

## Grundsätzliche und aktuelle Fragen der Tarifgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) \*

VON HANS LEOPOLD, HAMBURG

### 1. Der allgemeine Rahmen für die Tarif- und Fahrpreisgestaltung

Unter „Tarif“ ist die „Gesamtheit aller Vorschriften und Preise“ für die Inanspruchnahme des Leistungsangebotes von Verkehrsunternehmen zu verstehen<sup>1)</sup>, das sind im allgemeinen

- die Fahrpreistafel, die die eigentlichen Fahrpreise und die Fahrausweisarten benennt,
- die Tarifbestimmungen, die den Verkauf und die Nutzungsgegebenheiten für die verschiedenen Fahrausweisarten erläutern, und
- die Beförderungsbestimmungen, die die Regeln für den Beförderungsablauf enthalten.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf die Probleme der Fahrpreisbildung, und zwar auf die Fahrpreisbildung im öffentlichen Linienverkehr unter den Gegebenheiten einer Wirtschaftsordnung, wie wir sie in der Bundesrepublik Deutschland haben.

Die gestalterischen Möglichkeiten der Fahrpreisbildung liegen in erster Linie

- im Preisniveau und
- in der Ordnung der Fahrpreise innerhalb des Fahrpreissystems und des Fahrausweisangebotes<sup>2)</sup>.

Die Findung des Preisniveaus ist dabei aus der Preis-/Leistungseinschätzung sowohl der unmittelbaren als auch der mittelbaren Nutzer abzuleiten und steht damit im Spannungsfeld zwischen Markt und scheinbar oder tatsächlich vorhandenen Grundstimmungen im Bereich der Öffentlichkeit. Die Ordnung der Fahrpreise ist demgegenüber mehr auf das eigentliche Verhältnis Käufer/Verkäufer ausgerichtet und wird bestimmt durch die Anforderungen des Marktes und der betrieblichen Abwicklung.

Der gesetzliche Rahmen für die Fahrpreisbildung ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), in dem in § 32 die Einführung und Änderung von „Beförderungsentgelten“ von einer Zustimmung der Genehmigungsbehörden abhängig gemacht wird. Die Ge-

*Anschrift des Verfassers:*

Dipl.-Ing. Hans Leopold  
Hamburger Verkehrsverbund  
Hamburger Straße 11  
2000 Hamburg 76

\* ) Überarbeitete Fassung eines Vortrags im Verkehrswissenschaftlichen Seminar der Universität zu Köln.

- 1) Vgl. Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Fahrpreissystem und Verkauf. Empfehlungen zu den Nahverkehrstarifen (= VÖV-Schriften 020.0.01), Köln 1981, S. 69.
- 2) Vgl. Leopold, H., Tarifaufbau, Abfertigungssystem und Information als Teilbereiche einer kundenorientierten Absatzgestaltung des ÖPNV (= Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Reihe B, B 32), Köln 1976, S. 260.

nehmigungsbehörde hat dabei zu prüfen, ob die Beförderungsentgelte „unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen“.

Mit diesen Prüfkriterien wird ein Zusammenhang hergestellt zwischen Kostendeckung und Allgemeininteresse, aus dem sich für den Unternehmer eine Optimierungsaufgabe herleitet, nämlich bei bestmöglicher Marktversorgung Leistungsangebot und Fahrpreinsniveau so abzustimmen, daß sich entstehende Kosten und erzielbare Einnahmen ausgleichen. Dies setzt eine entsprechende Einschätzung der Nachfragesituation voraus.

### 2. Die Nachfragesituation im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

#### 2.1 Nahverkehr

Die Nachfragesituation am Verkehrsmarkt ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl individueller Wünsche auf Ortsveränderung. Im „Nahverkehr“, der hier alleine zu betrachten ist, entstehen diese Fahrwünsche dabei grundsätzlich aus der Absicht des Einzelnen, an einem anderen Orte als dem jeweiligen Fahrtausgangspunkt einer bestimmten Aktivität nachzugehen. Die Fahrten sind also kein Selbstzweck wie etwa bei einer „Sight-seeing-tour“, sie führen vielmehr zur Arbeitsstätte, zur Ausbildungsstätte, zum Einkauf, zum Erholungsort, zum Veranstaltungsort oder jeweils – nach Abschluß der jeweiligen Aktivität – zeitversetzt zum Wohnort zurück<sup>3)</sup>. Wegen dieser abgeleiteten Funktion ist die Nachfrage im Nahverkehr auch nicht beliebig vermehrbar, sie hängt vielmehr ab von dem Aktivitätsbild der Bevölkerung, d. h. also z. B. vom Beschäftigungsgrad, Einkaufsverhalten u. ä.

„Nahverkehr“ kann dabei als Verkehr in den Bereichen definiert werden, in denen die Mehrzahl der Hin- und Rückfahrten innerhalb eines Tages abgewickelt werden und die Verkehrsströme zu bestimmten Zeiten überwiegend durch Fahrten zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte geprägt sind.

#### 2.2 ÖPNV-Linienverkehr

Im Linienverkehr entspricht das Leistungsangebot nur in den seltensten Fällen dem tatsächlichen Fahrwunsch des Nachfragers: es steht nicht jederzeit zur Verfügung, sondern nur zu bestimmten, im Fahrplan festgelegten Zeiten; es stellt nicht die gewünschte Quelle-Ziel-Verbindung her, sondern verkehrt auf festgelegten Routen mit vorbestimmten Haltepunkten. Der Kunde kann sich des Linienverkehrsangebotes nur in der vom Verkehrsunternehmen konzipierten Form bedienen. Die Bereitschaft, dieses unter Mehrheitsgesichtspunkten gestaltete Angebot individuell zu nutzen, wird abhängig sein von der Einschätzung der angebotenen Leistung mit ihrem Preis im Vergleich zur Notwendigkeit, diese Leistung zur eigenen Bedarfsbefriedigung in Anspruch zu nehmen, d. h. im Vergleich zu den Möglichkeiten einer Substitution durch andere Verkehrsmittel oder des Fahrtverzichtes.

