

VDV Die Verkehrsunternehmen


Freifahrt oder 365-Euro-Tickets: Kosten und Wirkung für die Verkehrswende

Mit diesem **Positionspapier** möchte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Bus- und Bahnunternehmen und Verkehrsverbände, einen **Beitrag für eine faktenbasierte Auseinandersetzung** mit der möglichen Einführung und den Folgen von Freifahrten oder 365-Euro-Tickets im Nahverkehr leisten.

Aus Sicht des VDV sind folgende Punkte zentral: Wenn die Verkehrswende für Klimaschutz und Luftreinhaltung wirkungsvoll und nachhaltig realisiert werden soll, bedarf es eines schlüssigen Gesamtkonzepts. Neben Anreizen zur vermehrten Nutzung von Bahnen und Bussen müssen gleichlaufende Anreize zur Verkehrsvermeidung im MIV umgesetzt werden. Anstelle punktueller Tarifermäßigungen führen nur **ganzheitliche Maßnahmen-Pakete**, wie zum Beispiel in den Städten Wien oder Hasselt, zum gewünschten Erfolg.

Preis Anpassungen wirken im ÖPNV aufgrund einer **unelastischen Nachfrage viel geringer** als in anderen Branchen. Bei isolierten Preissenkungen werden weniger neue Kunden gewonnen als zur Kompensation der Verminderung notwendig wären. **Denn der Fahrpreis ist nur eine von vielen Einflussgrößen.**

Bevor Tarifenkungen umgesetzt werden, müssen die öffentlichen Mittel im ersten Schritt **vorrangig in Ausbau von Angebot, Kapazitäten und Qualität** investiert werden. Hierfür gilt es, die derzeit vorhandenen finanziellen Spielräume in den Haushalten von Bund und Ländern zu nutzen und **zusätzliche Mittel für Aus- und Neubau sowie die Grunderneuerung des ÖPNV zur Verfügung zu stellen.**

Siehe auch HAZ-Artikel auf der Rückseite 



ÖPNV AUF DEM WEG ZUR VERKEHRSWENDE

Das Beispiel Wien

In der Stadt Wien, auf die im Zusammenhang mit dem 365-Euro-Jahresticket gern als „Wiener Weg“ verwiesen wird, hat der Prozess zur Umsetzung eines attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebots vor mehr als 20 Jahre begonnen.


Lange vor Einführung des 365-Euro-Jahrestickets lag der Anteil der „Öffis“ in Wien bei 37 %. Insbesondere der frühzeitige und offensive Ausbau des ÖPNV hat zur deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen beigetragen.

Zusätzliche Kapazitäten, verlässliche und dichtere Takte, moderne emissionsfreie Fahrzeuge, intakte Infrastruktur und qualifiziertes Personal sind Grundvoraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV. All dies muss dauerhaft finanziert werden.

Steigen die Fahrgastzahlen, ist es zudem erforderlich, das Angebot deutlich auszuweiten und die Infrastruktur sowie die Kapazitäten auszubauen. Dies ist mit zusätzlichen Kosten verbunden, die dann nicht über Fahrgelderlöse getragen werden, sondern zu weiteren Belastungen der öffentlichen Haushalte führen.

Statt 365-Euro-Ticket: Angebotsoffensive für den ÖPNV

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 hat sich der Bund darauf verständigt, dass verschiedene Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV unterstützt werden. Dazu gehört auch die testweise Einführung von 365-Euro-Jahrestickets in ausgewählten Städten und Ballungsräumen. Der VDV lehnt eine bundesweite Einführung von 365-Euro-Jahrestickets oder sogar kostenlose Angebote zum gegenwärtigen Zeitpunkt ab. **Alle bisherigen Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass nicht der Fahrpreis das entscheidende Kriterium zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist, sondern die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Angebots.** Daher ist es aus Sicht des VDV sinnvoll, die erhöhte ÖPNV-Finanzierung zunächst in den Ausbau und in die Grunderneuerung der Systeme, in neue Angebote und mehr Kapazitäten im Nahverkehr zu investieren. Auch zusätzliche, moderne Fahrzeuge sind dabei ein wichtiger Baustein, der über die entsprechenden Programme der Länder gefördert werden muss.

Oben rechts: Auszug aus der VDV-Broschüre „Jetzt mehr bewegen: Mobilitätswende forcieren“, [Download](https://www.vdv.de/vdv-broschuere-btw-2021-rz-05052021.pdf)  <https://www.vdv.de/vdv-broschuere-btw-2021-rz-05052021.pdf>

Links: Karikatur: Heiko Sakurei, VDV

Quasi seit Bestehen der Region...

ÖPNV-Modal-Split liegt in der Stadt Hannover nur bei 19 %

Und das in einem Netz ohne vierte Stammstrecke?



Versprechen mit Hindernissen

Regionspräsident Steffen Krach will ein 365-Euro-Ticket für den Nahverkehr. Damit würde die Region eine bundesweite Vorreiterrolle übernehmen – weil andere die hohen Kosten scheuen.

