

GLOSSAR	7
1 HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG	8
2 ANALYSE DER BESTEHENDEN TARIFLANDSCHAFT IM DEUTSCHEN ÖPNV	9
2.1 Organisation der Tarifplanung im deutschen ÖPNV	9
2.2 Konfliktäre Anforderungen an die Tarifsysteme	13
2.3 Vielfältige Gestaltungsparameter für die Konzeption von Tarifsystemen in Theorie und Praxis	14
2.3.1 Räumliche Tarifstruktur / Preisbildungslogik	15
2.3.2 Tarifsortiment und -bedingungen	19
2.3.3 Preisniveau	24
2.3.4 Rabattierung und Nutzenschwellen	25
2.4 Vielfältige Konzepte für den Fahrkartenverkauf und die Tarifkommunikation	27
2.5 Zusammenfassung und Fazit zur Analyse	28
3 BEWERTUNG MÖGLICHER TARIFMODELLE FÜR EINEN BUNDESWEIT EINHEITLICHEN GELEGENHEITSTARIF	30
3.1 Anforderungen an einen Deutschlandweiten Geleichenheitstarif	30
3.2 Mögliche Tarifierungsparameter	31
3.3 SWOT-Analysen	33
3.3.1 SWOT-Analyse Strecke/Entfernung	33
3.3.2 SWOT-Analyse Raum/Fläche	33
3.3.3 SWOT-Analyse Zeit/Dauer	34
3.4 Zwischenfazit und Empfehlung	35
4 KONZEPTION EINES BUNDESEINHEITLICHEN ZEITBASIERTEN TARIFSYSTEMS FÜR GELEGENHEITSKUND:INNEN	35
4.1 Tarifstruktur / Preisbildungslogik / Sortiment	36
4.2 Bestpreis und Kappung	37
4.3 Preisniveau	38
4.4 Tarifbedingungen	39
5 AUSWIRKUNGEN DES BUNDESEINHEITLICHEN ZEITTARIFS AUF ANGRENZENDE BEREICHE	40
5.1 Kulanz und Kontrollierbarkeit	40
5.2 Vertriebliche Ausgestaltung	43
5.3 Einnahmeaufteilung und Wirkung auf die Erlösverantwortlichen	45
5.4 Sonderfall Bedarfsverkehre	47
6 EINFÜHRUNG DES TARIFMODELLS IN BESTEHENDEN TARIFRÄUME	47
6.1 Organisatorische Umsetzungsempfehlung	48
6.2 Tarifliche Umsetzungsempfehlung	48
6.3 Umsetzung in der Kundenkommunikation	49

6.4	Voraussetzungen für die technische Infrastruktur	50
6.4.1	Analoger Vertrieb	50
6.4.2	Entwerter	51
6.4.3	Digitaler Vertrieb	51
6.4.4	Kontrollgeräte	52
6.4.5	Systeme zur Durchführung der Einnahmeverteilung	53
6.5	Überschlägige Ermittlung der Finanziellen Auswirkungen	54
7	MASSNAHMEN ZUR HARMONISIERUNG VON TARIFBEDINGUNGEN	59
7.1	Mögliche Ausgestaltung einer Harmonisierung von Tarifbedingungen	60
7.2	Fazit zur Harmonisierung	62
8	ZUSAMMENFASSUNG	62
	LITERATURVERZEICHNIS	66
	VERWEISE ZU WEBSEITEN	67
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	69

GLOSSAR

AFZS	<i>Automatische Fahrgastzählsysteme</i>
AT	<i>Aufgabenträger</i>
BiBo	<i>Be-in/Be-out</i>
CiBo	<i>Check-in/Be-out</i>
CiCo	<i>Check-in/Check-out</i>
D-Ticket	<i>Deutschlandticket</i>
EA	<i>Einnahmeaufteilung</i>
EAV	<i>Einnahmeaufteilungsverfahren</i>
EVU	<i>Eisenbahnverkehrsunternehmen</i>
MiD	<i>Mobilität in Deutschland</i>
ÖPNV	<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>
Pkm	<i>Personenkilometer</i>
SPNV	<i>Schienenpersonennahverkehr</i>
VDV	<i>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen</i>
VU	<i>Verkehrsunternehmen</i>

1 HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG

Busse und Bahnen sind das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität und Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe der Bürger:innen in Stadt und Land. Zudem ist der ÖPNV notwendig, damit Verbraucher:innen kostengünstig und klimaverträglich unterwegs sein können. In repräsentativen Befragungen des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) bewerten Verbraucher:innen die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oftmals als kompliziert und benennen unübersichtliche Tarifsyste-me als große Hürde den ÖPNV zu nutzen. Dabei bewerten die Selten-Nutzenden die Unübersichtlichkeit noch einmal schlechter als die Viel-Nutzenden.¹

Die Einführung des Deutschlandtickets (D-Ticket) im Mai 2023 hat zu einer „Tarifrevolution“ in Deutschland geführt: Millionen von Kund:innen können damit den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Deutschlands einen Monat lang nutzen, ohne sich um den Kauf der „richtigen“ Fahrkarte kümmern zu müssen. Auch an Orten, an denen man sich nur gelegentlich oder erstmals aufhält, kann man mit dem D-Ticket Bus & Bahn ohne weitere Tarifkenntnisse bedenkenlos nutzen.

Derzeit kaufen und nutzen monatlich rund 13 Millionen Kund:innen das D-Ticket, wobei die Verkaufszahlen hinter den Erwartungen zurückbleiben und seit Ende 2023 nur noch leicht gestiegen sind². Die Ursachen dafür lassen sich vor allen Dingen auf die folgenden zwei Aspekte verdichten: erstens gibt es in den Verkehrsverbünden immer noch einen bedeutsamen Anteil an lokal gültigen Tarifprodukten für Viel-Fahrende, die (deutlich) günstiger sind als das D-Ticket und teilweise attraktive Zusatzleistungen wie die Mitnahme weiterer Personen oder die Übertragbarkeit des Tickets auf andere Personen bieten. Und zweitens ist das D-Ticket für Kund:innen, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen, zu umfangreich und zu teuer.

Viele Bürger:innen ohne D-Ticket profitieren derzeit also noch nicht vom Vorteil eines sehr einfachen und verständlichen Tarifsystems für den ÖPNV. Sie stehen weiterhin vor der Herausforderung, in einem gegebenenfalls unbekannten Verkehrsraum, in einem unbekannten Tarif- und Verkaufssystem das passende Ticket zu finden und dafür den korrekten Fahrpreis zu bezahlen.

Steigende Mobilitätsbedürfnisse für den beruflichen und Freizeitverkehr rücken die Nachteile der tariflichen Grenzen stärker in den Fokus. Verbundraumerweiterungen und Tarifstrukturen sind ein Schritt in die richtige Richtung und reduzieren die Anzahl an Fahrten, für die ein neues Tarifsysteem erlernt werden muss. Das D-Ticket baut diese Hürden für regelmäßige Fahrgäste radikal ab. Eine bundesweite Lösung für den sogenannten Gelegenheitstarif blieb bisher jedoch aus.

Hauptziel des vorliegenden Gutachtens ist es daher, ein neues Tarifsysteem für Kund:innen zu entwickeln, welche den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und für die sich der Kauf eines D-Tickets finanziell nicht lohnt. Orientiert am Grundprinzip des D-Tickets, soll das neue Tarifsysteem ebenfalls sehr einfach gestaltet und bundesweit einheitlich nutzbar sein, so dass das Prinzip nur einmal verstanden sein muss und dann auf ganz Deutschland übertragbar ist. Darüber hinaus werden im Rahmen des Gutachtens Emp-

¹ Befragung 2018 (Verbraucherzentrale Bundesverband e. V., 2018) und Befragung 2020 (Verbraucherzentrale Bundesverband e. V., 2021)

² [Deutschland-Ticket – eine Tarifrevolution | VDV - Die Verkehrsunternehmen](#)

fehlungen für die Vereinheitlichung der bestehenden Tarifbedingungen erarbeitet, welche sich auch unabhängig von der Einführung eines neuen Tarifsystems umsetzen lassen.

Beide Schwerpunkte des Gutachtens verfolgen das Ziel, Zugangshürden zum ÖPNV abzubauen und somit die Nutzung des ÖPNV zu vereinfachen. Im Fokus des gesamten Gutachtens stehen dabei die Bedürfnisse von Selten- und Gelegenheitsnutzer:innen.

2 ANALYSE DER BESTEHENDEN TARIFLANDSCHAFT IM DEUTSCHEN ÖPNV

In diesem Kapitel wird die bestehende Tariflandschaft im deutschen ÖPNV systematisch analysiert und bewertet. Dabei wird untersucht, welche Faktoren die Tarifgestaltung im ÖPNV beeinflussen und welche Konsequenzen sich daraus für die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit aus Kundensicht ergeben. Die Analyse der bestehenden Tariflandschaft im ÖPNV umfasst die folgenden Aspekte:

1. Organisation der Tarifplanung im deutschen ÖPNV (Kap. 2.1)
2. Anforderungen an die Konzeption und Weiterentwicklung von Tarifsystemen (Kap. 2.2)
3. Elemente der Tarifgestaltung wie die (räumliche) Preisbildungslogik, das Sortiment, die Tarifbedingungen und das Preisniveau. (Kap. 2.3)
4. Ausgestaltung des Fahrkartenverkaufs im Zusammenspiel mit den Tarifsystemen (Kap. 2.4)

Für die Darstellung, Analyse und Bewertung der bestehenden Tariflandschaft im ÖPNV können wir auf unsere einzigartige Tarifdatenbank zurückgreifen, in der wir bereits seit dem Jahr 2005 die Tarifsysteme von nahezu allen größeren deutschsprachigen Verkehrsverbünden kontinuierlich erfassen und verarbeiten, um sie in unseren zahlreichen Tarifprojekten für Verkehrsverbünde einzusetzen. Mit der Auswertung dieser Datenbasis ermöglichen wir einen fundierten Überblick zu den grundsätzlich angewandten Tarifstrukturen, dem angebotenen Tarifsortiment, den Preisstrukturen, sowie den Tarifbedingungen.

2.1 ORGANISATION DER TARIFPLANUNG IM DEUTSCHEN ÖPNV

Für die Planung und Anwendung der Tarifsysteme im ÖPNV sind in Deutschland nahezu flächendeckend Tarif- und Verkehrsverbünde verantwortlich.³ Als erster Verkehrsverbund der Welt wurde 1967 der **Hamburger Verkehrsverbund** (hvv) gegründet. Damals ein revolutionärer Ansatz: Mit demselben Ticket konnte man nunmehr die U-Bahn der Hamburger Hochbahn nutzen, die S-Bahn der Deutschen Bundesbahn und den Bus der Pinneberger Verkehrsgesellschaft – und das ohne gesonderte Zugangskontrolle. Zuvor hatte man für eine Fahrt drei Fahrkarten benötigt. Gleichzeitig ermöglichte ein Verkehrsverbund die bessere Koordination des ÖPNV-Angebots, die Vereinheitlichung des Fahrkartenvertriebs und der Fahrgastinformation, sowie ein abgestimmtes

³ Hinweis: Stark vereinfachte Aussage. Die Organisationsstruktur des ÖPNV ist deutlich komplexer und heterogener. Auf eine umfassende Darstellung der genauen Strukturen und Verantwortlichkeiten wird im vorliegenden Gutachten verzichtet.

Marketing. Im internationalen Vergleich gelten die deutschen Verkehrsverbünde mit ihren jeweils integrierten Tarifsystemen, dem offenen Zugang ohne Bezahlschranken und dem hohen Anteil an Zeitkarten als Best-Practice.

Nach und nach wurden in ganz Deutschland Verkehrsverbünde gegründet. Heute gibt es **über 80 Tarif- und Verkehrsverbünde in Deutschland** (siehe Abbildung 2) und nur noch wenige verbundfreie Regionen, in denen noch jedes Verkehrsunternehmen (VU) seinen eigenen Tarif anwendet.

Jeder der rund 80 Tarif- und Verkehrsverbünde hat sein eigenes Tarifsystem, also seine eigene Tariffbildungslogik, sein eigenes Ticketsortiment und seine eigenen Preise. Hinzu kommt, dass der Fahrkartenkauf in den verschiedenen Vertriebswegen (z.B. Automaten, Apps) ebenfalls nicht einheitlich ausgestaltet ist. Viele der heutigen Verbundräume sind verhältnismäßig klein und umfassen häufig eine Großstadt mit dem direkt angrenzenden Umland oder mehrere Landkreise. Dies führt dazu, dass bei jeder Fahrt in einen entfernteren Ort das dortige Tarifsystem verstanden werden muss. Hinzu kommt, dass sich Mobilitätsmuster geändert haben und die Reiseweite bei Pendlern in den letzten Jahrzehnten deutlich angestiegen ist und damit auch die Wahrscheinlichkeit, dass der zurückgelegte Weg eine Verbundgrenze überschreitet.⁴ Einzelne Bundesländer haben daher zusätzliche landesweite Tarifsysteme eingeführt.⁵

Im Ergebnis entstand über die Jahre eine vielfältige Verbund- und Tariflandschaft mit einer Vielzahl an Tariflogiken, Tarifprodukten, Regelungen und Preisen. Auch wenn weiterhin nur wenige Kund:innen den ÖPNV regelmäßig in anderen Städten und Regionen nutzen, sondern viele hauptsächlich in ihrer Heimatregion im einmal gelernten Tarifsystem fahren, führt die Vielfalt an unterschiedlichen und komplexen Systemen dennoch zu einer größeren Unübersichtlichkeit, sowie zu entsprechenden Aufwänden bei den Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen.

Bereits zu Beginn der 2000er hat sich die Branche kritisch mit den Entwicklungen auseinandergesetzt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) veröffentlichte die VDV Schrift 950 zur „Harmonisierung der Nahverkehrstarife“, deren Ziel der „Abbau von Zugangshemmnissen ist, die von Kund:innen durch unterschiedliche Tarifbestimmungen empfunden werden“ (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2004).

Aus Sicht der Fahrgäste sind in den vergangenen Jahren zahlreiche positive Entwicklungen zu verzeichnen: einerseits schreitet die Vergrößerung von bestehenden Verbundräumen durch einen Zusammenschluss von Verbünden und die Integration verbundfreier Räume weiter voran⁶, andererseits hatten alle größeren Tarifreformen in den vergangenen fünf Jahren das klare Ziel, das jeweilige Tarifsystem deutlich zu vereinfachen.⁷ Auch innovative Lösungen, wie das Tarif- und Ticketingsystem Home Zone im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), verfolgen den Ansatz, den Fahrkartenkauf für Kund:innen deutlich einfacher zu gestalten, um Zugangsbarrieren abzubauen.⁸

⁴ [Der Deutschlandatlas - Wie wir uns bewegen - Pendeldistanzen und Pendlerverflechtungen](#)

⁵ U. a. [Einführung des Dach-Tarifs bwtarif](#); [Landestarif eezy NRW](#)

⁶ U. a. [Verbundraumerweiterungen MVV \(2023/2025\)](#); [Gebietserweiterung VGN \(2024\)](#)

⁷ U. a. [Tarifreform im MVV \(2019\)](#), [Tarifreform im VVS \(2019\)](#), [Tarifreform im AVV Augsburg \(2018\)](#), [Tarifreform im GVH \(2020\)](#), [Tarifreform im HVV \(2023\)](#), [Tarifreform im VRR \(2025\)](#)

⁸ [Home Zone \(2021\)](#)

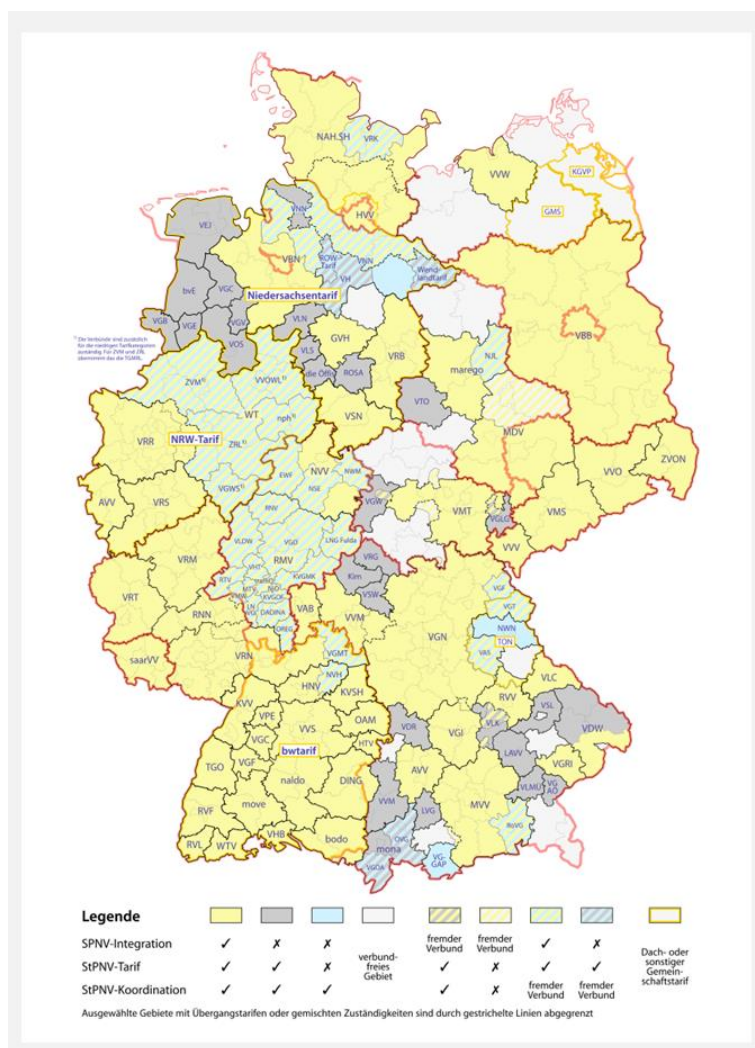


Abbildung 2: Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland (06.01.2024)⁹

Im März 2022 wurde von der damaligen Bundesregierung die befristete Einführung eines bundesweit im Nahverkehr gültigen **9-Euro-Tickets**, für die drei Sommermonate Juni, Juli und August 2022 beschlossen.¹⁰ Dieses Ticket war etwas komplett Neues: ein Monat lang grenzenloses Fahren im deutschen ÖPNV zum Preis von nur 9 €. Das hatte es noch nie gegeben. Auch das „Schöne-Wochenende-Ticket“ ab den 90ern ermöglichte zwar ein Wochenende lang räumlich unbegrenztes Zugfahren, galt aber nur in zunächst sehr wenigen Verkehrsverbünden und damit auch nur teilweise in den Busverkehren. Man musste vor einer Fahrt immer noch einmal recherchieren, ob das jeweilige Verkehrsunternehmen das Ticket als gültigen Fahrschein akzeptiert. Das 9-Euro-Ticket war hinsichtlich der Verkaufszahlen und Nachfragesteigerung insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein voller Erfolg. Ca. 52 Mio. verkaufte Monatstickets wurden registriert¹¹, davon fielen laut Marktforschung etwa 12 % der Fahrgäste mit gesteigerter ÖPNV-Nutzung und 10 % auf die Verlagerung aus Pkw-

⁹ Von Karte der Landkreise: TUBS, CC BY-SA 3.0 Verkehrsverbünde: Maximilian Dörrbecker (Chumwa), NJ Giggie, CC BY-SA 4.0 - Eigenes Werk, CC BY-SA 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7201242>

¹⁰ Kabinettsklausur der Bundesminister:innen am 23.03.2022

¹¹ [FAQ zum 9-Euro-Ticket | Bundesregierung](#)

Fahrten¹². Zusätzliche Fahrgäste konnten jedoch die finanzielle Belastung des Bundeshaushalts durch die sehr hohe Rabattierung nicht ausgleichen.

Noch vor dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets begann die Diskussion um ein Nachfolgeprodukt. Dabei wurde deutlich, dass dieses für Fahrgäste nicht weiterhin fast umsonst sein würde. Viel wurde diskutiert über Bundesländertickets, Nord-Süd-Ost-West-Tickets o.ä., aber die Idee des in Deutschland unbegrenzten Fahrens war wirkmächtig: Geschaffen wurde das **D-Ticket** zu einem attraktiven Preis von 49 Euro pro Monat (ab Jan. 2025 58 €). Kund:innen hochpreisiger Zeitkarten sowie häufige Gelegenheitsnutzer:innen und Personen, die regelmäßig verbundübergreifende Fahrten unternehmen, wechselten freiwillig in das D-Ticket. Vielerorts wurde eine aktive Migration aus höherpreisigen Tarifprodukten in das D-Ticket vorgenommen. Hierzu zählen u. a. Jobtickets, Semestertickets, Schülertickets, Seniorentickets und Sozialtickets. Zudem wurden neben dem bundesweit gültigen D-Ticket Job weitere preisreduzierte zielgruppenspezifische D-Ticket-Produkte entwickelt, wie etwa das Seniorenticket und das Azubi-Ticket in Mecklenburg-Vorpommern, das D-Ticket Sozial in Nordrhein-Westfalen oder das Junge-Leute-Ticket im Saarland.

Die Nutzenschwelle¹³ im Verhältnis zu dem Gelegenheitsstarif ist jedoch ggü. dem 9-Euro-Ticket deutlich gestiegen, sodass es sich für eine signifikante Gruppe von Gelegenheitskund:innen finanziell nicht mehr lohnte auf das bundesweit gültige Ticket umzusteigen. Auch ungeachtet der teilweise stark vergünstigten Produkte für spezifische Personengruppen nutzt ein beträchtlicher Teil der Gelegenheitsnutzenden im ÖPNV weiterhin Verbundtarife.

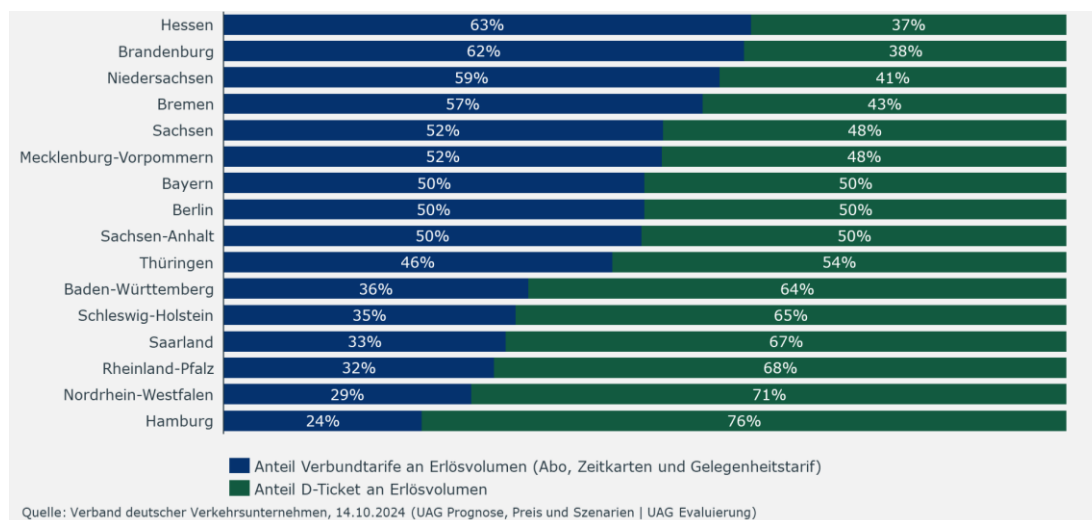


Abbildung 3: Verhältnis von Einnahmen aus Verbundtarifen und Deutschlandticket in 2024 gemäß Bundesland-Prognose der Einnahmen (nach PLZ-Verteilung ohne Balance Schublade), Stand 14.10.24

Laut Einnahmenprognose des VDV werden etwa 44 % der Erlöse (ca. 5,7 Mrd. €) im Jahr 2024 durch Abo, Zeitkarten und Gelegenheitsprodukte innerhalb des Verbundtarifs generiert (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 14.10.2024). Dabei gibt es

¹² Bericht zur bundesweiten Marktforschung Aktionszeitraum, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG; 30.09.2022

¹³ Nutzenschwelle: Preisverhältnis zweier Tarifprodukte zueinander, z.B. Monatskarte zu Einzelfahrschein; Anzahl der Fahrten mit einem Einzelfahrschein, bei der sich der Kauf einer Monatskarte finanziell lohnt. Preis Monatskarte geteilt durch Preis Einzelfahrschein = Nutzenschwelle

deutliche Unterschiede zwischen den Bundesländern (siehe Abbildung 3). Entsprechend besteht auch nach der Einführung des D-Tickets ein berechtigtes Interesse daran, bestehende Hürden im Gelegenheitsstarif abzubauen und mehr Einheitlichkeit im Tarifsystem zu schaffen.

2.2 KONFLIKTÄRE ANFORDERUNGEN AN DIE TARIFSYSTEME

Die heutige Vielfalt der Tarifsysteme ist kein Ausdruck von Willkür oder Unwillen der verantwortlichen Akteure verständliche Tarifsysteme zu erschaffen, sondern vielmehr Ausdruck der berechtigten unterschiedlichen und wechselnden Anforderungen an die Tarifgestaltung seitens der Bürger, der Politik und der weiteren Branchenakteure.

Konkret lassen sich regelmäßig fünf Anforderungen identifizieren, die bei der Konzeption und Ausgestaltung eines Tarifsystems mehr oder weniger berücksichtigt werden müssen (siehe Abbildung 4):

1. Das Tarifsystem soll für Bürger:innen und Kund:innen einfach und verständlich gestaltet sein und keine Hürde für die Nutzung des ÖPNV darstellen.
2. Das Tarifsystem soll animieren, Bus & Bahn stärker zu nutzen und damit die Nachfrage im ÖPNV, idealerweise in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage, steigern.
3. Das Tarifsystem soll ergiebig ausgestaltet sein, um mit den generierten Einnahmen zur Finanzierung des ÖPNV-Systems beizutragen.
4. Das Tarifsystem soll möglichst leistungsgerecht ausgestaltet sein, das heißt zum Beispiel, wer lange Strecken fährt, soll mehr bezahlen als ein Fahrgast, der nur kurze Strecken fährt.
5. Das Tarifsystem soll möglichst sozial ausgewogen gestaltet sein, um finanziell schlechter gestellte Menschen nicht von der öffentlichen Mobilität auszuschließen.

Zwischen diesen fünf Anforderungen bestehen jedoch klare Zielkonflikte, wie die nachfolgenden Beispiele verdeutlichen: je ausgewogener ein Tarifsystem ausgestaltet wird (1 bis 4), desto vielfältiger und differenzierter muss das System gestaltet sein und desto komplexer und weniger verständlich wird es (1). Die soziale Ausgewogenheit (5) steht wiederum im Zielkonflikt mit der Ergiebigkeit (3), ein ergiebiges Tarifsystem (3) kann durchaus im Zielkonflikt mit der angestrebten Nachfragewirkung (2) stehen, usw.

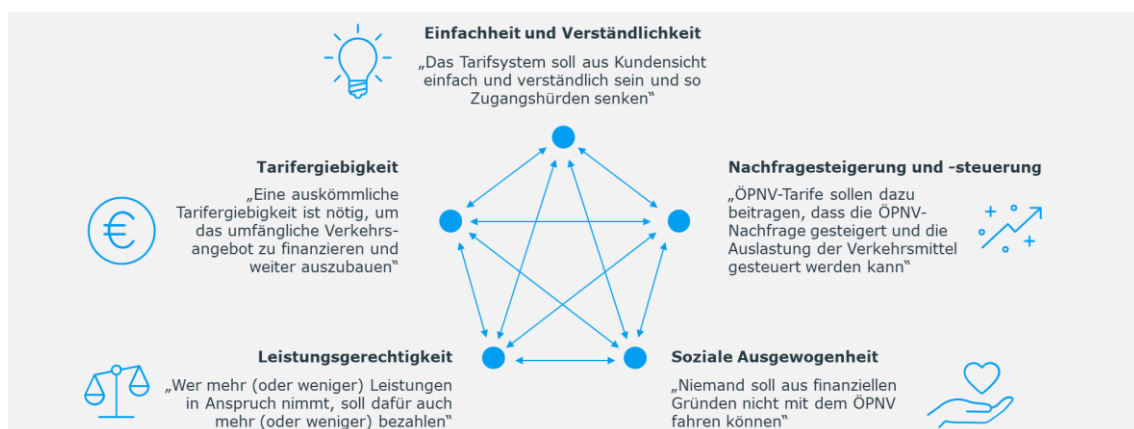


Abbildung 4: Zielkonflikte bei der Konzeption von Tarifsystemen

Entsprechend der vielfältigen Anforderungen entstanden bundesweit komplexe und kleinteilige Tarifsysteme. Das D-Ticket wirkt hier einseitig und punktet vor allen Dingen mit der Einfachheit und Verständlichkeit, wirkt aber auch nachfragesteigernd. Sowohl die Tarifiergiebigkeit, die Leistungsgerechtigkeit und die soziale Ausgewogenheit bleiben durch das undifferenzierte Flatrate-Angebot, ohne eine Kopplung an die zurückgelegte Strecke oder ein soziales Kriterium, auf der Strecke. Wie vielfältig die ÖPNV-Tariflandschaft in Deutschland ist, zeigt unsere ausführliche Analyse der Tarifsysteme von über 45 Verkehrsverbünden im nachfolgenden Kapitel 2.3.

