



Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Workshop „Landesweiter Nahverkehrstarif“
Schwerin, 20.10.2011



Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Er nützt Fahrgästen,

- die zwischen verschiedenen SPNV-Produkten oder
- zwischen Bahn und Bus umsteigen und
- heute Fahrausweise aus verschiedenen Tarifen benötigen.

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

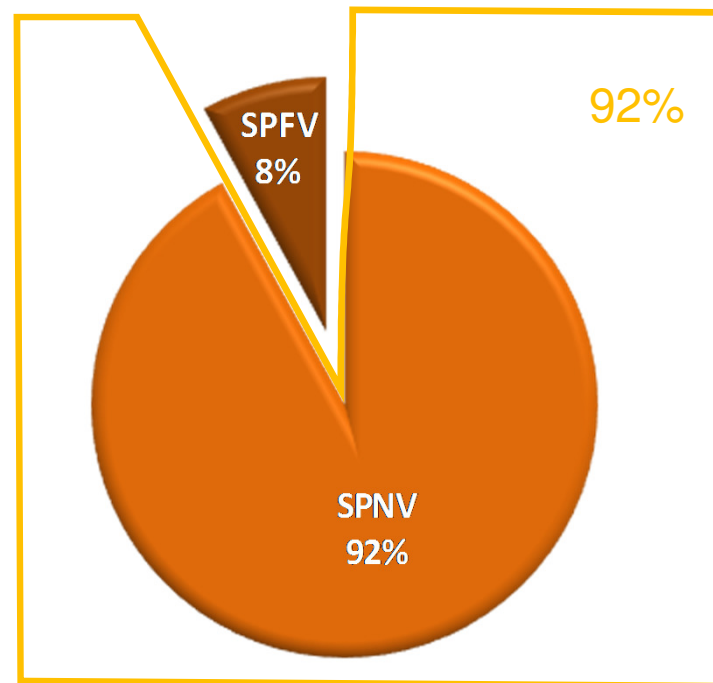
Fahrgästen,

- die nicht umsteigen müssen,
- die im Fahrtverlauf Fernverkehrsprodukte nutzen,
- auf ihrer Fahrt die Landesgrenzen überschreiten,
- die innerhalb bestehender Verbände unterwegs sind,

bringt er keine Vorteile.

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Anteil Fahrgäste, die Fernverkehrsprodukte benutzen



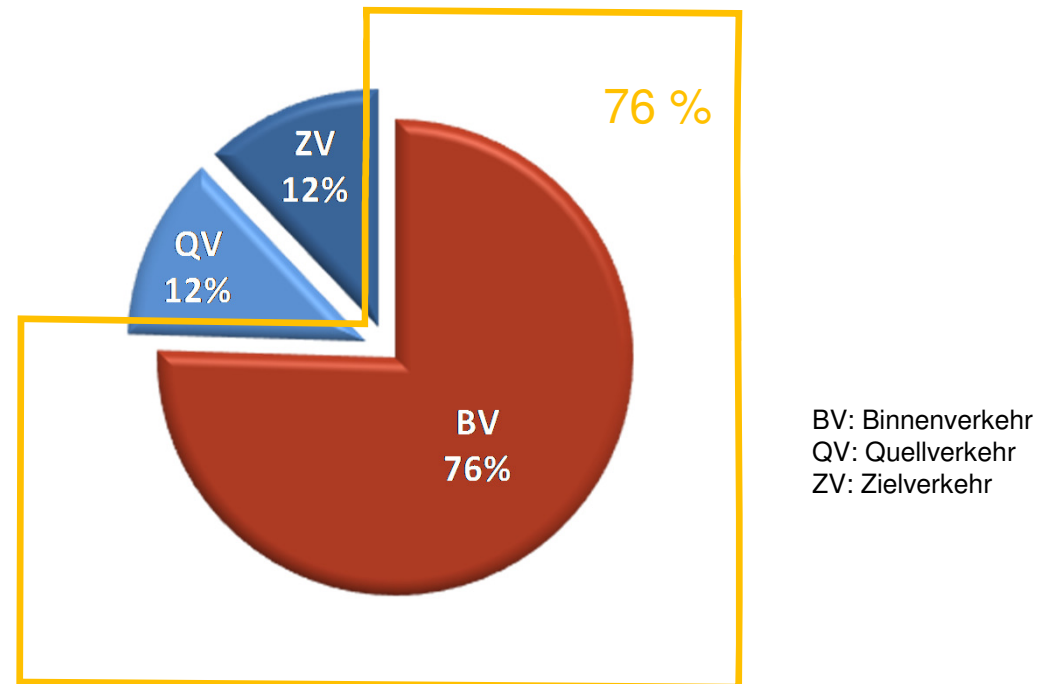
SPFV: Fernverkehrsprodukte
SPNV: Nahverkehrsprodukte

