

## Erfahrungen im ausländischen Busverkehr

# Verkehrspolitik über den Preis – sinnvoll oder sinnlos?

Von Annika van der Veer und Marc Witbreuk

Das niederländische Gesetz zum Personenverkehr (2000) ermöglicht es, neben Streifenkarten und Abonnements des Nationalen Tarifsystems (NTS, landesweit einheitlicher Tarif für den niederländischen ÖPNV, d. Red.) auch regionale Fahrkarten für den öffentlichen Personennahverkehr einzuführen. Wenn dabei der Preis des ÖPNV sinkt: Steigt oder sinkt dann der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs? Das Beratungsbüro Keypoint aus Enschede hat die Auswirkungen von Preisveränderungen im Busverkehr in einigen Regionen Englands und der Vereinigten Staaten untersucht.

In der Systematik des neuen niederländischen Gesetzes zum Personenverkehr sind die Regionen Auftraggeber für den ÖPNV. Sie schließen eine Vereinbarung mit einem oder mehreren Verkehrsbetrieben, in der auch festgehalten wird, wie diese für ihre erbrachten Leistungen bezahlt werden. Da die öffentliche Hand für die Verkehrsbetriebe einen Anreiz zu möglichst hoher Effizienz geben will, wird sie die Höhe der Zuwendungen an die Verkehrsbetriebe häufig von deren Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf abhängig machen: Für jeden Gulden, den der Betrieb selbst verdient, erhält er dann von der öffentlichen Hand einen bestimmten Zuschuss. Steigen die Einnahmen, erhöht sich auch der Zuschuss. Auf diese Art und Weise will man erreichen, dass der Kostendeckungsgrad im ÖPNV steigt.

Mit dem Gesetz zum Personenverkehr haben die Regionen auch Einfluss auf den Preis der Fahrkarten. Sie können die Tarife selbst festlegen oder dies – innerhalb gewisser Einschränkungen – dem Verkehrsbetrieb überlassen. Die Frage ist nun: Was geschieht jeweils, wenn die neuen Tarife höher oder niedriger liegen als die des bestehenden Nationalen Tarifsystems?

In den Niederlanden gibt es kaum Erfahrungen mit Tariffreiheit. Deshalb erscheint es sinnvoll, die Auswirkungen von Preisveränderungen im Ausland zu untersuchen. Die Einsichten, die sich daraus ergeben, können für die niederländische Situation sicherlich hilfreich sein.



In den Niederlanden galt bisher ein national einheitlicher Tarif für Busse und städtische Bahnen. Zum Tarifsystem gehört auch die nationale Streifenkarte (Abbildung), die überall im Land gültig ist. Ein neues Gesetz gibt den Regionen die Möglichkeit, eigene, niedrigere Tarife einzuführen. Wie wirkt sich der Tarif auf Nachfrage und Kostendeckung aus?

## Sechs Fälle

**B**ei der Untersuchung von sechs ausländischen Fällen haben wir vier Punkte ausgewählt, die durch tarifliche Regelungen beeinflusst werden können: die Nutzerzahlen im ÖPNV, der „modal split“ (die Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsträger), die Reismotive der Fahrgäste und der Kostendeckungsgrad im ÖPNV.

Die im Einzelnen untersuchten Fälle sind: Tyne and Wear (Nordengland, 1996), Trenton (New Jersey, 1978), Denver (1978), Atlanta (1972), London (1983) und Los Angeles (1982–1985). Geografische Faktoren, flankierende Maßnahmen (z. B. Parkraumbewirtschaftung), Serviceverbesserungen (z. B. neue Buslinien, höhere Taktfrequenz) und externe Faktoren (Arbeitslosenquote, Autobesitz usw.) wurden mit einbezogen.

In Tyne and Wear kam es zu einer Preiserhöhung. In den anderen Regionen sank der Preis, in Trenton und Denver sogar bis auf null (kostenloser ÖPNV).

In allen sechs Fällen wurde ausschließlich der Busverkehr untersucht.

## Umfang der Benutzung

**I**n Tyne and Wear erhöhten sich die Fahrpreise für den Busverkehr, was zu sinkenden Nutzerzahlen führte. Dagegen konnte in den anderen Fällen nach Preissenkungen eine Zunahme der Nutzerzahlen festgestellt werden. In einigen Fällen zeigte sich, dass auch Serviceverbesserungen und externe Faktoren Einfluss auf die Nutzerzahlen im Busverkehr haben können. In Atlanta sind die Auswirkungen der Serviceverbesserungen und der Preissenkungen getrennt voneinander untersucht worden. Die Preissenkung hat hier zu 8,2 Millionen zusätzlichen Busreisenden in den ersten zwölf Monaten nach der Tarifsenkung geführt (das entspricht 19 Prozent), während die Serviceverbesserungen für 1,5 Millionen zusätzliche Reisende sorgten (3,5 Prozent). Kurzum: Die Preissenkung hatte einen viel größeren Einfluss auf die Busnutzung als die Serviceverbesserungen.