2.3 VIELFÄLTIGE GESTALTUNGSPARAMETER FÜR DIE KONZEPTION VON TARIFSYSTEMEN IN THEORIE UND PRAXIS

Für die Konzeption von Tarifsystemen im ÖPNV gibt es vielfältige Parameter, die unterschiedlich ausgestaltet und festgelegt werden können. In diesem Kapitel werden diese Parameter beschrieben und gleichzeitig mit einer bundesweiten Analyse der bestehenden Tarifsysteme verknüpft. Dabei unterscheiden wir zwischen den folgenden Parametern:

1. Räumliche Tarifstruktur und Tarifbildungslogik (Kap. 2.3.1)
2. Tarifsortiment und -bedingungen (Kap. 2.3.2)
3. Tarif- oder Preisniveau (Kap. 2.3.3)

Für die Darstellung, Analyse und Bewertung der bestehenden Tariflandschaft im ÖPNV können wir auf unsere einzigartige Tarifdatenbank zurückgreifen, in der wir bereits seit dem Jahr 2005 die Tarifsysteme von nahezu allen größeren deutschsprachigen Verkehrsverbünden kontinuierlich erfassen und verarbeiten, um sie in unseren zahlreichen Tarifprojekten für Verkehrsverbünde einzusetzen. Mit der Auswertung dieser Datenbasis ermöglichen wir einen fundierten Überblick zu den grundsätzlich angewandten Tarifstrukturen, dem angebotenen Tarifsortiment, den Preisstrukturen sowie den Tarifbedingungen. In die vorliegende Analyse sind die Tarifdaten von 46 Verkehrsverbünden eingeflossen, in denen in Summe knapp 90 Prozent aller Einwohner Deutschlands leben¹⁴ (siehe Abbildung 5).

¹⁴ 46 Verkehrsverbünde, welche 74 Mio. von 85 Mio. Einwohner umfassen



Abbildung 5: In der Tarifanalyse erfasste Verbundräume (46 Verbünde, ca. 90 Prozent aller Einwohner Deutschlands)

2.3.1 Räumliche Tarifstruktur / Preisbildungslogik

In den mehr als 80 Tarif- und Verkehrsverbünden innerhalb Deutschlands, den ergänzenden Dach-, Landes- und bundesweiten Tarifen sowie den verbleibenden verbundfreien Räumen werden verschiedene Tarifstrukturen als Grundlage für die Preisbildung angewendet (siehe Abbildung 6).

Heute gibt es in nahezu keinem deutschen Verbundraum einen Einheitspreis im Gelegenheitsstarif.¹⁵ In der Regel nimmt der Preis mit steigender Reiseweite bis zur maximal möglichen Strecke zu; häufig wird der Preisanstieg jedoch vor Erreichen der maximalen Strecke gekappt, so dass bei darüber hinaus gehenden Reiseweiten der Fahrpreis für den Fahrgast nicht weiter ansteigt. In Verbundtarifen ist der preisbildende Faktor oft für Zeitkarten und Gelegenheitsverkehr identisch. Da bei Zeitkarten (ab Tageskarte) i.d.R. verschiedene Ziele angesteuert werden können sollen, haben die preisbildenden Einheiten in Verbundtarifen zumeist eine flächige Ausprägung; es handelt sich um „Tarifzonen“ oder Ähnliches (s. u.). In einigen deutschen Tarifen findet sich aber auch eine Streckenlogik, die wir nachfolgend als erstes abhandeln.

¹⁵ Wenige Ausnahmen in dann sehr kleinen Tarifgemeinschaften und Verbünden oder bei speziellen Produkten wie bspw. dem Kindertarif

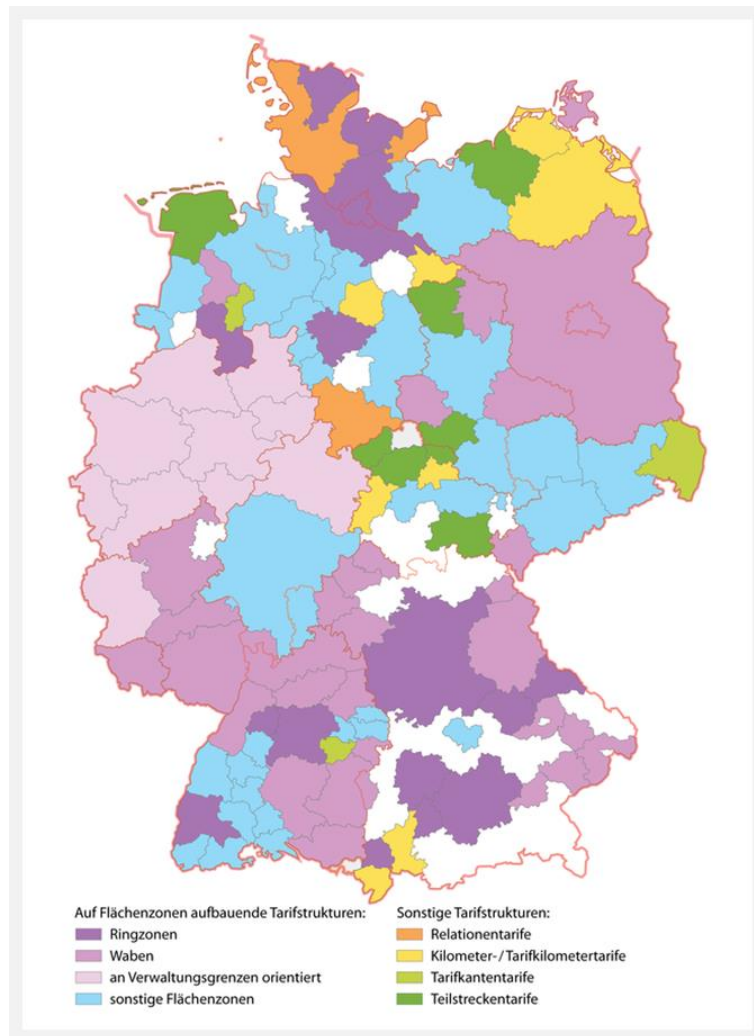


Abbildung 6: Räumliche Tarifstrukturen in Deutschland (10.03.2012)¹⁶

2.3.1.1 Tarifierungslogik „Strecke“

Bedeutsame Streckentarife tarifieren die Fahrtstrecke ausgedrückt in Strecken-km. Hier ist vor allem der bundesweite Deutschland-Tarif zu erwähnen, mit dem Eisenbahnverkehr außerhalb und zwischen Verbünden tarifiert werden (ehemals DB-C-Tarif). Zudem bestehen die aus ihm abgeleiteten Landestarife, wie der Niedersachsentarif. Jeder Reiseweite zwischen 1 und über 1.000 km ist ein Fahrpreis zugeordnet. Die Preisfunktion ist nur leicht degressiv ohne Kappung, d.h. die Preisfunktion steigt mit abnehmender Steilheit immer weiter an. Diese Tarifierungslogik wird auf Einzelfahrten bzw. Hin- und Rückfahrtickets sowie Streckenzeitkarten angewendet.

Bei Kurzstrecken-Fahrscheinen wird in sehr vielen Fällen ihre zulässige Fahrtstrecke anhand der maximalen Anzahl der Haltestellen bestimmt, die man ansteuern darf, bspw. 3 Haltestellen. Zumeist gilt diese Regelung vor allem für den Bus: In den (U-, S-, Regional-)Bahnen darf die Kurzstrecke entweder gar nicht genutzt werden oder nur mit einer reduzierten Anzahl Haltestellen, bspw. nur 1 Haltestelle weit (vgl. 2.3.2). Die Kurzstrecken-Tarife, die nicht auf abzählbaren Haltestellen basieren, verwenden i.d.R. stattdessen eine maximale Reiseweite (bspw. 2,5 km) zur Abgrenzung der Kurzstrecke.

¹⁶ Von Maximilian Dörrbecker (Chumwa) - Eigenes Werk, CC BY-SA 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18643285>

Die Tarifierung nach Anzahl Haltestellen ist für große Distanzen unpraktikabel und daher jenseits der Kurzstreckentickets sehr unüblich.

In vielen Verbundräumen wurden in den letzten Jahren ergänzend zu den zonenbasierten Tarifen Streckentarife neu auf den Markt gebracht, die nur elektronisch via In/Out-Systeme verkauft werden. Kund:innen müssen sich den richtigen Fahrschein nicht vorab (ex-ante) selbst herausuchen und erwerben; es reicht, dem System Fahrtbeginn und -ende „mitzuteilen“ und ein Hintergrundsystem übernimmt die eigentliche Tarifierung nach Beendigung der Fahrt (ex-post). Diese erfolgt in vielen Fällen gemäß der Luftliniendistanz Start-Ziel, in seltenen Fällen auch gemäß der Fahrstrecke oder gemäß der addierten Luftlinienentfernungen aller einzelnen Linienwegsabschnitte (also zwischen den Einstiegs-, Umstiegs- und Ausstiegspunkten).¹⁷

2.3.1.2 Flächentarife

Die eigentlichen, analogen Verbundtarife nutzen mit wenigen Ausnahmen das „Abzählen“ von Flächeneinheiten zur Ermittlung des Fahrpreises im Gelegenheitsverkehr. Aus der Anzahl der auf einer Fahrt durchfahrenen Raumeinheiten ergibt sich der Fahrpreis. Die Zählregel im Detail ist heterogen gestaltet. Die Raumeinheiten selbst können flächenmäßig sehr groß oder tendenziell klein sein. Entsprechend der Fläche differenziert auch die Strecke, die auf einer Fahrt bis zum nächsten Tarifzonenwechsel zurückzulegen ist, sehr stark um etwa den Faktor vier (siehe Abbildung 7). Die Fahrstrecke bis zum Tarifzonenwechsel ist aus unserer Sicht für den Gelegenheitsverkehr von besonderer Bedeutung. Die räumliche Form der Raumeinheiten kann dabei als Ringe, Ringzonen, unregelmäßig geformten Flächenzonen und (theoretisch) regelmäßig geformten Waben ausgestaltet sein.

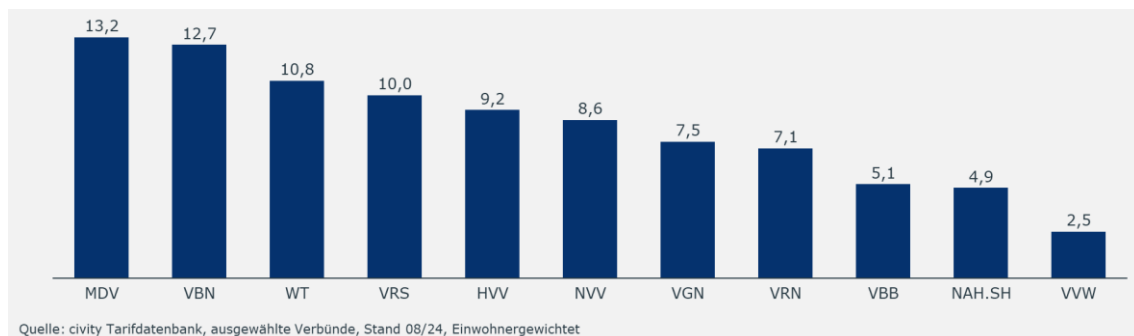


Abbildung 7: Verteilung der mittleren Reiseweiten pro Tarifzone in km in ausgewählten Verbundräumen

Kleinere bis mittelgroße Verbundräume mit einem dominierenden verkehrlichen Zentrum „in der Mitte“ sind oft als Ringstruktur organisiert. Der lokale Verkehr im Außenraum findet innerhalb eines Ringes statt, da eine Gemeinde meist komplett innerhalb eines der Ringe liegt. Bei (Pendel-)Fahrten in das Verbundzentrum werden mehr oder weniger viele Ringe radial durchfahren, ihre Anzahl ist preisbildend. Derartige Systeme sind nur funktional, wenn die so gegliederten Verbundräume nicht zu groß werden. Je größer der Raum, desto wahrscheinlicher bzw. häufiger sind neben dem dominierenden Verbundzentrum weitere Zentren mit eigenen relevanten Ein- und Auspendelbeziehungen. Ein weiteres Pendelzentrum im Verbundraum wird dann aber auch von allen Seiten angefahren. Gleichzeitig sind in Ringsystemen die Pendelwege tangential zur Ringstruktur aus Kundensicht sehr günstig bzw. aus Sicht der VU wenig ergiebig: Die

¹⁷ Weitere Ausgestaltungsoptionen werden teilweise angewendet, z. B. Messung in „Tarifeinheiten“ des ZVON-Tarifs (Oberlausitz/ Niederschlesien), bei denen es sich nicht um Zonen o.ä. handelt.

Fahrgäste bleiben über lange Strecken im selben Ring, der Preis steigt trotz beträchtlicher Entfernung nicht.

Verbünde mit Ringsystemen haben daher in der Regel ein eindeutiges Verbundzentrum und sind meist klein bis mittelgroß, längere tangentielle Fahrten sind eine Ausnahme:

- Verkehrsverbund Warnow (Stadt Rostock plus Landkreis Rostock)
- Augsburger Verkehrsverbund (Augsburg plus 2 ½ Landkreise)
- Münchner Tarif- und Verkehrsverbund bis 2022 (München plus 7 ½ allerdings flächenkleine Landkreise)

Wenn Verbünde räumlich wachsen, müssen Tarifstrukturen überdacht werden: Der VBB Berlin-Brandenburg weist 5 regionale Ringsysteme um die 5 größten Städte herum auf, die durch Gebiete mit anderer Tarifierungslogik (Waben, km-Tarif) getrennt sind. Der MVV, der sich seit 2023 und auch weiterhin kontinuierlich erweitert, führt Ringe teilweise nur noch auf „einer Seite“ des Verbundgebietes aus oder dünnt sie, bei formaler Weiterführung, so weit aus, dass de facto keine günstigen Tangentialfahrten möglich sind.¹⁸ Der VGN Nürnberg, einer der flächengrößten Verbünde Deutschlands, der ebenfalls mehrfach erweitert wurde und weiter wird, löst das Problem der Tangentialfahrten auf andere Weise: Die Ringe des um die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen herum aufgebauten Ringsystems werden in Ringzonen aufgeteilt, jeder der äußeren Ringe also mehrfach unterbrochen.¹⁹ Die optische Ringstruktur auf dem Tarifzonenplan dient eigentlich nur noch der Orientierung des Betrachters, in der Praxis handelt es sich um ein normales Zonensystem.

Ohne *genau ein* dominierendes Zentrum sind Ringsysteme wenig zielführend, in diesen Fällen werden i.d.R. Zonen- oder Wabensysteme verwendet. In der Theorie unterscheiden sie sich in ihrer Form, in der Praxis verwischen sich die Unterschiede.²⁰ Bei Zonensystemen werden kleine Gemeinden bei Bedarf zusammengefasst oder große Gemeinden tariflich aufgeteilt. Bei Wabensystemen ist die reale Form dann doch durch Verkehrslinien und Gemeindegrenzen bestimmt und die sechseckige Idealstruktur ist eigentlich nur eine Fiktion der Tarifwabenpläne.

Zwischen den Systemen gibt es große Unterschiede bei der mittleren Größe der Zonen/Waben und somit der Anzahl durchschnittlich zu durchfahrender Zonen/Waben bei gleicher Fahrtstrecke. Generell lässt sich sagen, dass kleine Einheiten zu einer sehr differenzierten, leistungsgerechten Tarifierung führen können, wenn eine um wenige km längere Fahrtstrecke zu einer weiteren durchfahrenen Zone und damit meist zu einer anderen, etwas höheren Preisstufe führt. Andererseits benötigen derart fein strukturierte Tarifräume dann eben auch relativ viele Preisstufen, was den Tarif unübersichtlich macht und den Fahrgast bei Erwerb etwa einer Tageskarte schon relativ genau auf die erreichbaren Ziele festlegt. Der Zielkonflikt zwischen „leistungsgerecht“ und „einfach“ ist letztlich nicht lösbar, ein Mehr des einen bedeutet zwingend ein Weniger des anderen (siehe Abbildung 4).

¹⁸ Vgl. MVV-Netz in den Zonen M bis 11

¹⁹ Vgl. Tarifzonenplan VGN

²⁰ Hinweis: Zonen sind in der Regel zufällig geformt, oft abgeleitet aus Gebietskörperschaften wie Gemeinden oder Kreisen, damit auch teilweise deutlich unterschiedlich groß. Waben sind sechseckige geometrische Gebilde identischer Größe

2.3.1.3 Kein (direkter) Raumbezug

Einige Tarife haben keinen oder nur einen indirekten Raumbezug. Hierzu gehören zunächst die Haustarife kleiner, lokal auftretender Bus- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere kleiner Stadtbusverkehre in noch verbundfreien Räumen oder Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wie bspw. Fährlinien und historische Bahnverbindungen. Hier gibt es oft für Einzelfahrten nur einen Einheitspreis, differenziert für Erwachsene und Kinder. Da die mögliche Reiseweite in diesen nur lokal verkehrenden Systemen sehr begrenzt ist, oder da es eben nur eine mögliche Strecke A-B bzw. B-A gibt, ist eine weitergehende tarifliche Differenzierung in diesen Fällen auch nicht sinnvoll.

Ein weiterer Fall ist der Schleswig-Holstein-Tarif, der zwar sehr ausdifferenziert ist und jeder denkbaren Verbindung eine von ca. 120 Preisstufen zuweist, bei dem aber keine direkte Beziehung zwischen Reiseweite und Preis besteht. Zwar sind auch hier weite Fahrten tendenziell teurer als kurze, aber der aktuelle Preis einer Relation resultiert nicht aus einer messbaren Größe (Anzahl Zonen, Anzahl km o.ä.), sondern wird von den tarifynhabenden VU im Rahmen ihres Ermessens festgelegt und orientiert sich lediglich in der Größenordnung an realen Entfernungen.

2.3.1.4 Kombination innerhalb von Verbundräumen

Innerhalb eines Verbundraums ist die Kombination aus Zonen- und Streckentarifizierung möglich. Der VBB-Tarif in Brandenburg hat eine Kilometer-Logik für Strecken außerhalb der Ringsysteme und auf Distanzen, die nicht mehr in die Waben-Logik kurzer regionaler Strecken fallen. Auch die weitverbreiteten Kurzstreckenkarten mit einer Reichweite in abzählbaren Haltestellen, also einer Streckenkomponente in einem sonstigen Ring- oder Zonensystem, sind ein Beispiel für eine derartige Kombination.

2.3.2 Tarifsortiment und -bedingungen

Ein weiterer entscheidender Faktor für die Komplexität des Tarifs innerhalb von Verbundräumen und im Vergleich zwischen Verbünden ist die Ausgestaltung des Tarifsortiments.

Im Gelegenheitstarif gibt es Standardprodukte, die in der Mehrzahl der Verbünde vorhanden sind. Dazu zählen Einzelfahrschein sowie Tageskarte für eine Person oder eine Kleingruppe. Diese Produkte sind in der Regel je Preisstufe, sowie teilweise als ermäßigte Variante, z.B. für Kinder, erhältlich. Die Kurzstrecke, die ebenfalls mehrheitlich angeboten wird, gliedert sich nicht an die im Verbund übliche Tarifierungslogik an, sondern existiert nur in einer Preisstufe.

Ein weiteres weit verbreitetes Tarifprodukt sind Mehrfahrtenkarten. Diese unterscheiden sich sowohl in der Anzahl der Fahrtenabschnitte je Karte sowie im gewährten Rabatt, der auch null betragen kann. In diesem Fall bietet die Mehrfahrtenkarte lediglich die Komfortfunktion des Vorabkaufs und der Reduzierung der Kaufvorgänge insgesamt. Mehrfahrtenkarten werden klassischerweise für Einzelfahrten angeboten, sind jedoch teilweise auch für Tageskarten erhältlich.

Zusätzlich zu diesen üblichen Tarifprodukten besteht ein großes und heterogenes Sortiment an weiteren Tarifprodukten.

Zielgruppenspezifische Tickets haben häufig einen touristischen oder freizeitbezogenen Hintergrund. So gibt es bspw. Mehrtageskarten und Kombitickets mit vergünstigtem Zugang zu lokalen Attraktionen. Dazu zählen z. B.

- die Kärwa-Tickets im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg für ÖPNV-Fahrten während der Bergkirchweih in Erlangen oder Michaeliskirchweih in Fürth
- der QueerCityPass Berlin im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für die ÖPNV-Nutzung durch einen Erwachsenen und bis zu drei Kindern an zwei bis sechs Tagen sowie Vergünstigungen bei über 70 Partnern
- HannoverCard tourist für beliebig viele Fahrten mit Bussen und Bahnen im ÜSTRA/GVH Tarifgebiet ab 19:00 Uhr des Vortages bis 05:00 Uhr des auf den letzten Geltungstag folgenden Tages
- Das VRS-Karnevalsticket erlaubt unbegrenztes Fahren von Weiberfastnacht bis Veilchendienstag im Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

Ergänzt wird das Portfolio um Zusatzprodukte für die Mitnahme von Fahrrädern oder Hunden als Einzelfahrschein oder Tageskarte, Anschlusstickets für Zeitkarteninhaber:innen, Tickets für Fahrten von und zum Flughafen, Upgrades für die Nutzung der 1. Klasse und weitere verbunspezifische Angebote.

So vielfältig die Verbundlandschaft in Deutschland ist, so vielfältig sind auch die dazugehörigen Tarifbedingungen. Bereits auf der Verbundebene sind die Regelungen teilweise nicht einheitlich. Dabei variieren Tarifbedingungen abhängig vom Produkt oder haben zeitliche bzw. räumliche Begrenzungen innerhalb des Verbundgebiets. Entsprechend ergibt sich bei einer Betrachtung auf Bundesebene ebenfalls ein heterogenes Bild, welches die Nutzung des ÖPNV für Fahrgäste in für sie unbekannten Verbundräumen erschwert. Am Beispiel der Produkte Kurzstrecke, Einzelfahrschein, Tageskarte und Gruppentageskarte, der Mitnahme von Fahrrädern und Hunden sowie der Thematik Altersgrenzen zeigen wir diese Heterogenität auf.

Der Erwerb eines Fahrscheins für eine **Kurzstrecke** (siehe Abbildung 8) ist für 87 % der Einwohner innerhalb der ausgewerteten 46 Verbünde verfügbar. Die Ausgestaltung der Kurzstrecke variiert zwischen den drei hier detaillierter betrachteten Produkten - Kurzstrecke, Einzelfahrschein und Tageskarte - am stärksten, insbesondere bezogen auf die Tarifierungsgrundlage. Zur Auswahl stehen folgende Optionen für die Ausgestaltung des Tarifprodukts:

- Darf die Fahrt unterbrochen werden?
- Ist ein Umstieg erlaubt?
- Welche Tarifierungsgrundlage besteht für die Gültigkeit der Kurzstrecke?

Teilweise variieren diese Aspekte innerhalb des Verbundraums in Abhängigkeit vom genutzten Verkehrsmittel, wodurch die Tarifbedingungen noch komplexer werden.

Häufigste Ausprägungsmerkmale sind das Verbot von Umstieg und Fahrtunterbrechung (ca. 70 %) sowie die Gültigkeitsbegrenzung auf 4 Haltestellen (ca. 35 %) oder 3 Haltestellen (ca. 22 %).

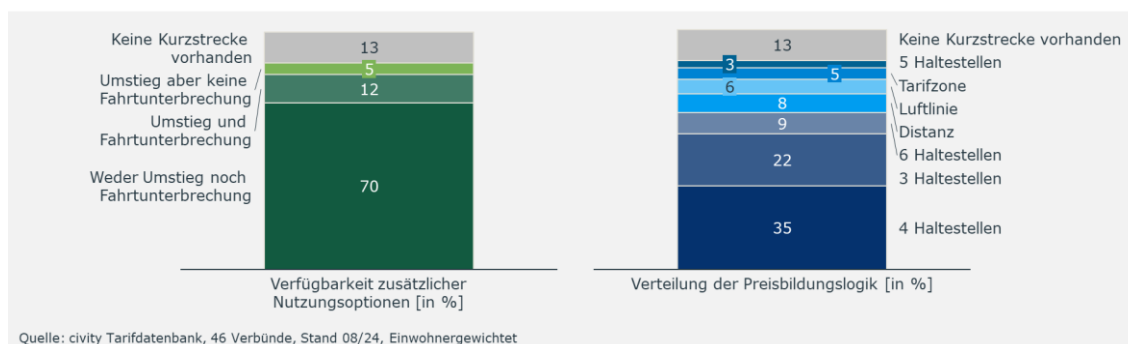


Abbildung 8: Einwohnergewichteter Anteil je Tarifbedingung für Kurzstrecke

Einzelfahrscheine unterscheiden sich hinsichtlich der zeitlichen Gültigkeit sowie weiterer Regelungen ihrer Gültigkeit (siehe Abbildung 9):

- Darf die Fahrt unterbrochen werden, wenn ja, wie lange ist die zeitliche Gültigkeit?
- Sind Umwege, Rund- oder sogar Rückfahrten gestattet oder zumindest nicht ausgeschlossen, also implizit gestattet?

Die zeitliche Gültigkeit im Stadtverkehr beläuft sich in der Regel auf bis zu 1 Std. (ca. 45 %) oder 1-2 Std. (ca. 46 %). Häufig sind Umstiege und Fahrtunterbrechung erlaubt (ca. 70 %), seltener zusätzlich die Rückfahrt (ca. 17 %). Begrenzt sind sie durch die zeitliche Gültigkeit, die preisstufenabhängig variiert²¹. Diese Angaben sind größtenteils in Tarifblättern oder auf Homepages leicht zugänglich veröffentlicht, Angaben bezüglich Rundfahrten oder Umwegen meistens jedoch lediglich in den eher selten gelesenen „Tarifbestimmungen“.

Im Regionalverkehr ist die zeitliche Gültigkeit länger als im Stadtverkehr, hängt im Detail aber insbesondere von der Größe des jeweiligen Verbundgebiets ab; sie muss ausreichend lang sein, um das Verbundgebiet einmal im Durchmesser durchfahren zu können. Pragmatische Lösung einiger Verbünde ist, die Gültigkeit zwar auf den Lösungstag bzw. eine definierte Uhrzeit am nächsten Morgen (3:00 Uhr, 6:00 Uhr) zu beschränken, aber keine weitere Gültigkeitsgrenze in Stunden zu etablieren.

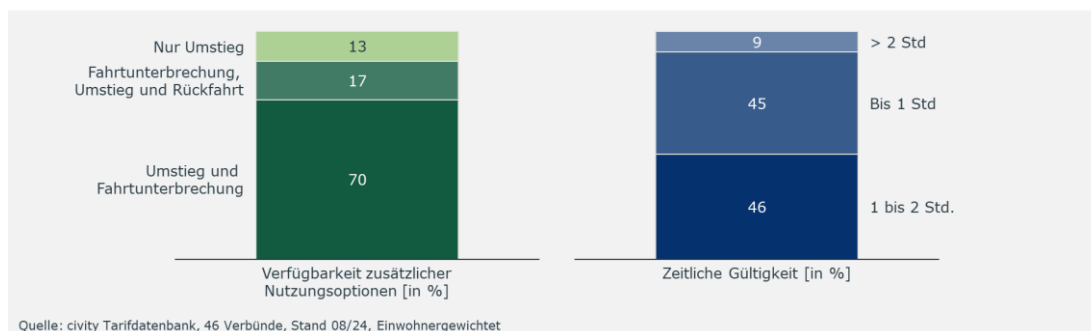


Abbildung 9: Einwohnergewichteter Anteil je Tarifbedingung für Einzelfahrscheine

Bei den **Tageskarten** (siehe Abbildung 10) sind Regelungen stark divergierend und haben teilweise deutliche Relevanz für viele Nutzende:

²¹ Hinweis: Dargestellt ist hier die zeitliche Gültigkeit für Einzelfahrscheine in der Kernstadt

- Sind Tageskarten formal übertragbar? Wenn nicht, sind sie mit schriftlichem Namensseintrag zu personalisieren?
- Dürfen Kinder (im Alter des Kindertarifs) unentgeltlich mitgenommen werden? Wenn ja, wie viele?
- Wie lange ist die Tageskarte gültig?

Die Kindermitnahme ist in 29 % der Fälle möglich; 19 % dürfen die Tageskarte übertragen. Für die größte Gruppe an Fahrgästen sind jedoch keine Zusatzleistungen in der Tageskarte enthalten (ca. 43 %). Die zeitliche Gültigkeit verteilt sich fast gleichmäßig auf die Optionen 24 Std. (ca. 39 %, häufig dann auch explizit als „24-h-Karte“ benannt), definierte Uhrzeit (ca. 33 %) und den jeweiligen betrieblich bestimmten Betriebsschluss (ca. 28 %), wobei sich für die letzten beiden Optionen je nach Verbundraum unterschiedliche Uhrzeiten ergeben, beim Betriebsschluss ggf. zusätzlich abhängig von Verkehrsmittel und Wochentag.

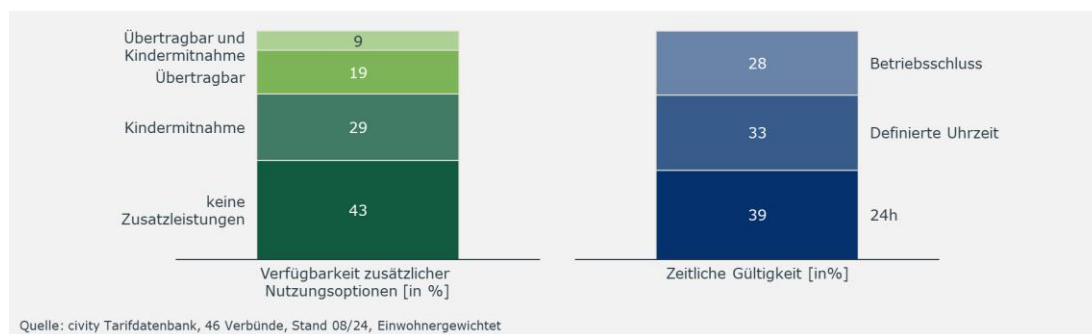


Abbildung 10: Einwohnergewichteter Anteil je Tarifbedingung für Tageskarte

Bei **Gruppentageskarten** sind die Regelungen noch unübersichtlicher, es gibt Tarife mit fester maximaler Gruppengröße, andere mit fester Anzahl Erwachsener, zu denen dann tarifliche Kinder in begrenzter oder unbegrenzter Anzahl noch hinzukommen dürfen. Dies jedoch teilweise nur, wenn die Erwachsenenzahl einen anderen Maximalwert nicht überschreitet. Zusätzlich wird teilweise eingeschränkt, dass die Mitnahme nur bei Familienkindern (Kinder oder Enkel) der mitfahrenden Erwachsenen gilt, auch wenn dies schwer bis nicht überprüfbar ist. Andere Gruppentageskarten-Konzepte basieren auf dem Modell der DB-Ländertickets: Zu einer Tageskarte lassen sich weitere (i.d.R. bis zu 4) Personen individuell hinzubuchen, wobei auch dort wieder sehr unterschiedlich geregelt ist, welche Kinder ggf. als „Person“ gelten und fahrgeldpflichtig sind, und welche kostenlos sind, also nicht als Person hinzugebucht werden müssen.