Gesamt: 21,8 Mio. Fahrgäste/Jahr

Von 21,8 Mio. Bahnfahrern nutzen 8% der Fahrgäste den SPFV

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Anteile Binnen-, Quell- und Zielverkehr bezogen auf das Land Mecklenburg-Vorpommern



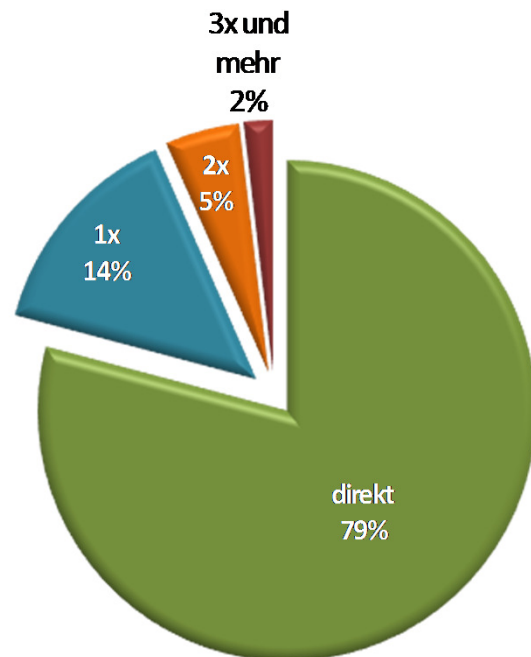
Gesamt: 20,1 Mio. Fahrgäste/Jahr

Im SPNV liegt bei 24% der Fahrgäste Start oder Ziel der Fahrt außerhalb von Mecklenburg-Vorpommern