3) Vgl. Gerland, H. und Meetz, M., Fahrgastbedienung im öffentlichen Personennahverkehr, in: SNV/VÖV (Hrsg.), Düsseldorf 1980, S. 260.

2.3 Preis-/Leistungseinschätzung

Über die „Preis-/Leistungseinschätzung“ gibt es eine Vielzahl von Untersuchungen, in der Mehrzahl wohl mit dem Ergebnis, daß die Leistungsqualität bei der Entscheidung für oder gegen das ÖPNV-Angebot höher eingeschätzt wird als der Preis<sup>4)</sup>.

Solche generalisierenden Untersuchungsergebnisse müssen allerdings mit Vorsicht behandelt werden. Abgesehen von der bekannten Problematik der Marktforschung, inwieweit geäußerte Meinungen tatsächlich die realen Einstellungen widerspiegeln, sind die jeweils gegebenen örtlichen Bedingungen, vor denen solche Untersuchungen ablaufen, zu unterschiedlich. Das Gut „ÖPNV“ ist kein einheitliches Produkt: Nicht nur, daß schon zwischen den einzelnen Verkehrssystemen beträchtliche Unterschiede bestehen, sondern auch jede einzelne Reise ist im Zusammenhang mit Reisezeit und Reiselänge wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten z. B. bei der Erreichbarkeit des Verkehrsmittels, der zeitlichen Verfügbarkeit, der Bequemlichkeit des Fahrens, anders zu werten. Damit sind auch zugleich die Hauptkriterien benannt, von denen die Entscheidung des Nachfragers beeinflusst wird, wobei zusätzlich noch zu berücksichtigen ist, welche Alternativen im Einzelfall gegenüber einer Reise mit dem ÖPNV zur Verfügung stehen.

Herauszustellen ist für unsere Überlegungen, daß diese Kriterien, die für das Verkehrsunternehmen in hohem Maße die Aufwandslage bestimmen, von den Nutzern zwar für die Fahrtsentscheidung herangezogen werden, nicht aber bei der Preisbewertung entsprechend honoriert werden: der Preis wird am Nutzen nur der eigenen Fahrt gemessen. Wer seine Monatskarte kauft, will zur Arbeit fahren, aber nicht die Leistungsbereitschaft des Verkehrsunternehmens z. B. für „Nachtschwärmer“ finanzieren. Auch der Einwohner einer weit außen gelegenen Streusiedlung ist nicht bereit, die im Vergleich zu den dichter besiedelten Ortsbereichen höheren Bedienungsaufwendungen über einen höheren Fahrpreis abzudecken. Bei der Autofahrt etwa werden solche unterschiedlichen Belastungen auch nicht sichtbar.

Dieses an sich ganz normale Marktverhalten des Verbrauchers weist dem ÖPNV auf den Verkehrsmärkten im Grunde den Arbeitsbereich zu, den er aufgrund seiner System-eigenschaften auch am besten ausfüllen kann: die Bedienung von zeitlich und örtlich zusammenfallenden Verkehrsbedürfnissen, also den sog. „Massenverkehr“, weil in diesen Fällen die hohen Aufwandsbelastungen aus der Leistungsbereitschaft in den hohen Nachfragezahlen ein Äquivalent finden. Dabei wird das Arbeitsfeld um so weiter umrissen werden können, je höher das Einnahmenvolumen geschraubt werden kann; d. h. der Umfang der notwendigen Bündelung kann geringer angesetzt werden (Bild 1), das Leistungsangebot z. B. in Gebiete geringerer Siedlungsdichte vorgestreckt oder auf die nachfrage-schwächeren Tageszeiten (Abendstunden, Wochenende) ausgedehnt werden. Die Anhebung des Fahrpreinsniveaus hat natürlich dort ein Ende, wo der durch die Leistungs-ausweitung erreichbare Fahrgastzuwachs vom Fahrgastrückgang infolge zu hoher Preise übertroffen wird. Der optimale Fahrpreis wäre der, bei dem dem ÖPNV der höchste Anteil verkehrspolitisch relevanter Fahrten zuwächst. Die Auswahl des im Einzelfall anzustrebenden Preis-/Leistungsbereiches wird letztlich bestimmt von dem jeweiligen Unter-nehmensziel.

4) Vgl. Mayworm, P., Lageo, A. M., McEnroe, S. M., Transport choices for urban passengers, in: Road Research, OECD, Paris 1980.