Besonders komplex sind die Regelungen für die **Fahrradmitnahme** (siehe Abbildung 11). Dabei gibt es im ersten Schritt folgende Optionen:

- Generell kostenlose Mitnahme möglich
- Generell kostenpflichtige Mitnahme möglich
- Zu ausgewählten Zeiten kostenlose Mitnahme möglich

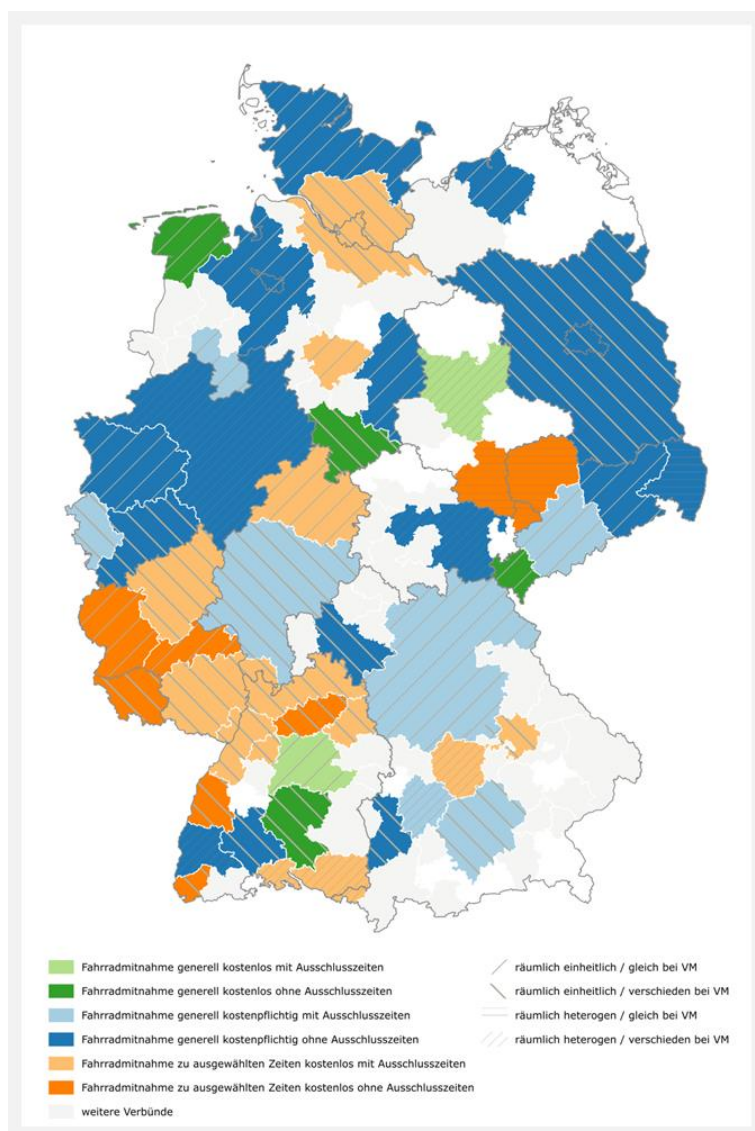


Abbildung 11: Tarifbedingungen für die Mitnahme von Fahrrädern (civity Tarifdatenbank, eigene Recherche)

Diese drei Optionen sind grundsätzlich in der Variante mit und ohne Ausschlusszeiten vorhanden. Zusätzlich bestehen häufig innerhalb der Verbundräume heterogene Vorgaben in Abhängigkeit vom Raum und/oder Verkehrsmittel. In einem Verbund kann somit die Fahrradmitnahme generell gestattet sein, in einzelnen Räumen kostenfrei, in anderen Räumen und Verkehrsmitteln nur zu bestimmten Zeiten kostenfrei – auch in Bezug auf die Ausschlusszeiten muss es zwischen den Räumen eines Verkehrsverbunds keine Einheitlichkeit geben. Einheitlich sieht es mit der Regelung bei erlaubter Fahrradmitnahme aus, dass die Beförderung nur erfolgt, soweit die Kapazität gegeben ist. Rollstuhlfahrende und Kinderwagen haben generell Vorrang, die Entscheidung der Beförderung obliegt dem Betriebspersonal.

Auch die **Hundemitnahme** ist zwischen den Verbünden unterschiedlich geregelt. Diese ist entweder generell kostenfrei, generell kostenpflichtig oder als Zusatzleistung bei bestimmten Tarifprodukten enthalten.²²

²² Ausführliche Informationen finden sich u. a. [Pfennigs Blog – Hunde und der ÖPNV](#)

Heterogenität herrscht ebenfalls bezüglich der **Altersgrenze**, bis zu der Kinder kostenfrei den ÖPNV nutzen dürfen. Im Allgemeinen liegt diese Grenze bei 6 Jahren. Damit fallen mitunter auch Kindergartenkinder in den ermäßigten Kindertarif, können jedoch keine Schülertarife erwerben. In einigen wenigen Verbünden wurde die Altersgrenze daher variabel bis zum Schuleintritt gesetzt. Ebenfalls Uneinheitlichkeit gibt es in Bezug auf die **Altersobergrenze des Kindertarifs**. Sie reicht vom vollendeten 14. bis zum vollendeten 18. Lebensjahr.

2.3.3 Preisniveau

Das generelle Preisniveau variiert zwischen den einzelnen Verbünden und wird zum Teil von der Größe der Kernstadt bzw. Städte innerhalb des Verbundraums sowie dem konkreten Angebot und der generellen Nachfrage beeinflusst.

Innerhalb eines Verbunds besteht in der Regel ein nachvollziehbares Preisverhältnis, basierend auf durchschnittlichen Nutzungshäufigkeiten. So liegt eine Tageskarte im Preis etwa doppelt bis dreimal so hoch wie ein Einzelfahrschein in der gleichen Preisstufe. Ermäßigte Produkte, z. B. für Kinder, sind innerhalb eines Verbunds durchgängig mit identischem Wert rabattiert. Zwischen Verbünden sowie bei anderen Zielgruppen wird jedoch häufig ein abweichender Rabatt angewendet.

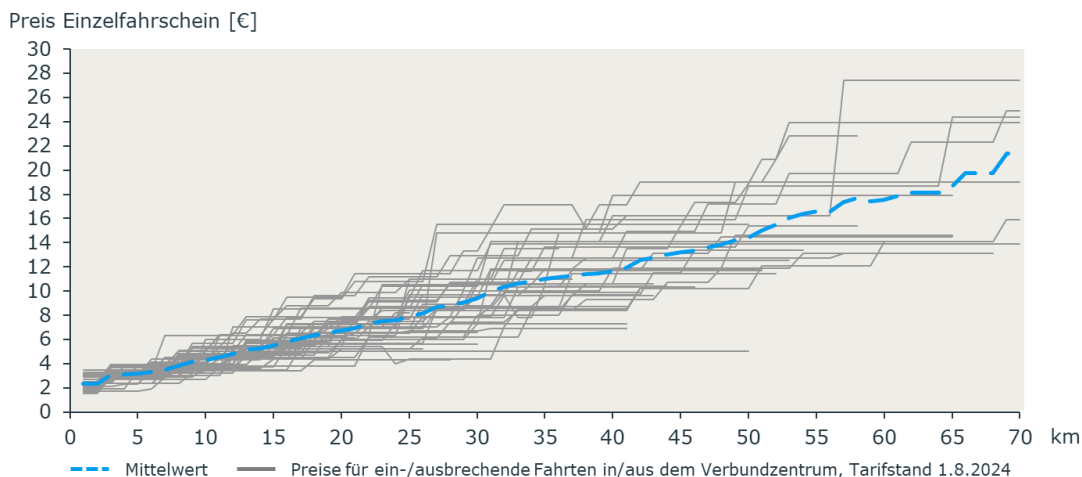


Abbildung 12: Preisprogression Einzelfahrschein für ein-/ausbrechende Fahrten in/aus dem Verbundzentrum (civify-Tarifdatenbank | 43 Verbünde | Tarifstand 1.8.2024)

In der Regel steigen die Preise mit zunehmender Entfernung, egal welche Preisbildungslogik zugrunde liegt. Die Anzahl der Preisstufen bestimmt die Anzahl und Höhe der Preissprünge. Verbünde mit vielen Preisstufen weisen kleinere Preissprünge auf und scheinen damit leistungsgerechter, gleichzeitig aber auch komplexer als Verbünde mit weniger Preisstufen und höheren Preissprüngen (siehe Abbildung 12).

Nicht nur von Verbund zu Verbund existieren diesbezüglich Unterschiede, sondern auch verbundintern zwischen den einzelnen Fahrausweisarten. So weisen vor allem ermäßigte Tarifprodukte, aber auch Tageskarten, häufig weniger Preisstufen auf als Einzelfahrschein, bis hin zu einem Einheitspreis (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14).

Während Preise für den ÖPNV im Gelegenheitsstarif in den vergangenen Jahren insgesamt eher ansteigen, führen Tarifstrukturreformen in der Regel immer zu einer preislichen Verbesserung für die Fahrgäste vor Ort. Die daraus entstehenden Mindererlöse belasten das defizitäre System weiter.

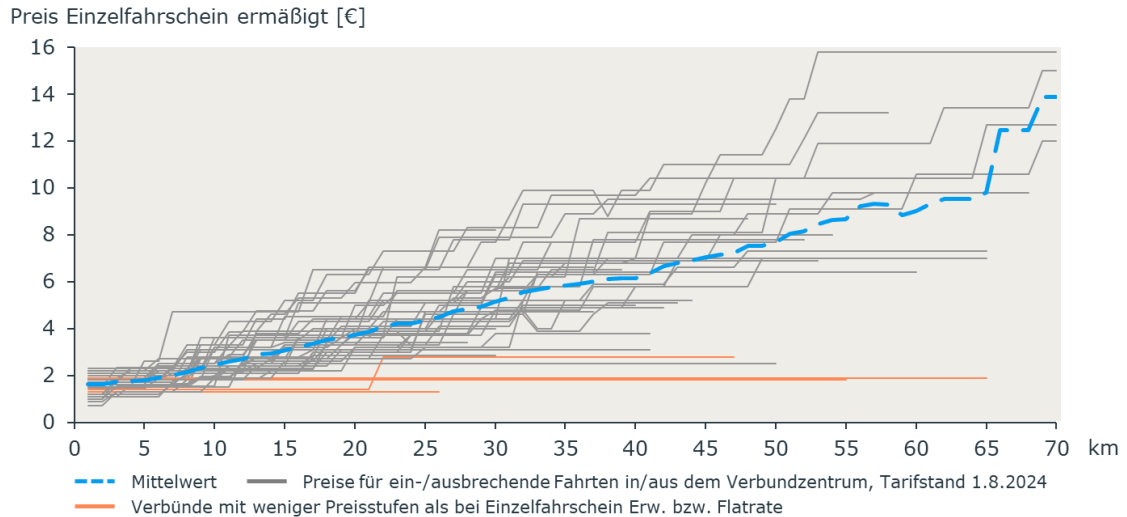


Abbildung 13: Preisprogression Einzelfahrschein ermäßigt für ein-/ausbrechende Fahrten in/aus dem Verbundzentrum (civity-Tarifdatenbank | 43Verbünde | Tarifstand 1.8.24)

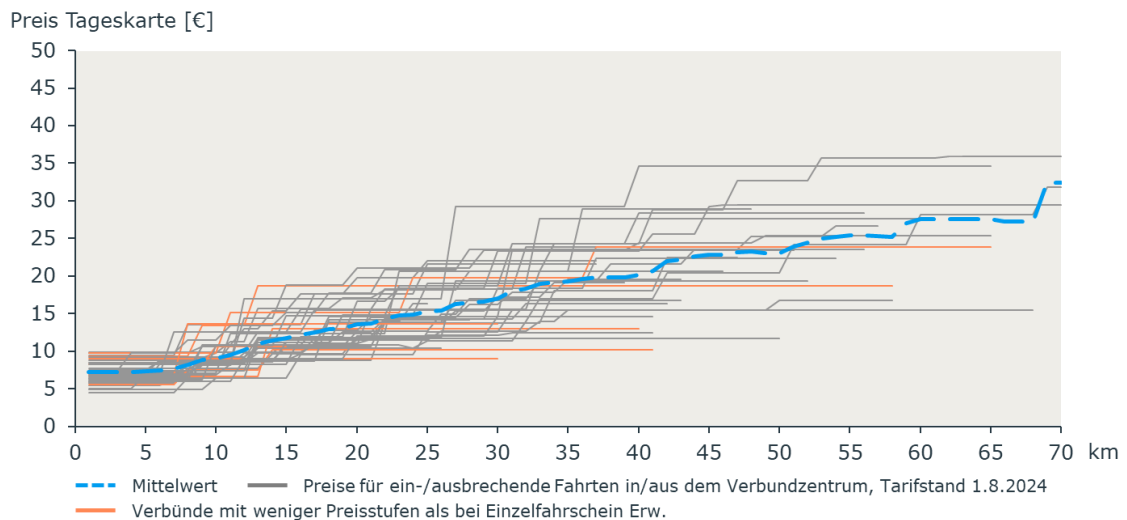


Abbildung 14: Preisprogression Tageskarte für ein-/ausbrechende Fahrten in/aus dem Verbundzentrum (civity-Tarifdatenbank | 43 Verbünde | Tarifstand 1.8.2024)

2.3.4 Rabattierung und Nutzenschwellen

Das Preisverhältnis von Tarifprodukten zueinander hat Einfluss auf den Absatz bzw. auf die Nutzung der Tarifprodukte: je höher die Rabattierung eines Produktes gegenüber einem anderen ist - oder anders ausgedrückt, je geringer die sogenannte Nutzenschwelle aus Kundensicht ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Kunde das günstigere Tarifprodukt kauft.

In den meisten Städten werden Mehrfahrtenkarten angeboten. Der Rabatt für eine Fahrt mit einer Mehrfahrtenkarte gegenüber einem Einzelfahrschein schwankt sehr stark zwischen 2 % und 37 %, mit einem Schwerpunkt im Bereich von 10-13 % Rabatt. (siehe Abbildung 15). Je höher der Rabatt, desto größer ist der Anreiz für die Fahrgäste, das Produkt zu erwerben. In elf Städten werden keine Mehrfahrtenkarten angeboten, Kund:innen müssen sich also für jede Einzelfahrt einen Einzelfahrschein kaufen. In drei weiteren Städten werden Mehrfahrtenkarten zwar angeboten, jedoch wird kein Rabatt gewährt; die Mehrfahrtenkarte lohnt sich für die Kund:innen also nicht finanziell,

sondern nur aufgrund des Komfortgewinns, nicht für jede Fahrt einen Kaufvorgang tätigen zu müssen.

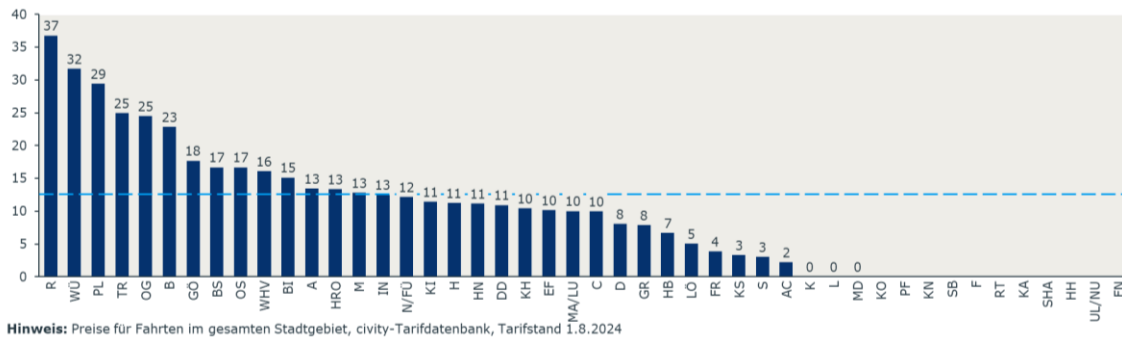


Abbildung 15: Rabatt für eine Fahrt mit einer Mehrfahrtenkarte gegenüber einem Einzelfahrschein in % (civity-Tarifdatenbank | 46 Städte | Tarifstand 1.8.2024)

In allen betrachteten Städten werden Tageskarten angeboten. Auch hier variiert die Nutzenschwelle zwischen den Tarifprodukten stark. In zwei Städten lohnt sich der Kauf einer Tageskarte ab genau 3 Fahrten mit einem Einzelfahrschein. In 9 Städten bereits bei 2 Fahrten mit einem Einzelfahrschein. Die Mehrheit der Städte weist eine Nutzenschwelle zwischen 2 und 3 auf, einige wenige liegen unter 2 (siehe Abbildung 16).

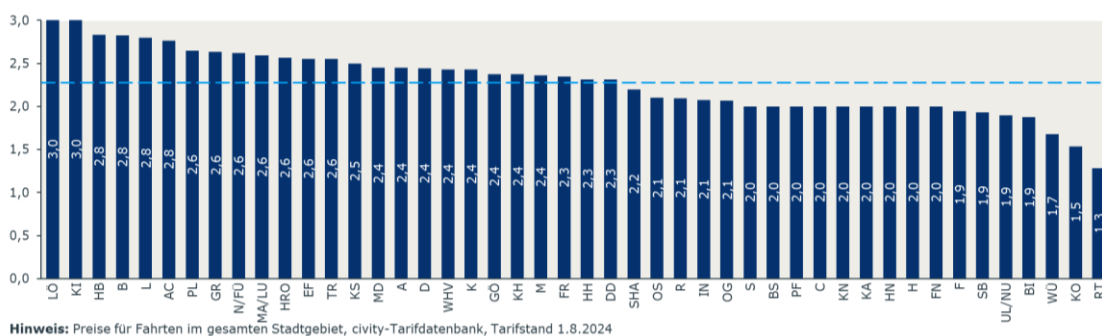


Abbildung 16: Nutzenschwelle Tageskarte zu Einzelfahrschein im Stadtverkehr in Anzahl Fahrten mit einem Einzelfahrschein (civity-Tarifdatenbank | 46 Städte | Tarifstand 1.8.2024)

Diese Nutzenschwelle ist aus Fahrgastsicht kaufentscheidend. Die große Mehrheit der Kund:innen nutzt den ÖPNV je Nutzungstag für genau eine Hin- und eine Rückfahrt, also 2 mal. Liegt die Nutzenschwelle unter zwei (ist die Tageskarte also vergleichsweise günstig), werden diese Hin-Rückfahrt-Beziehungen in der Regel schon mit Tageskarten abgedeckt, für sehr viele Kund:innen ist die Tageskarte das günstigste Produkt, seltener die Einzelkarte. Im deutlich häufigeren Fall einer Nutzenschwelle (deutlich) über 2 kommen Tageskarten nur für die Kund:innen in Frage, die mehr als zwei Fahrten je Tag planen und sind entsprechend seltener das Produkt der Wahl.

Bei Monatskarten sehen wir gleichmäßig gestreute Nutzenschwellen zwischen 31 und 17 Fahrten mit dem Einzelfahrschein, dazu einen „Ausreißer“ mit 37 (siehe Abbildung 17).

Bei diesem Produkt stehen die Kund:innen vor der Aufgabe, ihre Nutzungsmuster für einen ganzen Monat zu antizipieren, um eine monetär rationale Kaufentscheidung treffen zu können. Wer bspw. nur an zwei Tagen die Woche den ÖPNV nutzt, kommt auf ungefähr 9 Nutzungstage im Monat, also etwa 18 Fahrten. Für diese Nutzendengruppe „lohnt“ sich also eine Monatskarte finanziell nur, wenn die Nutzenschwelle unter 18

liegt. Bei drei Nutzungstagen je Woche, also bei etwa 13 Nutzungstagen, wäre schon eine Nutzenschwelle von 26 ausreichend, also etwa beim Durchschnittswert der hier verglichenen Verbünde. In der Realität werden natürlich auch noch eine etwaige weitere Rabattierungsmöglichkeit durch Mehrfahrtenkarten und ggf. eine günstige Tageskarte seitens vieler Kund:innen bei der Kaufentscheidung berücksichtigt.²³

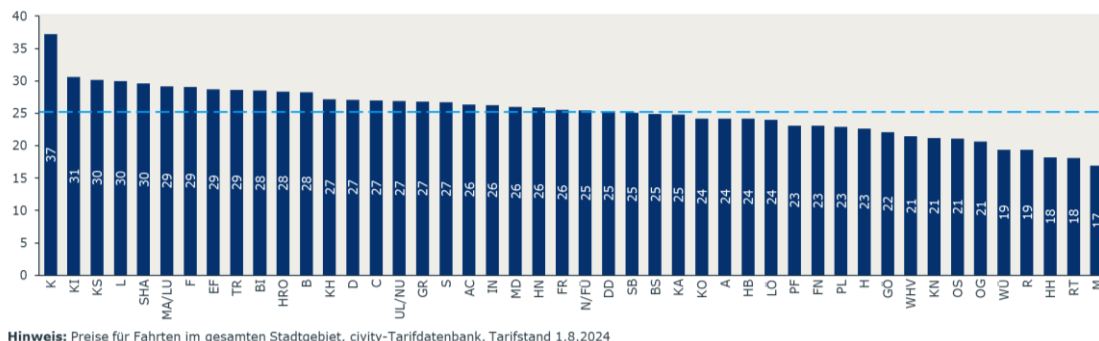


Abbildung 17: Nutzenschwelle Monatskarte zu Einzelfahrschein im Stadtverkehr in Anzahl Fahrten mit einem Einzelfahrschein (civity-Tarifdatenbank | 46 Städte | Tarifstand 1.8.2024)

Die Nutzenschwellen D-Ticket zu Einzelfahrschein schwanken zwischen 35 und 15 Fahrten mit dem Einzelfahrschein, bei einem Mittelwert von 19 (siehe Abbildung 18). Da der Preis des D-Tickets mit 58 € (ab Januar 2025) überall gleich ist, resultieren die Nutzenschwellen also aus sehr unterschiedlich teuren Einzelfahrscheinen zwischen 1,70 € (Nutzenschwelle 34) und 3,90 € (Nutzenschwelle 15).

Gegenüber dem Fall der Monatskarte ist bei der Nutzenschwelle des D-Tickets zum Einzelfahrschein die Abwägung aus Kund:innensicht noch einmal komplexer, da das D-Ticket ein – wenn auch einfach kündbares – Abo ist, also die Nutzung über mehr als einen Monat lang antizipiert werden muss. Weiterhin sind auch eventuelle Ausflugsfahrten, die von der städtischen Monatskarte nicht umfasst werden, beim D-Ticket jedoch abgedeckt und zu berücksichtigen. Wie bei der Monatskarte, gilt auch hier: Je niedriger die Nutzenschwelle, desto größer ist grundsätzlich der Anreiz für häufige Gelegenheitskund:innen, zum D-Ticket zu wechseln.

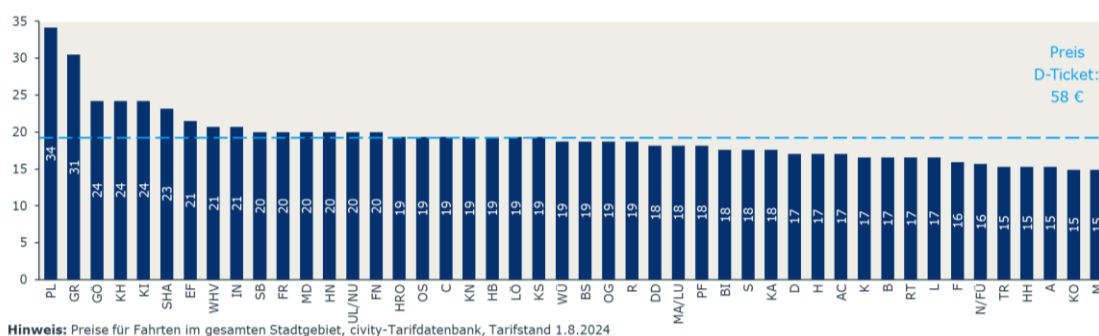


Abbildung 18: Nutzenschwelle Deutschlandticket zu Einzelfahrschein Stadtverkehr in Anzahl Fahrten mit einem Einzelfahrschein (civity-Tarifdatenbank | 46 Städte | Tarifstand Einzelfahrschein 01.08.2024, D-Ticket 01.01.2025)

2.4 VIELFÄLTIGE KONZEPTE FÜR DEN FAHRKARTENVERKAUF UND DIE TARIFKOMMUNIKATION

²³ Hinweis: Bei dieser Auswertung ist zu berücksichtigen, dass die Preise der Monatskarten im Stadtverkehr in vielen Verbundräumen teils deutlich über dem Preis des D-Tickets liegen und diese Produkte daher de facto heute nur noch eine geringe bis sehr geringe Nachfrage haben.

Dass viele ÖPNV-Kund:innen die Tarifsysteme als Zugangshürde empfinden, liegt nicht nur an deren Heterogenität, sondern auch an den Wechselwirkungen mit den vielfältigen Konzepten des Fahrkartenverkaufs. So findet der Fahrgast in den über 80 Tarif- und Verkehrsverbünden zahlreiche unterschiedliche und gegensätzlich Regelungen für den Kauf einer Fahrkarte. Allein für den ÖPNV in Deutschland gibt es deutlich mehr als 100 unterschiedliche Smartphone-Apps, welche von den Nutzerinnen und Nutzern häufig schlecht bewertet werden.²⁴

Um den Umfang des Gutachtens nicht zu sprengen sei im Folgenden nur auf ein paar ausgewählte Aspekte bzw. Unterschiede hingewiesen:

Fahrkarten für eine Einzelfahrt oder einen Tag werden ohne Ort und Datum ausgegeben und müssen vor Fahrtantritt an einem Entwerter entwertet werden	↔	Fahrkarten für eine Einzelfahrt oder einen Tag werden entwertet ausgegeben und sind unmittelbar gültig
Fahrkartenkauf beim Fahrpersonal im Bus nicht möglich	↔	Fahrkartenkauf beim Fahrpersonal im Bus möglich
Fahrkartenkauf an mobilen Automaten im Fahrzeug möglich	↔	Keine mobilen Automaten vorhanden
Bargeldlose Bezahlung umfassend möglich	↔	Bargeldlose Bezahlung nicht oder nur partiell möglich
Annahme von Geldscheinen	↔	Nur Annahme von Münzgeld
Benutzerführung mit Touchscreen	↔	Benutzerführung mit Tasten
Vorschlag und Auswahl des richtigen Tickets durch Eingabe der gewünschten Relation am Verkaufsgerät	↔	Manuelle Ermittlung des richtigen Tickets durch den Fahrgast anhand eines Tarifplans vor Kauf des Tickets
Gesamtes Sortiment am Verkaufsstandort verfügbar	↔	Eingeschränktes Sortiment
App für den Fahrkartenkauf mit umfassender Bezahlungsfunktion (Paypal, Apple- und Google Pay)	↔	App für den Fahrkartenkauf ausschließlich mit SEPA-Lastschriftverfahren
App für Fahrkartenkauf und Fahrplanauskunft integriert	↔	Getrennte Apps für Fahrkartenkauf und Fahrplanauskunft

Abbildung 19: Beispielhafte Gegenüberstellung von Unterschieden beim Fahrkartenverkauf

Darüber hinaus spiegelt sich die Heterogenität der Tarifsysteme automatisch in unterschiedlichen Benutzerführungen in den Verkaufssystemen sowie in der gesamten Kommunikation der Tarifsysteme (Internet, Flyer, Aushänge, etc.) der Verbünde und Verkehrsunternehmen wider.

2.5 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT ZUR ANALYSE

²⁴ Im Jahr 2023 hat civity Management Consultants eine umfassende Analyse von Nutzerbewertungen zu über 170 ÖPNV-Apps aus den App-Stores von Apple und Google durchgeführt. Siehe [Eine für alle oder alle für eine – die beliebtesten ÖPNV-Apps und was sie können | civity Management Consultants](#) Abgerufen am 14.02.2025

Der Aufwuchs des heutigen Tarifdschungels im deutschen ÖPNV wurde nach unseren Analysen durch die Wechselwirkungen zwischen mehreren Faktoren begünstigt, die wir im Folgenden noch einmal zusammenfassen:

1. Eine gewachsene und heterogene Verbundlandschaft mit über 80 Tarif- und Verkehrsverbünden sehr unterschiedlicher räumlicher Größe. (siehe 2.1)
2. Unterschiedliche und teils konfliktäre Anforderungen an die Konzeption und Weiterentwicklung von Tarifsyste-men seitens der Bürger, der Politik und der Branchenakteure in jedem der 80 Tarif- und Verkehrsverbünde. (siehe 2.2)
3. Vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten und Philosophien bei der Konzeption von Tarifsyste-men wie die (räumliche) Preisbildungslogik, das Sortiment, die Tarifbedingungen und das Preisniveau. (siehe 2.3)
4. Unterschiedliche Ausgestaltung des Fahrkartenverkaufs sowie der Tarifkommunikation in den Tarif- und Verkehrsverbünden im Zusammenspiel mit den heterogenen Tarifsyste-men (siehe 2.4)

Die Vielfalt der Tarifsyste-me im deutschen ÖPNV ist damit auch in den föderalen Strukturen der Bundesrepublik begründet: die Zuständigkeit für den ÖPNV liegt in Deutschland grundsätzlich bei den Bundesländern, wobei diese die Zuständigkeit überwiegend auf die Kommunen und Landkreise übertragen haben, welche sich wiederum zu Verkehrsverbünden zusammengeschlossen haben. Das D-Ticket war dagegen eine Initiative des Bundes und ein substanzieller Eingriff in die Tarifhoheit von Ländern, Kommunen und Verbünden mit weitreichenden Konsequenzen für die Verbundtarife.



