



öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Preisanpassung zum 01.01.2014</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/VIII/2013/0437</b>	<b>18.06.2013</b>	<b>13</b>

<u><b>Beratungsfolge</b></u>	<u><b>Zuständigkeit</b></u>	<u><b>Sitzungstermin</b></u>	<u><b>Ergebnis</b></u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	05.07.2013	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	08.07.2013	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	12.07.2013	<input type="checkbox"/>

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Tarif- und Marketingausschuss und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die nachfolgende Beschlussfassung:

Der Verwaltungsrat beschließt die Preismaßnahme mit Wirkung zum 01.01.2014 gemäß der Preisübersicht, die als Nachtrag vorgelegt wird.

#### **Begründung/Sachstandsbericht:**

Mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 5. Juli 2012 ist die Laufzeit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen aktuellen VRR-Preisgestaltung bis zum 31.12.2013 befristet.

Die nachfolgend beschriebene Preisempfehlung soll mit Wirkung zum 01.01.2014 gelten und eine Laufzeit von 12 Monaten haben.

Mit der vorgeschlagenen Tarifmaßnahme sollen erwartete Mehraufwendungen im Umfang des bestehenden Kostendeckungsgrades kompensiert werden. Darüber hinaus soll der Kostendeckungsgrad innerhalb des Zeitraums von 2013 bis 2015 um insgesamt 2 Prozentpunkte gesteigert werden, um negative Ergebnisauswirkungen bei den Verkehrsunternehmen zu

vermeiden und so einen Beitrag zur Konsolidierung der kommunalen Haushalte zu leisten. Ausgenommen vom Zeitpunkt der Preisanpassung zum 01.01.2014 sind die Preise des SemesterTickets, wo vertraglich fixierte anderslautende Anpassungstermine und Regularien zu beachten sind. Mit den Asten sind Gespräche anberaunt, um eine nachfragegerechtere Preisung zu erreichen. Hierüber wird im VRR-Sitzungsblock September 2013 berichtet und entschieden.

### **1. Tarifharmonisierung mit der VGN**

Diese Preisanpassung für den seit dem 01.01.2012 gemeinsamen Tarifraum der ehemals eigenständigen Verbundtarife VRR und Verkehrsgemeinschaft Niederrhein kann erstmals als Kalkulationsgrundlage auf sämtliche in diesem Bereich erzielten Ticketeinnahmen des VRR-Tarifs aufbauen. In der Tarifkalkulation für die Preismaßnahme 01.01.2013 war noch der in 2011 geltende NRW-Tarif als nur abschätzbare Größe zu berücksichtigen. Seit dem gemeinsamen Tarifraum ist diese, mittlerweile besser quantifizierbare Tarifeinnahme in Höhe von 9 – 10 Mio. € vollständig im VRR-Tarif aufgegangen.

Mit dem gemeinsamen Tarif ist eine erhebliche Vereinfachung der Tariflandschaft in NRW in Kraft getreten. Damit ist der VRR Vorreiter bei der Umsetzung des strategischen Ziels des Landes NRW, bis 2014/15 die aktuell noch bestehenden 8 Verbund- und Gemeinschaftstarife zu 3 Verbundtarifen weiterzuentwickeln.

### **2. Tarifstrategischer Ansatz**

Die Tarifkalkulation orientiert sich an den bereits seit mehreren Jahren bewährten und nachfolgend benannten tarifstrategischen Einzelmaßnahmen.

So wird der erfolgreich eingeschrittene Weg zur Gewinnung von neuen bzw. Bindung von vorhandenen Stammkunden fortgesetzt (= Abostrategie). Zufriedene Dauerkunden bilden das Rückgrat für eine verlässliche und ergiebige Tarifeinnahme. Allerdings stellen gerade diese Kunden einen hohen Anspruch an die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und SPNV, so dass eine erfolgreiche Preismaßnahme auch abhängig ist von Qualität und Umfang des Leistungsangebotes. Hier gilt es nun, mit der Preisfestsetzung den Spagat zwischen einer Marktverträglichkeit auf der einen Seite und der Ertragsoptimierung auf der anderen Seite zu schaffen.

