

**Tarek Haiawi**

wissenschaftlicher Mitarbeiter

WVI Prof. Dr. Wermuth

Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH

Nahverkehrs-  
Tage **2017**

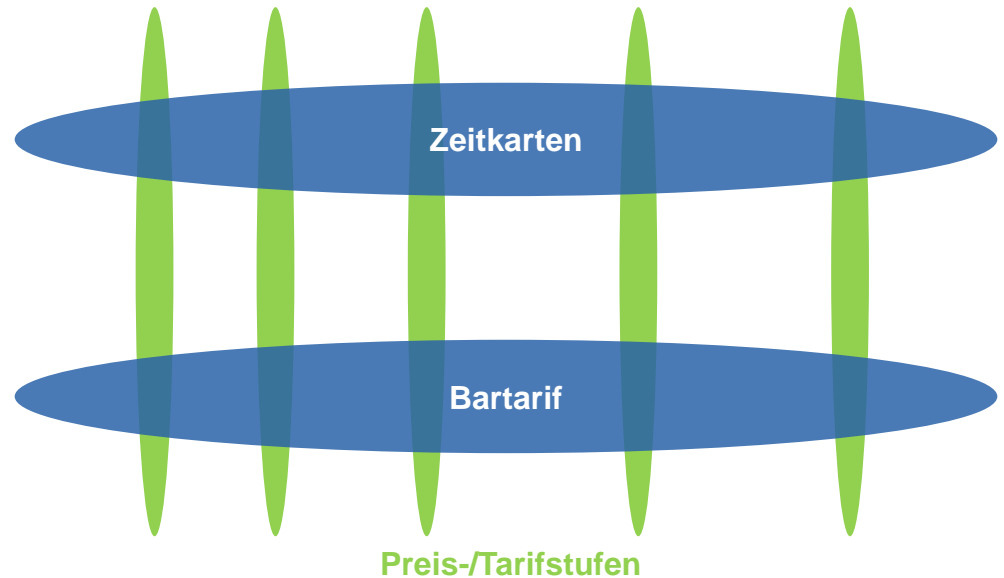
## Handlungsspielräume für eine innovative Tarifgestaltung im ÖV

### Tarek Haiawi

WVI Prof. Dr. Wermuth  
Verkehrsforschung und  
Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11  
38106 Braunschweig  
Tel.: 05 31 - 3 87 37 - 41

Internet: [www.wvigmbh.de](http://www.wvigmbh.de)  
E-Mail: [t.haiawi@wvigmbh.de](mailto:t.haiawi@wvigmbh.de)

