

öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Tarifstrukturreform			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/VIII/2013/0408	14.02.2013	13

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	07.03.2013	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	11.03.2013	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	20.03.2013	☐

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, nachfolgendes zu beschließen:

Die Tarifstrukturreform 2014 wird in 2 Phasen aufgeteilt: Tarifliche Einzelmaßnahmen, die auch ohne vorliegende Zählerergebnisse durchgeführt werden können, sollen in Phase I zum 01.01.2014, die weiter gehende Strukturreform auf Basis der ausgewerteten Zählergebnisse 2012 im Rahmen von Phase II soll zum 01.01.2015 in Kraft treten. Die tariflichen Einzelmaßnahmen zu Phase I werden im Juni/Juli-Sitzungsblock konkretisiert zur Beratung vorgelegt.

Begründung/Sachstandsbericht:

Stufenplan zur Tarifstrukturreform 2014

1. Ausgangslage: Zielsetzung der Tarifstrukturreform

Der von den VRR-Gremien erteilte Auftrag ist im Zusammenhang mit den vielfältigen Maßnahmen zu sehen, die am 01.01.2012 im Zuge der Tarifharmonisierung VRR/VGN wirksam wurden. Diese Maßnahmen, u.a. die Einführung einer fünften Preisstufe sollten einen deutli-

chen Beitrag zur Refinanzierung der zum damaligen Zeitpunkt erwarteten Durchtarifizierungsverluste leisten.

In einer vorläufigen Gegenüberstellung der in 2011 erzielten mit den in 2012 voraussichtlich zu erwartenden Gesamteinnahmen beider Verbundräume und des in den Relationen zwischen diesen Verbänden geltenden ehemaligen NRW-Tarifs haben sich die neuen Einnahmen positiver als erwartet entwickelt. In der Gesamtschau ergibt sich ein im Rahmen der Tarifikalkulation zum 01.01.2012 nicht eingerechneter Mehrertrag in einer Größenordnung von vrs. 10 – 12 Mio. €. Dieser Mehrertrag ist aber kein Nachweis für die Refinanzierung der regional entstandenen Durchtarifizierungsverluste, die vorrangig im SPNV eingetreten sind. Diese Betrachtung muss noch vertiefend durchgeführt werden.

Mit den tariflichen Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der tariflichen Harmonisierung mit Wirkung zum 01.01.2012 von den Zweckverbandsgremien beschlossen wurde, erfolgte gleichzeitig der Auftrag an den VRR, auf Basis der Ergebnisse der Zählung 2012 Vorschläge zu einer umfassenden Tarifstrukturreform zu erarbeiten, die dann ab dem 01.01.2014 in Kraft treten sollen. Mangels Angeboten nach einer Ausschreibung lagen die Ergebnisse der Zählung 2012 aber nicht fristgerecht in 2013 vor, um noch eine umfassende Tarifstrukturreform, die auch Veränderungen des räumlichen Zuschnitts von Tarifgebieten oder Waben bzw. geänderter Preisstufenfolge zur Folge haben könnten, mit der gebotenen Sorgfalt zum 01.01.2014 umsetzen zu können. Vielmehr erscheint als Zeithorizont dafür der 01.01.2015 sinnvoll.

In der Frage, ob vor tiefgreifenden tarifstrukturellen Änderungen trotz der eingetretenen Zeitverzögerung zunächst alle Ergebnisse der 4 Zählperioden des Zeitraums Frühjahr 2012 – Frühjahr 2013 ausgewertet werden müssen, haben sich alle Verkehrsunternehmen einhellig für diese Vorgehensweise ausgesprochen. Die aufgrund der VRR / VGN-Tarifharmonisierung eingeführten Veränderungen geben hinreichend Grund für die Annahme, dass sich die Fahrgewohnheiten sowie die für diese Fahrten genutzten Tickets soweit geändert haben, dass für die weiteren Planungen und Berechnungen neuer räumlicher Zuschnitte die kompletten Zählergebnisse zu Rate gezogen werden sollen.

2. Stufenkonzept

Angesichts der mittlerweile mit der Tarifharmonisierung VRR / VGN gesammelten qualitativen Erfahrungen sind viele Anregungen aus dem Kreis der Kunden, der Fahrgastverbände und dem Fahr- und Vertriebspersonal der Verkehrsunternehmen an den VRR herangetragen worden. Diese Anregungen haben zu der Überlegung geführt, zum 01.01.2014 unabhängig von der Vorlage der endgültigen Ergebnisse der Zählung 2012 einzelne tarifliche Maßnahmen umzusetzen, die einer Zielsetzung der Tarifstrukturreform nicht widersprechen und die sich anhand der unten aufgeführten Kriterien bewerten lassen. Diese Maßnahmen können

dann im Vorgriff auf eine umfassende Änderung die erste Stufe der Tarifstrukturreform bilden. Es wird demzufolge vorgeschlagen, die Tarifstrukturreform 2014 in zwei Stufen anzugehen. Stufe I zum 01.01.2014, Stufe II zum 01.01.2015.

