

## Fahrgastverband Pro Bahn e.V., Landesverband Mitteldeutschland

### **Neustrukturierung der Einzelfahrkarten im Bartarif, Bezogen auf die Tarifzone Leipzig**

In besonderer Kritik durch die Bürger steht die Kurzstrecke, weil die Haltestellenbegrenzung beim Einfügen zusätzlicher Stationen die Reichweite mindert. Da zusätzliche Stationen einzufügen ein richtiger und wichtiger und vor allem kostengünstiger Weg ist, mehr Fahrgäste zu generieren, muss eine Lösung gefunden werden, welche diesen Meinungstrend in der Bevölkerung beseitigt.

Kritik am üblichen Einzelticket wird daran geübt, dass er (von der Kurzstrecke abgesehen) als kleinste verfügbare Einheit gleich eine ordentliche Gegenleistung (nämlich das gesamte Stadtgebiet bei freier Streckenwahl) bietet. Der Wunsch nach einer Zwischenstufe wächst, angesichts der stetig wachsenden Preise ist die Relevanz in der Abwägung zur steigenden Unübersichtlichkeit nunmehr gegeben.

Außerdem finden die 4-Fahrten-Tickets Kritik, da keinerlei Rabattierung gewährt wird.

**Pro Bahn schlägt eine neue Systematik vor**, welche die vorgenannten Nachteile abschafft ohne dafür die notwendigen Einnahmen in Summe zu stark zu mindern. Durch den Umstand, dass die öffentlichen Gelder nicht jährlich so ansteigen wie die Kosten, werden Tarifsteigerungen überhaupt in dem Maße nötig. Folglich kann der Vorschlag diese Vorgehensweise nicht eigenmächtig stoppen, doch wird zum einen die Einstiegshürde gesenkt (den ÖPNV zu nutzen), es wird ein Stück weit gerechter in der Belastung und – das ist der entscheidende Ansatz – es werden Hindernisse auf dem Entwicklungsweg zu weiterer besserer Netzentwicklung beseitigt. Allein darüber werden Mehreinnahmen durch Leistungsverbesserungen (ohne sprunghafte Mehrkosten) generiert. Auch der verbesserte Ruf des Unternehmens (bzw. ÖPNV allgemein) bringt Mehreinnahmen. Mehreinnahmen über die geplanten Fahrgaststeigerungen hinaus.

Es ist möglich, dass eine Detail-Berechnung ergibt, dass mit dem Pro Bahn-Vorschlag geringere Mindereinnahmen erzielt werden würden. Pro Bahn sieht darin kein Finanzierungsproblem, denn die oben genannten Aspekte bergen hinreichend Möglichkeiten, aus eigenem Handeln, eigenem effektiven Antrieb heraus, deutlich mehr Fahrgastwachstum zu erzeugen. Dieser Anreiz ist nötig, um die zu langsam stattfindenden Maßnahmen zu beschleunigen. Das Ziel, den Marktanteil deutlich zu erhöhen, muss in den kommenden 10 Jahren erreicht worden sein, nicht erst begonnen werden.

Eine Günstigerstellung der Einzelfahrkarten gegenüber dem gegenwärtigen Modell darf nicht davon abhalten, den Schwerpunkt der Fahrgastgewinnung in Dauer- und Stammkunden zu setzen. Vielmehr hilft der Pro Bahn-Ansatz, die Einstiegshürden zu senken.

Die Zoneneinteilung des MDV macht es möglich, je nach lokalen Erfordernissen geeignete Preise und Regularien zu ermöglichen. Für die Stadt Halle ist es ebenfalls denkbar, das Pro-Bahn-Stufenmodell anzuwenden. Das Stadtgebiet Halles ist in fünf Stadtbezirke gegliedert. Sowohl in Leipzig als auch in Halle müssen die möglichen Fahr-Entfernungen analog der gegenwärtigen Praxis am Haltestellenaushang ersichtlich sein. Die amtlichen Zuschnitte sind zusätzlich für jedermann einsehbar.