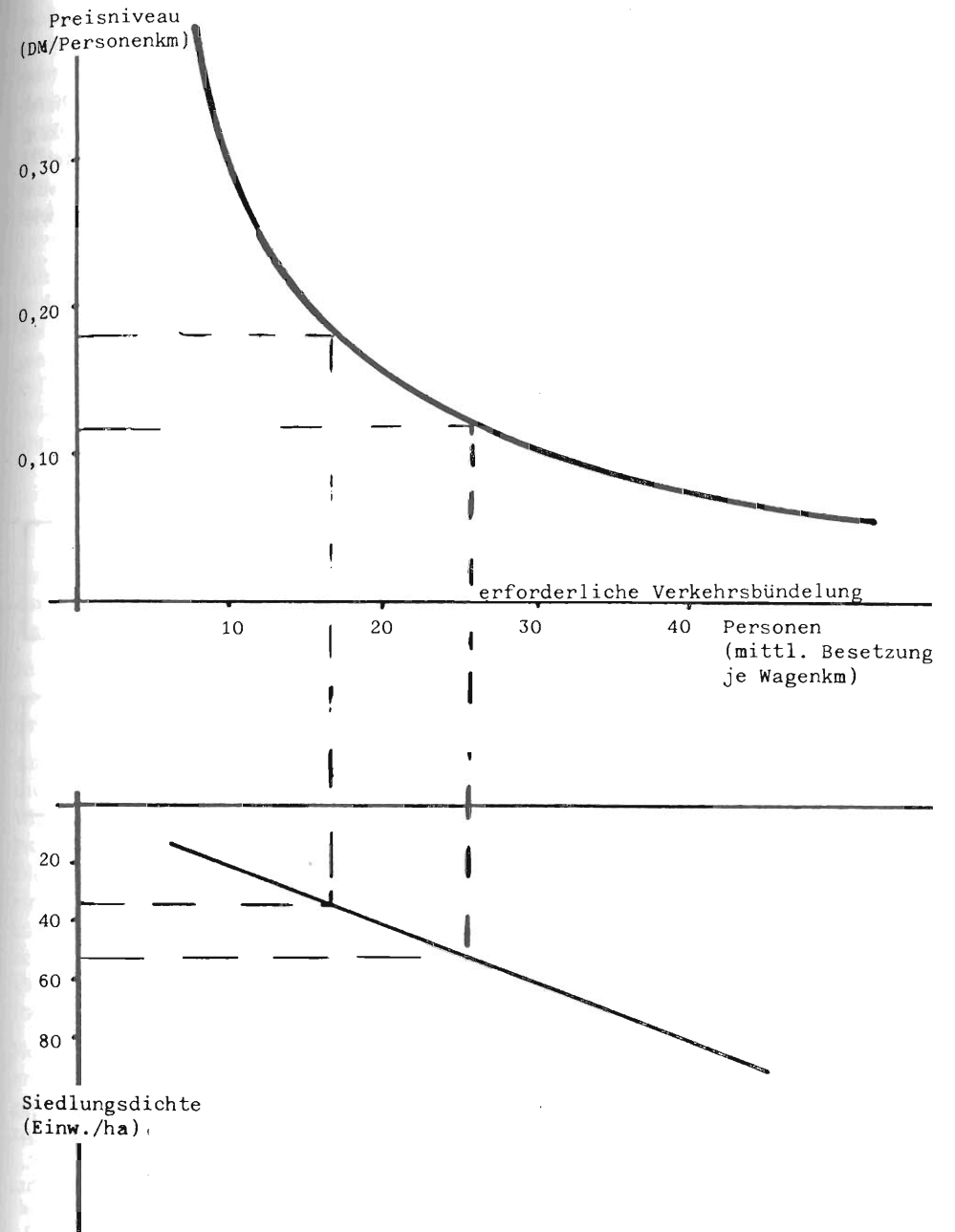


Bild 1: Preis-/Leistungsbereiche

### 3. Preis- und Angebotspolitik im Spannungsfeld Markt – Gesellschaft – Politik

Neben dem individuellen Nutzen für die Fahrgäste unmittelbar steht der volkswirtschaftliche Nutzen, den der ÖPNV anerkanntermaßen zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Städte und unter umweltspezifischen und energiepolitischen Aspekten leistet<sup>5)</sup>. Es ist sicher richtig und notwendig, daß dieser Nutzen für die Allgemeinheit auch von dieser abgedeckt wird. Der eingangs erwähnte Optimierungsprozeß läßt sich dann wie folgt skizzieren:

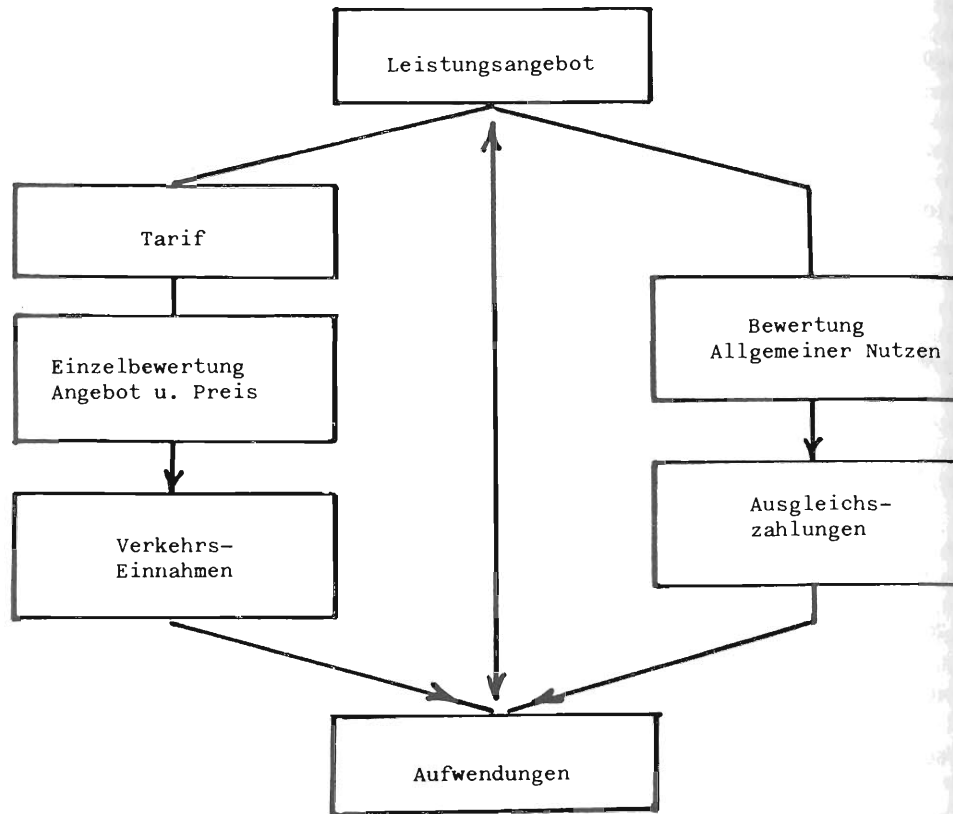


Bild 2: Optimierungsprozeß ÖPNV-Angebot

5) Vgl. Willeke, R., Zebisch, K.-D., Kriterien zur Quantifizierung sozialer Nutzen aus dem öffentlichen Personennahverkehr zur Gewinnung von Maßstäben für staatliche Entscheidungen über tarif-, abgaben- und subventionspolitische Förderungsmaßnahmen, Köln 1978; Pampel, F., Beteiligung der Gebietskörperschaften am Defizitgleich im ÖPNV, (=Schriftenreihe Verkehr und Technik, Heft 5), Berlin – Bielefeld – München 1976, S. 162; Deutscher Städtetag/Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr, Köln 1976, S. 20.

Auf die Marktpreisbildung dürften solche Ausgleichszahlungen im Grunde nicht einwirken, sie erweitern vielmehr den zeitlichen (z. B. Spät- und Sonntagsverkehr) und/oder örtlichen (z. B. Streusiedlungen) Einsatzbereich des ÖPNV-Unternehmens und damit dessen Nutzen für die Allgemeinheit und auch für die Fahrgäste, die nun der Bedienung angeschlossen sind. Umgekehrt dürften also, wenn unter dem Diktat der leeren öffentlichen Kassen solche Ausgleichszahlungen abgebaut werden, nicht die Preise steigen, sondern der Leistungsbereich müßte eingeschränkt werden. Anders zu beurteilen sind natürlich die gezielt für Fahrpreisvergünstigungen gezahlten Beträge, z. B. im Schülerverkehr oder für Schwerbehinderte.

Allerdings werden die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des ÖPNV häufig mißverstanden und daraus Forderungen nach Billigtarifen oder hochgeschraubte Anforderungen an das Leistungsbild abgeleitet. Damit wird in der Öffentlichkeit, die solche Darstellungen nur zu gerne aufgreift, dann eine Erwartungshaltung herangezogen, aus der heraus auf alle Maßnahmen im ÖPNV emotional übersteigert reagiert wird, wodurch eigentlich mögliche oder notwendige Korrekturen des Preis-/Leistungsverhältnisses erschwert oder unmöglich gemacht werden.

### 4. Preiselastizität der Nachfrage

Auf die Frage nach dem „richtigen“ Preis-/Leistungsbereich oder spezieller, wie hoch das Fahrpreinsniveau im einzelnen sein sollte oder sein kann, gibt es bisher keine schlüssige Antwort.

Auch die vielen Untersuchungen zur Preiselastizität der Nachfrage können hier nicht weiterhelfen, weil sie immer auf einer vorhandenen Situation aufbauen, d. h. also auf einem eher zufällig erreichten Preis-/Leistungs- und Nachfragestandard.

Aus dem gleichen Grunde ist es auch nicht statthaft, Ergebnisse aus örtlichen Untersuchungen zu verallgemeinern, insbesondere dürfte die bereits 1947 unter ganz anderen Wirtschafts- und Mobilitätsbedingungen von John Curtin entwickelte Formel für die Preiselastizität, die heute noch vielfach vertretene „0,3 %-Formel“, nicht mehr stimmen. Dies beweist auch ein Blick auf die VÖV-Statistik<sup>6)</sup> der letzten 10 Jahre, nach der bei einer Einnahmensteigerung von rd. 90 % die Zahl der beförderten Personen nicht, wie aus dem vorgenannten abzuleiten, gesunken, sondern gestiegen ist. Einzelergebnisse zeigen darüber hinaus, daß nach Fahrpreisanhebungen sowohl größere Fahrgastverluste als auch Fahrgastzuwächse, in der Mehrzahl der Fälle aber praktisch unveränderte Nachfragezahlen zu verzeichnen waren.

Hervorzuheben bleibt dennoch, daß alle Ergebnisse darauf hindeuten, daß die Nachfrage im ÖPNV sich unelastisch verhält: Fahrpreisänderungen werden immer zu einer gleichgerichteten Einnahmenveränderung führen, Fahrpreissteigerungen also zu Einnahmenzuwächsen, Fahrpreissenkungen zu Einnahmenrückgängen<sup>7)</sup>.

6) Vgl. Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, VÖV-Statistik '80, Köln 1981, S. 24.

7) Vgl. Leopold, H., Ergebnisse von Untersuchungen über die Preiselastizität im ÖPNV (= Schriftenreihe Verkehr und Technik, Heft 73), Berlin – Bielefeld – München 1981, S. 74.

Im einzelnen wird die Reaktion der Nachfrage bestimmt durch  
 – die individuelle Situation hinsichtlich der jeweiligen Reisemöglichkeiten und  
 – die individuelle Einschätzung des ÖV-Angebotes.

Besteht keine Wahlmöglichkeit einer alternativen Reiseabwicklung, führt eine Fahrpreisänderung zu einer Überprüfung des Preis/Nutzen-Verhältnisses der Gesamtfahrt – auch im Zusammenhang mit dem Haushaltsbudget. Gibt es nutzbare Wahlmöglichkeiten, führt eine Fahrpreisänderung zu einer Überprüfung der Preis/Leistungseinschätzung ÖPNV/Alternative (vgl. Bild 3).