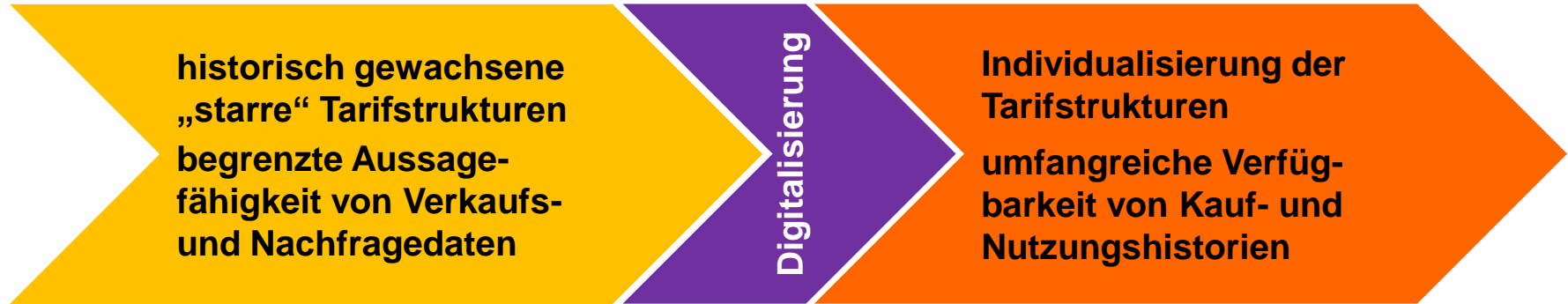


## Anlass und Motivation

---

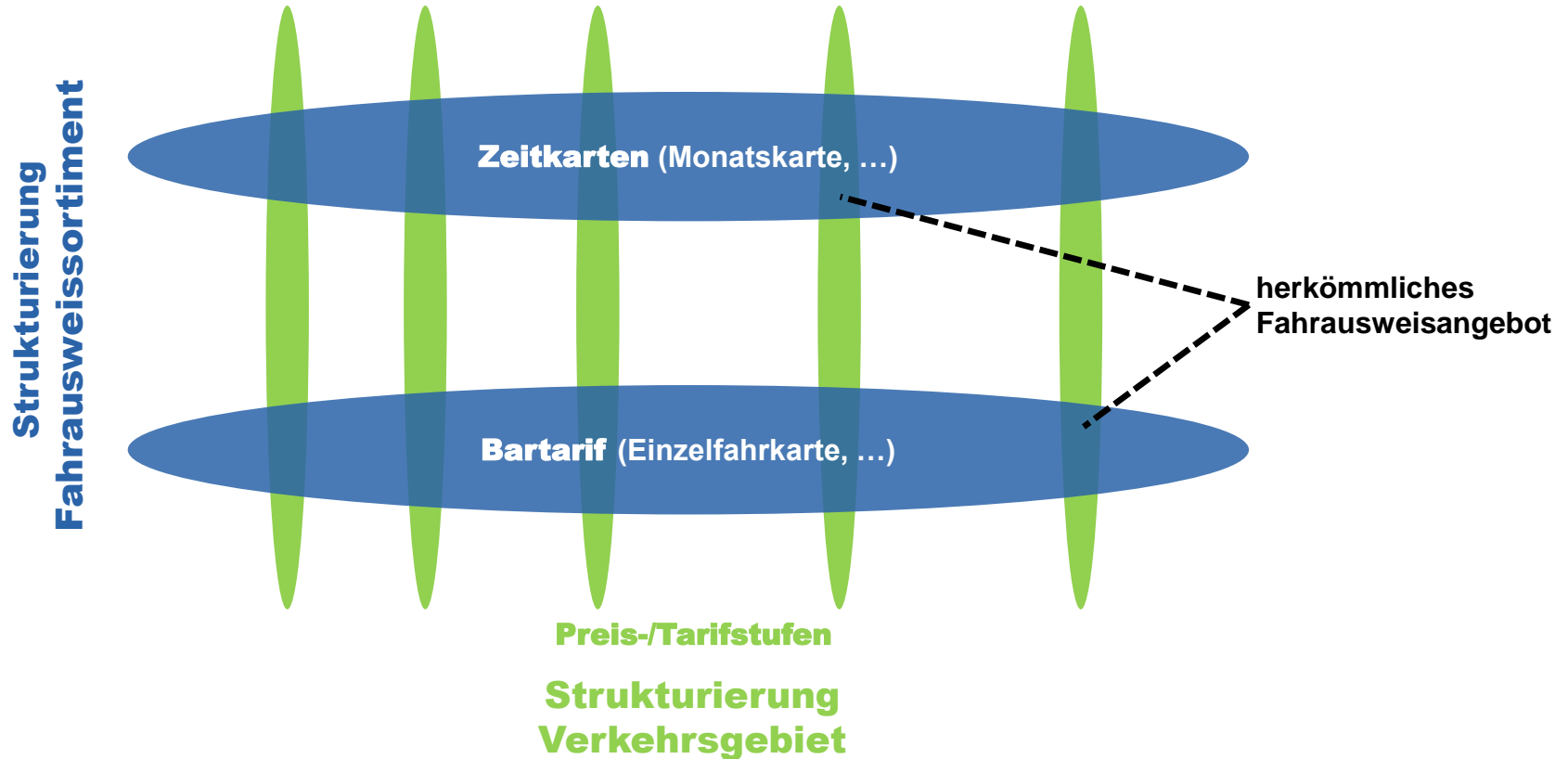
heutige Tarifgestaltung

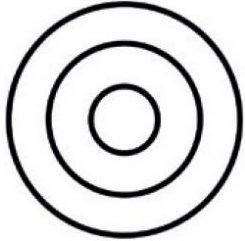
zukünftige Tarifgestaltung



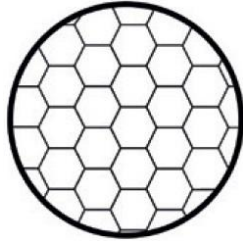
➔ *Weiterentwicklung heutiger Tarifangebote eingeschränkt*

➔ *(Weiter-)Entwicklung heutiger sowie zukünftiger Tarifangebote realisierbar*





Ringzonentarif



Flächenzonen-/  
Wabentarif

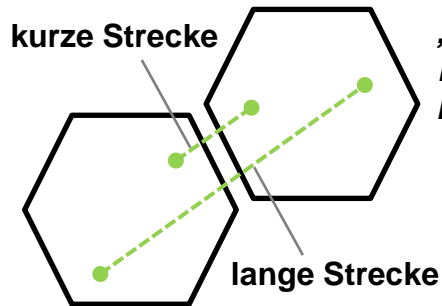
➔ Kompromiss aus

- Verständlichkeit aus Kundensicht („wenig Preisstufen“) und