Hier die mit den Verkehrsunternehmen erarbeiteten Kriterien zur Bewertung tarifstruktureller Maßnahmen.

- **Steigerung der Tarifiergiebigkeit für den SPNV und ÖSPV**
- **Systemvereinfachung / Transparenz des Tarifs erhalten**
- **Marktakzeptanz = Kundenzahl zumindest auf dem vorhandenen Niveau halten**
- **Beachtung der politischen Willensbildung**
- **Vertrieblichen und kommunikativen Umsetzungsaufwand bemessen**
- **Terminliche Realisierbarkeit sicherstellen**
- **Kompatibilität mit vereinbarten eTicketing- Zielen sicherstellen**

3. Phase I: Zum 01.01.2014 umsetzbare Einzelmaßnahmen und eine jeweilige qualitative Kurzdarstellung

- **Ausweitung der bislang auf die VRR-Preisstufe D begrenzten Reichweite auf die Kragenbereiche des VRR-Tarifs neu bis zur Preisstufe E.** Derzeit werden zu den mit dem VRR-Tarif erreichbaren benachbarten Tarifgebiete der Verkehrsgemeinschaften Münsterland und Ruhr-Lippe VRR-Tickets bis zur Preisstufe D ausgegeben. Z.B. gilt in den Relationen Wesel-Unna oder Düsseldorf-Bocholt derzeit der NRW-Tarif. Dieser würde dann durch die VRR-Preisstufe E abgelöst. Zugleich würden dann die VRR-Zeitticket der Preisstufe E (ausgenommen Bären- und SchokoTickets) automatisch in allen entsprechenden Tarifgebieten gelten.
- **Lückenschluss im VRR-Kragentarifbereich zur Verkehrsgemeinschaft Münsterland mit dem Tarifgebiet Rhede.** Dieses liegt zwischen den VGM-Tarifgebieten Bocholt und Borken und gehört bislang nicht zum VRR-Tarif. Der von den VRR-Gremien bereits als sinnvoll erachtete Lückenschluss konnte aus vertriebstechnischen Gründen bei den dort verkehrenden Verkehrsunternehmen bislang nicht umgesetzt werden. Diese Hindernisse sollen aber nach Hinweisen der Verkehrsgemeinschaft Münsterland bis zum 01.01.2014 zu beseitigen sein.
- **Anerkennung weiterer VRR-Tarifprodukte in den Kragenbereichen,** wie z.B. SchokoTicket oder BärenTicket. Die Entscheidung, welche VRR-Tickets auch im Übergang zu den benachbarten Tarifgebieten gelten sollen, liegt nicht allein im Ermessen des VRR. Hier ist ein Einvernehmen mit den beteiligten Verbundgesellschaften

ten herbeizuführen. Für die VRR-Angebote SchokoTicket und BärenTicket gibt es derzeit einige Einschränkungen. Im Sinne der Tariftransparenz wäre ein Gleichklang mit den übrigen VRR-Tickets wünschenswert.

- **Gültigkeitserweiterung abends und an Wochenenden des Ticket2000 und YoungTicketPLUS der Preisstufen A – C.** Kunden mit diesen Tickets können werktags abends ab 19:00 Uhr oder ganztägig an Wochenenden im Geltungsbereich der Preisstufe D kostenfrei fahren. Dabei gilt zunächst die Region, in der der originäre Geltungsbereich liegt, also z. B. die Region Süd für den Ticket2000 Kunden mit der Preisstufe A2 für Bochum oder die Region Nord für den Kunden mit einem Ticket2000 der Preisstufe B mit dem Zentraltarifgebiet Wesel. Eine Wahlmöglichkeit für diese zusätzlichen Freizeitfahrten für die Region Nord oder Süd haben die Kunden, deren originärer Geltungsbereich ihres Tickets innerhalb des Überlappungsbereichs zwischen diesen beiden Regionen liegt. Dazu gehören z. B. Kunden in Duisburg, Oberhausen oder Moers. Überlegt wird nun, alle Kunden in diesen Zeiten kostenfrei den kompletten VRR-Raum befahren zu lassen. Dann hätten auch die Kunden mit einem Ticket der Preisstufe D einen Zusatznutzen, den sie derzeit nicht genießen.
- **Harmonisierung der Zusatznutzen beim VRR-SemesterTicket und NRW-SemesterTicket.** Derzeit sind diese unterschiedlich. Während beim VRR-SemesterTicket ein Fahrrad und zu bestimmten Zeiten eine weitere Person mitgenommen werden kann, ist dies beim NRW-Semesterticket nicht der Fall. Hier wäre nun eine Gleichstellung der beiden Ticketprodukte im Sinne einer landesweit einheitlichen Lösung sinnvoll.
- **Entfernungsabhängige Differenzierung der 1. Klasse-Aufpreise.** Im Sinne einer leistungsgerechten Bepreisung des höheren Reisekomforts wäre eine entfernungsabhängige Staffelung der 1. Klasse-Aufpreise, zumindest im Zeitkartenbereich, sachgerecht. Gerade in längeren Reiseweiten erscheinen höhere Aufpreise durchsetzbar. Mögliche geringe Abwanderungen zur 2. Wagenklasse wären im Hinblick auf deren verkehrslenkende Wirkung hinnehmbar.
- **Übernahme der QdL –Systematik auf die VRR-Tages- und Gruppentickets.** Das bundesweit angebotene 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. Diese nutzerabhängige Preissystematik könnte auch auf die VRR–Binnenangebote übertragen werden. Sie entspricht auch Kundenwünschen und würde somit einen Beitrag zur gewünschten Tarifgerechtigkeit leisten.