Eine genauere Abschätzung der Auswirkungen von Fahrpreisänderungen erfordert deshalb eine gruppendifferenzierte Analyse:

Reaktionen werden bei den Gruppen und Reisen zu erwarten sein, bei denen mehrere der folgenden Faktoren zusammentreffen:

- überproportionale Veränderungen im Vergleich zur Nettoeinkommensentwicklung,
- überproportionale Veränderungen im Vergleich zur Kostenentwicklung der alternativen Fahrmöglichkeiten,
- überdurchschnittlicher Anteil der Verkehrsausgaben am Haushaltseinkommen,
- geringe Einschätzung des ÖPNV-Leistungsangebotes im Vergleich zu alternativen Fahrmöglichkeiten,
- Ansätze zu veränderten Lebensgewohnheiten.

### 5. Fahrpreisbildung in der praktischen Anwendung

#### 5.1 Ausgangslage

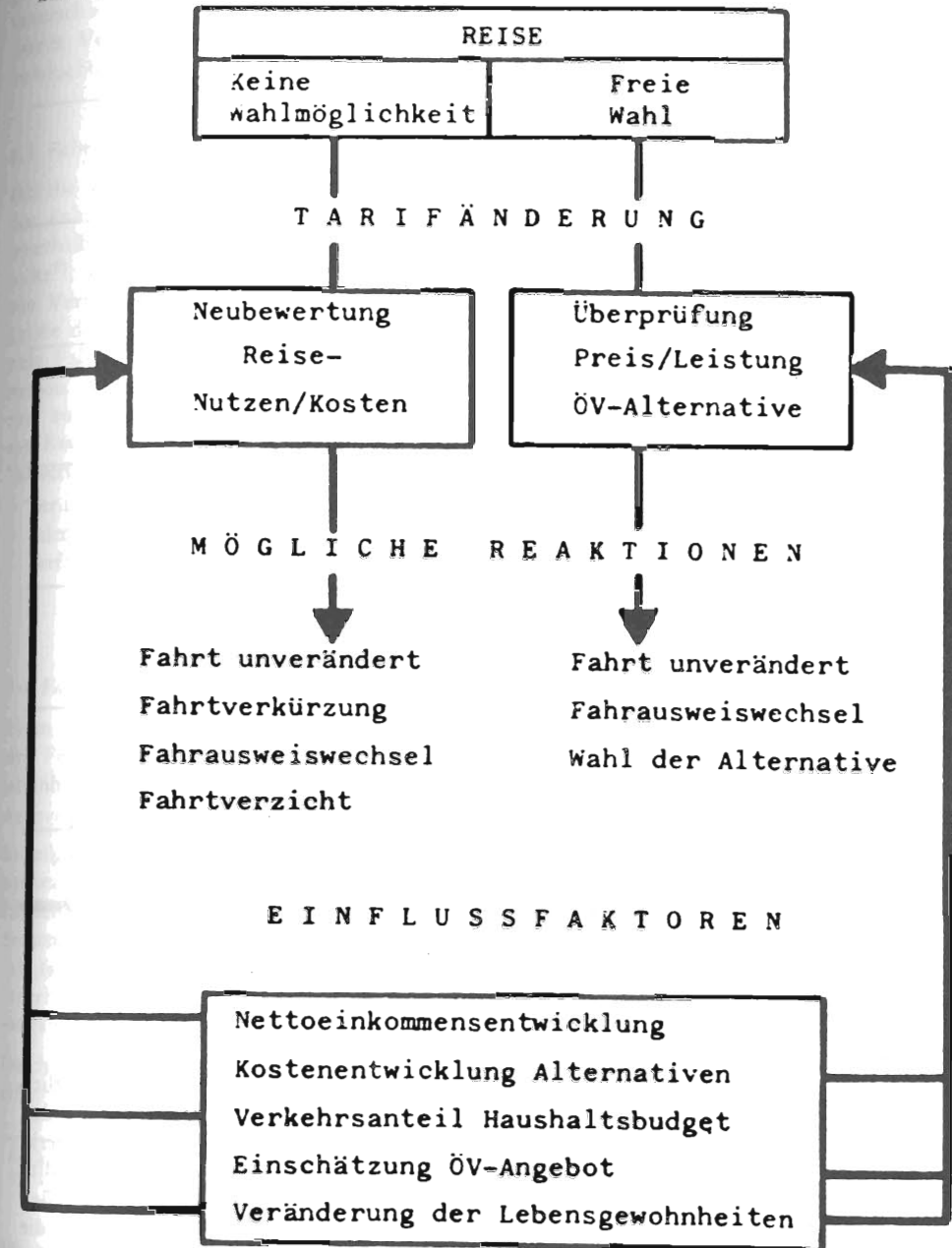
Als generelle Erkenntnis ist festzustellen, daß die Fahrpreisbildung sowohl unter unternehmerischen als auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten die Marktmöglichkeiten voll ausnutzen sollte, um dem ÖPNV ein möglichst weites Arbeitsfeld zu öffnen. Hierzu bedarf es einer auf Veränderungen rasch reagierenden Preispolitik und vor dem Hintergrund der differenzierten Nachfragesituation einer differenzierten Preisgestaltung. Die Unternehmen wenden hier vertikale und horizontale Schichtungen an, die einmal zum „Fahrpreissystem“, zum anderen zum „Fahrausweisangebot“ führen. Preisdifferenzierungen haben allerdings ihre Grenzen in der im Gesetz festgelegten Tarifpflicht und gleichmäßigen Anwendung gegenüber jedermann, insbesondere aber in den Möglichkeiten der praktischen Abwicklung des Verkaufsgeschäftes, der sog. Fahrgelderhebung.