- Leistungsgerechtigkeit aus Unternehmenssicht („viele Preisstufen“)

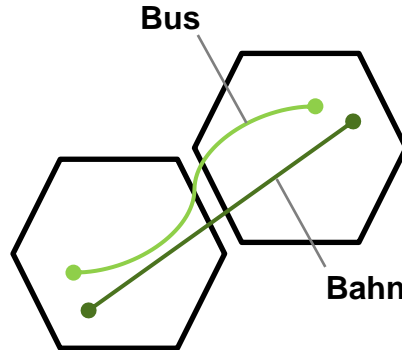
➔ Eingeschränkte technische Möglichkeiten

- Gewährleistung einer manuell zu pflegenden Tarifdatenbasis („Ermittlung des Fahrpreises von Hand“)

vgl. Sommer, C.; Sauer, J.: „Tarifgestaltung und Einnahmeverteilung“ (2016),  
in: Ostermann, N.; Rollinger, W. (Hrsg.), "Handbuch ÖPNV - Schwerpunkt Österreich",  
DVV Media Group, Hamburg, 2016



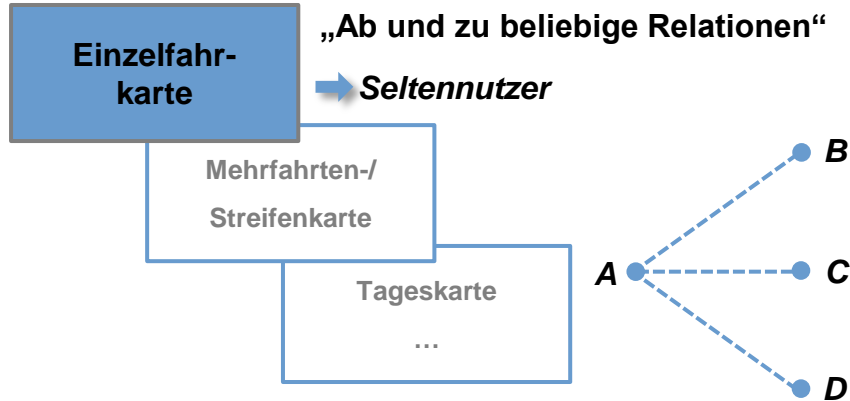
*„Deutlich unterschiedliche  
Reiseweiten, aber gleicher  
Fahrpreis“*