**Pro Bahn fordert deshalb alle Entscheidungs- und Genehmigungsbeteiligten ausdrücklich auf, der jahrelangen Preissteigerungsspirale kein Ende in ferner Zukunft zu versprechen sondern die jetzige Preiserhöhung nochmals überarbeiten zu lassen. Die Vorschläge von Pro Bahn zeigen einfache und umsetzbare Wege auf – zum Wohle der Bürger, der Fahrgäste, der ÖPNV-Unternehmen und dem Ziel der Steigerung des Marktanteils verpflichtet. Ein transparenter Nachweis, dass die Neufassung der Einzeltickets nicht ausreichend Erlöse bringt, ist die Mindestforderung.**

## Vergleichsmatrix

### Alt:

Kurzstrecke	Preis <b>1,90 Euro</b> max. 4 Stationen (Tram/Stadtbuss) 2 Stationen (Regionalbus) 1 Station (S-Bahn/ Eisenbahn), zahlreiche Ausnahmen und Sonderregelungen, zonenübergreifend, kein Umsteigen erlaubt
Einzelfahrt	Preis <b>2,60 Euro</b> Gesamtes Stadtgebiet, Rückfahrt erlaubt, Dreiecksfahrt erlaubt, Umsteigen erlaubt, keine Zonenüberschreitung, maximale Fahrtdauer 1 Stunde

### Vorschlag Pro Bahn:

Kurzstrecke	Preis <b>1,00 Euro</b> Maximal 1 km, für alle Verkehrsmittel gleich, Umsteigen erlaubt, Rückfahrten erlaubt, Dreiecksfahrten erlaubt, zonenübergreifend, zeitliche Begrenzung (inkl. Umsteigen) 15 Minuten
Stadtbezirkskarte	Preis <b>2,00 Euro</b> Gültig innerhalb der amtlichen Stadtbezirke, für alle Verkehrsmittel gleich, Umsteigen erlaubt, Rückfahrten erlaubt, Dreiecksfahrten erlaubt, zonenübergreifend, zeitliche Begrenzung (inkl. Umsteigen) 30 Minuten
Einzelticket	Preis <b>2,60 Euro</b> Gültig innerhalb der gesamten Zone 110 (Stadtgebiet Leipzig), für alle Verkehrsmittel gleich, Umsteigen erlaubt, Rückfahrten erlaubt, Dreiecksfahrten erlaubt, zonenübergreifend, zeitliche Begrenzung (inkl. Umsteigen) 60 Minuten

### Mehrfahrtenkarten: (Ausgabe von 2 x Fahrkarten mit vier Entwertungsfeldern Vorder-/Rückseite)

Kurzstrecke	7,00 Euro, statt 8,00 Euro einzeln
Stadtbezirkskarte	15,00 Euro, statt 16,00 Euro einzeln
Einzeltickets	20,00 Euro, statt 20,80 Euro einzeln

### Kindertarife: (mit identischen Gültigkeiten wie für Erwachsene)

Kurzstrecke	<b>0,50 Euro</b>
Stadtbezirkskarte	<b>0,90 Euro</b>
Einzelfahrt	<b>1,10 Euro</b> (wie bisher)
8fach-Kurzstrecke	<b>3,50 Euro</b> (statt 4,00 Euro einzeln)
8fach-Stadtbez.-karte	<b>6,50 Euro</b> (statt 7,20 Euro einzeln)
8fach-Einzelfahrt	<b>8,00 Euro</b> (statt 8,80 Euro einzeln)

### Kartengrundlagen:

Stadtbezirke Leipzig:	<a href="http://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/unsere-stadt/gebietsgliederung-und-strassennamen/kommunale-gebietsgliederung/">http://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/unsere-stadt/gebietsgliederung-und-strassennamen/kommunale-gebietsgliederung/</a>
Stadtbezirke Halle	<a href="http://www.halle.de/de/Verwaltung/Stadtentwicklung/Stadtteile/Uebersicht/">http://www.halle.de/de/Verwaltung/Stadtentwicklung/Stadtteile/Uebersicht/</a>