Wie in den Vorjahren wird bei allen Preismaßnahmen Ticket- und Preisstufenbezogen differenziert vorgegangen.

### **3. Bartarif**

Leicht überdurchschnittlich steigen in den Preisstufen B – E die Preise der 4erTickets für Erwachsene mit dem mittelfristigen Ziel einer 10 %igen Ermäßigung gegenüber den Einzelticketpreisen.

Die Preisgestaltung der VRR-TagesTickets und der GruppenTickets wird zugunsten einer nutzungsabhängigen Systematik neu geordnet (QdL-Systematik). So steigt in allen Preisstufen der Grundpreis für eine Person, zudem für jede weitere Person ein gleich hoher Aufpreis berechnet wird. Hinzu kommt die Orientierung an der Preishöhe der landesweit geltenden Pauschalpreistickets SchönerTagTicket NRW Single und Gruppe.

#### **4. Zeitkartentarif**

Im Zeitkartenbereich erfolgt eine Fortführung der am 01.08.2008 begonnenen Preisdifferenzierung in der Preisstufe A durch eine etwas deutlichere Preisanpassung im Preisniveau A 2 gegenüber dem Niveau in A 1.

Die Ticket2000-Angebote steigen aufgrund der intensiven Inanspruchnahme der tariflich integrierten Zusatznutzen (Übertragbarkeit oder verbundweite Gültigkeit) stärker als die vergleichbaren Ticket1000-Angebote.

Die beim Ticket2000 und YoungTicketPlus seit dem 01.01.2012 geltende Gültigkeit in allen Preisstufen abends und an Wochenenden für die Region Nord (alter VGN-Raum plus angrenzende VRR-Tarifgebiete) oder Region Süd (alter VRR-Raum plus angrenzende VGN-Tarifgebiete) hat sich bewährt und soll beibehalten werden.

Bei den 9 Uhr-Varianten erfolgt eine etwas stärkere Anpassung, um vorhandene Preisspielräume auszuschöpfen. Dies erklärt sich aus der zunehmenden Nutzung dieser Ticketangebote für den Berufsverkehr.

Bei den Abonnementvarianten wird die derzeitige Reduzierung zum Preis der einzelnen Monatskarte weiterhin leicht abgesenkt.

Die Ticketpreise in den Preisstufen C und D steigen etwas stärker an als in den Preisstufen A und B, um so einen weiteren Beitrag zur SPNV-Finanzierung zu leisten.

Die Ticketpreise in der neuen Preisstufe E bleiben in mehreren Ticketangeboten preisstabil, da sie sich an einem mittleren Preisniveau des entfallenden NRW-Tarifs orientiert haben. Nunmehr gilt es in einem mehrstufigen Prozess die Preishöhen der anderen Preisstufen harmonisch anzupassen.

Beim BärenTicket ist eine Preisanpassung geplant, die sich an den Steigerungsraten für die Abonnements in der Preisstufe D (= Region Nord oder Süd) orientiert. Neben der regionsbezogenen Variante gibt es seit dem 01.01.2012 ein Angebot für den kompletten Verbundraum mit der neuen Preisstufe E.

#### **5. Ausbildungsverkehr**

Beim SchokoTicket hat der Eigenanteil für das erste anspruchsberechtigte Kind bzw. für die volljährigen Schülerinnen und Schüler die gesetzlich zulässige Obergrenze in Höhe von 12,00 € (im Tarifraum unterer Niederrhein werden für Grundschüler stets 6,00 € erhoben)

erreicht und wird demzufolge nicht weiter angehoben. Gleiches gilt für den Eigenanteil für das zweite anspruchsberechtigte Kind aufgrund der ebenfalls bereits erreichten gesetzlichen Obergrenze von 6,00 € / Monat.

Bei den Zahlungen der Schulträger liegt die Preisanpassung unter dem Durchschnitt. Das SchokoTicket für Selbstzahler soll durchschnittlich angehoben werden.

Das SchokoTicket wird in der Preisstufe D in zwei Varianten (Region Nord oder Süd) sowie mit der Preisstufe E für den gesamten VRR angeboten. Für diesen gesamten Verbundraum ist weiterhin ein einheitlicher Zuschlag für alle SchokoTicket-Kunden vorgesehen.