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

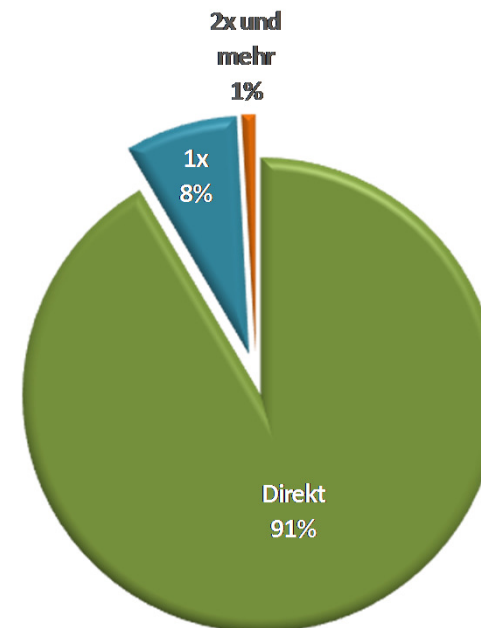
Umsteigen zwischen SPNV-Angeboten

alle Fahrten einschl. Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr



Gesamt: 20,1 Mio. Fahrgäste/Jahr

nur Binnenverkehr SPNV

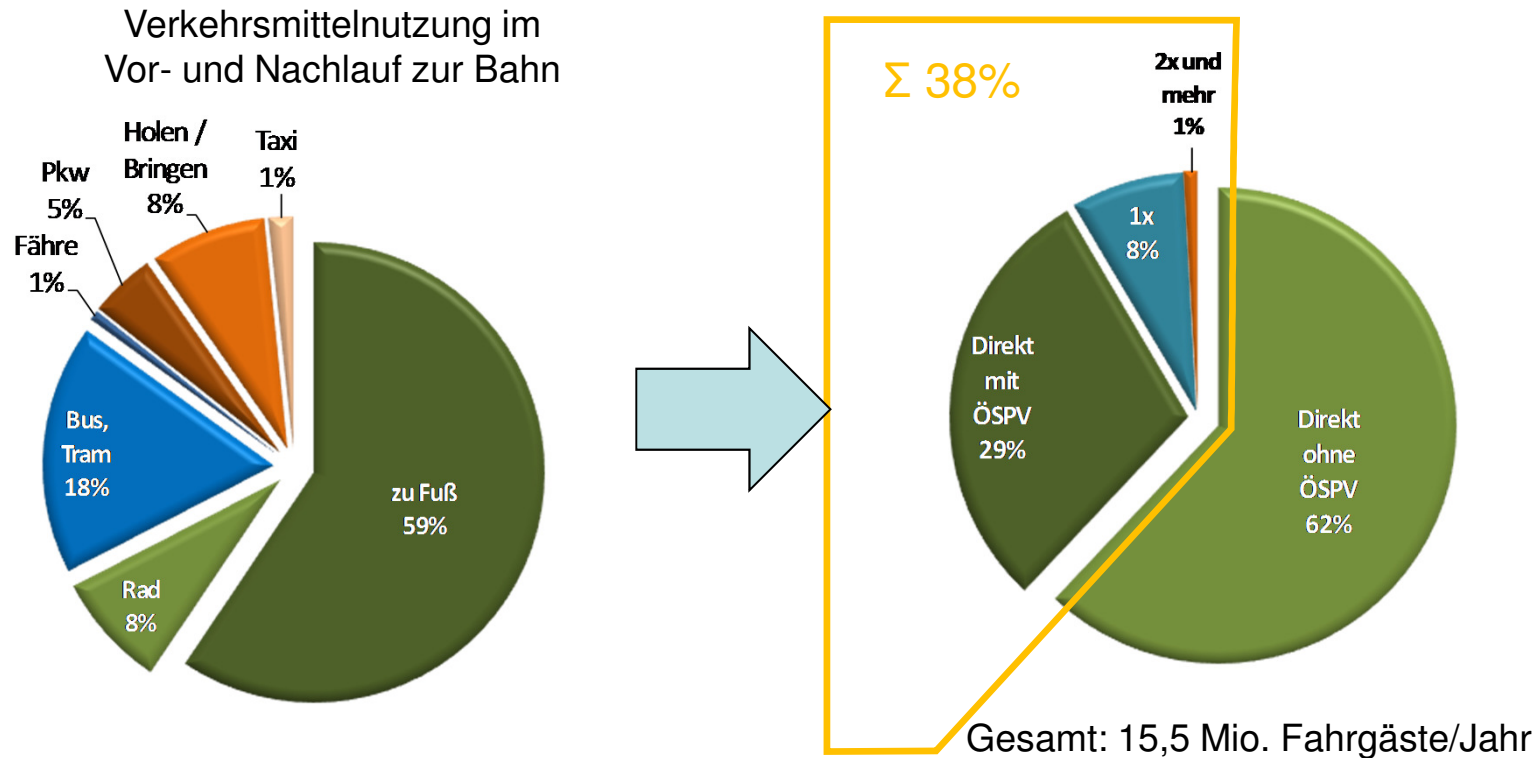


Gesamt: 15,5 Mio. Fahrgäste/Jahr