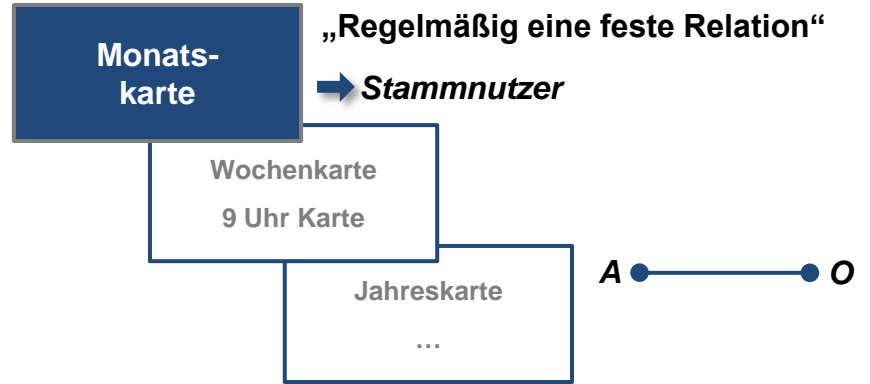
*„Qualitativ unterschiedliche  
Verkehrsangebote, aber gleicher  
Fahrpreis“*

# Strukturierung heutiger Tarifangebote - Fahrausweissortiment

## „Bartarif“



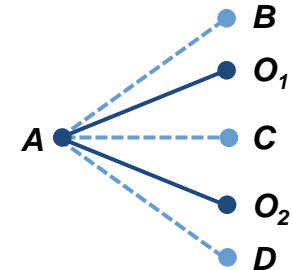
## „Zeitkarten“



bisher  
unzureichendes  
Angebot

„Häufig bis regelmäßig beliebige Relationen“  
→ *Gelegenheitsnutzer*

- Veränderung von Arbeits- und Lebensgewohnheiten
- Multimodales Nutzungsverhalten



## Raumstruktur

- städtischer Raum
- ländlicher Raum

## Verkehrsmittel

- Busverkehr
- Schienenverkehr

## Relation

- Regionalverkehr
- Fernverkehr

## Nachfrage

- hohe Nachfrage
- geringe Nachfrage

## Komplexität

geringere Komplexität  
„einfachere Handhabung“

➔ *preisstufenfeiner  
Flächenzonentarif*

höhere Komplexität  
„schwierigere Handhabung“

➔ *haltestellenfeiner  
Kilometertarif*

## Raumstruktur

**städtischer Raum:** hohe Haltestellendichte, viele Wegealternativen, geringe Reiseweiten

➔ ***eher pauschale Preisbildung (tendenziell gemeindescharf)***

**ländlicher Raum:** geringe Haltestellendichte, wenige Wegealternativen, lange Reiseweiten

➔ ***eher entfernungsorientierte Preisbildung (tendenziell haltestellenscharf)***

