

Tarifgestaltung bei bedarfsorientierten Bedienformen

Bei der Einführung und Planung bedarfsorientierter Bedienformen stellt sich früher oder später die Frage der Tarifgestaltung. Zwar stellen Fahrgeldeinnahmen einen wichtigen Teil der Finanzierung von Bedarfsverkehren dar, sie können die anfallenden Kosten in den allermeisten Fällen jedoch nicht decken. Jedoch hat der Tarif einen eklatanten Einfluss darauf, wie das Angebot von Nutzenden wahr- und angenommen wird, weshalb es bei der Tarifgestaltung einige Punkte und Möglichkeiten zu beachten gilt.

Tarifintegration und Deutschlandticket

- Bedarfsorientierte Bedienformen sollten grundsätzlich in den vor Ort geltenden Tarif integriert sein
- **Landes- oder bundesweite Tarifangebote** wie etwa das Deutschlandticket müssen in bedarfsorientierten Bedienformen akzeptiert werden
- Die Anerkennung des **Deutschlandtickets** ist daher auch Voraussetzung für die Förderung des Freistaats (wenn hierfür eine entsprechende Finanzierung durch den Bund und/oder das Land besteht)

Komfortzuschlag

- Zusätzlich zum gültigen Tarif besteht die Möglichkeit einen sogenannten **Komfortzuschlag** zu erheben
 - Ein Komfortzuschlag ist auch im Rahmen der Förderung des Freistaats erlaubt

KOMFORTZUSCHLAG:

Ein Komfortzuschlag im Bedarfsverkehr ist eine zusätzliche Gebühr, die Fahrgäste pro Fahrt zahlen. Er wird zusätzlich zu Einzel- oder Verbundtickets erhoben. Besitzen Nutzende ein gültiges Verbundticket, ist nur der Komfortzuschlag zu entrichten.



Vor- und Nachteile eines Komfortzuschlags

Die Erhebung eines Komfortzuschlags bringt verschiedene Vor- und Nachteile mit sich, die von den individuellen Voraussetzungen vor Ort anhängen. Machen Sie sich also intensiv Gedanken über die speziellen Gegebenheiten in Ihrem Gebiet!

Pro-Argumente

- Handelt es sich bei der bedarfsorientierten Bedienform um ein zusätzliches Angebot im ÖPNV (**Parallelbedienung**)? In diesem Fall bietet sich ein Komfortzuschlag an, da der flexible Verkehr spezielle Annehmlichkeiten oder Qualitätsverbesserungen bietet, die über die regulären Leistungen des Linienverkehrs hinausgehen
- Im Bedarfsverkehr können individuelle Routen und flexiblere Dienstleistungen angeboten werden, was einen höheren Aufwand und somit möglicherweise höhere Kosten verursacht. Ein Komfortzuschlag könnte dazu beitragen, diese Kosten zu decken
- Der Zuschlag kann dazu beitragen, notwendige Investitionen in die Modernisierung der Fahrzeuge, Technologien und Dienstleistungen zu finanzieren, um die Qualität des Bedarfsverkehrs zu steigern
- Ein Komfortzuschlag ermöglicht die Steuerung der Inanspruchnahme des Angebots bei bestimmten Nutzergruppen (z.B. durch Schülerinnen und Schüler bei ebenfalls vorhandenem Linienverkehr)

Contra-Argumente

- Für diejenigen, für die der Bedarfsverkehr die Mobilitätsgrundbedürfnisse absichert, sollte der Preis keine Hürde sein. Steht der flexible Verkehr als einziger ÖPNV zur Verfügung, könnte ein Komfortzuschlag von Nutzenden als unfair gegenüber dem städtischen ÖPNV empfunden werden und würde dem Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse widersprechen
- Ein Komfortzuschlag bedeutet zusätzliche Ausgaben für die Fahrgäste, dies kann die Akzeptanz der Bedienform beeinflussen. Der Zuschlag kann daher unter Umständen dem Ziel entgegenstehen, die Nutzendengruppe zu erweitern und möglichst viele Fahrten vom privaten PKW auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern
- Zu erwägen ist außerdem, ob ein hoher Fahrpreis für die primäre Zielgruppe ein Hindernis darstellen könnte (soziale Ziele)

Überlegungen zum Schülerverkehr

Ist der Bedarfsverkehr nicht auf die Auslastung im Schülerverkehr ausgerichtet, kann die Nutzung durch die Schülerschaft die Kapazität des Systems für andere Nutzergruppen herausfordern und außerdem eine Konkurrenz zu den vorhandenen Schulbussen darstellen.

Ein Komfortzuschlag kann die Inanspruchnahme des Systems durch Schülerinnen und Schüler steuern und einer Überlastung zu Spitzenzeiten entgegenwirken. Verschiedene Projekte haben gezeigt, dass die Schülerschaft bei Entrichtung eines Entgelts und gleichzeitig vorhandenem ausreichenden Angebot im regulären Linienverkehr, den Service seltener nutzen. Sprechen jedoch andere Argumente gegen einen Komfortzuschlag, dann kann die Haltestellenplanung in unmittelbarer Schulfnähe zu bestimmten Zeiten, ein Steuerungsinstrument darstellen.



Weitere Tarifgestaltungsmöglichkeiten

Unabhängig von landes- beziehungsweise bundesweiten Tarifangeboten, gibt es eine ganze Reihe unterschiedlicher Möglichkeiten zur Tarifgestaltung bedarfsorientierter Bedienformen. Folgende drei Praxisbeispiele geben eine Übersicht über die Optionen **Preis nach Distanz**, **Festpreis** und **Verbundtarif**.

Beispiel 1: Rosi

Rosi ist ein flexibler Flächenbetrieb im Landkreis Rosenheim.

Der Preis für eine Fahrt wird nach der **Distanz zwischen Start- und Zielpunkt berechnet**.

- bis 4 km: 2,50 € / Fahrt
- bis 8 km: 3,50 € / Fahrt
- ab 10 km: 6,00 € / Fahrt

Für das Deutschlandticket wird ein Komfortzuschlag von 2,00 € pro Fahrt erhoben.

Beispiel 2: Fichtel-Baxi

Das Fichtel-Baxi fährt auf zahlreichen Linien im Landkreis Wunsiedel als linienbasierter Richtungsbetrieb.

Die Fahrten sind **vollends im Tarif des VGN integriert**.

Ein Fahrgast kann jedes gültige Ticket des VGN ohne Aufpreis nutzen.

Beispiel 3: Freyfahrt

Freyfahrt bedient als flexibler Flächenbetrieb vormittags und zwei Mal pro Woche auch nachmittags das Gebiet der Gemeinde Freyung im Landkreis Freyung-Grafenau.

Für die Nutzung besteht ein **Festpreis**: Eine Fahrt kostet immer 2,90 €.

Kinder unter 4 Jahren fahren kostenlos mit.

Weitere Fragen?

Melden Sie sich gerne beim **Beratungsteam Nachhaltige Mobilität!**

-  Beratungsteam Nachhaltige Mobilität
-  nachhaltige-mobilitaet@bahnland-bayern.de
-  089 748825-392/ -393
-  Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Str. 69 | 81379 München
-  www.wir-bewegen.bayern.de