

Gutachten

Tarifreform im Saarland:
Kurzbericht zu Tarifmonitor,
Nachfrageuntersuchung &
Handlungsfeldern



► **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG
Altleutewitz 11
01157 Dresden
www.probst-consorten.de

► **Bearbeiter**
J. Kunze, G. Probst

Telefon +49 351 42440-0
Telefax +49 351 42440-15
g.probst@probst-consorten.de

► Stand: Montag, 28. Januar 2019

A. Kurzfassung: Zentrale Ergebnisse und Ansätze für eine Tarifreform im Saarland

► Zielstellung des Projekts:

- **„Bus und Bahnfahren muss einfacher und günstiger werden!“**
Eine **spürbare Attraktivierung der Tarifangebote im Saarland**, um den Umweltverbund und die Bus- und Bahnnutzung spürbar zu stärken.
- **„Mehr Fahrgäste und einen höheren Marktanteil für Busse und Bahnen im Saarland!“**
Analyse und Auswahl von Tarifmaßnahmen, die **kurzfristig Nutzungsimpulse** schaffen und nachhaltig wirken.
- **„Maximale Wirkung am Fahrgastmarkt für jeden Euro Steuermittel, der zur Tarifattraktivierung ausgegeben wird!“**
Unterstützung des Landes und der Akteure bei der Wahl eines **stimmigen Tarifszenarios**, welches die **finanziellen Spielräume des Landes** optimal ausnutzt.

► Analyse: Bewertung der Nachfrage und der saarländischen Tarife im „Tarifmonitor Saarland“:

- **Extrem hoher Bus- und Bahn-Nichtnutzeranteil im Saarland:** Sowohl die Marktforschung „Tarifmonitor Saarland“ im Rahmen des vorliegenden Projekts als auch aktuelle externe Datenquellen (MiD 2018) zeigen, dass sich der ÖV-Marktanteil im Saarland auf sehr geringem Niveau befindet. So fährt über die **Hälfte der Bevölkerung ab 16 Jahren nie** Bus und Bahn im Saarland (Tarifmonitor-Saarland: 57,1% Nichtnutzer, MiD 2018: 53,4% Nichtnutzer). Deutschlandweit liegt dieser Wert im Durchschnitt bei 42,1%.

► Analyse: Tarifstruktur- und Vertriebsdatenanalyse sowie Vergleich mit ähnlichen Verkehrsräumen:

- Die **ÖPNV-Nachfrage im Saarland stagniert und geht teilweise zurück**, obwohl die Strukturdaten (Bevölkerung, Anzahl Arbeitnehmer) kaum einen Grund dafür liefern.
- Einziger **Markt mit sehr guten Marktanteilen ist der Schülermarkt**, in dem rund 60% der Schüler eine Dauerkarte haben, obwohl es **keine Schulwegkostenfreiheit im Saarland** gibt. Dieser Wert wird in vergleichbaren Verkehrsräumen selbst mit Teilkostenerstattung bzw. Erhebung von deutlich geringeren Eigenbeiträgen kaum erreicht. Allerdings gibt es eine Tendenz zum Kauf von Karten mit der ausschließlichen Gültigkeit für den jeweils benötigten Schulweg. Dies zeigt sich im deutlichen **Rückgang** des Verkaufs von **Landkreisschülertickets** sowie den **Zusatzangeboten** (saarFun) im betrachteten 5-Jahres-Zeitraum.
- Die **neuartigen JobTicket-Angebote werden angenommen** und haben bewiesen, dass sich damit neue Dauerkunden gewinnen lassen.
- **Zielgruppenangebote für Senioren** sind **vergleichsweise teuer**, verfügen über eine **hohe Altersgrenze** und erreichen folglich eine im Vergleich zu anderen Verbundräumen sehr **geringe Marktdurchdringung**.
- Das **Zeitkartensortiment** ist **wenig übersichtlich**, neben den Abo-Jahreskarten, Monatskarten und Wochenkarten für die einzelnen, von der befahrenen **Wabenanzahl ab-**

hängigen Preisstufen wird noch ein Sortiment an **Bürgertickets** angeboten, welche für die **Landkreise bzw. den Regionalverband oder landesweit** ausschließlich im Abonnement erhältlich sind. Das Niveau der **Verkäufe bzw. die Marktdurchdringung** ist in diesem Segment **unterdurchschnittlich**.