Abbildung 20: Entstehung des Tarifdschungels im deutschen ÖPNV

Wir möchten an dieser Stelle jedoch auch betonen, dass der mit Abstand größte Teil der Bevölkerung sich nahezu regelmäßig in seiner „Heimatregion“ mit dem ÖPNV bewegt und das absolute Verkehrsaufkommen im Nahverkehr bundesweit, zwischen nicht direkt benachbarten Verkehrsverbünden, sehr gering ist. Somit sind auf den ersten Blick auch nur wenige Bürger von der Heterogenität der Tarifsysteme im ÖPNV unmittelbar negativ betroffen – allerdings verhindert diese durchaus die Schaffung einer einheitlichen und durchgängigen Benutzeroberfläche, so wie es zum Beispiel der Pkw seinen Nutzern bietet.

3 BEWERTUNG MÖGLICHER TARIFMODELLE FÜR EINEN BUNDESWEIT EINHEITLICHEN GELEGENHEITSTARIF

Ziel des vorliegenden Gutachtens ist es, ein bundesweit einheitliches und einfaches Tarifsystem für Kund:innen zu entwickeln, welche den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und für die sich der Kauf eines D-Tickets nicht lohnt. In diesem Kapitel werden zunächst die Anforderungen an ein solches Tarifsystem formuliert (Kap. 3.1). Darauf aufbauend werden grundsätzliche Parameter für die Ausgestaltung eines solchen Tarifs dargestellt (Kap. 3.2) und diese anschließend jeweils einer Stärken- und Schwächenanalyse unterzogen (Kap. 3.3).

3.1 ANFORDERUNGEN AN EINEN DEUTSCHLANDWEITEN GELEGENHEITSTARIF

Nachfolgend werden die grundlegenden Anforderungen dargestellt, die ein neu konzipierter, bundesweit einheitlicher, Gelegenheitsstarif aus unserer Sicht einhalten sollte und von denen wir uns bei der Konzeption des neuen Tarifsystems leiten lassen:

- Hohe „intuitive“ Verständlichkeit und leichte Zugänglichkeit.
- Möglichst einheitliche Preisbildungslogik über ganz Deutschland hinweg.
- Zumindest mittelfristig noch sowohl analog als auch digital verkaufbar.²⁵
- Einfache Möglichkeit, auch ermäßigte Tickets für Kinder/Jugendliche und ggf. andere festzulegende Gruppen anzubieten.
- Ausreichende Nutzenschwelle D-Ticket zu Einzelfahrschein, um nicht von der Nutzung des Gelegenheitsstarifs abzuschrecken.
- Gerechtigkeit in der Tarifierung, unabhängig vom real befahrenen Teilraum des Verbundes (soweit praktikabel möglich).
- Implizite Rabattierung für Mehrfachnutzende. Im Rahmen des Gelegenheitsstarifs kann dies Angebote wie 24-Stunden-Karten oder Ähnliches umfassen.

²⁵ Begründung: Zugänglichkeit für möglichst alle Personen, bspw. auch für Kinder und für die (wenigen) Menschen ohne Smartphone, keine abschreckende Wirkung auf die Mehrheit der Gelegenheitsstarif-Kund:innen, die ihr Ticket nicht digital erwerben wollen, um keine Abwanderungen zu provozieren

3.2 MÖGLICHE TARIFIERUNGSPARAMETER

Als Parameter für die Tarifierung eines bundesweit einheitlichen Gelegenheitstarifs stehen aus unserer Sicht grundsätzlich drei Dimensionen zur Verfügung (Abbildung 21):

- **Strecke/Entfernung:** Tarifbildung auf Basis der zurückgelegten Entfernung mit dem ÖPNV
- **Raum/Fläche:** Tarifbildung auf Basis eines abgegrenzten Raumes für die Nutzung des ÖPNV
- **Zeit/Dauer:** Tarifbildung auf Basis der zeitlichen Nutzungsdauer im ÖPNV

Heute werden in Deutschland je nach Tarif die Tarifierungsparameter Strecke (Kurzstrecke nach Haltestellenanzahl, Deutschlandtarif im Eisenbahnverkehr) und Fläche (Ringe, Waben, Zonen, Landkreise etc.) genutzt. Der Faktor Zeit ist derzeit fast immer nur ein sekundärer Parameter insofern, als eine zeitliche Gültigkeit von (preisstufenabhängig) X Stunden bei Einzelkarten und „Tag“ bzw. 24 h bei Tageskarten zur dominierenden räumlichen Gültigkeit hinzukommt.

Ziel eines deutschlandweiten Gelegenheitstarifs sollte aus unserer Sicht eine kundenseitig gut verständliche und kommunizierbare einheitliche Tarifierungslogik sein (bspw. nur Fläche / nur Strecke / nur Zeit), die mit möglichst wenigen Regelungen auskommt.

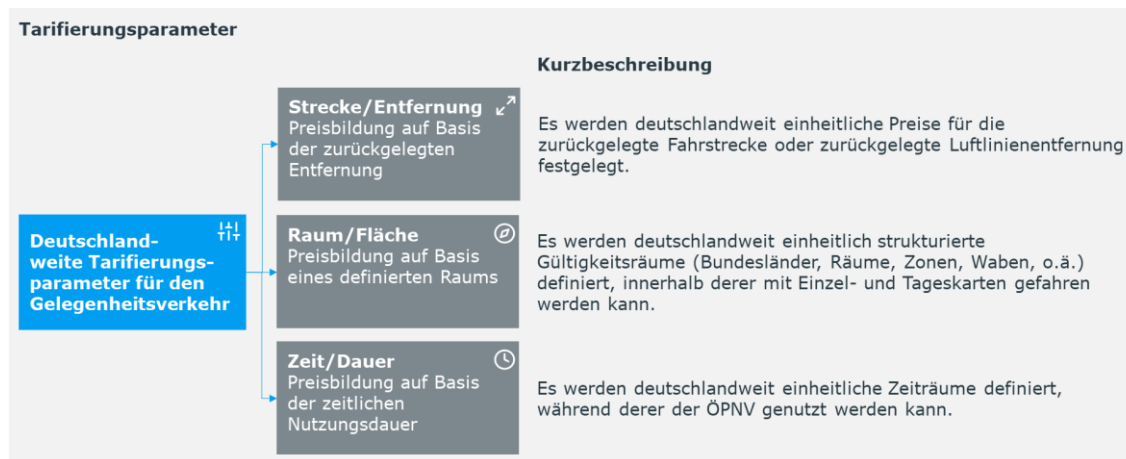


Abbildung 21: Mögliche Tarifierungsparameter Gelegenheitsstarif

Strecke/Entfernung: Ein bundesweit einheitliches System für die Tarifierung nach Strecke bzw. Entfernung ist mit dem Deutschlandtarif bereits verfügbar.²⁶ Eine Übertragung der Tarifierungslogik auf alle Fahrten im Nahverkehr ist grundsätzlich möglich. Für Gelegenheitsnutzende würde dies bedeuten, dass sie für jede Fahrt vor Beginn Start- und Zielort am Automaten oder in der App eingeben bzw. dem Verkaufs- oder Fahrpersonal nennen, um eine Fahrerlaubnis zu erhalten. Im digitalen Vertrieb wäre durch die Anwendung von In/Out-Systemen auch eine Abrechnung nach der Fahrt möglich. Bei mehreren Fahrten an einem Tag können so hohe Kosten entstehen. Hin- und Rückfahrkarten könnten bei gleicher Streckenführung erworben werden, Tages- oder Mehrfahrkarten sind hingegen nicht ohne Systembruch möglich. Auch hier könnte lediglich bei digitalen Lösungen durch Kappung bei einer festgelegten Anzahl

²⁶ Siehe <https://deutschlandtarifverbund.de/> oder <https://de.wikipedia.org/wiki/Deutschlandtarif>

km oder einem festgelegten Betrag pro Tag eine vergleichbare Lösung gefunden werden.

Jede (auch städtische) Fahrkarte müsste mit haltestellengenauem Relationsbezug verkauft werden, weil der Relationsbezug preisbildend ist. Die notwendige Vorabfestlegung des Zielortes (zumindest im analogen Vertrieb) sowie hohe Kosten bei komplexeren Reiseketten würde insbesondere für Fahrgäste, die aktuell einen Raumbezug mit großen Zonen/Waben/Ringen haben, zu einem Komfortverlust führen.

Fläche/Raum: Die Tarifierung nach Fläche bzw. Raum ist grundsätzlich auf einen beliebig großen Raum anwendbar. Zwei relevante Faktoren für die Ausgestaltung eines solchen Tarifsystems sind die Größe der preisbildenden Zonen sowie der Preis je Zone bzw. die Preisfunktion für mehrere Zonen.

Nahezu überall, wo Verbundräume existieren, gibt es Zonensysteme, welche die Räume gliedern. Für einen deutschlandweiten Tarif wären diese existierenden Zonensysteme jedoch nicht geeignet, da die Zonen je nach bisheriger Verbundlogik sehr unterschiedlich groß sind. Wäre bspw. die Preisbildungslogik „Zwei Zonen kosten 3 €“, könnte damit in den Wabenstrukturen des Karlsruher Verkehrsverbunds die Distanz von 5 km zurückgelegt werden, in den großen Zonen des Dresdener Verkehrsverbund Oberelbe jedoch 25 km. Zur Schaffung eines bundesweit einheitlichen Tarifsystems müsste daher ein deutschlandweites System von Tarifzonen erarbeitet werden, das von allen Bürgern und Fahrgästen als gerecht empfunden wird.

Grundsätzlich bestehen drei Optionen für eine Aufteilung des Bundesgebiets in vergleichbare Zonen, von denen jedoch jede Schwächen aus Fahrgastsicht aufweist. Administrative Grenzen wie Bundesländer, Landkreise oder Gemeinden sind in Deutschland sehr unterschiedlich groß und bilden somit zwar nachvollziehbare aber preislich ungerechte Zonen. Ein einheitliches geometrisches Zonenraster über Deutschland zu legen, wäre zwar gerecht, jedoch schwer vermittelbar und würde bestehende Verkehrsströme willkürlich mit Grenzen durchschneiden. Sehr große Zonen wiederum, etwa Nord, Ost, Süd, West könnten leicht zu einer Unterlaufung des D-Tickets führen und hätten höhere Preissprünge zur Folge.

Zeit/Dauer: Eine Tarifbildung auf Basis der zeitlichen Nutzungsdauer im ÖPNV könnte sehr stringent nur mit der Gültigkeitszeit als tarifbildendem Element konzipiert werden, ein Raumbezug (außer den deutschen Außengrenzen) und ein Strecken-/Entfernungsbezug sind nicht nötig. Da wir dieses Tarifkonzept nachfolgend weiter ausformulieren werden, ist die Beschreibung hier zunächst nur kurz gehalten.

3.3 SWOT-ANALYSEN

Die Stärken (S), Schwächen (W), Chancen (O) und Risiken (T) der drei grundsätzlichen Tarifierungsparameter unter den genannten Prämissen (vgl. 3.1) stellen wir aus unserer Sicht in Form dreier SWOT-Analysen nachfolgend zusammen:

3.3.1 SWOT-Analyse Strecke/Entfernung

Stärken	• Kann analog und digital vertrieben werden. • Kann bei entsprechender Ausgestaltung der künftigen Preisfunktion gewünschtes Preisniveau im Regionalverkehr erzielen.
Schwächen	• Alle Kund:innen im Gelegenheitstarif, die keine In/Out-Lösung nutzen und ihren Fahrschein daher vorab erwerben (auch in Groß- und Mittelstädten), müssen einen Fahrschein mit präziser Starthaltestelle-Zielhaltestelle-Logik erwerben, da die Strecke tarifbildend ist. • Tarifliches Angebot für komplexere Mobilitätsmuster (bspw. Dreiecksfahrt Wohnung-Arbeit-Kino-Wohnung) nicht umsetzbar; Kund:in wird somit zum Kauf von drei Einzelstreckenkarten verpflichtet. • Dauer Kaufprozess steigt im Mittel an, insbesondere in Stadtverkehren (Erfordernis Eingabe Zielhaltestelle). • Kundenseitiger Flexibilitätsverlust (nach Kauf sind nur Zielhaltestelle oder Haltestellen davor noch zugängliche Ziele). • Auf Faktor Zeit kann zur Abgrenzung der Gültigkeit einer Einzelfahrt nicht verzichtet werden.
Chancen	• System kann perspektivisch bruchlos zu rein digital zugänglichem In/Out-Tarif weiterentwickelt werden.
Risiken	• Gefahr von Kundenabwanderung wegen des mit dem Kauf eines (städtischen) Einzelfahrscheins und der <i>de facto</i> Auffassung von Tageskarten verbundenen Komfortverlusts.

3.3.2 SWOT-Analyse Raum/Fläche

Stärken	• Kann wie bisher analog und digital vertrieben werden. • Bei der Mehrheit der Verkehre (Stadt- und Stadtumlandverkehre) bleibt die den dort wohnenden Kund:innen bekannte grundsätzliche Tariflogik erhalten, ggf. aber mit neuer realer deutschlandweit vereinheitlichter Zonierung.
Schwächen	• Vmtl. muss ganz Deutschland mit einem neuen, einheitlichen Zonensystem überzogen werden. • System weiterhin (wie bisher) nicht intuitiv verständlich; Zugangshürden bleiben in fremdem Raum weiterhin hoch. • Auf den Faktor Zeit kann zur Abgrenzung der Gültigkeit nicht verzichtet werden.

Chancen	• Relativ geringer Aufwand bei Vertriebstechnik, da diese nicht grundsätzlich umgestellt werden müsste.
Risiken	• Bei Umsetzung ist eine Richtungsentscheidung getroffen, die einen späteren erneuten Wechsel der Tariflogik (bspw. hin zu einem digitalen Luftlinientarif) de facto zumindest mittelfristig ausschließt.

3.3.3 SWOT-Analyse Zeit/Dauer

Stärken	• Kann analog und digital vertrieben werden. • Sehr einfaches und intuitiv verständliches Tarifmodell, da Zeit/Dauer einziges tariffbildendes Element ist. • Komplette Aufgabe der Zonen/Waben/Ringe/Kurzstrecken/etc. möglich (wenn heutige lokale Zeitkarten einbezogen werden). • Preisbildungslogik ist einigen Kund:innen aus Car- und Bike-Sharing-Angeboten bekannt. • Vertriebslich sehr einfach umsetzbar, sehr gut geeignet für mobiles Ticketing per Smartphone-App.
Schwächen	• Sinkende Tarifiergiebigkeit mit steigender Geschwindigkeit der Verkehrsmittel (also auf „schneller“ Schiene niedriger als im „langsameren“ Bus) und damit insbesondere im längeren Regionalverkehr niedrig. • Setzt im Gegenzug Anreiz zur Nutzung der schnelleren Schiene. • Daher finanzielle Ausgleichsmechanismen zwischen Verkehrssystemen /-unternehmen nötig.
Chancen	• Einfache Tarifierungslogik kann positive Nachfragewirkung auf Nicht-Kund:innen erzielen. • Regional unterschiedliche Preisniveaus im Ist könnten mit differenzierten Preisansätzen je Startort abgebildet werden, wenn gewünscht oder notwendig (siehe Exkurs 1). • Perspektivisch könnte das System mit In/Out zu einer minutengenauen Abrechnung weiterentwickelt werden. • Prinzipiell ist das Tarifsystem bruchlos auf ganz Deutschland erweiterbar.
Risiken	• Kundenakzeptanz im Störfall bzw. Anschlussverlust nur durch Kulanzregelungen zu erreichen; diese müssen aber auch kommuniziert werden. • Gefahr von Tarifunterlaufung (bspw. durch maximale Ausnutzung von kommunizierten oder von Kund:innen erschlossenen Kulanzregelungen). • Gefahr von Druck und Hektik bei Fahrgästen und im Gesamtsystem, da ggf. „jede Minute zählt“. • Etwaige Erlörisiken sind schwer zu kalkulieren, da nötige Basisdaten nur eingeschränkt vorliegen.

3.4 ZWISCHENFAZIT UND EMPFEHLUNG

Nachfolgend werden unsere qualitativen Einschätzungen zu den Tarifierungsparametern noch einmal grafisch zusammengefasst (siehe Abbildung 22).

Tarifierungsparameter		Bewertung Kundensicht im Vergleich der drei Parameter				
		Verständlichkeit	Komfort bei Erwerb	Flexibilität in der Nutzung	Kontrollierbarkeit	Kompatibilität mit D-Ticket
Deutschland- weite Tarifierungs- parameter für den Gelegenheitsverkehr	Strecke/Entfernung Preisbildung auf Basis der zurückgelegten Entfernung	hoch	mittel	sehr gering	gering	sehr gering
	Raum/Fläche Preisbildung auf Basis eines definierten Raums	gering	gering	mittel	hoch	gering
	Zeit/Dauer Preisbildung auf Basis der zeitlichen Nutzungsdauer	hoch	hoch	sehr hoch	hoch (Kulanzregelung erforderlich)	sehr hoch

Abbildung 22: Qualitative Bewertung der Tarifierungsparameter Gelegenheitsstarif im Vergleich zueinander

Basierend auf dieser Zusammenfassung der drei SWOT-Analysen schlagen wir als „Großen Wurf“ für einen deutschlandweit einheitlichen Gelegenheitsstarif ein Tarifsystem vor, welches ausschließlich auf der zeitlichen Nutzungsdauer im ÖPNV basiert. Fahrstrecken oder räumliche Tarifgrenzen sind bei seiner Anwendung irrelevant. Nur die deutschen Außengrenzen bzw. der Gültigkeitsraum des D-Tickets setzen ihm noch eine räumliche Grenze.

4 KONZEPTION EINES BUNDESEINHEITLICHEN ZEITBASIERTEN TARIFSYSTEMS FÜR GELEGENHEITSKUND:INNEN

Im Folgenden beschreiben wir das Konzept eines rein zeitbasierten Tarifsystems für Gelegenheitskund:innen, das keine räumlichen Grenzen innerhalb Deutschlands kennt und auch nicht auf der zurückgelegten Distanz tarift. Reiseweiten oder die Frage nach Hin- und/oder Rückfahrt sind nicht relevant. Innerhalb der gebuchten Gültigkeitsdauer kann so viel und so weit gefahren werden, wie man wünscht und schafft. Damit fügt sich der Zeittarif für Gelegenheitskund:innen nahtlos in die Tariflogik des D-Tickets ein.²⁷

Die Zeiteinheit für die Nutzung des ÖPNV wird vorab gekauft oder kann für einige Vertriebswege im Nachgang ermittelt werden. Bei vorab gekauften Fahrscheinen beginnt die Gültigkeit mit dem Kauf oder zu einer angegebenen Startzeit.

Die Stückelung basiert zwischen 15 Minuten und 120 Minuten jeweils auf einer Verdoppelung der Zeitdauer bei einer Preisprogression, die deutlich unter einer Verdoppelung liegt. Zur Vereinfachung könnten konstante Preisabstände gewählt werden, bspw. 2 € -

²⁷ Hinweis: Das dargestellte Tarifmodell wurde entwickelt unter der Prämisse einer Weiterexistenz des D-Tickets mit einem Preis ungefähr auf dem heutigen Niveau (49 € bzw. 2025 58 €).

(+1,30 € =) 3,30 € - (+1,30 € =) 4,60 € - (+1,30 € =) 5,90 € oder sich regelmäßig vergrößernde Preisabstände, bspw. 2 € - (+1,30 € =) 3,30 € - (+1,40 € =) 4,70 € - (+1,50 € =) 6,20 €. Ergänzend werden 24-h-Karten zu einem signifikant höheren Preis von bspw. 14,10 € angeboten. Neben dem regulären Vollzahler-Preis sehen wir einen um 50 % rabattierten ermäßigten Preis für bestimmte Zielgruppen vor. Dieser ist für „Kinder“ (künftig: Menschen unter 18) vorgesehen, ggf. zusätzlich für weitere Gruppen, bspw. Senior:innen oder Menschen mit geringem Einkommen. Die Ermittlung des Preisniveaus zur Schaffung einer erlösneutralen Umsetzung wird in Kapitel 4.3 dargestellt.

Für digitale Kanäle mit Anbindung an ein Kundenkonto (Smartphone, ggf. Smartcard) sehen wir die Option einer Bestpreisabrechnung und einer Kappung der Maximalausgaben vor (Kapitel 4.2).

4.1 TARIFSTRUKTUR / PREISBILDUNGSLOGIK / SORTIMENT

Insgesamt fallen in dem vorgeschlagenen Konzept die Kategorien „Tarifstruktur/Preisstufen“ und „Sortiment“ zusammen, so dass es keine sinnvolle Trennung mehr gibt. Sie werden daher im Folgenden gemeinsam diskutiert.

Wir sehen für den gesamten Gelegenheitsverkehr bundesweit nurmehr fünf Produkte vor, die gleichzeitig „Tarifprodukt“ und „Preisstufe“ sind, und die jeweils im Regel- und Ermäßigungstarif angeboten werden.

Ticket „15-Minuten ÖPNV“

- Mögliche Anwendungsfälle: Kurzstreckenfahrten (mehrere Stationen Bus/Stadtbahn in Großstädten, Nachbarortsverkehr auf dem Land, kleine Stadtverkehre), im schnellen regionalen SPNV teilweise bereits einzelne längere Strecken
- Preisindikation (Regeltarif): ca. 2,00 €

Ticket „30-Minuten ÖPNV“:

- Mögliche Anwendungsfälle: Stadtfahrten in Kreisfreien Städten, moderat lange Fahrten in Großstädten, Fahrten ins nächste Unterzentrum im ländlichen Raum
- Preisindikation (Regeltarif): ca. 3,30 €

Ticket „60-Minuten ÖPNV“:

- Mögliche Anwendungsfälle: Lange Strecken in Großstädten, Fahrten ins nächste Mittelzentrum / (Kreis-) Stadt im ländlichen Raum
- Preisindikation (Regeltarif): ca. 4,70 €

Ticket „120-Min ÖPNV“

- Mögliche Anwendungsfälle: Sehr lange Stadtfahrten in Großstädten, längerer Regionalverkehr auf dem Lande), Kürzere (meist städtische) Besorgungsfahrten bereits mit Rückfahrt
- Preisindikation (Regeltarif): ca. 6,20 €

Ticket „24-Stunden ÖPNV“

- Mögliche Anwendungsfälle: Mehrere Fahrten über den Tag verteilt in den Städten, insgesamt mehr als zwei Fahrten / 24 h, Ausflüge, sehr lange Einzelfahrten, ggf. auch auf eher Fernverkehrs-typischen Reiseweiten, analog den Möglichkeiten des D-Tickets
- Preisindikation (Regeltarif): ca. 14,10 €

		Anwendungsfall	Preis
Zeitkontingente im Gelegenheitstarif	15-Min ÖPNV	„Schnelle Fahrt auf kurzer Strecke“ • „Klassische“ Kurzstreckenfahrt in der Stadt • Fahrt in Nachbarort	2 €
	30-Min ÖPNV	„Klassische“ kürzere Einzelfahrt • Stadtverkehre, in Großstädten nur bis mittlere Distanz • Ländlicher Raum: ins nächste Unterzentrum	3,30 €
	60-Min ÖPNV	„Klassische“ längere Einzelfahrt • Großstädte/Ballungsräume auf langen Strecken • Ländlicher Raum: ins nächste Mittelzentrum / (Kreis-)Stadt	4,70 €
	120-Min ÖPNV	Einzelfahrt Langstrecke oder kurze Hin-Rückfahrt in der Stadt • Großstädte/Ballungsräume auf sehr langen Strecken • Langstrecken / Ausflüge auf dem Land / auf das Land • In der Stadt: Schnelle Besorgungsfahrt inkl. Rückfahrt	6,20 €
	24-h ÖPNV	„Klassische“ Tageskarte • Mehrere Fahrten über den Tag verteilt • Sehr lange Einzelfahrten	14,10 €

Abbildung 23: Übersicht des Tarifsortiments inkl. Preisempfehlung

Ein einheitlicher Ermäßigungstarif für alle berechtigten Personengruppen reduziert die Komplexität für Anwender:innen und Mitarbeitende in den ausgebenden Stellen. Ein mögliches Preisniveau wäre 50 % des Regeltarifs.

Neben der Höhe der Preisreduktion hat die Auswahl der Personengruppen, die den Ermäßigungstarif anwenden dürfen, eine entscheidende Auswirkung auf die Erlöskraft des Tarifs. Zur Auswahl stehen dabei u. a. folgende Gruppen:

- Menschen unter 18 („Kinderpreis“): Damit verbunden wäre die Aufgabe der heute üblichen Altersgrenze „14“. Diese stammt aus dem 19. Jahrhundert, als mit 14 Jahren in der Regel die Schule beendet war und die Jugendlichen in die Lehre gingen (von den damals wenigen Gymnasiasten abgesehen). Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und einem hohen Anteil von Schüler:innen in der Gruppe unter 18, empfehlen wir die Gültigkeit von rabattierten Tickets bis zur Volljährigkeit.
- Senioren ab 65 oder 67 Jahren (Renteneintrittsalter oder kurz davor)
- Finanziell bedürftige Menschen
- Inhaber:innen einer Kundenbindungskarte (analog BahnCard, VorteilsCard Österreich oder Halbtax-Abo Schweiz)

4.2 BESTPREIS UND KAPPUNG

Für digitale Trägermedien schlagen wir eine Bestpreis-Aggregation und eine Kappung vor. Bei analog verkauften „Papierfahrtscheinen“ sind Best-Preis-Abrechnung und Kappung nicht möglich. Bei anonymen Smartcards *ohne* Kundenkonto sollten Kappung und Aggregation – falls sie technisch überhaupt umsetzbar wären - gleichwohl unterbleiben, da die Kappungs-Ersparnis wie die Karte selbst damit *de facto* übertragbar würde. Nur bei physischen Smartcards *mit* Anbindung an ein Kundenkonto sowie bei Smartphone-basiertem Vertrieb können Bestpreis-Aggregation und Kappung gewährt werden, sie sind gleichzeitig Incentives zur Nutzung dieser Vertriebskanäle, ohne deren Nutzung aber zu erzwingen.

Bestpreis-Aggregation:

- Mehrere 15-Min- / 30-Min- / 60-Min-Tickets mit Gültigkeit komplett innerhalb von 60 Min bzw. 120 Min werden auf den Preis einer 60-Min- bzw. 120-Min-Karte aggregiert.
- Alle innerhalb 24 h gültigen 15-Min- bis 120-Min-Karten werden auf den Preis der 24-h-Karte aggregiert, wenn die Summe der Einzelpreise über deren Preis liegt.

Kappung:

- Alle Buchungen innerhalb eines Monats können bei einem festzulegenden Betrag gekappt werden. Der Kappungsbetrag sollte deutlich höher als der Preis des D-Tickets liegen, um eine Kannibalisierung des D-Tickets zu vermeiden. Ein sinnvoller Kappungspreis wäre etwa 70 € / Kalendermonat (damit 12 € über dem Preis des D-Tickets 2025).
- Eine generelle Kappung bezogen auf individuelle Preisniveaus regionaler Zeitkarten (bspw. bezogen auf das Berliner 29-€-Ticket bei etwa 39 €) würden wir nicht empfehlen, weil damit auch die räumliche Nutzung der Gelegenheitsfahrtscheine, eigentlich ohne Raumbezug, nur zum Zwecke der möglichen Kappung erhoben werden müsste.
- Denkbar erscheint uns aber, alle Kurzstreckenfahrtausweise (15 und 30 Min) bei ca. 40-50 Euro zu kappen, um heutige günstige Stadtverkehrs-Zeitkarten perspektivisch zu ersetzen. In Exkurs 2 wird das Konzept hierzu weiter ausgeführt.

4.3 PREISNIVEAU

Grundsätzlich ist der vorgestellte Tarif auf unterschiedlichen Tarifniveaus umsetzbar und wird in Abhängigkeit davon deutschlandweit zu Erlösveränderungen führen. Wir halten jedoch eine erlösneutrale Umsetzung, bei der sich die deutschlandweiten Einnahmen im Gelegenheitsverkehr in Summe nicht verändern, für möglich (vgl. 6.5).

Unsere Einschätzung ist, dass in den kommenden Jahren den öffentlichen Haushalten nurmehr sehr begrenzte Mittel zur Verfügung stehen, um die ÖPNV-Nutzung über das D-Ticket hinaus weiter zu vergünstigen. Insofern erwarten wir, dass der Deutschlandweite Tarif unter diesen Rahmenbedingungen nur dann Aussicht auf Umsetzung hat, wenn er für den ÖPNV in Summe und damit für die öffentlichen Haushalte zumindest einnahmeneutral umsetzbar ist. Aus diesem Grund sind die nachfolgenden Preisniveaus alle im Hinblick auf tendenzielle Erlösneutralität gewählt.

Aufbauend auf den für dieses Gutachten ausgewerteten Daten können wir die Größenordnung eines erlösneutralen Preisniveaus grob abschätzen. Vor Einführung des Tarifmodells empfehlen wir eine umfassendere und differenziertere Ermittlung möglicher Erlösrисiken bzw. -verschiebungen für unterschiedliche Preisszenarien.