Für die Ausweitung auf diesen Gesamttraum müssen alle SchokoTicket-Kunden, auch die vom Eigenanteil befreiten, den gleich hohen Aufpreis entrichten wie die selbstzahlenden SchokoTicket-Kunden.

Das Angebot des SchülerTickets ÜT VRR/VRS ist inhaltlich und preislich an das VRR-SchokoTicket einerseits und an das SchülerTicket des VRS (Verkehrsverbund Rhein–Sieg) andererseits angelehnt. Der Geltungsbereich umfasst den Bereich des großen Grenzverkehrs zwischen VRR und VRS. Insgesamt nutzen rund 3000 Schülerinnen und Schüler das VRR-/VRS-ÜT-SchülerTicket, davon sind rd. 45 % Selbstzahler.

Derzeit kostet das SchülerTicket ÜT VRR/VRS 30,95 € für Selbstzahler, 12,00 € Eigenanteil für das erste freifahrtberechtigte Kind und 6,00 € Eigenanteil für das zweite Kind.

Um den VRR-Tarif oder den VRS-Tarif nicht zu unterlaufen, soll das SchülerTicket ÜT VRR/VRS in Absprache mit dem VRS zum 01.01.2014 ebenfalls auf den Preis des VRR-SchokoTickets für Selbstzahler angehoben werden.

Beim SemesterTicket gelten vertragsgemäß die neu festgelegten Ticketpreise für das Sommersemester 2014 und für das Wintersemester 2014/2015. Der mit dieser Vorlage vorgeschlagene Preis pro Semester entspricht dem allgemeinen Erhöhungsmaß und entspricht der Preisgleitklausel der bestehenden Verträge. In den nun anstehenden Gesprächen mit den Asten soll aber ein nutzungsgerechterer Preis vereinbart werden.

## **6. Spezielle Ticketangebote im Tarifraum unterer Niederrhein (ehemaliger VGN-Tarifbereich)**

Aufgrund der Sicherung der Wirtschaftlichkeit und der erwarteten möglichen negativen Kundenresonanz haben einige wenige Ticketangebote während einer Harmonisierungsphase von maximal 5 Jahren weiterhin in den Tarifgebieten der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Niederrhein Bestand. Dies ist zunächst im Bereich des Bartarifs die Schnäppchenkarte, ein bis zu 4 Stunden geltendes Ticket während der Schwachlastzeit (9.00 Uhr und 13.00 Uhr), das ausschließlich in der Preisstufe A angeboten wird.

Im Zeitkartentarif wird es als Papierversion in den Preisstufen A1 und B weiterhin die 7-Tage-Karte geben. Zusätzlich wird es für die übrigen Preisstufen diese Tickets in elektroni-

scher Form geben.

Des weiteren können Auszubildende am Niederrhein die Monatskarte im Ausbildungsverkehr oder die Abonnementvariante mit dem gegenüber dem VRR-YoungTicket leicht abweichenden Preisniveau erwerben, sofern Start und Ziel der notwendigen Ausbildungsfahrten innerhalb des Tarifraums unterer Niederrhein liegen.

Alle Angebote werden zum 01.01.2014 preislich im Rahmen der vergleichbaren VRR-Angebote angepasst.

## **7. Strukturelle Änderungen als erste Stufe der Tarifstrukturreform 2014**

Mit Drucksache M/VIII/2013/0408 wurde im Sitzungsblock März 2013 der Zweckverbandsgremien ein Katalog der einzelnen Tarifmaßnahmen vorgelegt und verabschiedet, die in der Gesamtheit das erste Paket der Tarifstrukturreform 2014 bilden, dem ein zweites Paket zum 01.01.2015 folgen soll. Hier nun die in der Vorlage angekündigte Detailbeschreibung der einzelnen Maßnahmen, die mit den Verkehrsunternehmen in dieser Form konzipiert wurden.