#### 5.2 Fahrgelderhebung

Zur Fahrgelderhebung gehören die Funktionen

- Fahrausweisauswahl,
- Fahrpreisermittlung,
- Zahlvorgang (Annahme/Prüfen/Wechseln/Rückgabe),
- Fahrausweisausgabe,
- Kauf- und Verkaufskontrollen.

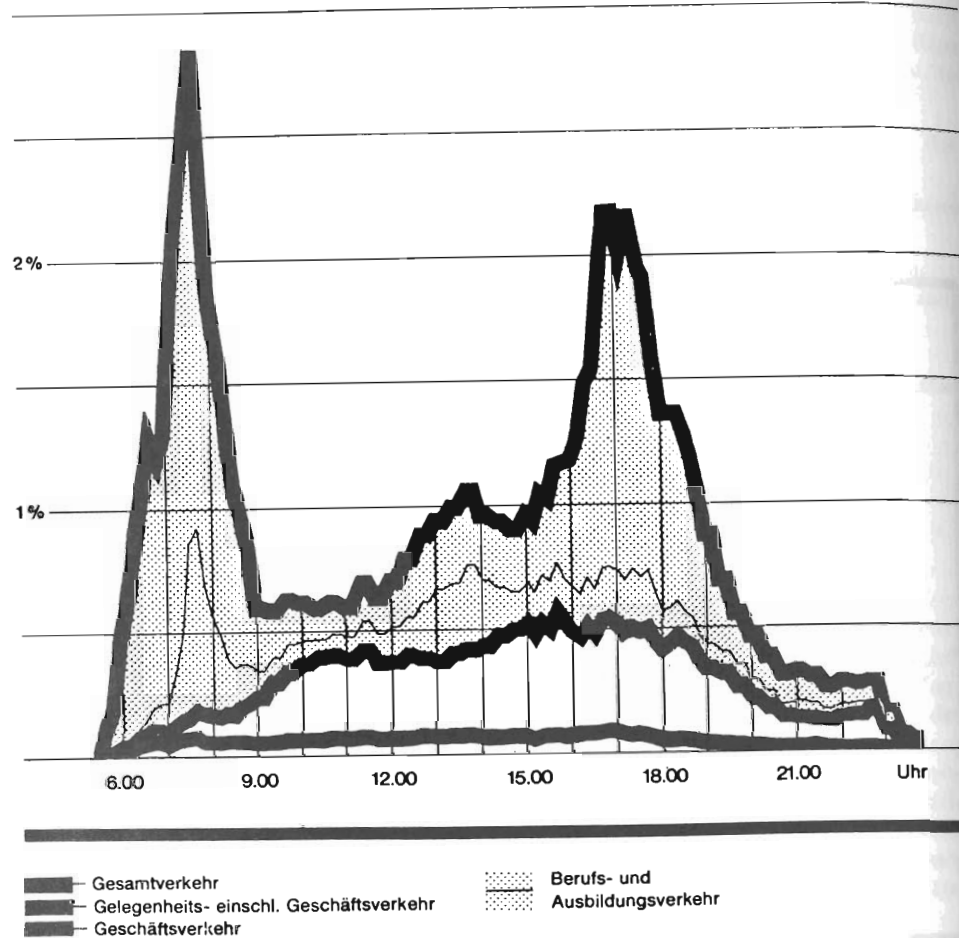
Bild 3: Reaktionen der Nachfrage



Quelle: Leopold, H., Ergebnisse von Untersuchungen über die Preiselastizität im ÖPNV, a.a.O.

Bild 4: Zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr

Fahrgäste je 10 Minuten werktags im Schnellbahnnetz (Prozentsätze)



Quelle: HVV-Bericht 1971

Die Problematik bei der Verkaufsabwicklung liegt in der Massenhaftigkeit der zeitlich und örtlich u. U. stark gebündelt auftretenden Vorgänge im Zusammenhang mit den relativ kurzen Reiseweiten begründet: im Bereich der VÖV-Unternehmen sind werktäglich 16 Mio Fahrgäste mit einer Reiselänge von ca. 5,7 km, davon etwa die Hälfte in den jeweils 2 Stunden der Morgen- und Abendspitze, zu bedienen (Bild 4). In großen Haltestellen strömen leicht 20 000 und mehr Fahrgäste innerhalb einer Stunde auf die Züge zu. Die Bewältigung solcher Verkehrsaufkommenszahlen erfordert für die Fahr-

gastbedienung einfache, überschaubare und kostensparende Modalitäten, dabei sind die unterschiedlichen Gegebenheiten bei den Verkehrssystemen Schnellbahn mit stationärem Verkauf und Bus mit in den Fahrzeugen abzuwickelnden Verkaufsvorgängen zu beachten<sup>8)</sup>.

### 5.3 Fahrpreissysteme

Für die Fahrpreisbildung ergeben sich Restriktionen insbesondere aus den Problemen der Fahrpreisermittlung heraus. Allgemein durchgesetzt hat sich die Erkenntnis, daß innerhalb eines Wirtschaftsraumes auch ein einheitlicher Tarif zur Anwendung kommen sollte<sup>9)</sup>. Fahrausweise sind dabei jeweils durchgehend für die gesamte Reise unabhängig von Verwaltungs- und Unternehmensgrenzen auszugeben. Damit ergeben sich je nach Größe des ausgewiesenen Tarifwirkungsbereiches und der Anzahl seiner Haltestellen so viele Fahrtbeziehungen, in Hamburg z. B. über 7 Millionen, daß die notwendige Information für die Fahrpreisermittlung nicht mehr zu bewältigen ist, wenn jede Reise einzeln zu bewerten wäre. Es kommt deshalb aus den praktischen Erfordernissen heraus zur Zusammenfassung von Haltestellen zu Tarifstellen. Durchgesetzt hat sich heute im Nahverkehr weitgehend<sup>10)</sup> der Flächenzonentarif,

- der in kleineren Räumen zum Einheitstarif verkümmert,
- oder in dünn und linienhaft bedienten ländlichen Räumen zum Teilstreckentarif zerfällt (Bild 5).