Grundsätzlich gilt: Das neue Tarifsystern verändert Fahrpreise. Wenn das Ergebnis in Summe dasselbe sein soll, wird es für einige Kund:innen teurer, für andere günstiger. Multipliziert mit dem jeweiligen Ausmaß an Preisänderung, ergibt sich ein Nullsummenspiel; Vergünstigung und Verteuerung heben sich auf. Je niedriger der Preis des neuen Tarifs angesetzt wird, desto mehr gewinnt die Vergünstigung gegenüber der Verteuerung die Oberhand, aber desto höher ist auch die anderweitig zu finanzierende Deckungslücke bei den Gesamterlösen.

Eine im Wesentlichen erlösneutrale Preissetzung ergibt sich nach unserer ersten Analyse und Modellierung (s. Kapitel 6.5) etwa bei dem nachfolgenden Preisniveau von Normal- und Ermäßigungstarif:

- 15-Min ÖPNV 2,00 € Normaltarif 1,00 € Ermäßigungstarif
- 30-Min ÖPNV 3,30 € Normaltarif 1,65 € Ermäßigungstarif
- 60-Min ÖPNV 4,70 € Normaltarif 2,35 € Ermäßigungstarif
- 120-Min ÖPNV 6,20 € Normaltarif 3,10 € Ermäßigungstarif
- 24-h ÖPNV 14,10 € Normaltarif 7,05 € Ermäßigungstarif

Diese Preise beziehen sich auf das Tarifniveau 2024. Bei einer Einführung des Flächentarifs bspw. 2030 wären diese entsprechend anzupassen.

Mindererlöse aufgrund von Tarifierunterlaufungen (vorsätzliches Ausnutzen der Kulanz gegen Verspätungen) sind hier noch nicht eingerechnet, werden jedoch als sehr gering (etwa 1,5 % der Gesamttergiebigkeit) eingeschätzt.

Exkurs 1: Option differenzierter Preisniveaus

Das heutige Tarifniveau ist auch für vergleichbare innerstädtische Relationen im deutschen Quervergleich sehr unterschiedlich. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Räumen mit gegenwärtig sehr günstigen Tarifen ein auf deutschlandweite Erlösneutralität hin kalibrierter Tarif nicht politisch konsensfähig ist. In diesem Fall könnte bei gleichbleibender Tarifierungslogik und gleichbleibenden Tarifprodukten (15 Min / 30 Min / 60 Min / 120 Min / 24 h) je nach Region eine unterschiedliche Bepreisung erfolgen. Die Verständlichkeit des Tarifs wäre nicht betroffen (die Dauer und die gewährte Kulanz etc. wären weiterhin einheitlich), aber die Preise wären unterschiedlich; vielleicht kostet die 15-Min-Karte mal 1,70 €, mal 2 €. Die Preisdifferenzierung wäre sinnvollerweise bei den kleinen Zeitscheiben ausgeprägter als bei den großen, ab 120 Min sollte ein tatsächlich deutschlandweit einheitlicher Preis angeboten werden.

Da als Rauminformation im Zeittarif nur der Startort zur Verfügung steht und für die Preisbemessung genutzt werden kann, wäre notwendige Konsequenz dieses Vorgehens, dass die Relation A → B ggf. bei gleicher Fahrzeit etwas anderes kosten könnte als B → A.

Da auch eine Erlösneutralität für den deutschlandweiten ÖPNV insgesamt bei diesem Vorgehen nicht mehr garantiert werden könnte, sehen wir die Option differenzierter Preisniveaus nur als Rückfallebene für den Fall an, dass die deutschlandweit einheitliche Tarifbildungslogik sonst politisch nicht umsetzbar wäre.

4.4 TARIFBEDINGUNGEN

Wird ein deutschlandweiter Zeittarif realisiert, sind damit nahezu zwingend auch deutschlandweit einheitliche Tarifbedingungen hinsichtlich Gültigkeit, Ermäßigungsbeerechtigung und Kulanzregelung verbunden. Die Tarifbedingungen können einerseits ggü. den sonst in Verbundtarifen üblichen entschlackt werden, weil bspw. Regelungen zu Rück- und Rundfahrten entfallen können. Andererseits sind praktikable Regelungen zum Umgang mit Verspätungen und Anschlussverlusten, die nicht die Nutzenden zu verantworten haben, notwendig. Hier bedarf es Kulanzregelungen, die immer auch die

Kontrollierbarkeit der Fahrscheine im Blick haben müssen, ohne das „Graufahren“ (bewusstes Ausreizen der Kulanz) zu sehr zu fördern. Ein Konzept hierfür ist in Abschnitt 5.1 dargelegt.

Der deutschlandweit einheitliche Zugang zum Ermäßigungstarif ist in den Tarifbedingungen zu lösen; hierzu gehört, wie vorgeschlagen, eine „moderne“ Altersgrenze von 18 Jahren, sowie die Abgrenzung etwaiger weiterer Berechtigten Gruppen. Andere typische Elemente der Tarifbedingungen (Mitnahme Fahrräder, Gepäck und Hunde, freifahrtberechtigte Personen) bedürfen ebenfalls einer einheitlichen Regelung, für die es aber unseres Erachtens zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch zu früh ist. Allerdings plädieren wir dafür, die deutschlandweit nahezu identisch praktizierte Regelung, dass Kinder mindestens bis zum Schuleintritt kostenfrei befördert werden, beizubehalten; dasselbe gilt für Schwerbehinderte im Rahmen des SGB IX.

Im Prozess der Umsetzungsvorbereitung des Zeittarifs sollte auch das Verfahren bei momentan nicht kontrollfähigem Ticket (insbes. Handy ohne Strom) einheitlich geregelt werden.

Insbesondere bei der Fahrradmitnahme muss aus unserer Sicht eingeschränkt werden, dass deutschlandweit einheitlich nur eine tarifliche Regelung zur Mitnahme ausgestaltet werden kann, wenn die Mitnahme im jeweiligen Verkehrsmittel / zur jeweiligen Zeit grundsätzlich gestattet ist. Ob die Mitnahme – unabhängig von der tariflichen Regelung kostenpflichtig oder nicht – gestattet werden kann, ist objektiv von der lokalen Situation abhängig²⁸ und sollte daher gar nicht deutschlandweit einheitlich geregelt sein.

5 AUSWIRKUNGEN DES BUNDESEINHEITLICHEN ZEIT-TARIFS AUF ANGRENZENDE BEREICHE

Damit der Tarif bei Erlösverantwortlichen, Betreibern und Fahrgästen Anwendung finden kann, bedarf es eines ausgeglichenen Konzepts für Kulanz und Kontrollierbarkeit (vgl. 5.1). Des Weiteren werden die aktuell üblichen Vertriebswege auf Passfähigkeit geprüft und Randbedingungen für die vertriebliche Umsetzung dargelegt (vgl. 5.2). Abschließend werden die heterogenen Veränderungen auf die Erlössituation unterschiedlicher Arten von VU beschrieben und die Implikationen für die Einnahmenaufteilung diskutiert (vgl. 5.3).

5.1 KULANZ UND KONTROLLIERBARKEIT

Fahrten haben Verspätung, Anschlüsse können nicht erreicht werden. Dies hat in aller Regel nicht die/der Kund:in zu verantworten. Infolgedessen wird es nicht (politisch und juristisch) durchsetzbar sein, auf der Einhaltung der Zeitgrenze des Tarifs zu bestehen, wenn sich die Fahrtdauer unvorhergesehen verlängert. Dies wäre auch wirtschaftlich kontraproduktiv, da die Nachfrage im ÖPNV durch eine preisliche Nicht-Planbarkeit vsl. deutlich zurückginge.

Gültigkeitsverlängerung bei Vorabverkauf des Fahrscheins

Insoweit Fahrscheine an stationären Automaten ohne Eingabe einer expliziten Startzeit, also zum sofortigen Fahrtantritt, erworben werden (wie es heute der Regelfall ist

²⁸ Hinweis: Fahrradmitnahme in Bussen und Trams oft wegen der Platzsituation schwierig, in den U-, S- und Regionalbahnen tendenziell leichter möglich, aber auch dort in der Hauptverkehrszeit teilweise für andere Fahrgäste unzumutbar.

und vsl. bleiben wird), wird dies in vielen Fällen nicht *direkt* vor Abfahrt des Fahrzeugs erfolgen können. So befindet sich bspw. der Automat in der Schalterhalle des Bahnhofs oder etwas entfernt vom und ohne Sichtbeziehung zum Bussteig. Bei höherem Fahrgastandrang wäre auch ein „Gedränge“ am Automaten, wenn mehrere Fahrgäste versuchen, jeweils kurz vor Abfahrt ihren Fahrschein zu erwerben „um keine Minute zu verschenken“. Derartige Situationen würden zu einem Grundgefühl der Eilbedürftigkeit und Hektik führen, dass einige Fahrgäste von der Nutzung des ÖPNV abschrecken könnte. Auch bei der Buchung eines Fahrscheins über die eigene Smartphone-App wäre das Gefühl, dies „genau zum richtigen Zeitpunkt“ tun zu müssen, kaum vermeidbar. Um den Kund:innen dieses Gefühl der Eilbedürftigkeit zu nehmen und Hektik zu vermeiden, schlagen wir vor, dass die zeitliche Gültigkeit jeder Zeitscheibe immer um den Zeitraum zwischen tatsächlicher Buchung und nachfolgender planmäßiger Abfahrt erweitert wird (Beispielhaft: Buchung 8:12 h, Abfahrt 8:20 h, gebuchte Zeitscheibe 15 Min: Fahrschein gültig von 8:12 h bis 8:35 h). In dieser Zeit (im Beispiel bis 8:35 h) muss das Ziel erreicht sein. Um den Weg vom Automaten zum Bahnsteig abzudecken, könnten bei der Berechnung der nachfolgenden planmäßigen Abfahrt weitere 2 Minuten „Karenzzeit“ gegeben werden (Beispielhaft: Buchung 8:12 h, nächste planmäßige Abfahrt ist die, die frühestens 8:14 h abfährt). Das kundenseitige Vertrauen in den Tarif kann durch die Gültigkeitsverlängerung gestärkt und die kundenseitige Akzeptanz deutlich erhöht werden. Das Verfahren zur Ermittlung der verlängerten Gültigkeit wird im folgenden Abschnitt erläutert.

Kulanzregelungen bei Verspätungen und Anschlussverlust

Ein Anschlussverlust bedeutet, dass die Fahrt erst einen oder mehrere Taktabstände später beendet wird. Taktabstände variieren deutlich zwischen 5 oder 10 Min im städtischen Bereich bis Stunden- oder gar Zweistundentakt im ländlichen Raum. Generell bspw. 10 Minuten Kulanzzeit einzuräumen, würde aus einer 15-Min-Karte *de facto* eine 25-Minuten-Karte machen. Das Ausmaß der gewährten Kulanz würde sich unter interessierten Fahrgästen basierend auf Erfahrungswerten herumsprechen, so dass viele Fahrgäste bspw. eine 23-Minuten-Fahrstrecke mit dem 15-Min-Ticket zurücklegen würden, ohne reklamiert zu werden. Andererseits sind 10 Minuten Kulanz im Regionalverkehr mit Takten von 30, 60 oder 120 Minuten keineswegs ausreichend für alle Verspätungsfälle. Die zeitliche Kulanzregelung darf also aus unserer Sicht nicht grundsätzlich gewährt werden, sondern nur, wenn der Punkt der Kontrolle vom Startpunkt aus tatsächlich fahrplanmäßig in der gebuchten Zeit erreichbar gewesen wäre.

Um dies zu überprüfen, müsste das Kontrollgerät immer dann, wenn die gebuchte Zeit bei einer Kontrolle überschritten ist, eine Fahrplanabfrage an den Regelfahrplan durchführen. Dabei wird geprüft, ob die genutzte Strecke in der gebuchten Zeit zzgl. der Gültigkeitsverlängerung durch die Zeitdifferenz zwischen Buchung und der per Fahrplanabfrage ermittelten Abfahrtszeit (siehe vorherigen Abschnitt) fahrbar ist (zu den künftigen Anforderungen an Kontrollgeräte siehe Abschnitt 6.4.4). Dann, und nur dann, würde die Kulanz gewährt und der Fahrschein automatisch als gültig gewertet.

Gleichzeitig darf die gewährte Kulanz bei grundsätzlicher Fahrbarkeit nicht unbegrenzt sein, weil sonst bspw. der 60-Min-Fahrschein zu einer „kleinen Tageskarte“ für 25 Min Fahrt am Morgen und 25 Min Fahrt 8 Stunden später würde: Die Strecke dauert 50 Min, wäre also mit einer 60-Min-Karte fahrbar, wenn eine unbegrenzte Verspätungstoleranz (im Beispiel: 8 h) gewährt würde. Die gewährte Kulanz sollte so gewählt werden, dass sie die Mehrzahl der Verspätungssituationen abdeckt, die Mehrzahl der Fälle mit Unterbrechungen aber nicht.

Insbesondere in stark vernetzten städtischen Verkehrssystemen gibt es oft mehrere verkehrsübliche Routenwege vom Start zum Ziel bzw. zum Ort der Kontrolle, die auch in den Auskunftssystemen ggf. aufgeführt werden. Aus unserer Sicht sollte für die Ermittlung der Regelfahrzeit (zu der dann die Kulanzzeit hinzugerechnet wird) die Routenalternative genutzt werden, die die/den Kund:in als erstes ans Ziel bzw. an den Ort der Kontrolle bringt. Die/der Kund:in kann einen anderen Weg nehmen, die dann längere Fahrzeit verkürzt allerdings dann den „Verspätungspuffer“.

Voraussetzungen für das beschriebene Verfahren sind, dass Startort und -zeit auf jedem digitalen oder analogen Ticket abgelesen werden können (bspw. über QR-Code), dass das Prüfgerät Fahrplanabfragen durchführen kann und das auch immer automatisiert tut, wenn bei der Kontrolle die Gültigkeitszeit bereits überschritten wurde und dass das Prüfgerät „weiß“, wo die Kontrolle stattfindet, so dass die Möglichkeit, die geprüfte Relation tatsächlich zu fahren, automatisiert ermittelt werden kann. Um den Relationsbezug (Hin- oder Rückfahrt) berücksichtigen zu können, bedarf es einer Abfrage der Strecke von Startort über die Haltestelle *vor* der Kontrolle bzw. Einstiegshaltestelle zur Haltestelle *nach* der Kontrolle.

Wir plädieren für ein Kulanzregime, das bei den kurzen Zeitscheiben der Basis-Gültigkeit entspricht (bei 15-Min-Karten 15 Minuten Kulanz, bei 30-Min-Karten 30 Minuten Kulanz), ab der 60-Min-Karte, jedoch auch bei 120-Min- und 24-h-Karten 60 Minuten Kulanzzeit gewährt. Durch diese Kulanzregelung werden die meisten der tatsächlichen Verspätungsfälle abgefangen.

Wenn die Bedingung der Kulanz erfüllt ist (zu prüfende Relation wäre gemäß veröffentlichtem Regelfahrplan in der erworbenen Zeitscheibe *plus* Gültigkeitsverlängerung durch Vorabkauf zu fahren), wird die Kulanz gewährt, ohne dass geprüft werden muss, ob tatsächlich eine Betriebsstörung, ein Anschlussverlust o.ä. vorlag. Dieses Verfahren eröffnet Fahrgästen zwar einerseits die Möglichkeit, die Kulanz vorsätzlich auszunutzen, andererseits sind die Möglichkeiten dieses „Graufahrens“ eng begrenzt. Fahrgäste könnten die Fahrt länger unterbrechen, als es die Gültigkeit ihres Fahrscheins eigentlich vorsieht, vielleicht könnten sie auch innerhalb der durch die Kulanz ergänzten Gültigkeitsdauer schon zurückfahren, sie könnten aber kein Ziel anfahren, dass nicht auch in der Regel-Gültigkeitsdauer erreichbar gewesen wäre, sie können also den „Aktionsraum“ ihres Tickets nicht erweitern. Da Fahrtunterbrechungen und Rückfahrten nach nur kurzer Aufenthaltszeit eher ein Randphänomen sind, sind die Mindereinnahmen, die sich durch das Graufahren ergeben könnten, zwar vorhanden, aber nur in einem sehr begrenzten Umfang.

Natürlich reicht diese Kulanzzeit nicht in jedem Fall aus, um die tatsächliche Verspätung abzupuffern. Ein Zweistudentakt im Regionalverkehr oder eine Großstörung im Stadtverkehr überschreiten jede sinnvolle Kulanzzeit. Wenn die Regelabfrage also ergibt, dass die Relation fahrbar war, die Kulanzzeit jedoch überschritten ist, folgt daraus nicht automatisch, dass es sich um einen EBE-Fall handelt (erhöhtes Beförderungsentgelt), sondern nur, dass der Fahrgast in diesem Fall seine tatsächliche unverschuldete Verspätung ggü. dem Prüfpersonal plausibel machen muss²⁹. Ggf. kann auch eine Anfrage des Kontrollgerätes an den IST-Fahrplan die Großstörung belegen. Bedingung ist immer: Die Fahrt muss gemäß Regelfahrplan in der Gültigkeitszeit absolvierbar sein.

²⁹ Hinweis: Plausibilität muss hier ausreichen, der Fahrgast wird das Vorliegen der deutlichen Verspätung in der Regel nicht nachweisen können.

Bei In-/Out-Verfahren (CiCo, CiBo, BiBo) kann die Nutzungsdauer aus der In- und Out-Erfassung rekonstruiert und bepreist werden, ein Bestpreis ist leicht anzuwenden. Ohne Korrektur würde die/der Kund:in aber bei Verspätungen finanzielle Nachteile erleiden, da er/sie länger im Fahrzeug verbracht hat. Da dies nicht zielführend ist, muss bei In-/Out-Erfassung *immer* ein Abgleich mit dem Regel-Fahrplan erfolgen und ggf. die Nutzungszeit korrigiert werden. Wenn die Fahrt nach In-/Out-Daten tatsächlich 35 min gedauert hat, aber laut Fahrplan in 25 min hätte absolviert werden sollen, darf nur ein 30-Min-Ticket berechnet werden.

5.2 VERTRIEBLICHE AUSGESTALTUNG

Grundsätzlich ist der skizzierte Zeittarif analog und digital, anonym oder mit Kundenkonto verkaufbar und mit analogen und digitalen Trägermedien nutzbar. Nur bei digitalem Trägermedium und Anbindung an ein Kundenkonto sind jedoch eine Reihe von Zusatzleistungen und Komfortfunktionen umsetzbar, die gleichzeitig eine Incentivierung zur Nutzung digitaler Kanäle darstellen, ohne deren Nutzung zu erzwingen. Es folgt ein Einblick in die Ausgestaltung und Prozesse je Trägermedium.

Analoger „Papierfahrschein“

Der/Die Kund:in erwirbt im Vorfeld den Fahrschein am Automaten, ggf. im personenbedienten Verkauf bzw. beim Fahrpersonal. Der Fahrschein ist ab Verkauf entwertet oder wird – bei stationären Automaten und im personenbedienten Verkauf - mit der kundenseitig gewünschten Startzeit versehen. Die Gültigkeit endet mit Ablauf der Gültigkeitszeit, wobei der/die Kund:in für die Einhaltung der Gültigkeitszeit selbst verantwortlich ist. Vorverkauf mit Nutzung von Entwertern ist nicht vorgesehen (siehe Abschnitt 6.4.2).

Verkaufsautomaten, insbesondere im Fahrzeug, können sehr einfach ausgestattet sein: Fünf Tasten für fünf Tarifprodukte und eine Taste für „Ermäßigungstarif“ („Regeltarif“ ist Voreinstellung) sind ausreichend. Verkaufsautomaten mit Anbindung an Fahrplan-Auskunftssysteme sollten zu eingegebener Relation auch Reisedauern beauskunften und davon abhängig auch ein Ticketangebot machen können.

Physische digitale Karte (Smartcard)

Der/die Kund:in erwirbt - wie beim Papierfahrschein - im Vorfeld die Fahrtberechtigung am Automaten oder einer „Buchungsstation“. Die Fahrtberechtigung wird inkl. Starthaltestelle und Startzeit auf der Smartcard gespeichert. Dabei kann zwischen der Verknüpfung mit einem Kundenkonto und dem anonym aufgeladenen Guthaben gewählt werden.

Die Gültigkeit endet mit Ablauf der Gültigkeitszeit, wobei der/die Kund:in für die Einhaltung der Gültigkeitszeit selbst verantwortlich ist. Eine nachträgliche Aggregation auf 30-Min- / 60-Min- / 120-Min- / 24-h-Bestpreis ist nur bei Anbindung an ein Kundenkonto, nicht bei anonymen Karten, empfehlenswert.

Vorab-Buchung in Smartphone-App

Der/Die Kund:in erwirbt im Vorfeld den Fahrschein in der Smartphone-App. Optional ist Eingabe eines gewünschten Beginns der Gültigkeit möglich (Uhrzeiteingabe), sonst beginnt die Gültigkeit zum Buchungszeitpunkt. Die Eingabe der Starthaltestelle ist für die Kulanzgewährung verpflichtend, kann ggf. durch GPS-Ortung ersetzt werden, wenn kundenseitig gewünscht.

Exkurs 2: Lösungsoptionen für heutige lokale Zeitkarten

Neben dem D-Ticket und dem dargestellten Zeittarif für Gelegenheitsnutzende verbleibt tariflicher Regelungsbedarf für Personen mit hoher Nutzungshäufigkeit in begrenzten Räumen, d.h. heutigen Zeitkarten in kleineren Räumen, bei denen es sich bspw. um Mittelstädte, aber auch um kleinere Großstädte handeln kann. Hier werden heute oft Monatskosten um 40 € fällig, teils sogar weniger. Wenn, wie bei vielen Zeitkartenkund:innen, keine großen ÖPNV-Mobilitätsbedürfnisse außerhalb des Berufspendelns in der Wohnstadt vorliegen, sind für diese Nutzendengruppe sowohl das D-Ticket als auch die regelmäßige Nutzung des Gelegenheitsstarifs beide zu teuer (D-Ticket künftig 58 €, Gelegenheitsstarif $42 \times 2 \text{ €} = 84 \text{ €}$).³⁰

Diese Zeitkarten sind nach Einführung des deutschlandweiten Zeittarifs die letzten Tarifprodukte, die noch auf den verbundspezifischen Ring-/Zonen-/Wabensystemen basieren. Alternativ zur Beibehaltung dieser ansonsten obsoleten Systeme lässt sich aus dem Zeittarif auch für diese Nutzendengruppe eine tarifliche Option ableiten.

Denkbar erscheint uns, *alle Kurzstreckenfahrtausweise* (15 und 30 Min) auf einem zu definierenden Preisniveau automatisiert zu kappen. Das Kappungsniveau könnte z. B. zwischen 50 % der monatlichen Summe bei Nutzung der 15-Min-Tickets zu Pendelzwecken (42 € bei 21 Arbeitstagen) und dem D-Ticket -10 € (48 € ab 2025) liegen. Damit könnte allen Häufignutzenden auf kurzen Distanzen ein attraktives Tarifangebot gemacht werden, das diese günstigen Zeitkarten des Bestandstarifs perspektivisch entbehrlich macht. Lange Strecken wären nicht einbezogen und müssten somit über den Kappungsbetrag hinaus gezahlt werden.

Beispiel 1 ohne Kappung: 2 Arbeitstage je Woche mit 15-Min-Ticket, sowie ein Tagesausflug mit jeweils 2-stündiger Hin- und Rückfahrt im Monat: $2 \text{ Arbeitstage} \times 2 \text{ Fahrten} \times 2,00 \text{ €} \times 4 \text{ Wochen} + 2 \times 6,20 \text{ €} = 32 \text{ €} + 12,40 \text{ €} = 44,60 \text{ €}$

Beispiel 2 mit Kappung: 5 Arbeitstage je Woche mit 15-Min-Ticket, sowie ein Tagesausflug mit jeweils 2-stündiger Hin- und Rückfahrt im Monat: $5 \text{ Arbeitstage} \times 2 \text{ Fahrten} \times 2,00 \text{ €} \times 4 \text{ Wochen} + 2 \times 6,20 \text{ €} = 80 \text{ €} + 12,40 \text{ €} = (\text{wegen Kappung}) 42 \text{ €} + 12,40 \text{ €} = 54,40 \text{ €}$

Erläuterung der Konsequenzen eines solchen Tarifmodells anhand einer SWOT-Analyse:

Stärken	• Attraktives Tarifangebot für Vielfahrende auf kurzen Distanzen. • Keine (signifikante) Kannibalisierung durch Fahrten auf langen Strecken (da Tickets >30 Min nicht in Kappung eingehen). • Bei Monaten mit urlaubs- oder krankheitsbedingt nur wenigen Pendeltagen „automatisch“ geringe Kosten.
Schwächen	• Nur digital (Smartphone oder SmartCard mit Kontoanbindung) umsetzbar, da die Kappung ein Kundenkonto erfordert.
Chancen	• Perspektivisch können kleinräumige Zeitkartentarife in „alter“ Ring-/Zonen-/Wabenlogik komplett aufgelassen werden.
Risiken	• Kund:innen könnten lange Fahrtstrecken aus der Nutzung kurzer 30-Min-Abschnitte zusammensetzen um auch auf langen Strecken von der Kappung zu profitieren. • Könnte auch in Großstädten, wo Zeitkarten dieses Preisniveaus heute nicht angeboten werden, zu einer Abwanderung aus dem D-Ticket und damit zu Mindereinnahmen führen.

³⁰ Auswertung zur Wechselwahrscheinlichkeit von Abos vgl. [civity Kahlschlag im deutschen Tarifiedschungel](#)

Die Gültigkeit endet mit Ablauf der Gültigkeitszeit. Eine textliche / akustische Warnung ist rechtzeitig vor Gültigkeitsende möglich, mit der Aufforderung, ein weiteres Ticket zu buchen oder auszusteigen. Dabei ist eine differenzierte Warnung bei Ende der Regelgültigkeit und Ende der Gültigkeit inkl. Kulanz denkbar. Die nachträgliche Aggregation auf 30-Min- / 60-Min- / 120-Min- / 24-h-Bestpreis ist sinnvoll und kann als Incentive für die Nutzung der App beworben werden.

In/Out in Smartphone-App³¹

Der/Die Kund:in checkt für jede Fahrt in einer Smartphone-App ein (Check in). Bei Fahrtunterbrechung / Fahrtende checkt der/die Kund:in aus (Check out) oder wird bei jedem Verlassen eines Fahrzeugs ausgecheckt (Be out). Nachträglich erfolgt die Aggregation auf 30-Min- / 60-Min- / 120-Min- / 24-h-Bestpreis. Auch in diesem Fall kann diese Funktion als Incentive für die Nutzung der App beworben werden. Die finale Be-preisung muss immer anhand der Regel-Fahrtdauer gemäß Fahrplanabfrage erfolgen, damit Fahrtzeitverlängerungen bei Verspätung und Anschlussverlust nicht zu Lasten der Kund:innen gehen.³²

5.3 EINNAHMEAUFTEILUNG UND WIRKUNG AUF DIE ERLÖSVERANTWORTLICHEN

Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrscheinen entstehen zunächst in der Regel beim verkaufenden Verkehrsunternehmen. Gerade in Verkehrsverbünden und bei digitalen Verläufen ist dieses jedoch nicht unbedingt das VU, bei dem der Fahrschein dann auch genutzt wird. Eine Einnahmearbeitung (EA) soll sicherstellen, dass in einem Gemeinschaftstarif, den mehrere Unternehmen anwenden, bspw. in einem Verbundtarif, oder eben in dem hier vorgeschlagenen deutschlandweiten Gelegenheitstarif, jedes VU einen gerechten und existenzsichernden Anteil der Einnahmen erhält; unabhängig davon, welche Einnahmen es selbst durch den Vertrieb von Fahrscheinen erzielt hat. Grundsätzlich gilt dies unabhängig davon, ob das Unternehmen selbst die Einnahmen vereinnahmt (eigenwirtschaftliche und sog. „Netto“-Verkehre), oder ob der Aufgabenträger (AT), der den jeweiligen Verkehr beim VU bestellt hat, letztlich das Erlörisiko trägt, weil die vom VU erzielten Einnahmen mit ihm abgerechnet werden.

Nachfolgend sprechen wir daher von den „Erlösverantwortlichen“, worunter dann je nach vertraglicher Situation VU oder AT fallen. Typischerweise sind die Bundesländer AT für den SPNV, für den Bus-, Tram, U-Bahn- und Fährverkehr (zusammen: Öffentlicher Straßenpersonenverkehr, ÖSPV) übernehmen Landkreise und kreisfreien Städte die Aufgabenträgerschaft. Von dieser grundsätzlichen Regelung gibt es allerdings regional durchaus auch Abweichungen. Die Erlösverantwortlichen sind durch einen Zeittarif vsl. in unterschiedlichem Maße erlösseitig vom neuen Tarif betroffen (vgl. auch Abschnitt 4), auch wenn er für den ÖPNV insgesamt erlösneutral ausgestaltet wird:

- Für Stadtverkehre in Großstädten (auch städtische S-Bahn-Systeme) tendenziell durchaus erlösneutral bzw. mit moderaten Mehrerlösen ausgestaltbar (abhängig vom jeweiligen heutigen Tarifniveau, das sich auch bei strukturell sehr ähnlichen Städten signifikant unterscheiden kann).

³¹ Hinweis: Perspektivisch kann der Zeittarif mit CiCo-/CiBo-/BiBo-Logik weg von festen Zeitkontingenten, hin zu einer minutengenauen Abrechnung weiterentwickelt werden.

³² Hinweis: Bei Be out: Gerät muss Kund:innen warnen, wenn sie sich in Teilsystemen bewegen, die Be out (noch) nicht kennen, damit ein kundenseitiger Check out erfolgen kann.