### **7.1. Lückenschluss im VRR-Kragentarifbereich zur Verkehrsgemeinschaft Münsterland mit dem Tarifgebiet Rhede**

Dieses Tarifgebiet liegt zwischen den VGM-Tarifgebieten Bocholt und Borken und gehört bislang nicht zum VRR-Tarif. Der sowohl von den VRR-Gremien als auch von den VGM-Gremien bereits als sinnvoll erachtete und auch beschlossene Lückenschluss konnte aus vertriebstechnischen Gründen bei den dort verkehrenden Verkehrsunternehmen bislang nicht umgesetzt werden. Diese Hindernisse - vor allem der Einsatz von neuen Prüfgeräten - sollen aber nach Hinweisen der Verkehrsgemeinschaft Münsterland bis zum 01.04.2014 zu beseitigen sein.

Aktuell liegt ein Antrag des Westfalenbusses vor, mit Wirkung zum Schuljahresbeginn am 05.09.2013 eine direkte Verbindung mit der Buslinie 81 von Bocholt über Rhede nach Hamminkeln einzurichten. Hierbei soll eine derzeit für den Schülerverkehr freigestellte Linie in einen allgemeinen Linienverkehr geändert werden. Nach unserer Auffassung und im Einklang mit den Regularien des NRW-Tarifs wäre die zeitgleiche Anwendung des VRR-Tarifs sachgerecht, da für die direkte Verbindung von Bocholt nach Hamminkeln bereits der VRR-Tarif gilt. Im Gegensatz zu den o.g. bisherigen Erkenntnissen könnte demzufolge bereits zum 05.09.2013 die neue Tarifierung zum Tragen kommen.

### **7.2. Überprüfung der Zusatznutzen beim Ticket1000/Ticket2000**

Der bereits mit Einführung des Ticket1000 begonnene Weg einer Profilschärfung zwischen einem Standard und einem Premiumprodukt soll weiter besritten werden. Beim Ticket1000 wird im ersten Schritt die Herausnahme des zeitweilig kostenlos mitgenommenen Erwach-

senen empfohlen. Stattdessen soll wie bei den meisten anderen Zeittickets ein Fahrrad für den Ticketinhaber zugelassen werden. Die Preise sollen sich im Erhöhungsmaß an den tarifstrategischen Leitlinien der vergangenen Jahre orientieren.

Beim Ticket2000 sollen alle derzeitigen Zusatznutzen prinzipiell beibehalten werden. Neu soll die ganztägige Mitnahme der bislang nur zeitweilig mitgenommenen 3 Kinder unter 15 Jahren sein. Es soll dafür eine überproportionale Preisanpassung oberhalb des regulären Erhöhungsmaßes greifen.

Im Zuge der Gleichbehandlung soll auch beim FirmenTicket 100/100-Modell die zeitweilige kostenlose Mitnahme eines Erwachsenen entfallen. Die Preisentwicklung soll deshalb analog der prozentualen Preisanpassungen des Ticket1000 sein.

### **7.3. Harmonisierung der Zusatznutzen beim VRR-SemesterTicket und NRW- SemesterTicket**

In den bisherigen Vorlagen wurde bereits die aus Sicht der Verkehrsunternehmen unzureichende Preishöhe des SemesterTickets dargestellt, die vorrangig mit dem vergleichsweise niedrigen Erlöswert pro Fahrt begründet ist. Als eine mögliche Gegenleistung für eine überproportionale Preisanpassung wäre eine inhaltliche Angleichung mit dem NRW-SemesterTicket denkbar. Diese Harmonisierung zum 01.01.2014 erscheint aber nicht realistisch, da zuvor die unterschiedlichen Verbundbinnenangebote an die tariflichen Inhalte des VRR-Tarifs herangeführt werden müssten. Dennoch haben wir eine Diskussion über eine Harmonisierung der SemesterTickettarife beim KC Marketing als Organisator des NRW-Tarifs initiiert. Auch die übrigen Verbünde in NRW haben mittlerweile einen Nachholbedarf erkannt. Allen voran strebt der OWL-Verkehr Bielefeld in einem mehrjährigen Stufenkonzept bis zum Wintersemester 2015 / 2016 eine Erhöhung des SemesterTicketbeitrags von derzeit 99,85 € auf dann rd. 150,00 € an. Der VRR-Preis von derzeit 106,62 € pro Semester liegt im oberen Bereich der aktuellen SemesterTicketpreise in NRW. Diese bewegen sich für das Sommersemester 2013 in einer Bandbreite von 82,85 € bei der Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd und 108,50 € beim VRS.