- ▶ **Innovative Elemente wie die saarVV-Card** haben sich **nicht durchgesetzt**, der Absatz ist zwar leicht wachsend, jedoch auf sehr geringem Niveau. So erwarben 2017 lediglich 0,25% der Saarländer dieses Produkt. Vergleichbare traditionelle Angebote wie **Mehrfahrtenkarten** erzielen anderswo **deutlich größere Umsätze**. Die **klassische BahnCard** der DB ist wesentlich **attraktiver** und bietet neben der Gültigkeit für bundesweite Bahnfahrten auch einen **höheren Rabatt** auf saarVV-Einzelkarten.
 - ▶ Für **gelegentliche Nutzer** gibt es nur relativ teure Einzeltickets oder Tageskarten; nur für **5er-Gruppen** gibt es eine **deutliche Rabattierung**. **Nachteil der Angebote** für mögliche **Freizeitnutzungen** ist die feingliedrige Tarifstruktur, welche einer einfachen und freizügigen Nutzung mit einem klaren Preissignal und geeigneten Tarifprodukten entgegensteht.
 - ▶ Abseits von Saarbrücken fehlt ein **Sozialtarif**; viele andere Verkehrsgebiete zeigen, dass die tarifliche Berücksichtigung von finanziell Schwachen nicht nur eine sozialpolitische Maßnahme ist, sondern auch kaufmännisch sinnvoll auf die geringere Zahlungsfähigkeit eingehen kann.
 - ▶ **Fazit: Die Potenziale und der Handlungsbedarf sind groß**, und der Zeitpunkt ist günstig: Auch kurzfristig scheinen spürbare Nachfrageimpulse machbar.
- ▶ **Projektergebnisse:**
- Identifizierte Handlungsansätze für eine Bus- und Bahnoffensive im Saarland**
- ▶ **„Braucht es diese komplizierten Waben?“**: Auf die Waben kann und sollte in den Märkten verzichtet werden, in denen die Einfachheit für Nachfrageimpulse sorgt. Dies sind insbesondere **gelegentliche Nutzer im Freizeitverkehr**, aber auch **potenzielle Stammkunden ohne regelmäßig identische Fahrtrelationen**. Dies könnten zum Beispiel **Senioren**, aber auch andere Nutzergruppen außerhalb der klassischen Berufspendler sein, für die es heute kein attraktives Angebot gibt. Eine gänzliche Neugestaltung der Tarifstruktur (z.B. Luftlinientarif) würde zu größeren Verwerfungen (Gewinner & Verlierer) oder zu sehr hohen Kosten (im Fall „es darf nur Gewinner geben“) führen.
 - ▶ **Nutzung lokaler Gestaltungsspielräume** durch die Integration der sog. Haustarife in den saarVV: zahlreiche bewährte lokale Lösungen sollten zukünftig von allen lokalen Akteuren genutzt werden können.
 - ▶ **Deutliche Vereinfachung** durch die **Pauschalierung der räumlichen Gültigkeit** für gelegentliche Nutzer und Stammkunden ohne regelmäßige Fahrtrelationen. Wir empfehlen eine räumliche Differenzierung lediglich auf die lokalen Verkehrsgebiete (z.B. Orts- und Stadtverkehre - heute weitgehend Preisstufe (PS) 0 und PS 1) und die saarlandweite Nutzung.
 - ▶ **Offensive für Gelegenheitsnutzer**: Vereinfachung und deutliche Vergünstigung einer saarlandweit gültigen Tageskarte, welche die Nutzung in Familien-, Kleinst- und Kleingruppen vereinfacht und belohnt.
 - ▶ **Das Saarland-Abo**: Schaffung einer **einfachen und preisgünstigen landesweiten Teilflatrate im Abo**. Durch eine saarlandweite Gültigkeit werktags ab 9 Uhr ist der Anreiz sichergestellt, nach der Morgenspitze zu fahren, in der man mit einer besseren Sitzplatz-

verfügbarkeit belohnt wird und gleichzeitig die **Hauptverkehrszeit entzerrt**. Gleichzeitig profitieren die künftigen Saarland-Abo-Inhaber von einem **unschlagbar günstigen Preis-Leistungsverhältnis**. Wir empfehlen, mit diesem Angebot auch die **heutigen Seniorentickets komplett zu ersetzen**. Dies vereinfacht das Sortiment für Senioren - sowohl durch den Wegfall der verschiedenen Varianten als auch durch den **Wegfall der Altersgrenze**, die von vielen Rentnern und Rentnerinnen als ungerecht empfunden wird. Dieses Ticket passt sehr gut in **aktuelle Trends am Arbeitsmarkt** wie die Flexibilisierung der Arbeitszeit oder die verstärkte Nutzung von home office. Außerdem ist es eine gute Basis für die **zukünftige Digitalisierung der Tarife**.