- Für Stadtverkehre in Mittelstädten (kurze Reisezeiten) ggf. Gefahr von moderaten Mindereinnahmen (ebenfalls abhängig vom heutigen Tarifniveau).
- Für regionale Busverkehre vmtl. moderate Mindererlöse.
- Für regionalen SPNV vsl. sehr deutliche Mindererlöse, da der Preis einer Fahrt bzw. einer Hin-Rückfahrtbeziehung in 24 h nie höher als der Preis der 24-h-Karte (im Tarifmodell 14,10 €) liegt, während bspw. heutige Ländertickets um die 30 € kosten.

Die Erlöslücke insbesondere im SPNV kann ohne Ausgleich für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) existenzbedrohend bzw. für ihre SPNV-AT untragbar sein. Ein Ausgleich zwischen „Gewinnern“ und „Verlierern“ unter den VU bzw. ihren AT erscheint daher unumgänglich; es ergeben sich daraus neue Herausforderungen für die EA. Da es kein absolutes Maß für „Gerechtigkeit“ bei der Aufteilung gibt, ist die EA immer ein konfliktives Feld der Auseinandersetzung zwischen den erlösverantwortlichen EA-Partnern, VU und/oder AT. In den letzten Jahren hat sich als Standard herausgebildet, das EA nachfrageabhängig erfolgen soll, Partner mit viel Nachfrage sollen viel, solche mit wenig Nachfrage weniger Erlöse zugeteilt bekommen. Innerhalb dieses grundsätzlichen Rahmens wurden sehr unterschiedliche Einnahmeverfahren (EAV) entwickelt.

Die Einnahmen werden sich mit dem Zeittarif absehbar für erlösverantwortliche EA-Partner (VU / AT) unterschiedlichen Typs unterschiedlich entwickeln (vgl. vorherigen Abschnitt 5.3), was einen Ausgleich auf ein „gerechtes“ Einnahmemaß für jedes VU / jeden AT unumgänglich macht.

Gleichzeitig wird durch den Zeittarif die für Aufteilungszwecke zur Verfügung stehende Information tendenziell geringer, da beim Vorabkauf (vgl. Abschnitt 5.2) nur noch die erlaubte Nutzungszeit und der Ausgangsort, aber nicht mehr Fahrtziel u. ä. erfasst werden³³. Lediglich für die mit In/Out-Technologie abgewickelten Fahrten sind die Reisekette und Verkehrsmittelnutzung wirklich nachvollziehbar.

Die Auswahl an praktikabel einsetzbaren EAV ist daher durch die Datenlage begrenzt, in Frage kommen aus unserer Sicht

- Hochrechnung der In/Out-Daten auf die gesamte Vertriebsmenge (Repräsentativität zu prüfen).
- Nutzung der Beauskunftungs-Funktion bei der Ticketsuche, Hochrechnung der gewonnenen Daten auch auf alle ohne Fahrplansuche angebotenen Tickets (Repräsentativität zu prüfen).
- Handytracking auch bei Vorabverkauf ohne In/Out, Hochrechnung auch auf analoge Verkäufe (Repräsentativität und Datenschutzkonformität zu prüfen).
- Aufteilung basierend auf mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) erfassten Fahrgastzahl P und Personenkilometer Pkm (keine Trennung Gelegenheitstarif / D-Ticket / Freifahrer möglich).
- Repräsentative Kundenbefragungen und Hochrechnung auf alle Kund:innen (sehr hohe Befragungsintensität erforderlich und damit sehr hohe Kosten).

³³ Hinweis: In den Bestandstarifen ist das Ausmaß der verfügbaren Vertriebsdaten durchaus unterschiedlich, teilweise ist die genutzte Relation jedoch sehr genau ablesbar.

Alle Verfahren der Nachfrageorientierung sind aus unserer Sicht künftig nur schwer umzusetzen (was nebenbei auch für die Aufteilung der Einnahmen des D-Tickets gilt). Alternativ zur heute nahezu verbindlichen Nachfrageorientierung der EA könnte jedoch auch eine Angebotsorientierung erwogen werden, bei der die Zuschreibung nicht von der schwer zu ermittelten Zahl Fahrgäste, sondern einfach von den auf Straße und Schiene verkehrenden Fahrzeugkilometern abhängt.

In den kommenden Jahren ist für das D-Ticket, bei dem ja ebenfalls kaum signifikante Vertriebsdaten genutzt werden können, eine EA zu erarbeiten. Vorläufige Konzepte der hiermit betrauten Arbeitsgruppe wurden jedoch bis heute (Dez. 2024) noch nicht veröffentlicht. Je nach Ergebnis könnte es eine Option sein, die künftige Aufteilungslogik der D-Ticket-Einnahmen auch zur Aufteilung des deutschlandweiten Gelegenheitstarifs heranzuziehen.

5.4 SONDERFALL BEDARFSVERKEHRE

Für Bedarfsverkehre wird teilweise kein fester Fahrplan kommuniziert; infolgedessen kann in diesen Fällen weder der Fahrgast die planmäßige Fahrzeit exakt vorhersehen, um das passende Ticket zu erwerben, noch kann eine Fahrplanabfrage im Kontrollfall exakt ermitteln, ob der Zielort in der gebuchten Zeit erreichbar gewesen wäre, wenn der Startort ein Bedarfsverkehrs-Halt war³⁴. Zudem ist bei Bedarfsverkehren oftmals keine physische Haltestelle, sondern eine quasi virtuelle Haltestelle der Startpunkt. Diese virtuellen Haltestellen sind i. d. R. in den Auskunftssystemen nicht bekannt.

Wir schlagen für diesen Sonderfall eine pragmatische Lösung vor. Für einen Fahrtabschnitt mit fahrplanunabhängigem Bedarfsverkehr wird – unabhängig von der realen Nutzungszeit – ein pauschaler Minutenbetrag angerechnet. Wir denken hier als Größenordnung an 20 oder 30 min. Eine isolierte Fahrt im Bedarfsverkehr würde damit ca. 3,30 € kosten. Beim Start im Bedarfsverkehr würde der ausgestellte analoge³⁵ oder digitale Fahrschein den Übergangspunkt auf den fahrplanbasierten Regel-ÖPNV als „Start“ sowie die Zusatzinformation „Vorlauf Bedarfsverkehr“ enthalten müssen. Im Kontrollfall würden die Fahrplanabfrage mit dem Übergangspunkt als Start erfolgen und zur Ermittlung der planmäßigen Gesamtfahrzeit 20 oder 30 Minuten hinzuaddiert. Beim Fahrtziel im Bedarfsverkehr, wo die Gültigkeitskontrolle ja beim Einstieg in das Fahrzeug des Bedarfsverkehrs durch das Fahrpersonal erfolgen wird, würden zur bisherigen Planfahrzeit bis zum Übergangspunkt Regel-ÖPNV – Bedarfsverkehr die pauschalen 20 oder 30 Minuten für „Nachlauf Bedarfsverkehr“ hinzuaddiert, um die Gültigkeit des Fahrscheins zu ermitteln.

6 EINFÜHRUNG DES TARIFMODELLS IN BESTEHENDEN TARIFRÄUME

Im Folgenden werden Empfehlung zur tariflichen, technischen, organisatorischen und finanziellen Umsetzung für Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger skizziert. Die tatsächlichen Prozesse, die eine Einführung des zuvor ausgeführten

³⁴ Hinweis: Auf Bedarfsverkehre mit festem Fahrplan (Anrufinientaxis etc.) beziehen sich diese Ausführungen nicht. In diesen Fällen liegt ein Regelfahrplan vor, der bei Buchung und Kontrolle herangezogen werden kann.

³⁵ Hinweis: Die Ausgabe von analogen Papierfahrscheinern, die diesen Anforderungen genügen, stellt Anforderungen an die etwaigen Vertriebsgeräte der Bedarfsverkehre, deren Auswirkungen noch zu evaluieren sind.

Tarifmodells bedarf, sind dabei stark abhängig von den individuellen Strukturen im Status quo und werden daher an dieser Stelle auf einer allgemeinen Ebene beschrieben.

6.1 ORGANISATORISCHE UMSETZUNGSEMPFEHLUNG

Für die Anwendung eines bundesweit gültigen Tarifsystems bedarf es unabhängig von dessen konkreter tariflicher oder vertrieblicher Ausgestaltung eines hohen organisatorischen Aufwands zwischen den bestehenden Tarifräumen. Für die Diskussion und Abstimmung der verschiedenen Themen in den Bereichen Tarif, Vertrieb, Kontrolle und Kundenkommunikation, sind entsprechende Arbeitsgruppen mit Vertreter:innen der verschiedenen Akteursgruppen zu bilden. Ein übergreifendes Gremium mit Vertretern aller Akteursgruppen auf Führungsebene stärkt die Sicherung von Zeitplan und Qualität und dient als Sprachrohr in die Branche. Die hierfür notwendigen Strukturen wurden in Teilen bereits mit der Einführung des D-Tickets geschaffen und könnten perspektivisch auch für Abstimmungen zum Gelegenheitstarif genutzt werden.

Der bundesweit einheitliche Tarif entfaltet erst dann seine Vorteile vollständig, wenn er im gesamten Bundesgebiet nutzbar ist. Daher empfehlen wir die zeitgleiche Einführung in allen Verbundräumen sowie verbundfreien Räumen analog zum D-Ticket. Hierbei sind jedoch einige Unterschiede zu berücksichtigen sowie Lehren aus der Einführung des D-Tickets zu ziehen. Dazu zählt, dass das D-Ticket als zusätzliches Produkt eingeführt wurde und sich bisher nur indirekt auf das bestehende Tarifsortiment ausgewirkt hat. Im Falle eines bundesweit einheitlichen Gelegenheitstarifs ist jedoch die Abschaffung bestehender Tarifstrukturen für Gelegenheitskund:innen entscheidend. Wie bereits in Kapitel 5 dargestellt, gibt es neben der Regelung des Tarifsortiments und Preisniveaus eine Vielzahl an angrenzenden Themen, die zunächst diskutiert und abgestimmt werden müssen und anschließend einen Vorlauf für die Umsetzung benötigen. Während nach der Einführung des D-Tickets für Fahrgäste vor allem die Frage im Raum stand, welches Ticket sich finanziell für sie lohnt, geht es in diesem Fall um das Verstehen und Erlernen eines vollkommen neuen Systems. Sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch der Mitarbeitenden in Verkehrsverbünden und -unternehmen ist daher eine ausreichende Vorlaufzeit jedoch mit einem klaren Zielbild für den Zeitpunkt der Einführung zu empfehlen.

Sofern keine Einigung für die bundesweit gleichzeitige Einführung herbeigeführt werden kann, gibt es als weitere Option die Pilotierung des neuen Tarifsystems auf kleinerer Fläche. Aufgrund der Systematik des Zeittarifs, bei dem lediglich die Außengrenzen der Bundesrepublik Deutschland als räumliche Grenzen definiert sind, scheint eine Pilotierung in vielen kleinen Verbundräumen als nicht zielführend. Stattdessen wäre der Zusammenschluss von angrenzenden Verbundräumen zu einem größeren Pilotgebiet (z. B. ein gesamtes Bundesland) und/oder die Pilotierung in räumlich großen Verbünden zu bevorzugen.

6.2 TARIFLICHE UMSETZUNGSEMPFEHLUNG

Ziel des deutschlandweiten Gelegenheitstarifs ist es, alle anderen ÖPNV-Tarife für Gelegenheitskund:innen vollständig zu ersetzen, diese sind also aufzulassen. Für jeden Bestandstarif wird es nach Einführung des Zeittarifs eine Übergangszeit geben müssen, in der beide Tarife parallel gültig sind. Gründe hierfür sind einerseits die praktische Unmöglichkeit, sämtliche Hintergrundsysteme wirklich gleichzeitig umzustellen bzw. wo nötig Hardware gleichzeitig physisch zu ersetzen, andererseits die Gelegenheit für die Kund:innen, noch vorhandene gültige Fahrscheine wie Mehrfahrtenkarten aufzubrauchen. Der Zeitraum dieses parallelen Angebots sollte so kurz gehalten werden wie

technisch möglich. Dies schafft für die Kund:innen schnell „klare Verhältnisse“ und begrenzt ein erlösschädliches „cherry-picking“ (Kund:innen vergleichen die Kosten der Relation und wählen die günstigere Option) zeitlich. Mit einer soliden Vorbereitung sollten nach unserer Einschätzung hierfür wenige Wochen ausreichen. Nach dieser kurzen Übergangszeit sollte die Möglichkeit der Rückgabe nicht verbrauchter Mehrfahrtenkarten o.ä. gegen Erstattung gewährt werden. Nach dieser Übergangszeit könnten alle Gelegenheitsstarife auf Verbundniveau aufgelassen werden.

Sofern nicht alle Regionen gleichzeitig den Zeittarif einführen und es damit zu räumlichen Lücken bei der Gültigkeit führt, sind Übergangsregelungen zu schaffen.

Denkbar wäre bspw. die Anerkennung von Fahrscheinen des Zeittarifs im einbrechenden Verkehr (aus Regionen mit Zeittarif in Räume, die diesen noch nicht anwenden). Hierbei müssten ggf. Abstriche bei der Kontrollierbarkeit gemacht werden, wenn die notwendigen Kontrollgeräte des Zeittarifs in der Zielregion noch nicht vorliegen.

Schwieriger wird es bei ausbrechenden Fahrten (aus einem Raum ohne Zeittarif in einen, der diesen schon anwendet). Der Start-Raum wird die nötige Verkaufsinfrastruktur noch nicht installiert haben, so dass ein analoger Fahrscheinerwerb „am Automaten“ nicht möglich sein wird. Für diese Relationen könnte nur auf einem kundenseitigen Vertriebsgerät, also im Smartphone per App, ein Angebot gemacht werden, die Kontrollprobleme im Startraum, der den Zeittarif noch nicht anwendet und über die nötigen Kontrollgeräte noch nicht verfügt, entsprechen dem einbrechenden Verkehr.

Bei der Nutzung mit Smartphone ist zudem sicherzustellen, dass der Zeittarif für den Binnenverkehr der Räume ohne Anwendung des Zeittarifs auch per App nicht erworben werden kann.

Insoweit das Grundkonzept des hier dargestellten Zeittarifs betrachtet wird, sind Verbundtarife zunächst jedoch noch nicht völlig obsolet, da es noch einer kundenverträglichen Lösung für Häufignutzer:innen auf kurzen Reiseweiten bedarf, die heute bspw. Stadtverkehrs-Monatskarten kleinerer Städte erwerben (vgl. hierzu Exkurs 2). Wir skizzieren dort ein Konzept, wie auch diese Zeitkarten kundenfreundlich in den Zeittarif überführt werden können – allerdings unter der Voraussetzung der Nutzung digitaler Angebote (Smartphone oder SmartCard).

Ist der dort beschriebene Prozess vollendet, sind die Verbundtarife in Gänze – und nicht nur im Gelegenheitsstarif – obsolet.

Als Ergebnis des abgeschlossenen Migrationsprozesses wären in Deutschland obsolet:

- Alle noch vorhandenen Haustarife der ÖPNV-Unternehmen
- Alle Verbundtarife der Verkehrs- und Tarifverbünde
- Alle verbundübergreifenden Landestarife
- Der derzeitige Deutschlandtarif (ehemaliger DB-C-Tarif)

6.3 UMSETZUNG IN DER KUNDENKOMMUNIKATION

Selbstverständlich bedarf es umfassender Informationskampagnen sowie -materialien, um eine solche strukturelle Veränderung des Tarifsystems zu kommunizieren. Neben einer bundesweit abgestimmten Kampagne sind dabei spezifische Informationen auf Verbundebene zwingend erforderlich. Dabei stehen neben der Erläuterung der neuen Tarifprodukte auch die Vertriebsmöglichkeiten sowie der Themenkomplex Kulanz und Kontrolle im Vordergrund.

6.4 VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Der Zeittarif muss verkauft und kontrolliert werden können und seine Erlöse müssen auf die Erlösverantwortlichen aufgeteilt werden können. In jedem dieser Bereiche sind vsl. technische Anpassungen gegenüber dem IST erforderlich.

6.4.1 Analoger Vertrieb

Der Zeittarif soll analog vertrieben werden. Hierfür muss er an stationären und mobilen Automaten vertrieben werden, sowie im personenbedienten Verkauf, insbesondere durch das Fahrpersonal im Bus.

Die Produktauswahl ist sehr viel geringer als für gewöhnlich im automatenbasierten Vertrieb: 5 Produkte, jeweils in den Varianten Regeltarif (Voreinstellung) und Ermäßigungstarif (Extra-Taste). Das Vertriebsgerät muss die Uhrzeit (korrekt!) auf dem Fahrschein angeben und den Startort eintragen. Die Angabe des Startortes ist bei stationären Automaten fest einprogrammiert, bei mobilen Automaten im Fahrzeug muss das Gerät den korrekten Ort des Verkaufs „kennen“ bzw. ermitteln. In Systemen, die mobile Automaten verwenden, ist dies jedoch heute schon Standard und wir erwarten keine grundsätzlichen Probleme durch diese Anforderung.

Viele Kund:innen, insbesondere Ortsfremde, werden die Plan-Fahrzeit zu ihrem Ziel nicht kennen und diese erst in Erfahrung bringen müssen. Zumindest die stationären Automaten sollten daher in der Lage sein, auch Fahrplanauskünfte zu geben, wie es derzeit schon Standard ist. Anders als heute, wo die resultierende Fahrzeit nur informativen Charakter gegenüber den Kund:innen hat und nicht immer angegeben wird, ist die Plan-Fahrzeit künftig tarifbildend. Sie ist daher bei Fahrplanauskünften künftig immer anzugeben. Wenn unterschiedliche Linienführungen zum Fahrtziel unterschiedlich lange dauern und zu unterschiedlichen erforderlichen Tickets führen, wie es in stark vernetzten städtischen Verkehrssystemen häufig ist, sollten die Kund:innen auf die jeweils unterschiedliche Tarifierung hingewiesen werden. Für die Kundenkommunikation ist ein Konzept zu erarbeiten, wie die beiden anzugebenden Uhrzeiten dargestellt werden können: Die Plan-Fahrzeit gemäß SOLL-Fahrplan (tarifbildend) und die nach Verkehrslage zum Zeitpunkt der Anfrage erwartbare IST-Fahrzeit (zur Kundeninformation). Bei mobilen Automaten ist zu prüfen, ob die Fahrplanauskunft tatsächlich implementiert werden soll:

- Zumindest derzeit ist die Netzverfügbarkeit des Internets, die für deutschlandweite Fahrplanabfragen notwendig sein wird, noch nicht überall gegeben, ob sich dies bis zur Umsetzung des Zeittarifs ändern wird, ist spekulativ.
- Der Verkaufsprozess basierend auf Fahrplanabfrage dauert deutlich länger als der Verkauf mit kundenseitig ausgewählter Ticketstückelung. Wenn mehrere Kund:innen einen Fahrschein erwerben wollen, müssen die Letzten in der Schlange lange in der Nähe des Automaten warten, ohne einen Sitzplatz einnehmen zu können, haben dann aber auch die Chance, zu Lasten des VU weniger zu zahlen, weil schon die (über)nächste Station erreicht ist, bevor sie ihre Tarifabfrage und den Ticketkauf starten können.

Die für mobile Automaten im Fahrzeug dargestellten Sachverhalte gelten grundsätzlich auch für den fahrerbedienten Verkauf im Fahrzeug. Schon heute wird dies in großstädtischen Systemen vielfach nicht mehr angeboten, u. a., weil der Verkauf komplexer Relationen einen erheblichen Zeitaufwand bedeutet und zu Verspätungen führt. Dieses Phänomen würde sich verstärken, wenn das Fahrpersonal im Rahmen des Verkaufs-

prozesses potenziell deutschlandweite Fahrzeitabfragen durchzuführen hätte. Zumindest städtische Verkehrsräume werden sich vsl. darauf beschränken, im Fahrzeug – wenn überhaupt – nur die Tickets selbst ohne Beauskunftung zu verkaufen und informationsbedürftige Kund:innen sonst auf die stationären Automaten an vielen Haltestellen zu verweisen. Im ländlichen Raum, wo stationäre Automaten nicht existent, Fahrgäste im Gelegenheitsstarif aber auch selten sind, wird perspektivisch das Fahrpersonal den wenigen Gelegenheitskund:innen auch weiterhin Fahrscheine verkaufen, wobei sich die Frage nach der Beauskunftung in etwas modifizierter Weise stellt.³⁶

Fahrscheine des analogen Vertriebs, also Papierfahrscheine, müssen für Kontrollgeräte automatisch prüfbar sein. Einerseits müssen Ticketvariante, Startort und -zeit also für den/die Kund:in und das Prüfpersonal lesbar in Klarschrift aufgedruckt werden, andererseits müssen diese Informationen maschinenlesbar aufgedruckt werden, beim heutigen Stand der Technik durch einen QR-Code.

6.4.2 Entwerter

Viele (nicht alle) Verbünde bieten Mehrfahrtenkarten an, die meist mit einem Rabatt gegenüber dem Einzelkauf angeboten werden. Je ein Streifen der Karte wird dann an Entwertern im Fahrzeug oder am Bahnsteig mit Uhrzeit und Ort gestempelt und dadurch „entwertet“, also für die nachfolgende Nutzung aktiviert. Im Rahmen des Zeittarifs erscheint uns die Entwerterlogik nicht praktikabel umsetzbar: Heutige Entwerter können Ort und Zeit in Buchstaben und Zahlen stempeln, aber keinen QR-Code. Damit sind sie im Zeittarif nicht automatisch kontrollierbar (vgl. letzten Absatz), das Kontrollpersonal müsste die Daten manuell in sein Kontrollgerät eingeben, was nicht praktikabel erscheint. Wir denken, dass beim Ausrollen des Zeittarifs das Konzept „Mehrfahrtenkarte“ obsolet wird und die nicht unerheblichen Kosten für Beschaffung und Unterhaltung der Entwerter bundesweit eingespart werden können.

6.4.3 Digitaler Vertrieb

In/Out

Im Folgenden gehen wir nicht auf die grundlegenden spezifischen Konditionen der In/Out-Technologien ein.³⁷ Die notwendigen technischen Spezifikationen beruhen auf den jeweiligen technischen Rahmenbedingungen der Systeme selbst. Für die besonderen Anforderungen des Zeittarifs sind allerdings aus unserer Sicht zwei Punkte relevant:

- Anders als in den entfernungsbasierten In/Out-Systemen ist die Fahrtroute zwischen Einstieg und Ausstieg irrelevant, nur der Zeitpunkt und Ort von Einstieg und Ausstieg sind wichtig. In/Out kann mit Zeittarif daher sehr viel datensparsamer implementiert werden als mit Entfernungstarif, weil es keinen Grund (und damit nach DSGVO auch keine Berechtigung) für ein Tracking während der Fahrt gibt.³⁸
- Im Hintergrundsystem müssen andererseits komplexe Routinen dafür sorgen, dass die Tarifierung nicht gemäß den realen Zeiten von In/Out erfolgt (dann würde der/die Kund:in für Verspätungen zahlen), sondern all dies auf den hypothetischen Zeitbedarf gemäß Plan-Fahrplan rückgerechnet wird. Auf diesen rückgerechneten

³⁶ Hinweis: Der personenbediente Verkauf an stationären Verkaufsstellen (Kundenbüros etc.) ist vsl. ein Randphänomen, hierfür gilt jedoch grundsätzlich das für stationäre Automaten Gesagte, es handelt sich de facto um einen „personalbedienten Automaten“.

³⁷ Check-in/Check-out, Check-in/Be-out, Be-in/Be-out

³⁸ Hinweis: Diese Aussage gilt bei CiBo und BiBo mit automatisierter Feststellung der Fahrzeug-Nutzung nur bedingt.

Fahrzeiten setzen dann die Bepreisung der einzelnen Fahrt und in der Folge die Bestpreis-Abrechnung und die Kappung auf. Die letztgenannten beiden Funktionen sind bei In/out-Systemen durchaus Standard und stellen vsl. keine besonderen neuen Herausforderungen dar.

Vorab-Verkauf mit Smartphone-App

Wir erwarten, dass der Vertrieb des Zeittarifs über eine Smartphone-App eine große Relevanz haben wird. Die Anforderungen an die Funktionalitäten der App (Ausstellung Ticket und Fahrplanabfrage zur Festlegung der relevanten Preisstufe) entsprechen den stationären Automaten, die Kommunikation mit Kontrollgeräten könnte über einen QR-Code erfolgen, analog heute bereits beim D-Ticket in der App.

Zusätzliche Funktionalitäten der App liegen in den Anforderungen an das Hintergrundsystem, wie für In/Out beschrieben, und in der aus unserer Sicht wünschenswerten Zusatzfunktionalität, dass die App optisch und/oder akustisch warnen kann, wenn sich die gebuchte Zeit (mit und/oder ohne Kulanz) dem Ende nähert, um den Kund:innen die Gelegenheit zu geben, vor Ende der Gültigkeit ein neues Ticket zu erwerben. Eine „Stückelung“ der Fahrtberechtigung aus einzelnen kurzen Zeitscheiben immer dann, wenn die Warnung erfolgt, wäre aus Kundensicht unkritisch, da über die Bestpreis-Abrechnung dies nachträglich auf die kundenseitig günstigste(n) Ticketvariante(n) aggregiert wird.

Print-at-home

Wir erwarten nicht, dass dieser Vertriebsweg künftig noch eine signifikante Rolle spielen wird. Falls er gleichwohl implementiert werden soll, muss für eine Personalisierung Sorge getragen werden (Namensangabe auf dem Ticket und Vorzeigen eines Ausweises im Kontrollfall erforderlich, da sonst ein Fahrschein mehrfach ausgedruckt und von mehreren Personen genutzt werden kann); und die Startzeit der Gültigkeit muss kundenseitig angegeben werden können, da die Buchung i.d.R. zeitlich deutlich getrennt vom Beginn der Nutzung sein wird.

SmartCard

SmartCard-Systeme sind im deutschen ÖPNV zwar relativ weit, aber nicht flächendeckend verbreitet. Für einen deutschlandweiten Zeittarif steht folglich nicht überall die Infrastruktur zur Verfügung, um ein Ticket auf die Karte aufzuladen. Aus unserer Sicht erscheint es wenig effektiv, parallel zur Smartphone-App ein weiteres digitales System bundesweit auszurollen. Wo etablierte Systeme regional im Einsatz sind, kann der Weiterbetrieb erwogen werden, es ist dann aber sehr wichtig, in der Kundenkommunikation darauf hinzuweisen, dass solange der Tarif noch nicht bundesweit Anwendung findet, mit den regionalen SmartCards zwar die Fahrt in andere Räume mit regional gekauften Zeittickets möglich ist, aber in den „anderen“ Regionen ggf. keine weitere Fahrtberechtigung für die Rückfahrt gebucht werden kann. Insoweit die Systeme in Betrieb bleiben, gilt für die Beauskunftung das bei Automaten Gesagte, für die Bestpreis-Abrechnung im Kundenkonto das bei In/Out und Smartphone-App Gesagte.

6.4.4 Kontrollgeräte

Die Gültigkeitsprüfung des Zeittarifs ist, insbesondere wegen der notwendigen Kulanzregelungen, ein komplexer Vorgang. Akzeptable Kontrollquoten bei begrenzter Verfügbarkeit an Kontrollpersonal setzen eine weitgehend automatisierte Prüfung mit sprachlicher Kommunikation Fahrgast - Kontrollperson nur als Ausnahmefall voraus. Die daraus resultierenden Ansprüche an das Kontrollgerät sind:

- Muss QR-Codes und ggf. Smartcards lesen können (i.d.R. heute gegeben, siehe Kontrolle D-Ticket).
- Muss wissen, wo es sich befindet (bei Kontrollen im Fahrzeug / am Einstieg ist automatische Lokalisierung nötig, bei Kontrollen an Stationen wäre manuelle Eingabe durch das Kontrollpersonal denkbar). Da heutige mobile Vertriebsgeräte zu dieser Lokalisierung in der Lage sind, sollte dies (wenn nicht bereits der Fall) auch für Kontrollgeräte umsetzbar sein.
- Muss bei Überschreiten der gebuchten Fahrzeit eine automatisierte Anfrage an den Regelfahrplan umsetzen können. Der Inhalt der Anfrage wird automatisiert erzeugt (Startzeit und -ort aus dem QR-Code des zu prüfenden Tickets eingeladen, Via-Station und Zielstation aus der Lokalisierung des Kontrollgeräts abgeleitet). Herausforderungen sind hier insbesondere die nicht überall in Deutschland gegebene gute Netzqualität, die ggf. zu längeren Antwortzeiten und entsprechend langsamen Kontrollen führen könnte. Wir erwarten allerdings, dass sich auch in Deutschland die Netzqualität in den kommenden Jahren langsam verbessern wird.
- Soll bei Überschreiten von gebuchter Fahrzeit *plus* Kulanz eine Anfrage an den IST-Fahrplan durchführen, um dem Kontrollpersonal Hinweise auf Großstörungen anderenorts zu geben und so den Fahrgast davon entbinden, die unverschuldete Verspätung selbst plausibel machen zu müssen.

Unserer Einschätzung nach wird für die Kontrolle des Zeittarifs die Beschaffung einer neuen Generation von Kontrollgeräten nötig sein. Die Produktionskapazitäten bei Kontrollgeräten sind einer der Gründe, warum wir von einem nur schrittweisen Ausrollen des Zeittarifs über Deutschland ausgehen (vgl. Abschnitt 6.2).