➔ ***Abstimmung des Tarifkonzeptes auf die Raumstruktur***

## Verkehrsmittel

**Busverkehr:** hohe Anzahl Haltestellen und Linien, variable Streckenführungen, geringe Netzstabilität

➔ ***pauschale Preisbildung ausreichend (z. B. gemeindescharf)***

**Schienerverkehr:** geringe Anzahl Haltestellen und Linien, feste Streckenführungen, hohe Netzstabilität

➔ ***entfernungsorientierte Preisbildung wirksam (z. B. haltestellenscharf)***

➔ ***Realisierung Verkehrsmittel spezifischer Tarifkonzepte***



## Tarifkomponenten - Relation und Nachfrage

---

### Relation

**Regionalverkehr:** hohe relative Entfernungsunterschiede zwischen benachbarten Relationen

➔ ***kilometerfeine Entfernung wirksam für die Preisbildung***

**Fernverkehr:** geringe relative Entfernungsunterschiede zwischen benachbarten Relationen

➔ ***Entfernungsklassen ausreichend für die Preisbildung***

➔ ***Welche Verkehrsrelationen prägen das Verkehrsgebiet ?***

### Nachfrage

**hohe Nachfrage:** wichtige Nachfragesegmente prägen das Tarifangebot vor Ort

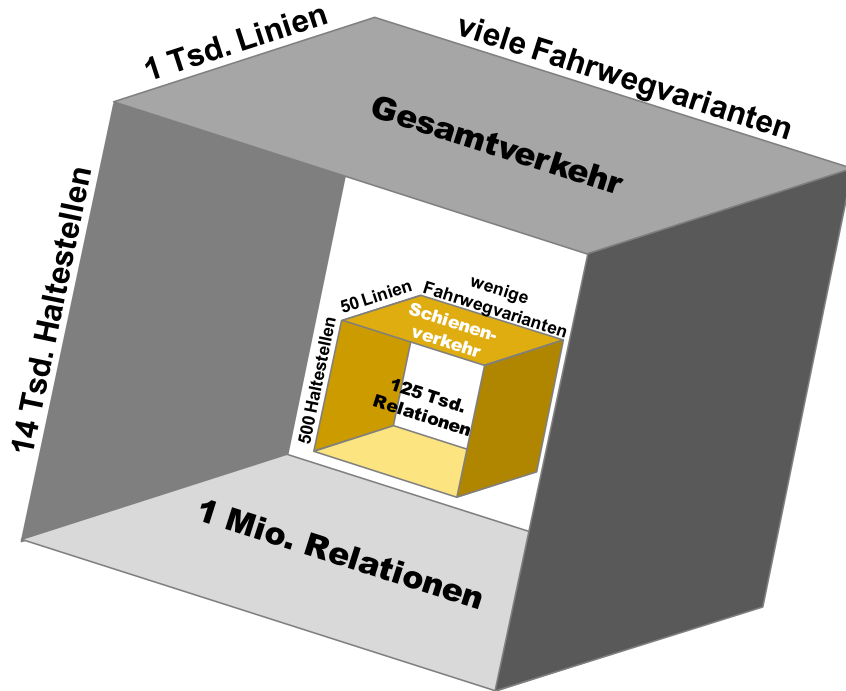
➔ ***Preisbildung ist von höherer Bedeutung***

**geringe Nachfrage:** gering ausgeprägte Nachfragesegmente nachrangig berücksichtigen

➔ ***Preisbildung ist (im ersten Schritt) von geringerer Bedeutung***

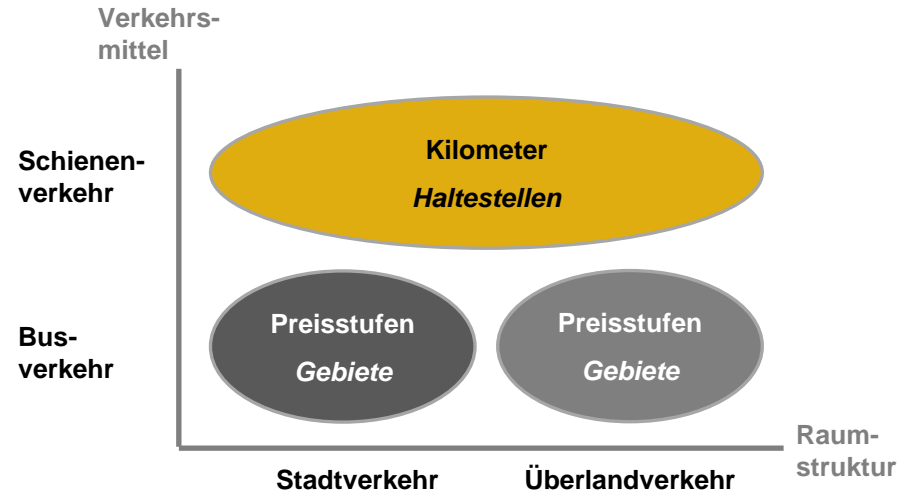
➔ ***Welche Nachfragesegmente prägen das Verkehrsgebiet ?***