Von Bernd Haase

Die Formel ist so schön simpel: 365 Euro für ein im gesamten Tarifgebiet des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) gültiges Jahresticket in Bussen und Bahnen – das macht einen Euro pro Tag. Im Wahlkampf um das Amt des Regionspräsidenten hat diese Formel auch der Sozialdemokrat Steffen Krach aufgegriffen und sie zu einer zentralen Forderung gemacht. Jetzt sitzt Krach auf dem Chefsessel im Regionshaus und wird an seinen Wahlversprechen gemessen. „Ich werde ein Konzept für das 365-Euro-Ticket entwickeln, das dann ausführlich beraten wird. Und dann wünsche ich mir, dass es auch beschlossen wird“, hat er gesagt. Doch wie sieht die Kosten-Nutzen-Rechnung des Tickets aus? Und was bedeutet es für bestehende Tarifmodelle?

► Welche Idee steckt hinter dem 365-Euro-Ticket?

Es geht darum, mit günstigen und einfachen Angeboten mehr Menschen vom Auto in Busse und Bahnen zu holen. In der Region Hannover dominiert der Autoverkehr, der bei der letzten entsprechenden Erhebung im Jahr 2017 einen Anteil von 35 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen hatte. Auf Busse und Bahnen entfielen 16 Prozent.

► Wer hat das 365-Euro-Ticket erfunden?

Das war Österreichs Hauptstadt Wien, wo es dieses Jahresticket seit 2012 gibt.

► Wie sieht es in Deutschland aus?

Keine größere Stadt oder Region und kein Verkehrsverbund hat das Ticketmodell bislang im Angebot. Ein Versuch in Bonn, wo es Neukunden kaufen konnten, flopte und wurde wieder eingestellt – von 17000 zur Verfügung stehenden Karten wurden nur 6000 abgesetzt.

Hannoversche Allgemeine vom 15.11.2021



► Warum findet es bislang so wenig Nachahmer?

Das Ticket ist nicht kostendeckend und für die tragende Kommune sehr teuer. „Die Region Hannover müsste es mit 70 bis 90 Millionen Euro subventionieren“ [...] – und zwar pro Jahr. [...] Nürnberg beziffert den Subventionsbedarf auf bis zu 100 Millionen Euro im Jahr.

► Was sagt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen?

Der Dachverband VDV hat im Oktober ein Positionspapier zum Thema vorgelegt. „Bevor Tarifsenkungen umgesetzt werden, müssen die öffentlichen Mittel im ersten Schritt vorrangig in Ausbau von Angebot, Kapazitäten und Qualität investiert werden“, heißt es dort.



Geht es nach den Plänen von Steffen Krach, gibt es in der Region ein neues Ticketangebot für den Nahverkehr.

FOTO: MICHAEL THOMAS

► Warum findet es bislang so wenig Nachahmer?

Das Ticket ist nicht kostendeckend und für die tragende Kommune sehr teuer. „Die Region Hannover müsste es mit 70 bis 90 Millionen Euro subventionieren“, hat Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz im Sommer erklärt – und zwar pro Jahr.

Ein Gutachten des von der Größenordnung her mit der Region Hannover vergleichbaren Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg beziffert den Subventionsbedarf auf bis zu 100 Millionen Euro im Jahr, verbunden mit Fahrgastzuwächsen von höchstens 3,2 Prozent. Die Studie rät stattdessen, lieber in das Verkehrsangebot zu investieren. In München hat die grün-rote Koalition im Stadtrat ebenfalls wegen der Kosten Pläne für das 365-Euro-Ticket gestoppt.

Zweifel gibt es auch im Norden Deutschlands: „Neue Kunden gewinnt man mit Angebotsoffensiven, bei Preislösungen bin ich skeptisch“, sagt Anna-Theresa Korbut, seit April Geschäftsführerin beim Hamburger Verkehrsverbund HVV. Sie hat vorher in Wien gelebt und gearbeitet.

Auch Hannovers grüner Oberbürgermeister Belit Onay sieht ein günstiges Jahresticket nur als einen Baustein, um mehr Menschen in die öffentlichen Nahverkehrsmittel zu bekommen. Mindestens ebenso wichtig sei der Ausbau der Bus- und Bahnverbindungen. „Es hilft mir nichts, wenn ich nur einen Euro zahle, aber dann an irgendeiner Haltestelle nicht weiterkomme“, so Onay im HAZ-Interview.

► Was sagt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen?

Der Dachverband VDV hat im Oktober ein Positionspapier zum Thema vorgelegt. „Bevor Tarifsenkungen umgesetzt werden, müssen die öffentlichen Mittel im ersten Schritt vorrangig in Ausbau von Angebot, Kapazitäten und Qualität investiert werden“, heißt es dort.

► Wie macht es Wien?