6.4.5 Systeme zur Durchführung der Einnahmearteilung

Als Zielzustand gilt in Deutschland heute eine nachfrageorientierte EA (vgl. Abschnitt 5.3). Gleichzeitig sorgt der Zeittarif dafür, dass, anders als bei klassischen Fahrscheinen mit Start und Ziel, keine nennenswerten Vertriebsdaten mehr als Datengrundlage zur Verfügung stehen. Ohne den Entscheidungen vorgehen zu wollen und zu können, vermuten wir, dass eine nachfrageorientierte Aufteilung künftig nur noch über P und Pkm, also beförderte Personen („Köpfe“) und die zurückgelegte Strecke praktikabel ist. Wenn das personalaufwändige manuelle Zählen von Fahrgästen vermieden werden soll, muss hier auf AFZS-Systeme zurückgegriffen werden. Diese arbeiten nicht mathematisch exakt (eine Person, die das Fahrzeug kurz verlässt, um einer anderen Person das Aussteigen zu ermöglichen, wird als P doppelt gezählt und die automatische Differenzierung zwischen kleinen Kindern und großen Hunden klappt nicht zuverlässig), aber doch hinreichend genau, um auf dieser Basis aufzuteilen. Wenn eine EA also künftig auf P- / Pkm-Basis erfolgen soll, entstehen deutliche Kosten dafür, alle oder zumindest die meisten Fahrzeuge mit AFZS-Systemen auszurüsten, was heute noch in vielen Räumen bei Weitem nicht der Fall ist.

Natürlich erfordert die Aufteilungsrechnung der erzielten Erlöse mit den ermittelten Basisdaten dann leistungsfähige Hintergrundsysteme und Datenbanken, aber derartige Systeme sind in den Verbänden Deutschlands grundsätzlich bereits etabliert, ihre Zusammenlegung in einem großen, deutschlandweit verantwortlichen System würde vermutlich gegenüber der heute zersplitterten Landschaft (ein EA-System pro Verbund) sogar deutlich Kosten sparen.

Aus unserer Sicht ist es aber auch nicht ausgemacht, dass es bei der Dominanz nachfrageorientierter Aufteilungssysteme bleibt. Sollten sich andere, bspw. angebotsorientierte Lösungen, künftig durchsetzen, wären zumindest die Kosten der Datengewinnung deutlich geringer, weil bspw. (zumindest für die Zwecke der EA!) keine AFZS-Systeme mehr benötigt würden und weder beschafft, noch kalibriert werden müssten.

6.5 ÜBERSCHLÄGIGE ERMITTLUNG DER FINANZIELLEN AUSWIRKUNGEN

Finanzielle Auswirkungen des skizzierten Systems auf einzelne Verkehrstypen (städtische, ländliche Bus- und Bahnverkehre) wurden in Abschnitt 5.3 schon qualitativ dargestellt. Wir gehen davon aus, dass in absehbarer Zeit bei Kommunen, Bund und Ländern keine Haushaltsmittel verfügbar sind, um die Nutzerfinanzierung (den Anteil der von den Nutzenden gezahlten Fahrpreise an den Gesamtkosten des Systems ÖPNV) über das derzeitige Maß hinaus abzusenken. Der Zeittarif hat daher aus unserer Sicht nur dann Aussicht auf Umsetzung, wenn er in Summe dieselben Einnahmen erzielt wie die heutigen Gelegenheitstarife (und ggf. die verbleibenden Verbund-Zeitkarten, siehe Exkurs 2). Nachfolgend ermitteln wir überschlägig das Tarfniveau der vorgeschlagenen Tarifprodukte, bei dem die derzeit im Gelegenheitsverkehr erzielten Einnahmen in Summe über ganz Deutschland reproduziert werden.

Sollte zum Zeittarif eine Kundenbindungskarte (analog BahnCard) eingeführt werden, welche die Inhaber:innen berechtigt, Fahrscheine des ermäßigten Tarifs zu erwerben, sind auch die Einnahmen aus der Ausgabe dieser Kundenbindungskarten für die Ermittlung der Gesamteinnahmen heranzuziehen.

Vorgehen³⁹

1. Aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 (Nobis & Kuhnimhof, 2018) wurde differenziert nach 8 Raumtypen die Anzahl Fahrten mit Gelegenheitstariftypischen Mobilitätsmustern ermittelt und als tatsächlich im Gelegenheitstarif absolviert angenommen. Es wird angenommen, dass die ÖPNV-Mobilitätsmuster in 2024 im Großen und Ganzen wieder dem Stand vor der Corona-Pandemie entsprechen.
2. Aus der Jahresstatistik 2019 des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2020) wurden die Fahrten im Gelegenheitstarif 2019 und die daraus erzielten Einnahmen ermittelt, teilweise musste aus der vorliegenden Statistik noch der Fernverkehr abgegrenzt werden. Es wird angenommen, dass die Statistik sich auf Netto-Erlöse (ohne Mwst.) bezieht. Diese 2019er-Werte wurden auf Stand 2024 inflationiert.
3. Aus dem Verhältnis Erlös (von VDV) geteilt durch Fahrten (aus MiD) wurde eine mittlere Tarifiergiebigkeit in € / Fahrt abgeleitet.
4. Aus über 30 Millionen Fahrplanauskünften auf Fahrgastanfragen an Fahrplanauskunftssysteme in vier verschiedenen deutschen Verbundräumen, konnten wir eine Verteilung der Reisedauern im ÖPNV in 5-Minuten-Intervallen für fünf verschie-

³⁹ Hinweise: In diese Betrachtung sind die Kund:innen der heutigen lokalen Verbund-Zeitkarten nicht einbezogen. Die Berechnung wurde auf teilweise älterer, lückiger bzw. nur exemplarischer Datengrundlage erstellt und hat daher nur überschlägigen Charakter, der vor Umsetzung mit einer differenzierteren Analyse zu vertiefen ist. Die Analyse geht von einer vollständigen Umsetzung des Zeittarifs in ganz Deutschland bei gleichzeitiger Auflassung der Bestandstarife aus.

dene Raumtypen gemäß MiD-Kategorisierung ermitteln. Die zugrundeliegende Annahme, dass Fahrplanauskünfte dem tatsächlichen Fahrtgeschehen recht genau entsprechen, konnte von uns bereits in mehreren Projekten verifiziert werden.⁴⁰

5. Aus Projektdaten liegt uns eine Verteilung der Aufenthaltsdauern vor Rück- oder Weiterfahrt vor (ausgedrückt als zeitlicher Kaufabstand zweier Einzelfahrscheine). Durch Verschneidung mit den Aufenthaltszeiten wurde der Anteil an Kund:innen abgeschätzt, der innerhalb der Gültigkeit der Tickets auch die Rückfahrt absolvieren kann.
6. Ergebnis der bisherigen Berechnungen ist die Anzahl an Tickets, die je Zeitscheibe im Jahr deutschlandweit verkauft werden würden, sofern überall der Zeit- tarif angewandt würde.
7. Ein Teil der Tickets wird allerdings im Ermäßigungstarif abgesetzt werden; wir nehmen für die überschlägige Modellierung 15 % an (dies ist mehr als heute, da die historische Altersgrenze „14“ aufgegeben wird), die um 50 % reduziert sind.
8. Abschließend werden Preise ermittelt, bei denen sich bei der ermittelten Aufteilung auf die Zeitscheiben und dem angenommenen Anteil an Ermäßigungstarif die IST-Einnahmen reproduzieren.
9. Durch die Verschneidung von Reisedauer und Aufenthaltszeit kann auch abgeschätzt werden, welcher Anteil der Kund:innen jedes Tickets von der Kulanzregelung maximal profitieren könnte, wenn alle Kund:innen die Kulanzregel kennen und bei Bedarf maximal ausnutzen würden.⁴¹

Ergebnisse⁴²

Die Analyse der MiD-Statistiken zeigt, dass mehr als die Hälfte der Fahrten in Metropolen und Großstädten unternommen wird, auch auf Mittelstädte entfällt noch ein deutlicher Anteil (siehe Abbildung 24).

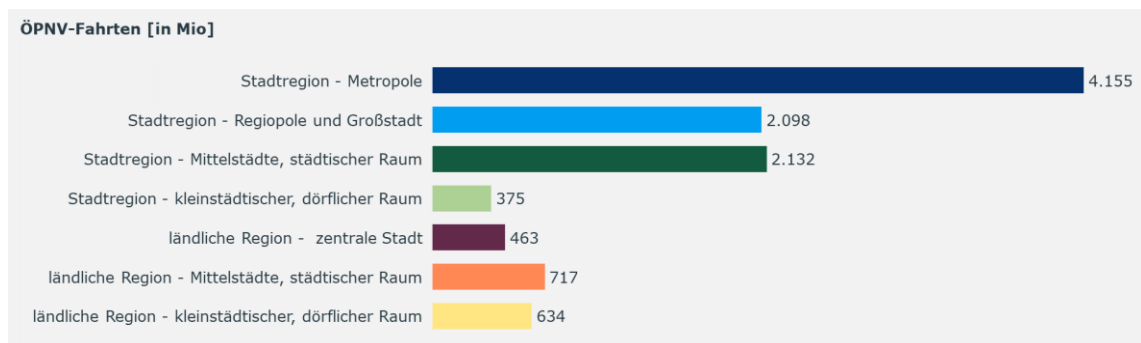


Abbildung 24: Absolute ÖPNV-Fahrten je MiD-Regionstyp (MiD 2018)

Unter Berücksichtigung der Einwohner:innen je Regionstyp zeigt sich, dass die mittlere Fahrtenhäufigkeit je Person, insbesondere in den Metropolen, aber auch in den weite-

⁴⁰ Siehe: https://www.deutschnahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2024/04/DNT2024_Vortrag_Weigele_Ste-fan_EFA-Anfragedaten.pdf

⁴¹ Hinweis: In der Realität wird nur ein gewisser, nicht exakt prognostizierbarer Teil der Fahrgäste die gewährte Kulanz tatsächlich in der beschriebenen Weise ausnutzen.

⁴² Hinweis: Zur Operationalisierung der zuvor aufgeführten Basisdaten waren in allen Fällen weitere Experteneinschätzungen, Annahmen und Projekterfahrungen nötig.

ren Großstädten, überdurchschnittlich ist. Schon in Mittelstädten, und verstärkt im ländlichen Raum, nutzen die Bewohner:innen den ÖPNV im Mittel deutlich weniger intensiv (siehe Abbildung 25).

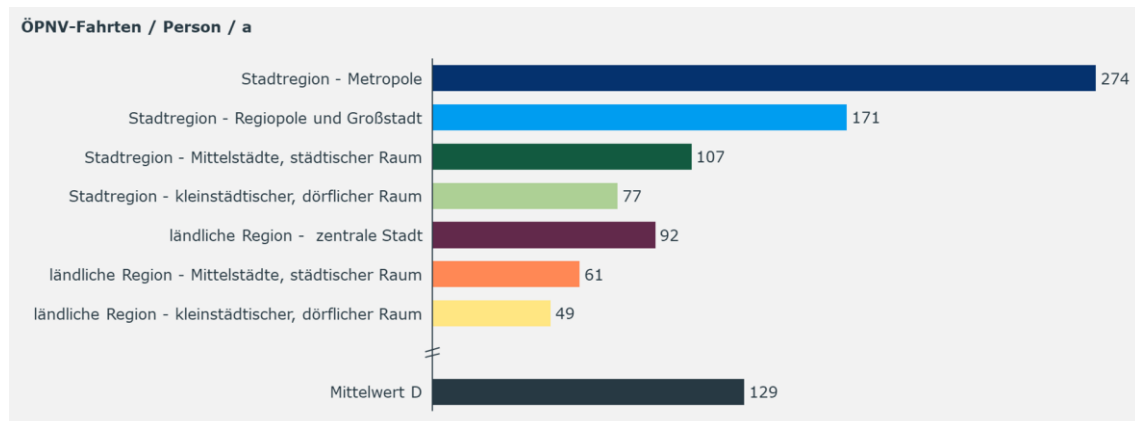


Abbildung 25: Mittelwert der ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr je MiD-Regionstyp (MiD 2018)

In der Häufigkeitsverteilung der Nutzung wurden Zeitkarten-typische Nutzungsprofile („fast täglich“) und Gelegenheitstarif-typische Nutzungsprofile („1-3 mal die Woche“ oder seltener) differenziert. Im Weiteren wird angenommen, dass diese Fahrten auch jeweils mit Zeitkarten bzw. dem Gelegenheitstarif unternommen werden. Der Anteil der Fahrten im Gelegenheitstarif ist bei Metropolen etwas kleiner, bei ländlichen Regionen tendenziell erkennbar größer (siehe Abbildung 26).

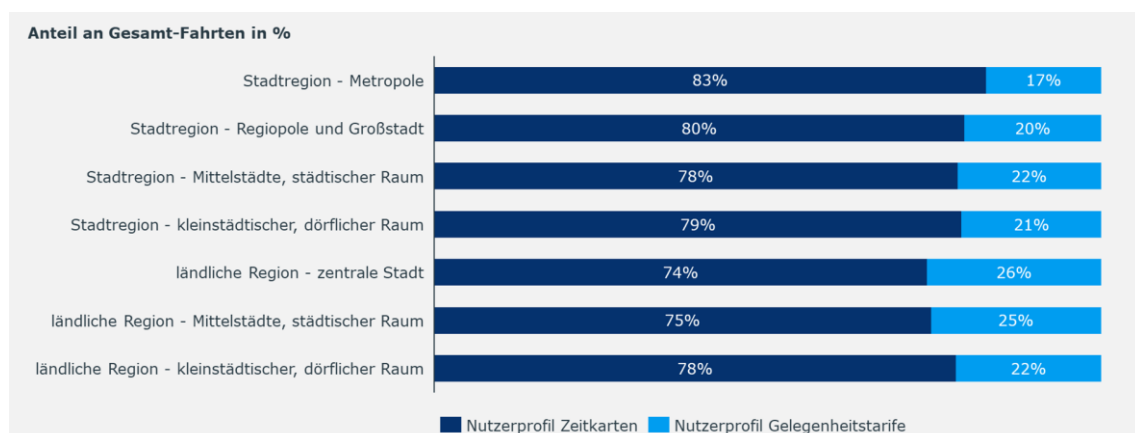


Abbildung 26: Verteilung Nutzerprofile je MiD-Regionstyp

Die Raumtypen der MiD wurden auf die Raumtypen der Analyse der Fahrplanauskünfte übertragen; hier erfolgte die Auswertung lediglich differenziert nach den Gemeindegrößen, daher mussten MiD-Raumtypen teilweise zusammengefasst bzw. aufgeteilt werden⁴³. In der Analyse der Fahrplanauskünfte wurden unterschieden:

- Binnenverkehr Millionenstädte
- Binnenverkehr Metropolen 500.000 – 1 Mio. Einwohner

⁴³ Exemplarisch: „Stadtregion - klein-städtischer, dörfler Raum“ und „ländliche Region - klein-städtischer, dörfler Raum“ der MiD in Regionalverkehr zusammengefasst, aber „Stadtregion – Metropole“ der MiD in „Millionenstädte“ und „Metropolen“ aufgeteilt

- Binnenverkehr Großstädte 100.000 – 500.000 Einwohner
- Binnenverkehr Mittelstädte 30.000 – 100.000 Einwohner
- Ein-/ausbrechender Verkehr Städte (Nur Start oder Ziel in einer Stadt ab 30.000 Einwohner, Startort ungleich Zielort)
- Regionalverkehr (alles andere, also Verkehre, die Start und Ziel in Gemeinden unter 30.000 Einwohner haben)

Fahrtanzahlen für ein-/ausbrechende Verkehre können aus der MiD nicht abgeleitet werden. Hier werden pauschal 10 % ein-/ausbrechender Anteil für alle Raumtypen angenommen. Verschnitten mit der Größe der jeweiligen Einwohnergruppen ergeben sich für jeden Raum die folgenden Fahrtenhäufigkeiten (siehe Abbildung 27).

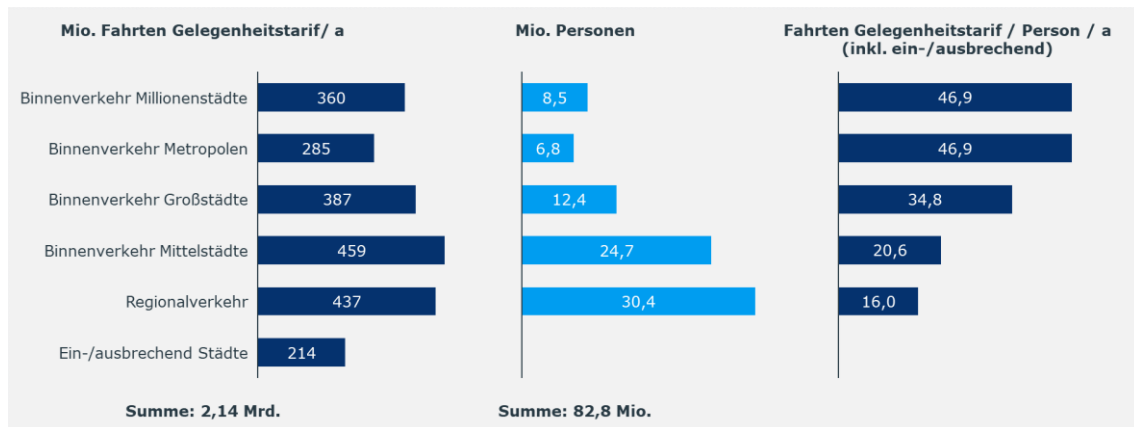


Abbildung 27: Ermittlung der ÖPNV-Fahrten abhängig von Regionen

Aus der VDV-Statistik 2019 wurden Gesamterlöse und Fahrgastzahlen differenziert nach Tickettyp ermittelt. Die genaue Abgrenzung des in den Statistiken teilweise enthaltenen Bahn-Fernverkehrs war dabei jedoch notwendig. Bei 4,4 Mrd. € Einnahmen und 2,1 Mrd. Fahrgästen im Gelegenheitsstarif ergibt sich eine Ergiebigkeit von 2,11 €. Dieses Ergebnis wurde von 2019 auf 2024 mit 16 % inflationiert (entsprechend 3 % p.a.). Es ergibt sich die in Abbildung 28 dargestellte Ergiebigkeit im Gelegenheitsverkehr von 2,44 € / Fahrt⁴⁴.

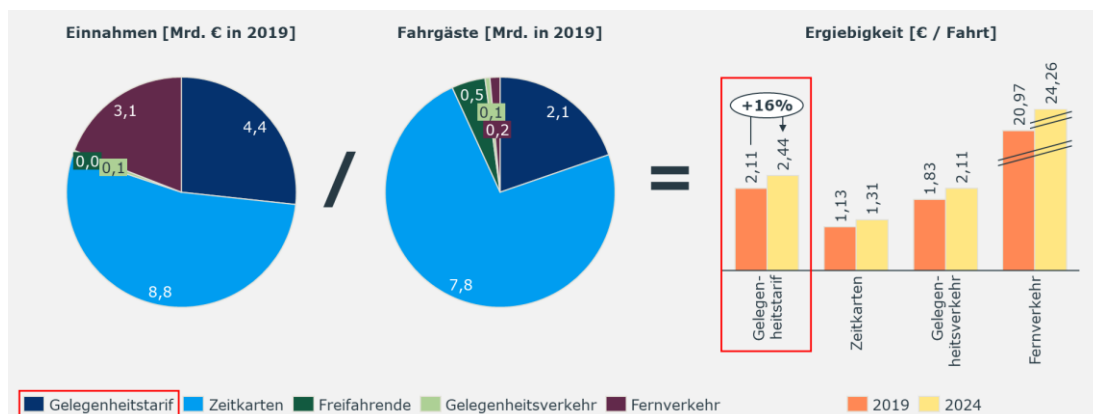


Abbildung 28: Ermittlung der Ergiebigkeit je Tariftyp

⁴⁴ vmtl. netto, ohne MwSt

Eine Verteilung der Reisedauern im ÖPNV auf Basis von über 30 Millionen Fahrplan-
auskünfte liegt uns für vier deutsche Verbundräume vor. Die Daten wurden aufbereitet
und gewichtet zusammengeführt. Das Ergebnis gibt nach unserer Bewertung in der
Größenordnung die tatsächliche Reisedauerverteilung im deutschen ÖPNV wieder
(siehe Abbildung 29). Vor einer Implementierung des Zeittarifs sollten diese Verteilun-
gen aber durch eine noch umfassendere Analyse verifiziert werden.

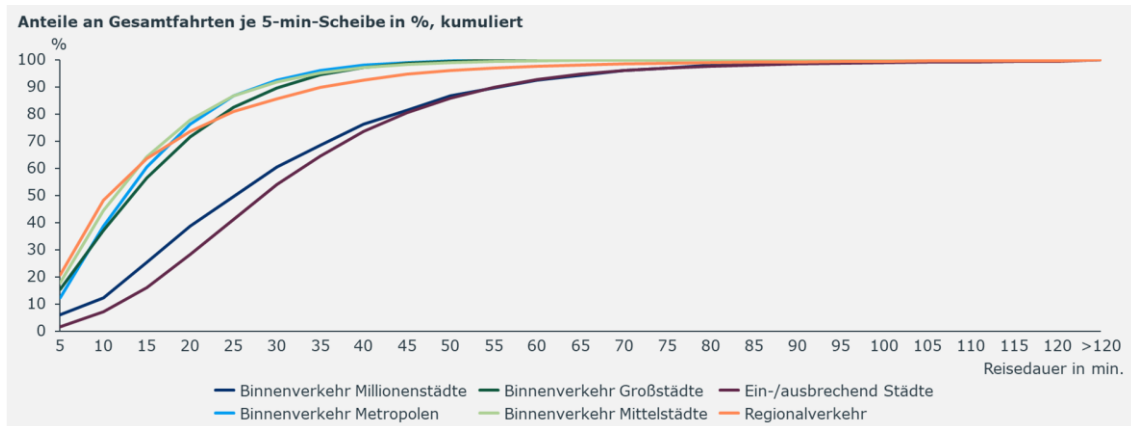


Abbildung 29: Differenzierte Reisedauerverteilung von ÖPNV-Fahrten je Raumtyp auf Basis von über 30 Mio. Fahrplan-
auskünften aus vier verschiedenen Verbundräumen

Ergänzt um vorliegende Projektdaten zu Aufenthaltsdauern vor Rück- oder Weiterfahrt
konnte ermittelt werden, welche Ticketvarianten / Zeitscheiben die Kund:innen zur Ab-
deckung dieser Reisedauer- und Aufenthaltsmuster benötigen (siehe Abbildung 30).

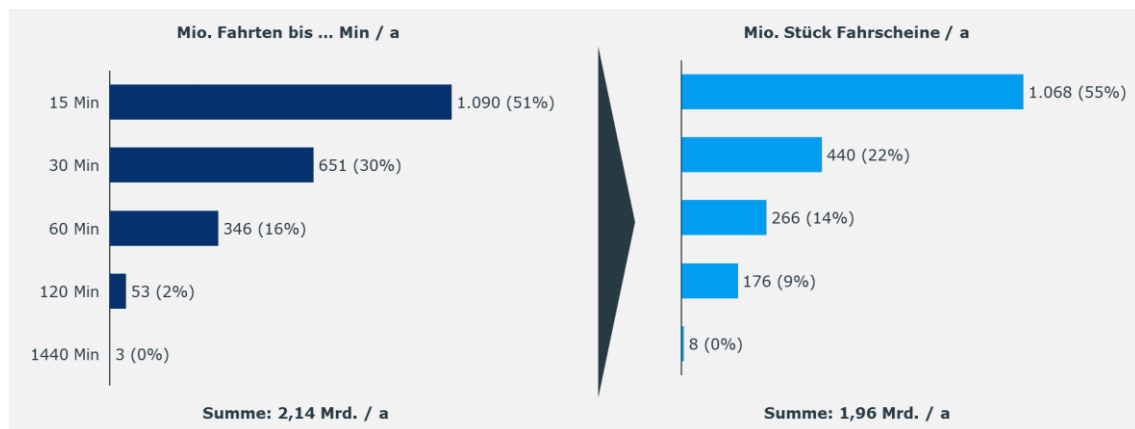


Abbildung 30: Modellierung von Fahrten und Fahrscheinen im Zeittarif

Gesucht wird zuletzt eine Preissetzung, bei der die Ist-Ergiebigkeit 2,44 € / Fahrt bezo-
gen auf das heutige Tarifniveau reproduziert wird. Bedingung für die Suche des Preis-
niveaus ist ein möglichst konsistenter Preisabstand der Zeitscheiben zueinander bis
zum Niveau der 120-Min-Karte.

Die Modellierung wurde unter der Annahme eines Anteils von 15 % rabattierter Tickets
(Kinder / Jugendliche 6-18 Jahre) durchgeführt. Die ermittelte Preisfunktion **2,00 €**
(+1,30 €) **3,30 €** (+1,40 €) **4,70 €** (+1,50 €) **6,20 €** (+7,90 €) **14,10 €** reproduziert den
Zielwert 2,44 € / Fahrt (siehe Abbildung 31). Wegen der überragenden Bedeutung der
15-Min-Tickets ist insbesondere der Preis des 15-Min-Tickets äußerst erlöswirksam;
wird dieser unter 2 € angesetzt, entstehen Mindererlöse, die auch mit einer stärkeren
Preisprogression der höheren Preisstufen kaum auszugleichen sind. Da mit einigen

(vornehmlich 60-Min-, 120-min- und 24-h-) Tickets auch die Rückfahrt unternommen wird, ist der gemittelte Preis pro Ticket mit 2,85 € höher als der gemittelte Preis pro Fahrt mit 2,44 €.

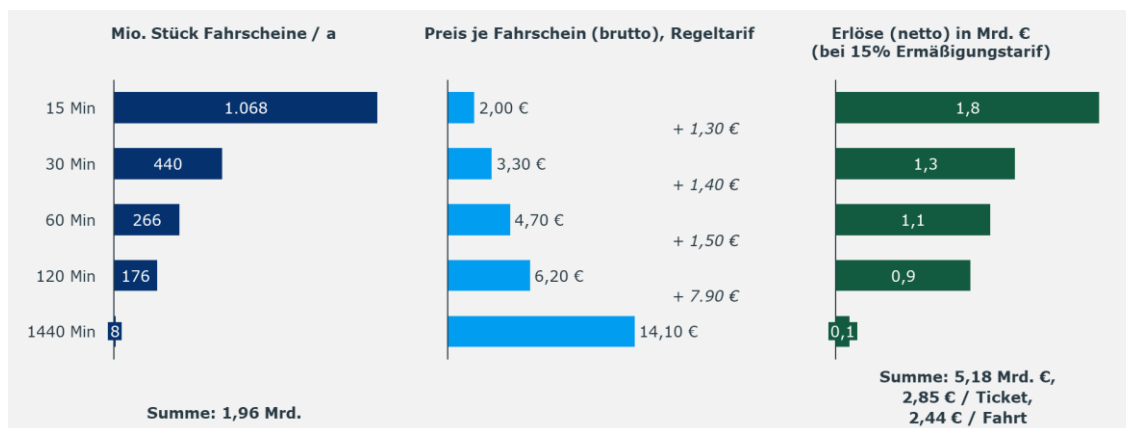


Abbildung 31: Modellierung der Erlöse im Zeittarif je Tarifprodukt

Diese Preiseansätze berücksichtigen nicht die Tarifunterlaufung durch ein bewusstes „Ausreizen“ der gewährten Verspätungs-Kulanz durch Kund:innen mit hohem Systemverständnis⁴⁵. Auch die Erlöswirkungen der vorgeschlagenen Kappung zum Ersetzen bisher verbleibender lokaler Zeitkarten gemäß Exkurs 1 sind nicht enthalten, da diese nicht abgeschätzt werden können.

Fazit

Aus unserer Sicht zeigt das Ergebnis der überschlägigen Erlösabschätzung, dass das Konzept des Zeittarifs zu akzeptablen Preisen (im langlaufenden Regionalverkehr sogar mit deutlichen Preissenkungen) erlösneutral deutschlandweit umsetzbar ist.

7 MASSNAHMEN ZUR HARMONISIERUNG VON TARIFBEDINGUNGEN

Die Analyse der derzeitigen Tarifbedingungen (siehe Abschnitt 2.3.2) zeigt die große Heterogenität der bestehenden Regelungen auf. Angesichts der heutigen Vielfalt an Regelungen bedeutet Vereinheitlichung, dass es für viele Kund:innen in ihrem alltäglichen Verkehrsraum anders (ggf. auch restriktiver) wird, damit es für alle Kund:innen bei gelegentlichen Aufenthalten anderswo etwas einheitlicher wird.

Das Ausmaß, in dem sich Kund:innen bei einer deutschlandweiten Vereinheitlichung umgewöhnen müssen, hängt vom Vorgehen ab: Wenn die jeweils häufigste Regelung bundesweit angewandt wird, ist die Zahl der Kund:innen, die sich bei der gewöhnlichen Nutzung im Lebensumfeld umgewöhnen müssen, am geringsten. Da die häufigste Regelung jedoch nicht unbedingt die kundenfreundlichste ist, wird die alltägliche Regelung für einige Kund:innen auch restriktiver.

Würde man die Vereinheitlichung dagegen immer auf dem Niveau der jeweils kundenfreundlichsten Regelungsalternative durchführen, würde sich zwar auch für viele

⁴⁵ Hinweis: Das Ausmaß der Unterlaufung wird auf Basis der vorhandenen Daten auf max. 1,5 % eingeschätzt.

Kund:innen im alltäglichen Verkehrsraum viel ändern, immerhin aber jeweils zum für sie Besseren. Allerdings hätte dieses Vorgehen in vielen Verbundräumen – mit heute gegenüber der einheitlichen Lösung restriktiveren Regelungen – durchaus deutliche finanzielle Konsequenzen, also Mindererlöse, zur Folge, die nur durch Preisanstiege des allgemeinen Tarifniveaus kompensiert werden können, also von der Gesamtheit der Verbundfahrgäste bezahlt werden müssten.