## Sachstand vor Ort



## Konkrete Umsetzung

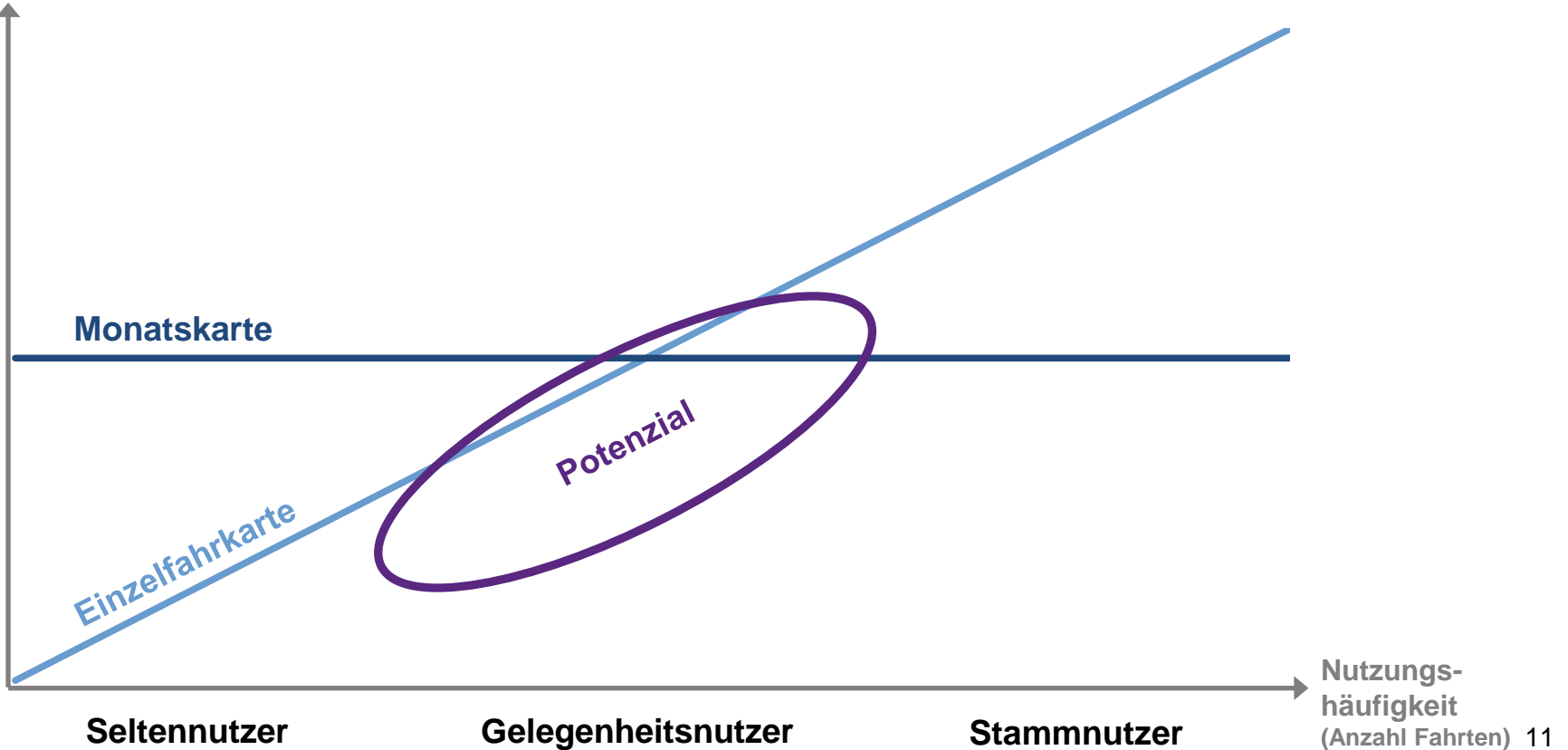
- Entkopplung von Schienen- und Busverkehr
- leistungsorientierte Bepreisung im Schienenverkehr
- pauschalierte Bepreisung im Busverkehr