### 5.4 Fahrausweisangebot

Einen weiteren Ansatz im Sinne der Einnahmenoptimierung bildet die Untergliederung der Fahrpreise zur Berücksichtigung unterschiedlicher Reishäufigkeiten und Fahrgeohnheiten bestimmter Fahrgastgruppen, z. B. Kinder, Senioren, Berufs- und Gelegenheitsverkehr. Diese Fahrpreisdifferenzierung führt zum Fahrausweisangebot.

Im allgemeinen werden für gelegentliche und unregelmäßige Benutzer des ÖPNV Fahrausweise mit beschränkter Fahrtzahl (Einzelfahrausweise für eine Fahrt oder Mehrfahrausweise für eine begrenzte Anzahl Fahrten) und für ständige und regelmäßige Benutzer des ÖPNV Zeitfahrausweise, das sind Fahrausweise mit unbeschränkter Fahrtzahl (sog. Sichtfahrausweise) wie Jahres-, Monats-, Wochen- oder Tageskarten, angeboten. Innerhalb dieser Hauptfahrausweisarten lassen sich Untergruppen erkennen, wie z. B. Fahrausweise für Kinder, Schüler usw.

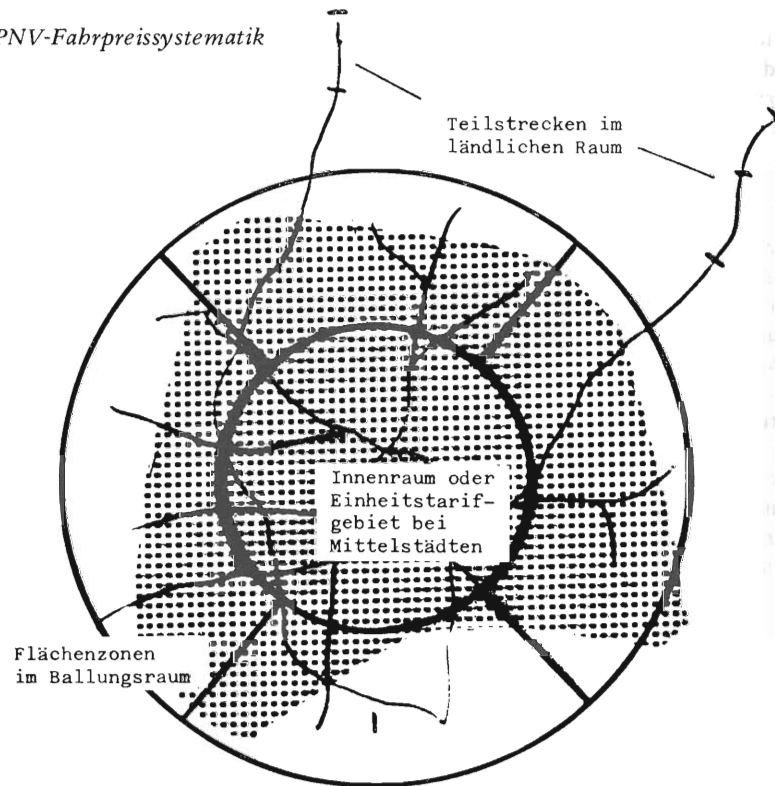
Durch die Ausgabe von Fahrausweisen für mehrere Fahrten führen diese Fahrpreisdifferenzierungen zugleich zu einer Erleichterung der Fahrgelderhebung und der Zu-

8) Vgl. Leopold, H., Tarifaufbau . . . , a.a.O., S. 259.

9) Vgl. Leopold, H., Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften, in: Groche, G., Thiemer, E. (Hrsg.), Elsners Handbuch für den öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV, Darmstadt 1980, S. 740.

10) Vgl. Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Fahrpreisbildung . . . , a.a.O., S. 31.

Bild 5: ÖPNV-Fahrpreissystematik



gänglichkeit zum Verkehrssystem. Am stärksten ausgeprägt ist dies bei den Sichtfahrtausweisen, bei denen über einen Verkaufsvorgang, z. B. bei den Monatskarten, bis zu 50 und mehr Fahrten pauschal verrechnet werden. Diese Fahrausweise kommen den Vorstellungen der Fahrgäste und des Betriebes daher auch am weitesten entgegen. Wenn diese Fahrausweise dann auch noch über das Lastschriftinzugsverfahren der Banken und Sparkassen abgerechnet werden<sup>11)</sup>, verschwindet das Problem der Fahrgelderhebung fast völlig aus dem Gesichtskreis des Kunden. Er braucht jetzt nur noch Sorge dafür zu tragen, daß er seinen Fahrausweis mit sich führt. Alles andere erledigt das Verkehrsunternehmen für ihn.

Sichtkarten haben darüber hinaus einen weiteren, bedeutsamen marktwirtschaftlichen Effekt, insbesondere im Zusammenhang mit Flächenzonensystemen. Dem Fahrgast stehen weite Teilbereiche eines Netzes als Bewegungsraum zur Verfügung, er kann sich des öffentlichen Personennahverkehrs praktisch so bedienen, wie er das von seinem Pkw gewöhnt ist. Aufgrund der Möglichkeit, jederzeit Fahrten ohne zusätzliche Belastung durchführen zu können, ergibt sich für den Fahrgast mit steigender Fahrtenzahl auch eine

11) Gemeinschaftstarif der im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zusammengefaßten Unternehmen, S. 34.