Die Stadt hat genau das getan, was der VDV fordert. Sie hat vor der Einführung des 365-Euro-Tickets massiv in den Ausbau ihres S-Bahn- und U-Bahn-Netzes investiert. Gleichzeitig sind in den Innenstadtbereichen kostenfreie Parkplätze entfallen und die Parkgebühren drastisch erhöht worden. Außerdem gibt es in der österreichischen Hauptstadt die sogenannte Dienstgeberabgabe, bei der Arbeitgeber für jeden Angestellten 2 Euro pro Woche abführen müssen. Mit beiden Einnahmequellen wird das 365-Euro-Ticket gegenfinanziert.

► Was kostet der Nahverkehr in der Region Hannover?

Nahverkehr ist nicht kostendeckend zu betreiben. Die Zuschüsse belaufen sich in der Region aktuell auf etwa 150 Millionen Euro jährlich. Weil Investitionen etwa in neue Stadtbahnwagen, einen neuen Betriebshof oder das Sprinti-Projekt mit Kleinbussen in der Region finanziert werden müssen, dürfte diese Summe in den nächsten Jahren auf etwa 190 Millionen Euro ansteigen.

Unwägbarkeiten gibt es derzeit bei den Einnahmen aus dem Fahr-

scheinverkauf, aus denen der GVH im Vor-Corona-Jahr 2019 gut 280 Millionen Euro Erlöst hat. Aktuell erreicht das Fahrgastaufkommen bei Üstra, Regiobus und den anderen Verkehrsunternehmen etwa 80 Prozent des Niveaus der Zeiten vor der Pandemie. Bund und Land wollen mit einem Rettungsschirm wie im vergangenen Jahr Verluste ausgleichen. In welcher Höhe, steht allerdings noch nicht fest. Die Millionen für das 365-Euro-Ticket würden den Zuschussbedarf entsprechend vergrößern.

► Welche Geldquellen könnte die Region anzapfen?

Bundes- oder Landeszuschüsse gibt es für derartige Maßnahmen nicht. Die Wiener Lösung scheidet auch aus, weil Parkgebühren Angelegenheit der Städte und Gemeinden sind. Bleiben also Schulden, Streichungen an anderer Stelle im Verkehrshaushalt oder eine Erhöhung der Regionsumlage. Letzteres sind die Beiträge, die Hannover und die 20 Städte und Gemeinden im Umland an die Region zahlen.

► Wer würde überhaupt vom 365-Euro-Ticket profitieren?

Im derzeitigen Tarifsystem beim GVH jedenfalls nicht alle, weil es Rabattierungen gibt. Jugendnetzkarten beispielsweise kosten 15 Euro im Monat, Seniorennetzkarten im Abonnement 25,50 Euro. Einzelfahrscheine und Tageskarten müssten ohnehin im Sortiment bleiben, weil knapp die Hälfte der im Tagesdurchschnitt 400 000 Fahrgäste kein Abonnement hat, sondern

nicht regelmäßig mit Bussen und Bahnen fährt.

► Sind denn überhaupt neue Fahrscheineangebote geplant?

Ja. „Wir werden voraussichtlich Mitte des Jahres die Hannover Card 50 einführen“, sagt Verkehrsdezernent Franz. Das Modell orientiert sich an der BahnCard. Wer die Hannover-Variante zum Preis von monatlich 10 Euro erwirbt, zahlt dann für alle einzeln erworbenen Fahrscheine im GVH den halben Preis.

Wer entscheidet am Ende über das 365-Euro-Ticket?

Die Politiker der Regionsversammlung, in der SPD und Grüne das Mehrheitsbündnis bilden. In ihrer Vereinbarung heißt es: „Mit dem 365-Euro-Ticket wagen wir einen weiteren offensiven Schritt in Richtung Mobilitätswende und werden dafür ein tragfähiges Finanzierungs- und Umsetzungskonzept bei der Regionsverwaltung in Auftrag geben.“ Das dürfte frühestens Mitte kommenden Jahres vorliegen. Mit den dann fälligen Beratungen und Beschlüssen wird der turnusmäßige Tarifwechsel im Dezember 2022 nicht zu schaffen sein. Es könnte also erst Mitte oder Ende des Jahres 2023 etwas mit dem Projekt werden – wenn überhaupt. Politiker der Grünen haben jedenfalls schon einmal Zweifel angemeldet. „Das 365-Euro-Ticket ist eine Subvention für diejenigen, die ohnehin schon Busse und Bahnen nutzen“, sagt etwa Julia Stock, Ratsfrau in Hannover und bis zum Sommer Vorsitzende des Regionsverbandes ihrer Partei.

► Wie macht es Wien?

Die Stadt hat genau das getan, was der VDV fordert. Sie hat vor der Einführung des 365-Euro-Tickets massiv in den Ausbau ihres S-Bahn- und U-Bahn-Netzes investiert.

► Welche Geldquellen könnte die Region anzapfen?

Bundes- oder Landeszuschüsse gibt es für derartige Maßnahmen nicht. Die Wiener Lösung scheidet auch aus, weil Parkgebühren Angelegenheit der Städte und Gemeinden sind. Bleiben also Schulden, Streichungen an anderer Stelle im Verkehrshaushalt oder eine Erhöhung der Regionsumlage.