eigene Darstellung

Umsatz  
(Fahrpreis)

vgl. Tarifuntersuchung RMVsmart, WVI 2016; FlexiTarife, WVI 2017



Nutzungshäufigkeit  
(Anzahl Fahrten) 11

## Nutzungsabhängige Fahrausweisangebote

---

➔ *Tarifangebot ist abhängig von der tatsächlichen Nutzung des Kunden.*

### Preisdeckel

**Sicherstellung des ökonomisch günstigsten Fahrpreises (in einem definierten Zeitraum)**

**Tag:** Summe der Einzelfahrkarten entspricht maximal Tageskarte

**Monat:** Summe der Einzelfahrkarten, Tageskarten, etc. entspricht maximal Monatskarte

➔ *Prüfung der bisherigen Preisbereitschaft*

➔ *Beachtung von Mitnahmeeffekten*

### Folgenutzung

**Rabatt oder Guthaben auf Folgenutzung**

**Tag:** Gewährung eines Rabattes ab der zweiten Fahrt (z. B. 50 % auf alle Folgefahrten)

**Monat:** Gewährung eines Guthabens für den Folgemonat (ab einer Umsatzschwelle im laufenden Monat von z. B. 10 EUR)

➔ *Abwägung von Erlöschancen (durch Mehrnutzung) gegenüber  
Erlösrissen (durch Mitnahmeeffekte)*

## Nutzungsunabhängige Fahrausweisangebote

---

➔ *Tarifangebot ist unabhängig von der tatsächlichen Nutzung des Kunden.*

### Kontingent

#### Weiterentwicklung heutiger Mehrfahrten- oder Streifenkarten

Kauf eines Volumens (z. B. 20 EUR) zur Nutzung für dann rabattierte Fahrten (z. B. 25 %)

- ➔ *keine Bindung an Relation oder Preisstufe wie bei der Mehrfahrtenkarte*
- ➔ *Verknüpfung der Wertigkeit eines Streifens zum Preisstufengefüge entfällt (Preisstufen = Vielfache der Streifen)*
- ➔ *kein Verlustrisiko, da elektronisch hinterlegt*