Bild 6: Fahrausweisgliederung

Fahrausweisgattung	Fahrausweisart	Fahrausweisgruppen
Fahrausweise mit beschränkter Fahrtenzahl	<u>Einzel</u> fahrausweise	Erwachsene/ Kinder
	<u>Mehrfahrten</u> ausweise	
	Rückfahrausweise	
	Sammelfahrausweise	Erwachsene/ Kinder
	Streifenfahrausweise	
Fahrausweise mit unbeschränkter Fahrtenzahl	<u>Zeit</u> fahrausweise	
	Tagesfahrausweise	Erwachsene/ Kinder
	Allgemeine Wochenfahrausweise	Erwachsene
	Allgemeine Monatsfahrausweise	Erwachsene
	Monatsfahrausweise für Senioren	

Quelle: Fahrpreisbildung, Fahrpreissystem und Verkauf.  
Empfehlungen zu den Nahverkehrstarifen, a.a.O.

Verbilligung der einzelnen Fahrt. Dies regt zu Fahrten an, die andernfalls u. U. unterbleiben, und erhöht die Attraktivität dieser Fahrausweise.

Die Anwendung dieser betrieblich und verkehrlich gleichermaßen günstig zu beurteilenden Fahrausweise setzt das Vorhandensein genügend großer und leicht abgrenzbarer Fahrgastgruppen mit etwa gleichen Fahrgewohnheiten voraus. In erster Linie bietet sich hier der Berufsverkehr an, eine Fahrgastgruppe, die gerade auch unter verkehrspolitischen Aspekten dem ÖPNV zugeführt werden sollte. Zusammen mit dem Ausbildungsverkehr umfaßt diese Gruppe die am häufigsten fahrenden Kunden eines Verkehrsunternehmens. Die für diesen Benutzerkreis kalkulierten Sichtkarten werden also von anderen Fahrgästen kaum in Anspruch genommen werden, der Kreis ist damit abgegrenzt.

Sehr viel schwieriger wird es, andere Fahrgastgruppen so abzugrenzen, daß gezielt Sichtkarten aufgelegt werden können, ohne daß diese zum Unterlaufen der bereits vorhande-



nen Angebote führen. Im Gelegenheitsverkehr stehen wir hier einer sehr breit gestreuten Nachfragestruktur gegenüber mit Fahrtenhäufigkeiten von 2 oder mehr Fahrten je Tag bis zu nur wenigen Fahrten im Monat. Die Findung und Festlegung richtiger Preise und Benutzungsbedingungen bedarf eingehender Marktanalysen. Die Verkehrsunternehmen bedienen sich hierzu vielfach der Institution des tariflichen Sonderangebotes, also praktischer Versuche, die das Risiko, das mit der Einführung neuer Fahrausweisangebote stets verbunden ist, zeitlich beschränken und kurzfristige Korrekturen ermöglichen, außerdem vermitteln sie – neben durchaus erwünschten PR-Impulsen – verlässlichere Erkenntnisse über die Reaktion des Marktes als es noch so sorgfältige Fahrgastbefragungen vermögen<sup>12)</sup>.

### Summary

The structure of the tariff system is part of the optimizing aim of a passenger transport authority to reach the best possible offer in public transport considering the conditions of demand, operational service and financing. The main elements is the price level and the different fares in connection with the estimation of the relation of fares and capacity of the respective customer groups and the public benefit of the service. Considering the requirements of the passengers and the selling organization they lead to the fare system and the different kinds of tickets.

### Résumé

Le calcul du tarif est une part de la tâche commerciale tirant à fournir le marché des transports publics au mieux selon les conditions actuelles au point de vue de la demande, de l'exploitation et du financement. Les éléments essentiels du calcul sont d'une part le niveau des prix en contexte avec l'appréciation du prix et du rendement accordés par les groupes adressés et le bénéfice économique communautaire des services, d'autre part les différenciations des tarifs qui mènent à une certaine structure tarifaire et au sortiment des titres de transport en considération des demandes des voyageurs et des nécessités de vente.

12) Vgl. Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe, Tarifliche Sonderangebote im öffentlichen Personennahverkehr (= VÖV-Schriften 020.0.02), Köln 1982, S. 7.

## ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRS- WISSENSCHAFT

### INHALT DES HEFTES:

- |  |           |
|--|-----------|
| Die Gemeindeverkehrsfinanzierung –<br>Versuch einer Bestandsaufnahme<br>Von Günter Fromm, Köln   | Seite 139 |
| Zu Rechtfertigung, Zielen und Formen<br>öffentlicher Abgaben für den Straßenverkehr<br>Von Klaus-Peter Fox, Völklingen                             | Seite 156 |
| Häufigkeit der Straßenverkehrsunfälle<br>mit Personenschaden nach Tageszeit<br>in der Bundesrepublik Deutschland<br>Von Joachim Westphal, Hannover | Seite 180 |
| Einnahmensituation<br>im öffentlichen Personennahverkehr<br>Von Karl-Hans Weimer, Bonn-Bad Godesberg   | Seite 191 |

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an  
Prof. Dr. Rainer Willeke  
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln  
Universitätsstraße 22, 5000 Köln 41

Schriftleitung:  
Prof. Dr. Herbert Baum  
Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik  
Ruhr-Universität Bochum  
Universitätsstraße 150, 4630 Bochum

Herstellung - Vertrieb - Anzeigen:  
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 4000 Düsseldorf 1  
Telefon: (02 11) 67 30 56, Telex: 8 58 633 vvf

Einzelheft DM 18,50, Jahresabonnement DM 67, –  
zuzüglich MwSt und Versandkosten.

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1978.

Erscheinungsweise: vierteljährlich.

*Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.*