## „modal split“

Bei der Untersuchung der Auswirkungen einer Preissenkung auf den „modal split“ konnten vier Fälle mit in die Betrachtung einbezogen werden. Bei dreien – Trenton, Denver und Atlanta – hat dabei der Busanteil zugenommen (Trenton: 3.300 zusätzliche Fahrten pro Tag, Denver: zwischen 41.000 und 61.000 zusätzliche Fahrten pro Tag, Atlanta: Steigerung um 22 Prozent bei den Fahrten an Werktagen bzw. um 15 Prozent an Wochenenden durch Umsteiger von anderen Verkehrsträgern). In London hingegen nahm der Busanteil sogar ab (um sechs Prozent im Zeitraum 1980 bis 1983). Als Erklärung hierfür kann der Einfluss der „travelcards“ (gültig in Bus und U-Bahn) genannt werden, der sich in der englischen Hauptstadt stärker auf den Gebrauch der U-Bahn als auf den des Busses auswirkte. In Tyne and Wear, wo eine Preissteigerung vorgenommen wurde, ist der „modal split“ nicht untersucht worden, wohl aber der Busanteil am Gesamt-ÖPNV (gegenüber U-Bahn, Zug und Schiff). Dieser Anteil blieb unverändert, was wahrscheinlich dadurch zu erklären ist, dass auch die anderen Verkehrsträger Preiserhöhungen vorgenommen hatten.

## Fahrmotive und Fahrgäste

Warum unternimmt man eine Fahrt? In den Untersuchungen wurde zwischen folgenden Motiven der Fahrgäste unterschieden: „Schule/Arbeit“, „Einkaufen“, „soziale Kontakte, Erholung, Freizeit“ und „Sonstige“ (z. B. Spazierfahrten). Als allgemeine Schlussfolgerung gilt, dass eine Preissenkung im Busverkehr zu einer Veränderung der Fahrmotive führt. Der Anteil der Fahrgäste in den untersuchten Städten mit sonstigen Motiven hat zugenommen (Trenton: von elf auf 22 Prozent der Gesamtzahl der Fahrgäste, Denver: von 16 auf 20 Prozent). Ein Teil der Zunahme kann damit erklärt werden, dass ein kostenloser ÖPNV Spazierfahrten fördert. Weiterhin ist die Prozentzahl der Fahrgäste mit dem Fahrmotiv „soziale Kontakte, Erholung, Freizeit“ in Denver gestiegen (von zwölf auf 14 Prozent), aber in Trenton gefallen (von 21 auf 14 Prozent). Der Anteil der Fahrmotive „Schule/Arbeit“ und „Einkaufen“ sank in Trenton von 41 auf 38 Prozent (Schule/Arbeit) bzw. von 27 auf 26 Prozent (Einkaufen), in Denver von 47 auf 41 Prozent (Schule/Arbeit). In Denver kam das Fahrmotiv „Einkaufen“ nach der Preissenkung in absoluten Zahlen häufiger vor, der Anteil der Fahrgäste mit diesem Motiv im Vergleich mit der Gesamtzahl blieb mit 25 Prozent jedoch unverändert.

## Kostendeckungsgrad

Eine Preissenkung im Busverkehr führt im Allgemeinen zu geringeren Einkünften und einem sinkenden Kostendeckungsgrad. Die Zunahme der Fahrgastzahlen erwies sich als unzureichend, um das Absinken des Kostendeckungsgrads zu kompensieren, und das nicht nur in den Fällen mit kostenlosem ÖPNV. Der Kostendeckungsgrad beim Bus sank in Los Angeles von 45,1 auf 26,9 Prozent. Auch in Trenton und Denver gingen die Einnahmen durch den Nulltarif zurück (Trenton: 340.000 US-Dollar, Denver: drei Millionen US-Dollar). Leider sind in diesen beiden Städten genaue Zahlen zum Umfang, in dem der Kostendeckungsgrad sank, nicht bekannt.

## Schlussfolgerung

Aus der Untersuchung der Fälle ergibt sich, dass tarifliche Veränderungen im Busverkehr durchaus sinnvoll sein können. Welche Regelungen am besten geeignet sind, hängt von den jeweiligen Zielen ab, die man erreichen will. Eine Preissenkung führt im Allgemeinen zu einer Zunahme der Busnutzung, zu einem Anstieg des Anteils des Busverkehrs am „modal split“ und zu einer Verschiebung der Fahrmotive. Ein niedrigerer Preis führt aber auch zu einem Absinken des Kostendeckungsgrads.

In den Niederlanden wird häufig eine Kombination aus der Verbesserung des Kostendeckungsgrads und der Vergrößerung des Busanteils am „modal split“ angestrebt. Mit tariflichen Regelungen ist die Kombination dieser Ziele jedoch nicht einfach zu erreichen.

*Aus: De Reiziger, der Fahrgastzeitschrift des niederländischen Fahrgastverbands ROVER, Heft 3/01.*

*Übersetzung: Ansgar Drücker*