7.1 MÖGLICHE AUSGESTALTUNG EINER HARMONISIERUNG VON TARIFBEDINGUNGEN

Im Folgenden stellen wir für die aus unserer Sicht relevantesten Tarifbedingungen mögliche tarifliche Regelungen dar, wenn die gemäß unserer Analyse in 2.3.2 häufigste Regelung deutschlandweit oder alternativ die nach unserer Einschätzung kundenfreundlichste Regelung umgesetzt würde.

Kinderaltersgrenze für kostenfreie Beförderung

Für die meisten Personen in Deutschland gilt aktuell eine Kinderaltersgrenze von 6 Jahren für die kostenfreie Beförderung. Bei einer Minderheit gilt die kostenfreie Beförderung bis zum Schuleintritt. Dass Kinder noch nicht zur Schule gehen und damit kostenfrei fahren dürfen, ist allerdings nicht kontrollierbar (es gibt keine „Noch-kein:e-Schüler:in-Ausweise“). Kundenfreundlich wäre daher aus unserer Sicht, Kinder bis zum 7. Geburtstag kostenfrei zu transportieren. Zwar führen dann auch einige Erstklässler:innen noch kostenfrei (weil noch keine 7), aber andererseits wäre kaum ein Kind vor der Einschulung schon kostenpflichtig unterwegs. Die den Schulträgern obliegende Finanzierung der Schülerfreifahrt müsste allerdings auch die 6-jährigen Schulkinder in die entsprechenden Abgeltungsleistungen einbeziehen, um Einnahmeverluste der VU zu vermeiden.

Kinderaltersgrenze für Ermäßigungstarif

Auch bei der Kinderaltersgrenze für den Ermäßigungstarif ergibt die Analyse ein klares Bild: Mehr als 95 % der Verbünde geben als Altersgrenze die Vollendung des 14. Lebensjahrs an. Analog zu den vorgeschlagenen Tarifbedingungen im Zeittarif plädieren wir auch im bestehenden Tarifsortiment für eine einheitliche Anhebung dieser Grenze bis zur Vollendung des 18. Lebensjahrs, also bis zur Volljährigkeit, wie es in einzelnen Verbünden heute schon der Fall ist. Es ist jedoch zu erwarten, dass eine solche Veränderung zu einer tariflichen Anpassung im Ermäßigungstarif führen würde, um die reduzierten Erlöse auszugleichen.

Regelungen bei der Kurzstrecke

Für die Ausgestaltung der Kurzstrecke sind sowohl die Tarifierungslogik als auch die Anwendbarkeit zu bewerten.

Die überwiegende Mehrheit der Kurzstrecken-Tarife wird aktuell nach Anzahl durchfahrender Haltestellen festgelegt. Sofern diese über alle Verbundräume und Verkehrsmittel vereinheitlicht würde, wäre dies nicht nur die Lösung mit dem geringsten Anpassungsbedarf, sondern auch kundenfreundlich, aufgrund der Nachvollziehbarkeit. Auch wenn auf den ersten Blick eine möglichst hohe Anzahl an Haltestellen innerhalb der Kurzstrecke als besonders kundenfreundlich erscheint, würde eine Steigerung vieler Verbünde auf den aktuellen Höchstwert von sechs Haltestellen lediglich zu einer Preissteigerung ggü. dem heutigen Preis führen. Stattdessen empfehlen wir eine Vereinheitlichung auf die heute bereits am häufigsten genutzte Anzahl von vier Haltestellen für Bus und Tram. Eine Ausdehnung der vier-Haltestellen-Regelung auf U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalbahnen mit ihren deutlich höheren Haltestellenabständen würde

große Teile des Verkehrs umfassen und zu deutlichen Mindererlösen führen, wenn nicht durch allgemeine Preiserhöhungen gegenfinanziert. Wir empfehlen bei U- und S-Bahn-Systemen daher eine Kurzstreckenreichweite von 2 Haltestellen. Für Regionalbahnen würde eine Kurzstreckenlösung dann nicht gelten.

Umstieg und Fahrtunterbrechung sind bei den Kurzstrecken aktuell in den meisten Verbundräumen nicht erlaubt. Beides wäre jedoch in einem einheitlichen System mit Blick auf die Kundenfreundlichkeit zu erlauben.

Regelungen beim Einzelfahrschein

Bei einer Vereinheitlichung der Tarifbedingungen für den Einzelfahrschein basierend auf der aktuell vorherrschenden Praxis müsste das zukünftige Tarifprodukt Umstiege sowie Unterbrechungen im Fahrtverlauf ermöglichen. Eine Rückfahrt wäre jedoch auszuschließen. Die Gültigkeitsdauer wäre einheitlich auf bis zu einer Stunde oder bis zu zwei Stunden im Stadtverkehr festzulegen.

Die Erlaubnis für Rückfahrten würde die Kundenfreundlichkeit merklich steigern. Gleiches gilt für eine Festlegung der Gültigkeitsdauer im Stadtverkehr auf zwei Stunden, da dies für viele eine Verdopplung der Gültigkeit bedeuten würde. In Kombination könnten beide Tarifbedingungen jedoch zu einem deutlichen Erlösverlust führen, da auf kürzeren Distanzen Hin- und Rückfahrten nur noch mit einem Fahrschein anstelle von zwei Einzelfahrscheinen oder einer Tageskarte durchgeführt würden. Entsprechend ist zu erwarten, dass die betroffenen Verbundräume den erwarteten Verlust über eine Tarifanpassung ausgleichen würden.

Im Regionalverkehr wäre eine Gültigkeit für den gesamten Lösungstag (bis bspw. 6:00 Uhr Folgetag) ohne weitere Zeitbeschränkung eine pragmatische Lösung ohne größere Erlösverluste, natürlich ohne Erlaubnis zur Rückfahrt.

Regelungen bei der Tageskarte

Bei der Analyse der Tageskarte wurden die Aspekte Übertragbarkeit, Mitnahme von weiteren Personen und zeitliche Gültigkeit analysiert. Entsprechend der Mehrheitsverhältnisse würde eine einheitliche Tageskarte weder Übertragbarkeit noch Mitnahme ermöglichen. Die zeitliche Gültigkeit beträfe durchgängig 24 Stunden ab Kaufzeitpunkt.

Auch mit dem Fokus auf Kundenfreundlichkeit ist eine 24-Stunden-Gültigkeit positiv zu bewerten. Mit Fokus auf Kundenfreundlichkeit wären Tageskarten zudem durchgängig übertragbar und könnten zur Mitnahme einer einheitlichen Anzahl von Kindern genutzt werden. Wie bereits bei vorhergehenden Anpassungen der Tarifbedingungen zugunsten der Fahrgäste ist auch in diesem Fall eine Preiserhöhung zu erwarten.

Regelungen bei der Fahrradmitnahme

Wie bereits in Abbildung 11 ausgeführt, bestehen vielfältige Regelungen zwischen den Verbundräumen sowie teilweise innerhalb von Verbünden. Dabei sind tarifliche und betriebliche Faktoren zu unterscheiden. Die Mehrheit der Fahrgäste kann Fahrräder nur kostenpflichtig mitnehmen. Kundenfreundlicher wäre jedoch die kostenfreie Mitnahme (wenn diese betrieblich ermöglicht werden kann). Eine kategorische Erlaubnis für die Mitnahme von Fahrrädern ist weder nach zeitlichen noch räumlichen Kriterien sinnvoll. Auch eine Festlegung nach Verkehrsmitteln ist nicht realisierbar. Entsprechend kann eine Vereinheitlichung der Fahrradmitnahme nur auf tariflicher Ebene stattfinden.

Regelungen bei der Hundemitnahme

Während „kleine Tiere im Behälter“ regelmäßig als Gepäckstück kostenlos reisen, wird für Hunde ohne „Behälter“ teilweise ein ermäßigter Fahrschein fällig, teilweise nicht. In manchen Fällen ist die Tarifierung des Hundes auch von dem Fahrschein der Person abhängig (bspw. mit Zeitkarte ja, im Gelegenheitstarif nein). Kundenfreundliche Lösung wäre, die Mitnahme eines Hundes unabhängig von dessen Größe kostenfrei zu ermöglichen. Weitere mitgeführte Hunde bedürften in dieser Variante eines Ermäßigungsfahrscheins.

Regelungen bei der Gepäckmitnahme

Im Regelfall kann Hand- und Reisegepäck kostenfrei mitgenommen werden, allerdings bestehen einzelne Ausnahmen von dieser Regel. Pragmatisch wird die Gepäckmenge dadurch begrenzt, dass die Person das Gepäck alleine selbst tragen können muss. Dieses Vorgehen würden wir auch als kundenfreundliche deutschlandweit einheitliche Regelung empfehlen.

7.2 FAZIT ZUR HARMONISIERUNG

Der Nutzen einer Vereinheitlichung von Tarifbestimmungen *bei weiterbestehenden differierenden Tarifierungslogiken und Preisniveaus* ist für Fahrgäste aus unserer Sicht nur sehr begrenzt und würde gleichzeitig einen großen Verwaltungs- und Entscheidungsbedarf verursachen. Eine Vereinheitlichung in der gesamten Bundesrepublik halten wir nur langfristig machbar, sofern die Entwicklung aus der Branche selbst entstehen soll. Wir würden daher empfehlen, den Schwerpunkt auf die Schaffung eines deutschlandweit einheitlichen Tarifsystems *insgesamt* zu legen, bei dem dann, wie oben dargestellt, auch die Nutzungsbestimmungen vereinheitlicht wären.

Abweichend von dieser generellen Aussage ist allerdings bei der *Tarifierung von Kindern* eine einheitliche Regelung aus unserer Sicht wichtig und wünschenswert:

- Kinder sollten bis zur Einschulung (aufgerundet: bis zum 7. Geburtstag) kostenfrei befördert werden.
- Die Altersobergrenze für den Zugang zum ermäßigten Tarif für Kinder sollte bundesweit angehoben werden, sodass erst mit der Volljährigkeit ab dem vollendeten 18. Lebensjahr der volle Preis zu zahlen wäre.

8 ZUSAMMENFASSUNG

Aufbauend auf den in Kapitel 3.1 dargelegten Anforderungen an ein deutschlandweit einheitliches Tarifsystem für Gelegenheitskund:innen des ÖPNV schlagen wir als „Großen Wurf“ ein rein zeitbasiertes Tarifsystem vor, welches einerseits keine räumlichen Grenzen innerhalb Deutschlands mehr kennt und auch nicht auf Basis der mit Bus & Bahn zurückgelegten Strecke oder Distanz tarifiert. Reiseweiten oder die Frage nach Hin- und/oder Rückfahrt sind nicht mehr relevant. Innerhalb des gebuchten Zeitraums kann so viel und so weit gefahren werden, wie man wünscht und schafft. Umgekehrt kann jede Person genau die Zeit buchen, die für das jeweilige Mobilitätsmuster notwendig ist. Damit fügt sich der Zeittarif für Gelegenheitskund:innen nahtlos in die Tariflogik des D-Tickets ein und ist damit für Bürgerinnen und Bürger schnell und intuitiv verständlich und nachvollziehbar.

Für den bundesweiten Gelegenheitsverkehr im ÖPNV sehen wir nur noch die folgenden fünf Tarifprodukte vor: 15-Min-Ticket, 30-Min-Ticket, 60-Min-Ticket, 120-Min-Ticket

und 24-h-Ticket. Diese Anzahl an Tarifprodukten ermöglicht eine ausreichende Differenzierung für verschiedene Mobilitätsmuster, ohne dabei unübersichtlich zu werden.

Unsere Empfehlung für das einheitliche Preisniveau der fünf Tarifprodukte über ganz Deutschland hinweg basiert auf dem Ziel einer konstanten Tarifiergiebigkeit. Entsprechend unserer Modellierung ergeben sich folgende Richtpreise (Stand 2024):

- 15-Min-Ticket 2,00 €
- 30-Min-Ticket 3,30 €
- 60-Min-Ticket 4,70 €
- 120-Min-Ticket 6,20 €
- 24-h-Ticket 14,10 €

Ein einheitlicher Ermäßigungstarif für alle berechtigten Personengruppen reduziert die Komplexität für Anwender:innen und Mitarbeitende in den ausgebenden Stellen. Ein mögliches Preisniveau wäre 50 % des Regeltarifs. Die Gruppe der Berechtigten ist im Rahmen der Umsetzungskonzeption auszugestalten. Mit diesem Preisniveau ergibt sich eine ausreichende Nutzenschwelle gegenüber dem D-Ticket insbesondere für Personen, die eher kurze Strecken zurücklegen. Für längere Fahrten, die im Gelegenheits-tarif mit einem 24-h-Ticket absolviert werden, ergibt sich ab 01.01.2025 eine Nutzenschwelle zum D-Ticket von fünf 24-Stunden-Tickets.

Für den digitalen Kauf (z.B. per Smartphone-App) schlagen wir eine Bestpreis-Aggregation und eine Preiskappung vor.

Grundsätzlich ist der vorgestellte Tarif auch für unterschiedlichen Tarifniveaus umsetzbar und wird in Abhängigkeit davon deutschlandweit ggf. zu Erlösveränderungen führen. Wir halten dabei eine erlösneutrale Umsetzung, bei der sich die deutschlandweiten Einnahmen im Gelegenheitsverkehr in Summe nicht verändern für möglich. Verschiebungen insbesondere zwischen dem Schienen- und dem Busverkehr sind jedoch zu erwarten. Eine bundesweit anwendbare Einnahmeaufteilung zwischen den jeweiligen Erlösverantwortlichen ist daher vor der fahrgastseitigen Einführung des Tarifs zwingend erforderlich.

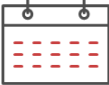
Wir plädieren für ein Kulanzregime, das bei den kurzen Zeitscheiben der Basis-Gültigkeit entspricht (bei 15-Min-Karten 15 Minuten Kulanz, bei 30-Min-Karten 30 Minuten Kulanz), ab der 60-Min-Karte und damit auch bei 120-Min- und 24-h-Karten bei 60 Minuten Kulanzzeit verharret. Durch diese Kulanzregelung werden die meisten der tatsächlichen Verspätungsfälle im ÖPNV abgefangen.

Grundsätzlich ist der skizzierte Zeittarif sowohl analog als auch digital, anonym oder mit Kundenkonto verkaufbar und mit analogen und digitalen Trägermedien nutzbar und damit für alle Fahrgäste leicht zugänglich. Eine Reihe von Zusatzleistungen und Komfortfunktionen sind jedoch nur bei digitalen Trägermedien und mit der Anbindung an ein Kundenkonto umsetzbar, die gleichzeitig eine Incentivierung zur Nutzung digitaler Kanäle darstellen, ohne deren Nutzung zu erzwingen. Damit der Zeittarif an den gewünschten Vertriebsmedien verfügbar ist und durch die Verkehrsunternehmen kontrolliert werden kann, bedarf es einer technischen Umstellung bei Automaten, Bordrechnern, Kontrollgeräten und weiterer technischer Infrastruktur. Entwerfer können mit der neuen Tarifierungslogik bundesweit abgeschafft werden.

Für die Umsetzung eines bundesweit gültigen Tarifsystems bedarf es unabhängig von dessen konkreter tariflicher oder vertrieblicher Ausgestaltung eines hohen organisatori-

schen Aufwands zwischen den bestehenden Verkehrsverbünden – oder einer gesonderten Vereinbarung zwischen den Bundesländern und dem Bund. Die hierfür notwendigen Strukturen wurden in Teilen bereits mit der Einführung des D-Tickets geschaffen und könnten perspektivisch auch für Abstimmungen zum Gelegenheitsstarif genutzt werden.

Der Klassiker für einen Monat



Einen Monat lang
58 € pro Monat



Bus und Bahn im
Nahverkehr in ganz
Deutschland nutzen

Die neuen D-Tickets für kürzere Zeiträume



15-Minuten
nur **2 €**



30-Minuten
nur **3,30 €**



60-Minuten
nur **4,70 €**



120-Minuten
nur **6,20 €**



24-Stunden
nur **14,10 €**

Bus und Bahn zum
Einheitspreis nutzen

- ✓ **Überall in ganz Deutschland gültig**
- ✓ **Für alle Busse und Bahnen im Nahverkehr**

Einfach den
gewünschten Zeitraum
wählen und **so oft
fahren, wie Du
möchtest und soweit
Du kommst**

Abbildung 32: Zusammenfassung des Tarifkonzeptes

Aufgrund der Systematik des Zeittarifs, bei dem lediglich die Außengrenzen der Bundesrepublik Deutschland als räumliche Grenzen definiert sind, empfehlen wir die zeitgleiche Einführung in allen Verbundräumen und verbundfreien Räumen. Sofern dies nicht umsetzbar ist, scheint eine Pilotierung in vielen kleinen Verbundräumen als nicht zielführend. Stattdessen wäre der Zusammenschluss von angrenzenden Verbundräumen zu einem größeren Pilotgebiet (z. B. ein gesamtes Bundesland) und/oder die Pilotierung in räumlich großen Verbünden zu bevorzugen.

Die Analyse der derzeitigen Tarifbedingungen zeigt die große Heterogenität der bestehenden Regelungen auf. Angesichts der heutigen Vielfalt an Regelungen bedeutet Vereinheitlichung, dass es für viele Kund:innen in ihrem alltäglichen Verkehrsraum anders (ggf. auch restriktiver) wird, damit es für alle Kund:innen bei gelegentlichen Aufenthalten anderswo etwas einheitlicher wird.

Der Nutzen einer Vereinheitlichung von Tarifbestimmungen *bei weiterbestehenden differierenden Tarifierungslogiken und Preisniveaus* ist für Fahrgäste aus unserer Sicht nur sehr begrenzt und würde gleichzeitig einen großen Verwaltungs- und Entscheidungsbedarf verursachen. Eine Vereinheitlichung in der gesamten Bundesrepublik halten wir nur langfristig machbar, sofern die Entwicklung aus der Branche selbst entstehen soll. Wir würden daher empfehlen, den Schwerpunkt auf die Schaffung eines deutschlandweit einheitlichen Tarifsystems *insgesamt* zu legen, bei dem dann auch die Nutzungsbestimmungen vereinheitlicht wären.

LITERATURVERZEICHNIS

- Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland MiD - MID Ergebnisbericht. Studie von infas, DRL, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15)*. Bonn, Berlin.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. (14.10.2024). *Prognose und Preisszenarien Deutschlandticket | Zwischenergebnisse inkl. Bundesländer-Prognose und Balance-Schublade*. UAG Prognose, Preis und Szenarien | UAG Evaluierung. Von https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf abgerufen
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. (2004). *VDV-Schrift 950 Harmonisierung der Nahverkehrstarife*. VDV.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. (2020). *Statistik 2019*. Köln: Verband deutscher Verkehrsunternehmen.
- Verband deutscher Verkehrsunternehmen. (04. 12 2024). *Verkehrsverbund: Mobi-Wissen*. Von Mobi-Wissen: <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Verkehrsverbund> abgerufen
- Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (2018). *Öffentlicher Verkehr*. Berlin: forsa. Abgerufen am 09. 12 2024 von https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2018/12/10/18-12-10_vzbv_umfrage_oeffentlicher_verkehr.pdf
- Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (2021). *Öffentlicher Verkehr und Corona*. Berlin: forsa. Abgerufen am 09. 12 2024 von https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2021/01/21/presentation_ergebnisse_umfrage_oev-final.pdf

VERWEISE ZU WEBSEITEN

Deutschland-Ticket – eine Tarifrevolution | VDV - Die Verkehrsunternehmen:

<https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>

Der Deutschlandatlas - Wie wir uns bewegen - Pendeldistanzen und Pendlerverflech-

tungen: https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html#_aontrtf6l

Einführung des Dach-Tarifs bwtarif: <https://www2.bwegt.de/tickets-angebote/bwtarif>

Landestarif eezy NRW: <https://eezy.nrw/>

Verbundraumerweiterungen MVV (2023): [https://www.mvv-muenchen.de/filead-](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/PressImages/MVV-Landkreise-VRE_Dez_2023.pdf)

[min/PressImages/MVV-Landkreise-VRE_Dez_2023.pdf](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/PressImages/MVV-Landkreise-VRE_Dez_2023.pdf)

Verbundraumerweiterung MVV (2025): [https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/Pres-](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/PressImages/Landkreise-VRE_v2025_v1_final.pdf)

[sImages/Landkreise-VRE_v2025_v1_final.pdf](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/PressImages/Landkreise-VRE_v2025_v1_final.pdf)

Gebietserweiterung VGN (2024): https://www.vgn.de/presse/231204_erweiterung

Tarifreform im MVV (2019): [https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-ser-](https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/presse/pressemitteilungen/news/detail/news/mvv-gesellschafter-und-partnerbegruessen-in-muenchen-die-neue-tarifstruktur/index.html)

[vice/presse/pressemitteilungen/news/detail/news/mvv-gesellschafter-und-partnerbegruessen-in-muenchen-die-neue-tarifstruktur/index.html](https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/presse/pressemitteilungen/news/detail/news/mvv-gesellschafter-und-partnerbegruessen-in-muenchen-die-neue-tarifstruktur/index.html)

Tarifreform im VVS (2019): <https://www.vvs.de/einfachmachen>

Tarifreform im AVV Augsburg (2018): [https://www.augsburg.de/fileadmin/user_up-](https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/2017_09_23_Tarifbroschuere_final.pdf)

[load/2017_09_23_Tarifbroschuere_final.pdf](https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/2017_09_23_Tarifbroschuere_final.pdf)

Tarifreform im GVH (2020): [https://www.neuepresse.de/lokales/hannover/oeffi-tarife-](https://www.neuepresse.de/lokales/hannover/oeffi-tarife-werden-einheitlicher-und-einfacher-Q7PCD3CL53RLRAEPGSQR57W4NI.html)

[werden-einheitlicher-und-einfacher-Q7PCD3CL53RLRAEPGSQR57W4NI.html](https://www.neuepresse.de/lokales/hannover/oeffi-tarife-werden-einheitlicher-und-einfacher-Q7PCD3CL53RLRAEPGSQR57W4NI.html)

Tarifreform im HVV (2023): [https://www.hvv.de/re-](https://www.hvv.de/re-source/blob/102710/df4f481fd6c7f3730e225aab565083c8/PM230323Deutschlandticket.pdf)

[source/blob/102710/df4f481fd6c7f3730e225aab565083c8/PM230323Deutschlandticket.pdf](https://www.hvv.de/re-source/blob/102710/df4f481fd6c7f3730e225aab565083c8/PM230323Deutschlandticket.pdf)

Tarifreform im VRR (2025): [https://www.vrr.de/de/aktuelles/newsroom/grosse-tarifre-](https://www.vrr.de/de/aktuelles/newsroom/grosse-tarifreform-im-vrr-vereinfacht-den-ticketkauf/)

[form-im-vrr-vereinfacht-den-ticketkauf/](https://www.vrr.de/de/aktuelles/newsroom/grosse-tarifreform-im-vrr-vereinfacht-den-ticketkauf/)

FAQ zum 9-Euro-Ticket | Bundesregierung: [https://www.bundesregierung.de/breg-](https://www.bundesregierung.de/bregde/aktuelles/faq-9-euro-ticket)

[de/aktuelles/faq-9-euro-ticket](https://www.bundesregierung.de/bregde/aktuelles/faq-9-euro-ticket)

MVV-Netz in den Zonen M bis 11: [https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media-](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media-pool/03-Plaene_Bahnhoefe/Netzplaene/Downloads_2025/2025_lay-out_SUR_M_11_SCR.pdf)

[pool/03-Plaene_Bahnhoefe/Netzplaene/Downloads_2025/2025_lay-out_SUR_M_11_SCR.pdf](https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media-pool/03-Plaene_Bahnhoefe/Netzplaene/Downloads_2025/2025_lay-out_SUR_M_11_SCR.pdf)

Tarifzonenplan VGN: [https://www.vgn.de/media/tarifzonenplan-vgn_gesamt-](https://www.vgn.de/media/tarifzonenplan-vgn_gesamt-raum2024.pdf)

[raum2024.pdf](https://www.vgn.de/media/tarifzonenplan-vgn_gesamt-raum2024.pdf)

Pfennigs Blog – Hunde und der ÖPNV: [https://blog.pfennig.tech/hunde-im-](https://blog.pfennig.tech/hunde-im-oepnv.html#hunde-im-oepnv)

[oepnv.html#hunde-im-oepnv](https://blog.pfennig.tech/hunde-im-oepnv.html#hunde-im-oepnv)

civity-Analyse zu ÖPNV-Apps: [https://civity.de/de/news/2023/06/eine-f %C3 %BCr-alle-](https://civity.de/de/news/2023/06/eine-f%C3%BCr-alle-oder-alle-f%C3%BCr-eine-%E2%93-die-beliebtsten-%C3%B6pnv-apps-und-was-sie-k%C3%B6nnen/)

[oder-alle-f %C3 %BCr-eine- %E2 %80 %93-die-beliebtsten- %C3 %B6pnv-apps-und-was-sie-k %C3 %B6nnen/](https://civity.de/de/news/2023/06/eine-f%C3%BCr-alle-oder-alle-f%C3%BCr-eine-%E2%93-die-beliebtsten-%C3%B6pnv-apps-und-was-sie-k%C3%B6nnen/)

civity_market focus_Kahlschlag im deutschen Tarifdschungel: https://civity.de/asset/de/sites/3/2022/12/civity_market-focus_Kahlschlag-im-deutschen-Tarifdschungel.pdf

Home Zone (2021): https://civity.de/asset/de/sites/3/2021/04/civity_management_consultants_Konzept_Homezone_Die-digitale-Tarifinnovation-fuer-den-oeffentlichen-Verkehr-1.pdf

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland (06.01.2024)	11
Abbildung 2: Verhältnis von Einnahmen aus Verbundtarifen und Deutschlandticket in 2024 gemäß Bundesland-Prognose der Einnahmen (nach PLZ- Verteilung ohne Balance Schublade) Stand 14.10.24	12
Abbildung 3: Zielkonflikte bei der Konzeption von Tarifsystemen.....	13
Abbildung 4: In der Tarifanalyse erfasste Verbundräume (46 Verbünde, ca. 90 Prozent aller Einwohner Deutschlands)	15
Abbildung 5: Räumliche Tarifstrukturen in Deutschland (10.03.2012).....	16
Abbildung 6: Verteilung der mittleren Reiseweiten pro Tarifzone in km in ausgewählten Verbundräumen	17
Abbildung 7: Einwohnergewichteter Anteil je Tarifbedingung für Kurzstrecke	21
Abbildung 8: Einwohnergewichteter Anteil je Tarifbedingung für Einzelfahrscheine	21
Abbildung 9: Einwohnergewichteter Anteil je Tarifbedingung für Tageskarte	22
Abbildung 10: Tarifbedingungen für die Mitnahme von Fahrrädern (civity Tarifdatenbank, eigene Recherche).....	23
Abbildung 11: Preisprogression Einzelfahrschein für ein-/ausbrechende Fahrten in/aus dem Verbundzentrum (civity-Tarifdatenbank 43 Verbünde Tarifstand 1.8.2024).....	24
Abbildung 12: Preisprogression Einzelfahrschein ermäßigt für ein-/ausbrechende Fahrten in/aus dem Verbundzentrum (civity-Tarifdatenbank 43Verbünde Tarifstand 1.8.24).....	25
Abbildung 13: Preisprogression Tageskarte für ein-/ausbrechende Fahrten in/aus dem Verbundzentrum (civity-Tarifdatenbank 43 Verbünde Tarifstand 1.8.2024).....	25
Abbildung 14: Rabatt für eine Fahrt mit einer Mehrfahrtenkarte gegenüber einem Einzelfahrschein in % (civity-Tarifdatenbank 46 Städte Tarifstand 1.8.2024)	26
Abbildung 15: Nutzenschwelle Tageskarte zu Einzelfahrschein im Stadtverkehr in Anzahl Fahrten mit einem Einzelfahrschein (civity-Tarifdatenbank 46 Städte Tarifstand 1.8.2024).....	26
Abbildung 16: Nutzenschwelle Monatskarte zu Einzelfahrschein im Stadtverkehr in Anzahl Fahrten mit einem Einzelfahrschein (civity-Tarifdatenbank 46 Städte Tarifstand 1.8.2024).....	27
Abbildung 17: Nutzenschwelle Deutschlandticket zu Einzelfahrschein Stadtverkehr in Anzahl Fahrten mit einem Einzelfahrschein (civity-Tarifdatenbank 46 Städte Tarifstand Einzelfahrscheine 1.8.2024, D-Ticket 1.1.2025)	27
Abbildung 18: Beispielhafte Gegenüberstellung von Unterschieden beim Fahrkartenverkauf.....	28
Abbildung 19: Entstehung des Tarifdschungels im deutschen ÖPNV	29

Abbildung 20: Mögliche Tarifierungsparameter Gelegenheitstarif	31
Abbildung 21: Qualitative Bewertung der Tarifierungsparameter Gelegenheitstarif im Vergleich zueinander	35
Abbildung 22: Übersicht des Tarifsortiments inkl. Preisempfehlung	37
Abbildung 23: Absolute ÖPNV-Fahrten je MiD-Regionstyp (MiD 2018)	55
Abbildung 24: Mittelwert der ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr je MiD-Regionstyp (MiD 2018)	56
Abbildung 25: Verteilung Nutzerprofile je MiD-Regionstyp	56
Abbildung 26: Ermittlung der ÖPNV-Fahrten abhängig von Regionen	57
Abbildung 27: Ermittlung der Ergiebigkeit je Tariftyp	57
Abbildung 28: Differenzierte Reisedauerverteilung von ÖPNV-Fahrten je Raumtyp auf Basis von über 30 Mio. Fahrplanauskünften aus vier verschiedenen Verbundräumen	58
Abbildung 29: Modellierung von Fahrten und Fahrscheinen im Zeittarif	58
Abbildung 30: Modellierung der Erlöse im Zeittarif je Tarifprodukt	59
Abbildung 31: Zusammenfassung des Tarifkonzeptes	64