

## 10-Punkte-Papier zur SaarVV-Tarifreform

# **Bahn- und Busfahren einfacher, günstiger und attraktiver machen**

*Chance für den öffentlichen Personennahverkehr nach der Corona-Krise ergreifen*

**Zum 1. Juli dieses Jahres soll die neue Preisstruktur im saarländischen öffentlichen Personennahverkehr endlich kommen, wie das Verkehrsministerium im Januar mitteilte. Damit endet eine langjährige Hängepartie. Immer wieder wurde der Starttermin der überfälligen und dringend notwendigen Tarifreform nach hinten verschoben.**

Unklar ist allerdings weiterhin, wie die Tarifreform konkret aussieht und welche der bekannt gewordenen Vorschläge auch tatsächlich umgesetzt werden sollen. Die angekündigten Pauschaltickets sind auf Grund ihrer Einschränkungen meist keine Alternative, insbesondere für Berufspendler. Auch soll offenbar das Wabensystem größtenteils beibehalten werden. Das ist unzureichend. Der Handlungsbedarf ist riesig und vor allem akut.

Gerade in der Krise brauchen wir eine klare Perspektive, um wieder mehr Menschen für den öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen. Vor dem Hintergrund der Klimakrise, des Flächenverbrauchs durch den Straßenbau und Parkplätze, von Lärmproblemen und den zunehmenden Platzproblemen in unseren Städten, aber auch in vielen Wohnstraßen, gibt es zur Verkehrswende keine Alternative.

Vielmehr ist ein attraktiver ÖPNV ein Schlüsselfaktor für den Wirtschaftsstandort Saarland, die Attraktivität für Fachkräfte und die Lebensqualität in unserer Region. Die Fahrpreise sind dabei neben dem Verkehrsangebot ein zentraler Baustein.

## **10 Vorschläge für ein einfacheres, günstigeres und gerechteres Preissystem:**

### **1. Wabensystem zum Zonensystem weiterentwickeln**

Das kleinteilige und ungerechte Wabensystem mit rund 140 Waben, einige davon lediglich reine Zählwaben, sollte zu einem dreigliedrigen Ringzonensystem weiterentwickelt werden und mit einem Kurzstreckentarif verbunden werden. Vorbild könnte der Großraum Stuttgart sein, bei dem vor zwei Jahre 52 Tarifzonen auf lediglich fünf Ringzonen rund um die Landeshauptstadt radikal zusammengeschrumpft wurden. Nur mit einer grundlegenden Reform auf diesem Gebiet kann die angestrebte Tarifreform erfolgreich sein.

### **2. Luftlinientarif als Alternative einführen**

Neben dem Zonensystem könnte ein Luftlinientarif überall dort für faire Preise sorgen, wo das Zonensystem an seine Grenzen kommt, etwa bei kurzen Strecken zwischen

Zonen. Der Luftlinientarif würde kilometergenau abgerechnet. Vorbild könnte der benachbarte Verkehrsverbund Rhein-Neckar sein.

### **3. Jobtickets attraktiver machen – Ausschlusszeiten bei Zeitkarten vermeiden**

Wir brauchen bessere Angebote für Berufspendlerinnen und Berufspendler. Die Jobtickets müssen noch attraktiver werden und bei den vorgesehenen Pauschaltickets die morgendliche Ausschlusszeit vor 9 Uhr möglichst entfallen. Notwendig sind gute Tarifangebote, um mehr Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg vom eigenen Auto auf Bahn und Bus zu bewegen. Deshalb muss auch die Fahrradmitnahme an Werktagen vor 9 Uhr künftig kostenlos werden.

### **4. Mehrfahrtenkarten anbieten**

Für Pendlerinnen und Pendler, die nur tageweise ihren Arbeitsplatz aufsuchen, gibt es derzeit kein adäquates Tarifmodell. Neben Zeitkarten sind daher auch Mehrfahrtenkarten, beispielsweise ein 20-Fahrten-Ticket, wie es die Deutsche Bahn für Fernverkehrspendler anbietet, sinnvoll. Wir brauchen hier deutlich mehr Flexibilität, um den Nahverkehr auch für die neue Arbeitswelt attraktiv zu machen.

### **5. 365-Euro-Ticket für Jugendliche und junge Erwachsene**

Die derzeitigen und geplanten Pauschaltickets für Jugendliche, Schüler, Azubis und Bufdis sind immer noch recht teuer. Insbesondere Eltern und Alleinerziehende mit mehreren Kindern kommen schnell an die finanzielle Belastungsgrenze. Wir brauchen auf dem Weg zum kostenlosen Nahverkehr für Jugendliche und junge Erwachsene daher für die Übergangszeit ein attraktives und kostengünstiges 365-Euro-Ticket für das ganze Saarland und Vergünstigungen für Familien mit mehreren Kindern (Geschwisterkinderrabatte). Insbesondere ist es wichtig, das Ticket auch für die Altersspanne zwischen 18 und 25 Jahren anzubieten, um diese Gruppe nicht an das Auto zu verlieren.