- ▶ **Sozialtarife:** Zukünftig soll jeder Landkreis im Saarland auf Basis des Saarland-Abos einen Sozialtarif anbieten und damit finanziell Schwachen Teilhabe ermöglichen können. Durch eine geringe Kofinanzierung der jeweiligen Landkreise wären damit **Preise rund um den aktuellen Hartz IV-Satz für Mobilität (27 €)** möglich.
- ▶ **Familienfreundlichkeit** durch eine **Reform der Schüler- und Ausbildungstarife** mit Mindereinnahmen, die auszugleichen wären. Im Einzelnen schlagen wir folgende Pakete vor:
 - ▶ **Pauschalierung der Schüler- und Ausbildungstickets**, um auch in niedrigeren Preisstufen eine freizügige Nutzung abseits der eigentlichen Schulwegrelation sicherzustellen. D.h. neben den lokalen Schülertickets (heute PS 0 und 1) sollen zukünftig nur saarlandweit gültige Schülertickets angeboten. Daraus ergibt sich sowohl eine **deutlich einfachere und flexiblere Nutzungsmöglichkeit für Schulwege, als auch für Fahrten in der Freizeit**. Waben- und Landkreisgrenzen sowie Fahrwege werden damit irrelevant. Insbesondere für **Auszubildende wäre das eine große Erleichterung** und Vereinfachung.
 - ▶ **Rabatt für Geschwisterkinder**, um gezielt **Familien** mit mehreren schulpflichtigen Kindern zu **entlasten**, welche heute mehr als ein Schülerticket jeweils zum Vollpreis im Schülertarif erwerben müssen. Hier werden heute schon Preishöhen erreicht, die Anreize für eine private Organisation der Schülerbeförderung geben. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist sowohl isoliert als auch in Kombination mit der Pauschalierung der Schülertickets möglich.
 - ▶ Einführung eines **Jugendfreizeitickets** für Schüler und Schülerinnen, welche bisher **keine Monatskarte bzw. Abo-Karte für den Schulweg benötigen**. Diese sollen durch ein **niedrigschwelliges** Tarifangebot insbesondere für Freizeitnutzungen abseits der Hauptverkehrszeiten gewonnen und gebunden werden.
- ▶ **Weitere Empfehlungen:**
 - ▶ **Finanzierungsbedarf und konkrete Preishöhen und Kofinanzierungsbedarf für die öffentliche Hand:** In Abhängigkeit der politischen Gestaltungsmöglichkeiten und der jeweils zur Verfügung stehenden Mittel können mit der vorhandenen Modellierung unterschiedliche Tarifhöhen in ihrer Wirkung berechnet und kaufmännisch sinnvoll dargelegt werden, damit sie den jeweils maximalen Nutzen am Fahrgastmarkt ermöglichen und Finanzierungsprobleme der saarländischen Verkehrsunternehmen vermeiden.
 - ▶ Nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen dienen in erster Linie dem verkehrs- und umweltpolitischen Ziel, zusätzliche Kundinnen und Kunden für den Nahverkehr zu gewinnen. Manche verfolgen **familien- oder sozialpolitische Ziele**. Dies betrifft insb. die Vereinfachung und Attraktivierung der Schüler- und Ausbildungstickets und das Sozialticket. Des-

halb sind in die weitere Debatte - auch zu Finanzierungsfragen - alle Politikfelder und weitere Partner einzubeziehen.

- ▶ **Grundlegende Attraktivierungen des Tarifs und des Images des ÖPNV im Saarland erfordern eine öffentliche Kofinanzierung.** Je spürbarer wichtige Kundengruppen wie Schüler/Azubis/Familien und Finanzschwache finanziell entlastet und neue Zielgruppen und Umsteiger erschlossen werden sollen, desto größer der Kofinanzierungsbedarf.
- ▶ Auch mit einer „**schwarzen Null**“ sind einzelne Maßnahmen zur Attraktivierung des Tarifs möglich.
- ▶ **Anschubfinanzierung vs. Dauerfinanzierung:** Neben der dauerhaften Übernahme der Erlösausfälle gibt es auch ausgewählte Handlungsfelder, bei denen eine zeitliche Beschränkung der öffentlichen Zuschüsse zu empfehlen ist. Dies betrifft insb. Märkte, die auf deutliche Preissenkungen ansprechen. Gezielte Zuschüsse in diesen Märkten können sich durchaus oder zum Teil durch die angestrebte Steigerung der Nachfrage gegenfinanzieren. Die Anschubfinanzierung sollte – wo immer möglich – nur so lange erfolgen, bis die nötige Stückzahl erreicht ist, bei der sich das Ticket durch den Mengenzuwachs selber trägt.
- ▶ **Aktive Vermarktung und koordiniertes Handeln aller Akteure:** Die Wirkung der Attraktivierung entfaltet sich nur, wenn ein gemeinsames Qualitätsverständnis entlang der gesamten Reisekette und Kontaktpunkte der Busse und Bahnen gelebt wird und alle Akteure deutlich aktiver als bisher die Vorteile der Bus- und Bahnnutzung sowie die angebotenen Tarifprodukte offensiv vermarkten. Die bisherigen Pilotprojekte Jobticket und Kurzstrecke haben gezeigt, dass die Kunden und Kundinnen im Saarland auf solche Angebote reagieren.