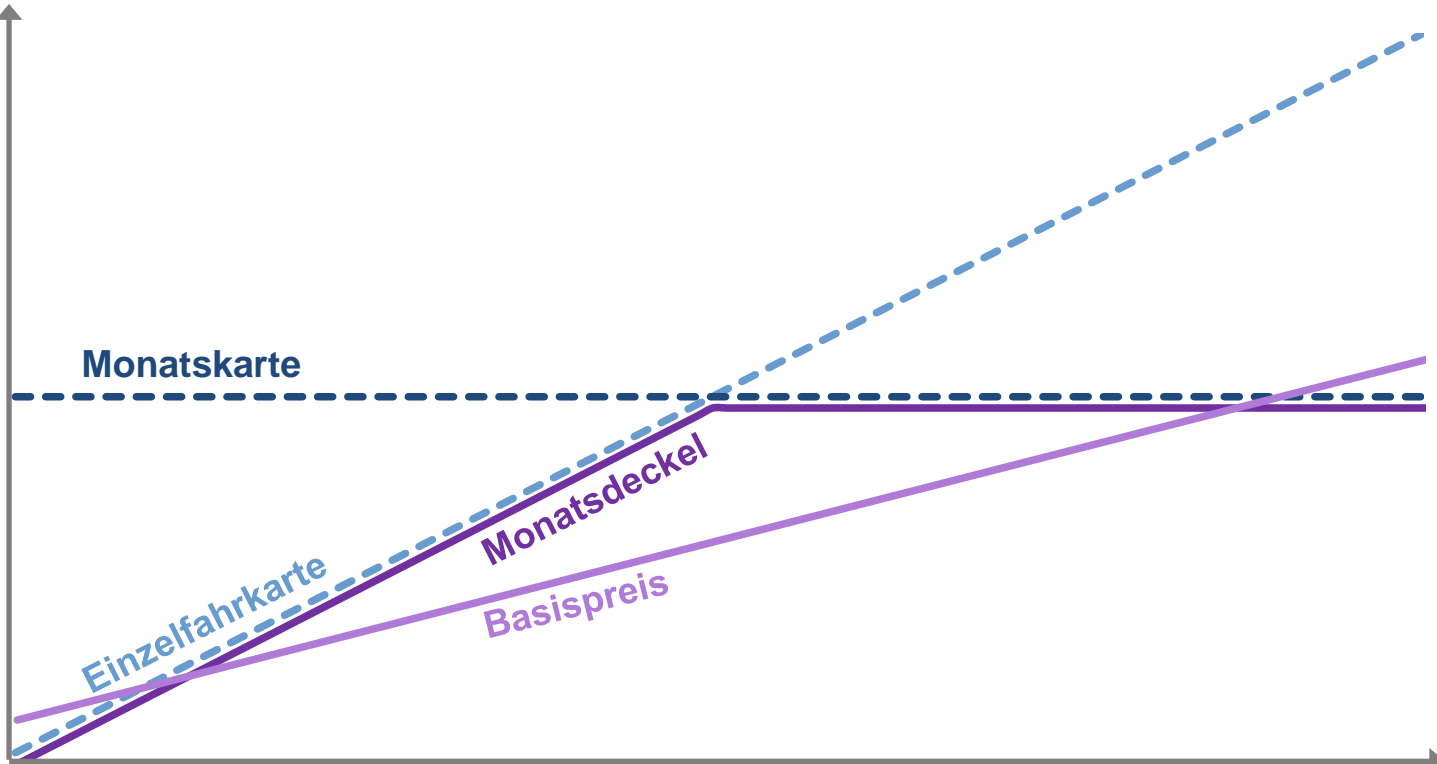
### Basispreis

#### Übertragung des BahnCard Konzeptes auf den Nahverkehr (innerhalb der Verbünde)

Erwerb eines Basispreisangebotes (z. B. 5 EUR im Monat) gewährt einen Rabatt (z. B. 50 %) auf alle Fahrten

- ➔ *attraktives Angebot für regelmäßige ÖPNV-Nutzer*
- ➔ *Kundenbindung im Gelegenheitsverkehr*

Umsatz  
(Fahrpreis)



Seltennutzer

Gelegenheitsnutzer

Stammnutzer

Nutzungshäufigkeit  
(Anzahl Fahrten) 14

## Ausblick und Fazit

---

- Berücksichtigung **spezifischer Anforderungen** einzelner Verkehrssysteme
    - Flächeneinteilung und Entfernungsbewertung im Verkehrsgebiet
    - Flexibilisierung von Fahrausweisangeboten
  - Entschärfung bisheriger **Zielkonflikte**
    - Kundensicht: Einfachheit und Verständlichkeit
    - Unternehmenssicht: Leistungsgerechtigkeit und Ergiebigkeit
  - **Kauf- und Nutzungshistorien** der Tarifangebote
    - Aufbau und Nutzung eines umfangreichen Datenpools
    - Beurteilung von Chancen und Potenzialen (Erfolgskontrolle)
- ➔ *Die **Digitalisierung** unterstützt umfassend die*
- *Weiterentwicklung konventioneller Tarifangebote sowie die*
  - *Entwicklung innovativer Tarifangebote.*

## Handlungsspielräume für eine innovative Tarifgestaltung im ÖV

Tarek Haiawi

WVI Prof. Dr. Wermuth  
Verkehrsforschung und  
Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11  
38106 Braunschweig  
Tel.: 05 31 - 3 87 37 - 41

Internet: [www.wvigmbh.de](http://www.wvigmbh.de)  
E-Mail: [t.haiawi@wvigmbh.de](mailto:t.haiawi@wvigmbh.de)

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