Von 20,1 Mio. Bahnreisenden, die nicht den Fernverkehr nutzen, steigen 21% um.
Im Binnenverkehr sind es nur 9% der Fahrgäste

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Umsteigen zwischen Bahn und Bus



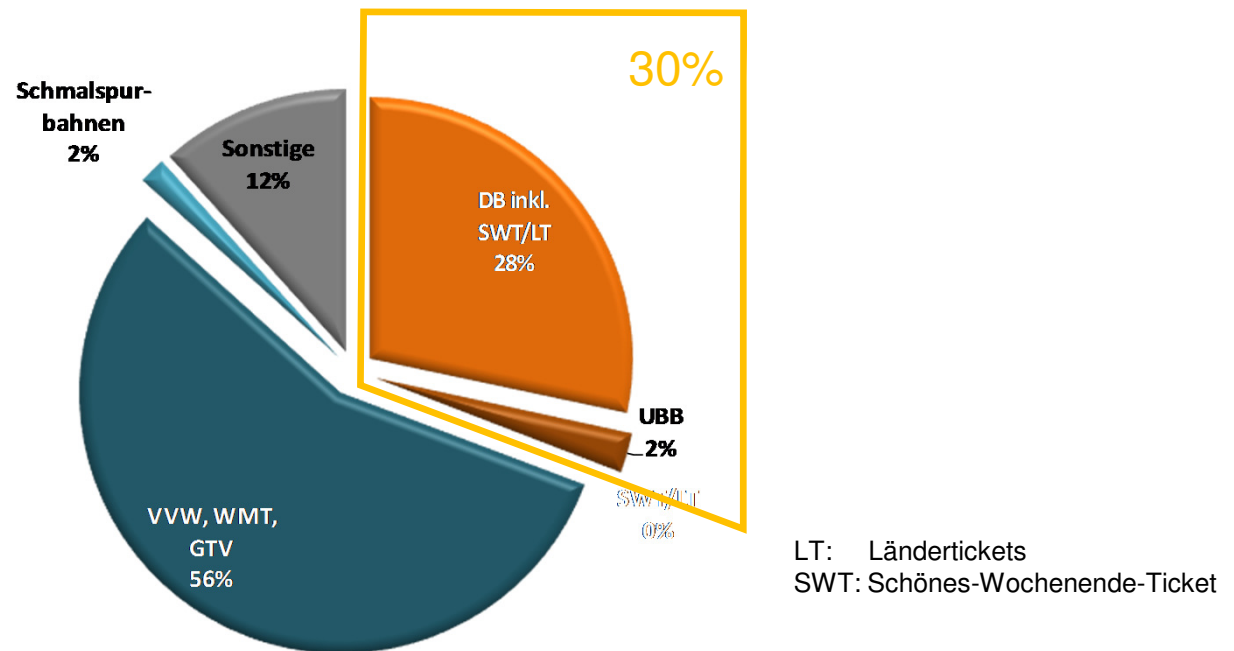
18% der Originärein- und -aussteiger benutzen den Bus oder die Straßenbahn.