- **Spezielles Großkundenangebot für den Kragenbereich VRS / VRR.** Die derzeitigen gegenseitigen pauschalen Ergänzungsaufpreise für Großkunden im Übergang zwischen den Verbünden VRR und VRS führen in kurzen verbundüberschreitenden Relationen zu vom Kunden nicht akzeptierten Preissprüngen. Hier könnte eine Neuorientierung der bisherigen Aufpreise in einen Nah- und Fernbereich zu mehr Transparenz und einer größeren Kundennachfrage führen. Durch den avisierten Neuabschluss mit interessierten Firmen im Grenzbereich sind zusätzliche Neueinnahmen in einer Größenordnung von schätzungsweise einer Mio. € denkbar.
- **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 Tarifinhalte bis zum 01.01.2014 vereinheitlicht werden. Dies entspricht auch einer Forderung der tariflichen Aufsichtsbehörde Bezirksregierung Düsseldorf.
- **Vertriebswegbezogene Splittung der Bartarifpreise.** Hierunter ist die Ausgestaltung der bereits beschlossenen Zielsetzung zu verstehen, die elektronische Vertriebswege wie per Handy oder Internet preislich attraktiver zu gestalten als die vergleichbaren Tickets in herkömmlichen personal- und kostenintensiven Vertriebswegen.
- **7-Tage-Ticket in allen oder ausgewählten Preisstufen (nur als eTicket).** Im Tarifbereich unterer Niederrhein (ehemals VGN) wird in den Preisstufen A und B ein 7–Tages-Ticket angeboten. Auch im VRR mehrten sich die Anfragen von Kunden und Vertriebsmitarbeitern, ein vergleichbares Ticket anzubieten, um die Zeit zwischen einer Monatsmitte und dem Beginn des darauffolgenden Monats oder des Jahresabonnements zu überbrücken. Ein 7–Tages–Ticket wurde im VRR im Jahr 2006 vom Markt genommen.

Eine vertiefende Beschreibung, die jeweilige inhaltliche Ausgestaltung und die dazu gehörende Preiskalkulation sind dann für den Juni / Juli Sitzungsblock 2013 der Gremien der VRR AöR vorgesehen.

4. Phase II: Denkbare zum 01.01.2015 umsetzbare Einzelmaßnahmen. (Diese Themen werden erst nach Vorlage der Ergebnisse der Zählung 2012 u. a. unter Berücksichtigung der eTicketstrategie detailliert konzipiert.)

- **Harmonisierung der Kurzstreckeneinteilung**
- **Einteilung der Tarifgebiete in Waben**
- **Wegfall der Tarifgrenzen in den Tarifgebieten der 5 größten Städte**
- **Neue Definition der Preisstufeneinteilung der Preisstufen B, C und D**
- **Vereinheitlichung und Vergrößerung des Rheinlandtarifkragens zum VRR**
- **Erweiterung des VRR–Tarifs nach Arnheim**
- **Neufassung des Westfalentarifkragens zum VRR**
- **Erweiterung der Mitnahmeregelung beim Ticket2000, z. B. auch werktags ganztägig, möglicherweise mittels einer eigenständigen Partnerkarte**
- **Fortführung der Überprüfung und ggf. Änderung der Zusatznutzen bei den Zeittickets**
- **Weiterer Lückenschluss zur Verkehrsgemeinschaft Münsterland mit den Tarifgebieten Coesfeld, Dülmen, Lüdinghausen und Nordkirchen**
- **Anerkennung weiterer VRR–Tarifprodukte in den Kragenbereichen**
- **Preisliche Differenzierung des Bartarifs auch in A1 und A2**
- **Weitergehende preisliche Differenzierung der Zeittickets in A1, A2, evtl. auch A3 (alle 5 tariflich geteilten Städte) sowie ggf. B1 und B2**
- **Weiterentwicklung des Citytickets**