### **6. Preise des Semestertickets stabil halten und für die Großregion anbieten**

In den vergangenen Jahren wurden die Preise für das Semesterticket regelmäßig erhöht. Mit der anstehenden Tarifreform muss die Preisspirale gestoppt und der Semesterticketpreis für die kommenden Jahre stabil gehalten werden. Zudem sollte das Ticket zu einem Semesterticket für die ganze Großregion weiterentwickelt werden. Die Hochschulen können nur zusammenwachsen, wenn auch die Studierenden kostengünstig grenzüberschreitend unterwegs sein können. Die Grenzschießungen während der Corona-Krise haben auch deutlich gemacht, wie wichtig es ist, die Großregion weiter zu stärken.

### **7. Seniorenticket attraktiver machen**

Während das Seniorenticket im SaarVV erst ab 65 Jahren erworben werden kann, bieten andere Verkehrsverbände dieses bereits ab 60 Jahren an. Um mehr Seniorinnen

und Senioren den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr attraktiv zu machen und auch umweltfreundliche Mobilität im Alter zu ermöglichen, sollte Altersgrenze und Preis abgesenkt werden. Überlegenswert wäre beispielsweise ein verbilligter Einstiegspreis für die ersten drei Jahre, um den Umstieg vom Auto möglichst attraktiv zu machen.

#### **8. Übergangstarife flächendeckend anbieten**

Wir brauchen flächendeckend Übergangstarife, die insbesondere für Berufspendler und Gelegenheitsfahrer wichtig sind. Bislang gibt es aus dem Saarland lediglich den Übergangstarif in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der allerdings noch nicht einmal Saarbrücken einbezieht und mit dem Saar-Lorraine-Tarif einen Übergangstarif in Teile von Grand Est, der keine nennenswerten Vorteile gegenüber dem internationalen TCV-Tarif hat und die Verkehrsträger nicht wirklich miteinander verknüpft. Zudem sind die SaarLuxBusse nicht mit dem SaarVV verknüpft. Wer zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz pendeln möchte und dazu vor und nach der Bahnfahrt auf den Bus angewiesen ist, muss daher bis zu drei Abonnements abschließen – eines nur für den Grenzübertritt. Das ist finanziell nicht zu stemmen und macht grenzüberschreitendes Pendeln mit Bus und Bahn unattraktiv. Perspektivisch brauchen wir allerdings einen gemeinsamen Tarif für die ganze Großregion.

#### **9. Kombitickets einfacher ermöglichen**

Das derzeitige Kombiticket-Verfahren ist lediglich für Großveranstalter praktikabel, da alles extra und ohne transparente Kriterien vertraglich mit dem SaarVV vereinbart werden muss. Für kleinere und mittelgroße Veranstalter ist die Barriere zu groß. Wir brauchen für Veranstalter ein unkompliziertes Online-Verfahren mit einem transparenten Preissystem für Kombitickets je nach Zahl der Eintrittskarten. Nicht nur Gäste von Großveranstaltungen, sondern auch Besucher kleinerer und mittelgroßer Veranstaltungen sollten künftig von Kombitickets profitieren können.

#### **10. Deutschlandtarifverbund beitreten – SaarVV mit DB-Tarif besser verknüpfen**

Das Saarland sollte sich am geplanten Deutschlandtarifverbund beteiligen, wie dies bereits Baden-Württemberg und Niedersachsen sowie viele Verkehrsunternehmen machen. Das Saarland kann es sich nicht leisten, zu spät oder gar nicht am neuen Deutschlandtarif teilzunehmen, wenn zukünftig nur noch eine Fahrkarte notwendig ist, um mit Bus und Bahn durch ganz Deutschland zu fahren. Bis dahin gilt es, den SaarVV bestmöglich mit der Deutschen Bahn bzw. dem TBNE zu verknüpfen, um Fernreisen mit der Bahn möglichst attraktiv zu machen. Eine direkte Abfertigung und durchgehende Preisbildung mit der Deutschen Bahn sollte auch für die Saarbahnlinie und die Regiobuslinien, die das Schienennetz ergänzen, erwogen werden, um bereits ab Sommer kundenfreundlich durchgehende Fahrkarten nach ganz Deutschland zu erstellen, insbesondere von und zu den größeren Bahnhöfen und Haltestellen wie Kleinblittersdorf, Wadern, Püttlingen, Blieskastel oder Heusweiler.