In der noch zu verteilenden Preisübersicht wird auch für das VRR-SemesterTicket ein neuer Preis mit Wirkung ab dem Sommersemester 2014 vorgeschlagen, der sich am jeweiligen Erhöhungsmaß der allgemeinen Preismaßnahme orientiert. In den geltenden Verträgen mit den Asten im VRR ist eine entsprechende Preisanpassungsklausel verankert.

Dieser Preis ist aber lediglich als Platzhalter zu verstehen und soll ggf. im Sitzungsblock September 2013 den Zweckverbandsgremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden

Mittlerweile ist auch eine Verhandlungsgruppe unter Federführung des VRR benannt worden, die derzeit mit den Asten die notwendigen Vertragsverhandlungen führt.

Zu beachten ist bei der weiteren Zeitplanung der in den SemesterTicketverträgen vorgesehene Zeitpunkt 01.11. eines Jahres als Bekanntgabe des neuen ab dem folgenden Sommersemester geltenden SemesterTicketpreises.

#### **7.4. Preisliche und inhaltsgleiche Angleichung YoungTicket und Monatskarte im Ausbildungsverkehr**

Derzeit sind diese an den gleichen Kundenkreis gerichteten Angebote im alt-VRR und alt-VGN-Raum inhaltlich und preislich unterschiedlich. Im Sinne einer weiteren Tarifharmonisierung sollen Bezeichnungen, Preise, Geltungsbereiche und Tarifyhalte in mehreren Schritten vereinheitlicht werden.

Bei den Tickets im Ausbildungsverkehr im Tarifraum unterer Niederrhein sind sowohl selbstzahlende Schüler als auch Schulträger vom Kauf dieser Tickets ausgenommen. Bei einer vollständigen Übernahme des VRR-YoungTickets auch für Binnenfahrten im Tarifraum unterer Niederrhein würde dieser Kaufausschluss beibehalten und müsste aufgrund der bundesweit einheitlichen Tarifyanwendung auch auf den übrigen VRR übertragen werden.

Eine Übertragung zum jetzigen Zeitpunkt erscheint problematisch, da einzelne Schulträger im Alt-VRR diese Tickets für zeitweilig anspruchsberechtigte Besucher von Berufskollegs erwerben.

Durch den eingeschränkten Kundenkreis bei den Tickets im Ausbildungsverkehr im Tarifraum unterer Niederrhein müssten sachlogisch deren Preise dann geringfügig unter den Preisen des YoungTicket und YoungTicketPLUS liegen.

#### **7.5. Vertriebswegbezogene Splittung der Bartarifpreise**

Hierunter ist die Ausgestaltung der bereits beschlossenen Zielsetzung zu verstehen, den Ticketverkauf über die elektronischen Vertriebswege wie Handy oder Internet preislich attraktiver zu gestalten als die vergleichbaren Tickets in herkömmlichen Vertriebswegen.

Bis 2016 wird gemäß der Zielsetzung angestrebt, dass der Anteil dieser Tickets am gesamten Barsortiment 60 % betragen soll. Damit einhergehend sollen parallel Kostensenkungen durch den Verzicht auf nicht mehr benötigte vertriebliche Infrastruktureinrichtungen erreicht werden. Für 2014 wird im ersten Schritt von einem Anteil von 5 % - 10 % der über die elektronischen Vertriebswege ausgegebenen Tickets ausgegangen.

Im Rahmen des Barsortiments soll in allen Preisstufen ein neues 10er – Ticket aufgelegt werden, das preislich deutlich attraktiver ist, als das vergleichbare 4er – Ticket in den bekannten Vertriebswegen.