Von 91% der Fahrgästen, die im Bahnnetz nicht umsteigen, benutzen 29% im Vor- oder Nachlauf Bus oder Straßenbahn.

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Marktanteile der in Mecklenburg-Vorpommern verfügbaren Tarife (nur SPNV)

Umsteiger im Binnenverkehr

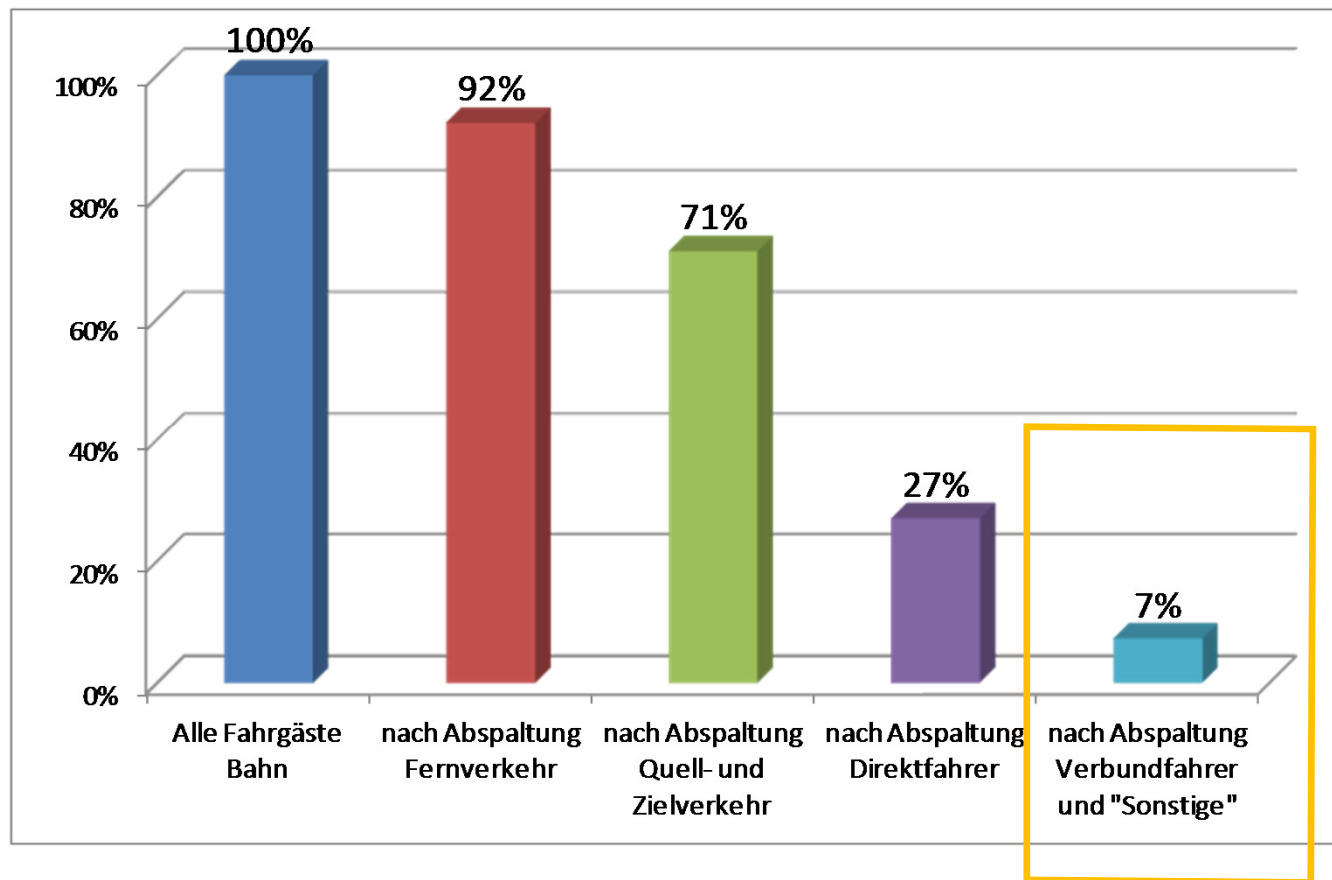


Gesamt: 5,9 Mio. Fahrgäste/Jahr

Im Binnenverkehr der Umsteiger beträgt der Anteil von Fahrten nach DB-Tarif 28%. Dieser Anteil schließt Fahrten mit Schönen-Wochenende-Ticket oder Länderticket mit ein (ca. 40%).

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?



Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

- 7% der heutigen Bahnfahrer profitierten von einem landesweiten Tarif.
- Bezogen auf das Verkehrsaufkommen im Bus- und Straßenbahnverkehr beträgt die für den landesweiten Nahverkehrstarif relevante Übersteigerquote 2%.
- Die geringe Übersteigerquote wird durch eine Erhebung auf Rügen gestützt:
 - o Weniger als 3% aller Busfahrgäste steigen zwischen Bus und Bahn um,
 - o davon haben 35% Start oder Ziel außerhalb von Mecklenburg-Vorpommern.

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Welche Marktpotentiale können erschlossen werden?

- Die geringen Um- und Übersteigerquoten sind Indiz für eine geringe Markt-
abschöpfung öffentlicher Verkehrsmittel.
- Der Überstieg Bahn/Bus ist in der Bedeutung größer als der Umstieg innerhalb des
Systems Bahn.
- Ca. 90% der Übersteiger mit dem Bus fahren nicht über die Grenzen der Gemeinde, in
der der Ein- bzw. Ausstiegsbahnhof liegt, hinaus.
- In bestimmten Regionen liegt der Anteil von Zubringerfahrten mit dem eigenen Pkw,
über Mitfahrgelegenheiten oder Hol- und Bringfahrten sowie mit dem Taxi bei über 50%
(z.B. ehem. Lkr. Demmin, Mecklenburg-Strelitz, Uecker-Randow).

Potentiale bestehen in einer Hebung der ÖV-Nachfrage insgesamt und in einer
Verlagerung Pkw-gebundener Fahrten im Vor- und Nachlauf auf den Bus.

Geschätzter Mehrverkehr durch Ländertarif bei Bahn und Bus: ca. 3-4%

Wem nützt der landesweite Nahverkehrstarif?

Chancen für den landesweiten Nahverkehrstarif

- Durchtarifizierungsverluste spielen aufgrund des geringen Anteils heutiger Übersteiger außerhalb bestehender Verbünde keine große Rolle.
- Die Chancen zur Hebung der Verkehrsnachfrage in den betroffenen Nachfrage-segmenten sind ungleich höher. Der Bus profitiert dabei doppelt,
 - durch eine Steigerung der ÖV-Nachfrage insgesamt und
 - durch eine Verlagerung von Zubringerverkehren mit dem Pkw auf den Bus.
- Übersteiger außerhalb bestehender Verbünde stellen in keinem System die Kernnachfrage dar. Auf eine Harmonisierung der Tarife sollte verzichtet werden.
- Ein weiterer wesentlicher Nutzen des landesweiten Nahverkehrstarifes ist die Möglichkeit eines gemeinsamen Marktauftritts von Bahn und Bus. Dieser strahlt auf Marktsegmente aus, für die keine unmittelbaren Verbesserungen entstehen.

5-10% Mehrverkehr sind möglich.

Einfache Lösungen zur Verknüpfung von Bahn und Bus sind gefragt!



Mobilität
verantwortlich gestalten

Orleansplatz 5a
81667 München

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Frank Schäfer
frank.schaefer@intraplan.de
T +49 (0)89 – 459 11 104
F +49 (0)89 – 459 11 204

