

## Der Niedersachsentarif wird 10 Jahre alt

(Hannover, 21.06.2023) **„Einfach unterwegs“ statt Tarifdschungel - vor 10 Jahren wurde der Niedersachsentarif eingeführt. Zeit für einen Rückblick und einen Ausblick auf die aktuellen und künftigen Herausforderungen.**

Gestartet ist der Niedersachsentarif im Juni 2013 als reiner SPNV-Tarif aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für Fahrten außerhalb der Verkehrsverbünde sowie für verbundübergreifende Fahrten und für Fahrten zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der Niedersachsentarif hat den damals bestehenden bundesweiten DB-Tarif in Niedersachsen abgelöst.

Ziel war,

- der Gefahr einer Zersplitterung der Tariflandschaft im SPNV durch einzelne Haustarife entgegenzuwirken,
- in einem durch EU-Recht liberalisierten SPNV-Markt allen EVU in Niedersachsen einen wettbewerbskompatiblen, weil diskriminierungsfreien Tarif mit jeweils angemessenen Einflussmöglichkeiten an die Hand zu geben und
- das bei allen in Niedersachsen aktiven EVUs sowie bei den Aufgabenträgern vorhandene tarifliche Know-how für die Weiterentwicklung eines SPNV-Tarifs für Niedersachsen zu bündeln.

Deshalb trägt eine neutrale Organisation, die Niedersachsentarif GmbH (NITAG), Sorge für eine sachgerecht-faire und transparente Tarifentwicklung. Mitbestimmende Gesellschafter sind die in Niedersachsen vertretenen EVU und SPNV-Aufgabenträger.

### **Konsequente Weiterentwicklung auf Basis des DB-Tarif-Sortiments**

In der Anfangsphase gab es nur geringe Tarif-Modifikationen und es wurden weitgehend die Sortimente aus dem DB-Tarif für den Nahverkehr übernommen. Auch das bekannte Niedersachsen-Ticket blieb in der Trägerschaft des Niedersachsentarifs Bestandteil des Sortiments. Durch die Anerkennung der BahnCard wurden und werden weiterhin gewohnte Rabatte gewährt – hierin unterscheidet sich der Niedersachsentarif von den meisten Verbundtarifen. Im Laufe der Jahre wurden dann sukzessive die Chancen zur eigenständigen Weiterentwicklung als Landestarif genutzt.

Ein Schwerpunkt lag dabei insbesondere auf einer besseren tariflichen Verknüpfung von SPNV und straßengebundenem ÖPNV. Dabei galt es jedoch, die einzelnen Bus-/Verbundtarife und den Niedersachsentarif jeweils eigenständig zu belassen und insbesondere ohne eine aufwendige

flächendeckende Einnahmenaufteilung zwischen Bahn und Bus auszukommen. So wurde in einem mehrstufigen Prozess ab Dezember 2018 die sogenannte „Anschlussmobilität“ eingeführt, welche die Mitnutzung des ÖPNV vor Ort ermöglicht.

### **Anschlussmobilität und neue Angebote mit Fokus auf die Erwartungen der Fahrgäste**

Der im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs flächendeckenden ÖPNV-Anerkennung bei der Anschlussmobilität gingen intensive Abstimmungen mit den Verbänden und Verkehrs- und Tarifgemeinschaften in Niedersachsen sowie den benachbarten Bundesländern voraus. Am Ende der konstruktiven Verhandlungen konnten wesentliche Verbesserungen für die Nutzerinnen und Nutzer des Nahverkehrs realisiert werden.

Unter Federführung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) wurde zum Wintersemester 2018/2019 zudem ein landesweites Semesterticket für alle Studierenden in Niedersachsen und Bremen eingeführt. Auch dieser Prozess wurde von der NITAG intensiv begleitet. Zudem nimmt sie die Aufgabe als zentrale Abrechnungs- und Clearingstelle für dieses Angebot mit einem jährlichen Volumen im zweistelligen Millionenbereich wahr.

Im Jahr 2020 wurden dann das Spar-Ticket als ein neues pauschales Kurzstrecken-Angebot für Gelegenheitsnutzer auf Strecken bis zu 50 km und die U21Freizeittkarte Niedersachsen für junge Reisende zur landesweiten Nutzung des SPNV in der Freizeit eingeführt. Beide Produkte wurden und werden sehr gut angenommen.

Torsten Reh, Vorsitzender des NITAG-Aufsichtsrates, spricht von einem beeindruckenden Verlauf: „In den 10 Jahren sind etwa 220 Mio. Menschen mit dem Niedersachsentarif unterwegs gewesen und damit wurden ca. 1,5 Mrd. Euro erwirtschaftet. Das ist eine Riesenerfolgsgeschichte!“

### **Auswirkungen der Pandemie und neue Herausforderungen**

Ein noch besseres Ergebnis wurde in den letzten Jahren durch verschiedene externe Faktoren verhindert. Nach vielen Jahren positiver Entwicklungen führten drei Jahre Corona-Pandemie auch im Niedersachsentarif zu massiven Nachfragerückgängen. Nach einer endlich spürbaren Erholung Anfang des Jahres 2022 führte das bundesweit gültige 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022 erneut zu einem zwischenzeitlichen Nachfragerückgang nach Fahrkarten des Niedersachsentarifs von über 90 %.

Mit der Einführung des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets am 01.05.2023 verändert sich für den Niedersachsentarif erneut vieles. Insbesondere im Zeitkartenbereich ist der Preis des neuen Angebots nahezu konkurrenzlos und es sind

massive Verschiebungen zu erwarten. Die vorhandenen Bestandskundinnen und -kunden im Abonnement wechseln großenteils zum Deutschland-Ticket. In welchem Maße das Deutschland-Ticket zu rückläufigen Verkäufen beim Niedersachsen-Ticket, der wichtigsten Säule des Niedersachsentarifs, führt, bleibt abzuwarten.

Neben tariflichen Veränderungen sind auch vertriebliche Herausforderungen zu meistern. Der FahrPlaner Niedersachsen/Bremen bietet hierfür ein sehr gutes und auch perspektivisch immer weiter ausbaufähiges Instrument.

Der Geschäftsführer der NITAG, Andreas Meyer, blickt optimistisch in die Zukunft: „Der Niedersachsentarif war in den zurückliegenden 10 Jahren ein Erfolgsmodell. Wir wollen ihn auch im zweiten Jahrzehnt unter den veränderten Rahmenbedingungen des Deutschland-Tickets erfolgreich weiterentwickeln.“

*Der Niedersachsentarif ist der gemeinsame Tarif für den Nahverkehr aller Eisenbahnunternehmen im niedersächsischen Schienenpersonennahverkehr (außerhalb der bestehenden Verbünde) sowie zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Mehr unter [www.niedersachsentarif.de](http://www.niedersachsentarif.de)*