#### **7.6. 7-Tage-Ticket (nur als eTicket)**

Im Alt-VRR ist ein eigenständiges 7-Tages-Ticket seit 2006 nicht mehr im Sortiment und

wurde zugunsten des 4erTagesTickets abgeschafft. Dieses wiederum wurde mangels Nachfrage mit Wirkung zum 01.01.2010 vom Markt genommen.

In der VGN (heute Tarifraum unterer Niederrhein) war ein 7-Tages-Ticket noch bis zum 31.12.2011 in allen Preisstufen 1 – 4 im Sortiment. Seit dem 01.01.2012 nach der Tariffusion ist es noch in den Preisstufen A (ehemals VGN 1) und B (ehemals VGN 2) im Angebot. Aktuelle Preise: in A 19,90 € und in B 35,50 €. Der Umsatzanteil im Tarifraum unterer Niederrhein beträgt gemessen am Ticket1000 Monatsticket in den Preisstufen A1 und B jeweils rd. 30 – 40 %. Im VRR betrug der Umsatzanteil des 7-Tages-Tickets gemessen an dem der einzelnen Monatstickets1000 knapp 30 %.

Es erreichen auch die VUs im alt-VRR Anfragen zu einem 7-Tage-Ticket, da die anderen Zeittickets (Monats- und Jahrestickets) stets mit dem 1. eines Monats beginnen und für einen angebrochenen Monat ein Angebot fehlt. Die interessierten Kunden müssen in diesem Fall entweder Tickets des Bartarifs oder ein Monatsticket zum vollen Preis erwerben bzw. rückwirkend zum 1. des angebrochenen Monats eine volle Aborrate bezahlen.

Im Zuge eines fünfjährigen Harmonisierungszeitraums zwischen VRR und VGN ist auch eine Überprüfung des 7-Tage-Tickets vorgesehen. Die Prüfung kann die Empfehlung zu einer Herausnahme aus dem Sortiment im Tarifraum unterer Niederrhein (alt-VGN) oder eine bundesweite Einführung ergeben.

Im Katalog der zum 01.01.2014 denkbaren umsetzbaren tariflichen Einzelmaßnahmen ist das Thema 7-Tages-Ticket enthalten.

Wirtschaftliche Bedeutung:

Unterstellt wird ein Umsatzanteil von rd. 20 % des Ticket1000 Monatstickets Vollzeit, von dem wiederum zunächst 2 % - 5 % in elektronischer Form erworben wird. Umsatz Ticket1000 in 2012 28,2 Mio. €, davon 20 % = 5,6 Mio. €, davon 2 % = 110 Tsd. € oder 5 % = 275 Tsd. €.

In Absprache mit den Verkehrsunternehmen wird nun vorgeschlagen, analog der schon in elektronischen Vertriebswegen angebotenen Monatstickets auch das 7-Tage-Ticket in allen Preisstufen A1, A2, B, C, D und E anzubieten.

Preisgestaltung:

Abgeleitet aus den Preisen im Tarifraum unterer Niederrhein und auch des bis 2006 geltenden Ansatzes wird ein Preis von rd. 37 % des Preises für ein einzelnes Monatsticket1000 kalkuliert.

Der Verkauf dieses personengebundenen Tickets erfolgt bundesweit per Handy oder Internet, bei Inbetriebnahme des Piloten OVT in Wuppertal auch auf einer Chipkarte

### **7.7. QdL-Systematik**

Das bundesweit einen Tag lang in allen Nahverkehrszügen Deutschlands geltende Quer-durchs-Land-Ticket wird in der Form angeboten, dass es einen Basispreis für eine Person gibt und dann für jede weitere (bis zu 4 Personen) einen einheitlichen moderaten Aufpreis. Aktuell kostet dieses Ticket für die erste Person 44,00 €, für jede weitere Person 6,00 €.

Diese nutzerabhängige Preissystematik soll auch auf die VRR-Binnenangebote übertragen werden und löst dann die bisherigen Tages- und Gruppentickets ab. Sie entspricht auch Kundenwünschen und würde somit einen Beitrag zur gewünschten Tarifgerechtigkeit leisten. Je nach Gruppengröße ergeben sich durch die neue Systematik Preissenkungen, Preisgleichstände oder Erhöhungen.

### **7.8. Differenzierung der Daueraufpreise zu Zeittickets für die Nutzung der 1. Wagenklasse**

Ein sinnvoller Baustein zur Steigerung der Tarifergiebigkeit im SPNV ist die leistungsgerechtere Bepreisung des höheren Reisekomforts durch eine entfernungsabhängige Staffelung der 1. Klasse-Aufpreise. Gerade in längeren Reiseweiten erscheinen höhere Aufpreise durchsetzbar, wobei in den niedrigeren Preisstufen die heutigen Aufpreise als unangemessen zu hoch angesehen werden.

Im ersten Schritt wird eine Trennung der heute einheitlichen Aufpreise in einen Nah- und einen Fernbereich vorgeschlagen. Als Nahbereich sollen die Preisstufen A 1/2 und B und als Fernbereich die anderen Preisstufen gelten. Sofern der Preis im Nahbereich um knapp 10 % abgesenkt und der im Fernbereich um 15 % angehoben würde, ergäbe sich ein zusätzlicher Mehrertrag in Höhe von rd. 90 -100 Tsd. € / p.a.

Eine Differenzierung wäre auch im Hinblick auf die landesweiten Harmonisierungsbemühungen ein wichtiger Schritt, denn alle in den VRR hineinragenden Verbünde geben entfernungsabhängige Aufpreise aus, wobei in den oberen Preisstufen diese Aufpreise aktuell 50 % – 100 % oberhalb des VRR-Niveaus liegen.

## **8. Sondereffekt EEG**

Bundesweit wird momentan überlegt, die bislang gewährte weitest gehende Befreiung von der Umlage für die Erzeugung erneuerbarer Energien für die Großabnehmer entfallen zu lassen. Im ÖSPV wären im VRR die Verkehrsunternehmen Rheinbahn, DSW21, Bogestra und Via betroffen, im SPNV sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Belastungen für die VUs im VRR

1. Im ÖSPV 11,2 Mio. € netto,

Ziel: Kostendeckungsgrad von 52,4 % erreichen, dann Erwartung an Tariffmehreinnahme von 6,28 Mio. € brutto

Wenn die vollständige Refinanzierung erforderlich wird, dann Tariffmehreinnahme von 11,98 Mio. € brutto.

2. Im SPNV 9 – 11,3 Mio. € netto

Im SPNV 20 – 25 Mio. € netto in ganz NRW, davon VRR-Anteil rd. 45 % = 9 – 11,3 Mio. €.

Ziel: Kostendeckungsgrad von 35,4 % erreichen, dann Erwartung an Tariffmehreinnahme von 3,4 Mio. € – 4,3 Mio. € brutto

Wenn die vollständige Refinanzierung erforderlich wird, dann Tariffmehreinnahme von 9,63 – 12,09 Mio. € brutto.

Auf alle Verkehrsträger im VRR bezogen ergäbe sich ein zusätzlicher Aufwand von rd. 20,2 – 22,5 Mio. €. Wenn dieser Aufwand entweder im Rahmen des bestehenden Kostendeckungsgrades oder sogar vollständig durch Ticketeinnahmen refinanziert werden soll, wäre eine zusätzliche allgemeine Preismaßnahme in einer Größenordnung von 1,5 % – 3,0 % vonnöten. Je nach Ausgang der sich noch bis mindestens zum Jahresende hinziehenden Überlegungen muss sich die VRR AöR in Absprache mit den Verkehrsunternehmen vorbehalten, den Zweckverbandsgremien kurzfristig entsprechende tarifliche Vorschläge zu unterbreiten. Dies auch um zusätzliche Belastungen für die kommunalen Gebietskörperschaften zu vermeiden.

## **9. Erwartete Mehreinnahme**

Insgesamt werden für das Kalenderjahr 2014 durch die vorgeschlagene Preisanpassung (ohne Pkt. 8) die geplanten Kostensteigerungen zumindest mit dem derzeitigen Kostendeckungsgrad kompensiert.

Die detaillierten Preise befinden sich zurzeit noch im Abstimmungsprozess und werden als Nachtrag vorgelegt.