

öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2014/0042	20.11.2014	21

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	03.12.2014	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	08.12.2014	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	12.12.2014	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

1. Der Tarif- und Marketingausschuss und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat,

- a. dem vorliegenden Kriterienkatalog und den damit verbundenen Gewichtungen,
- b. der Zuordnung der Stadt Duisburg zum Preisniveau A 3 ab dem 1.1.2016 und
- c. der Aufnahme des Kriterienkatalogs als Bestandteil des in § 13 Absatz 2 Verbundgrundvertrag benannten Marketingplans

zuzustimmen.

2. Der Tarif- und Marketingausschuss und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat folgenden Beschluss zu fassen:

Mit Wirkung ab dem 01.01.2015 wird ein VRR-Aufpreis für das AVV-Fakultativangebot zum Preis von 80,00 / Monat angeboten. Der Geltungsbereich im VRR ist deckungsgleich mit dem VRR-Angebot zum AVV-Jobticket im obligatorischen Modell.

3. Der Tarif- und Marketingausschuss und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat folgenden Beschluss zu fassen:

Das Pilot-Tarifangebot CityO-Ticket wird über den 31.12.2014 hinaus bis zum 31.12.2015 verlängert. Über die Fortsetzung und die Anwendbarkeit eines vergleichbaren Angebots ab 01.01.2016 auch in anderen Städten und Kreisen wird im Sommersitzungsblock 2015 entschieden.

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Kategorisierung des Preisniveaus in der Preisstufe A

Am 01.01.2015 wird die seit 2008 bestehende Differenzierung im Zeitkartenbereich in der Preisstufe A (A1 und A2) um ein weiteres Niveau A3 erweitert. Dieses neue Preisniveau wird zunächst in den Städten Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen und Wuppertal eingeführt, wobei der Verwaltungsrat am 27.06.2014 unter Drucksachennummer M / VIII / 2014 / 0532 in Verbindung mit dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen diese Entscheidung an die klare Erwartung verbunden hat, dass das Leistungsangebot und -niveau (Basisjahr 2014) durch die kommunalen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen erhalten bzw. ausgebaut wird. Gemäß diesem Auftrag des Verwaltungsrates wird diese Umsetzung zum Anlass genommen, in einem zweiten Schritt den bestehenden Leistungskatalog mit dem Ziel fortzuentwickeln, dass für alle Tarifgebiete / Kommunen ein Vorschlag für eine sachgerechte Preisstufenzuordnung erarbeitet wird. Dieser Vorschlag wird hiermit vorgelegt.

Bei der Datenbeschaffung, Auswertung und konzeptionellen Vorgehensweise für einen Bewertungsvorschlag wurde mit dem Beratungsinstitut Probst & Consorten ein Gutachter herangezogen, der schon umfangreiche Tarifberatungen in Deutschland durchgeführt hat. Die in der Erstuntersuchung auf kreisfreie Städte im VRR oder auf Kreisgebiete im VRR aggregierten Ergebnisse sind auf alle einzelnen Gebietskörperschaften heruntergebrochen und aktualisiert worden. Dabei sind auch alle Gemeinden in der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Niederrhein untersucht worden.

Gemäß dem oben benannten Auftrag des ZV VRR soll eine vom Stand 01.01.2015 abweichende Änderung der Preisniveauezunordnung frühestens zum nächsten Preisanpassungszeitpunkt, also dem 01.01.2016 greifen. Zudem ist danach in einem 4jährigen Turnus durch ein externes Gutachten eine Überprüfung des jeweils geltenden Preisniveaus vorzunehmen, wobei dem Erhalt des Leistungsangebotes zentrale Bedeutung zukommt.

Als Bewertungskriterien wurden zusätzlich zur ersten Untersuchung aufgenommen:

- Betriebsleistung als Absolutwert (Gesamtleistung im ÖPNV und Urbanität)

- Fläche des Tarifgebietes (die Möglichkeit längere Strecken mit der Stadtpreisstufe zurückzulegen)
- Nachtverkehr: schon jetzt als Argument für A2 verwendet; Merkmal für ÖPNV-Qualität und Urbanität

Übersicht der Einzelkriterien und deren Gewichtung:

Kriterium	Gewichtung	Aggregierte Kriterien	Aggregierte Gewichtung
Erlösentwicklung	16 %	Kundenreaktion	16 %
Betriebsleistung	11 %	ÖPNV-Qualität	53 %
Betriebsleistung je Einwohner	9 %		
Schieneanteil am ÖSPV	11 %		
Haltestellen pro km ²	8 %		
SPNV-Abfahrten pro 1000 Einwohner	9 %		
Kundenzufriedenheit	5 %		
Fahrradklimatest	4 %	Konkurrenz-situation	19 %
Fahrzeitverhältnis ÖPNV/MIV	4 %		
Parkgebühren pro Tag	11 %		
Einkommen	3 %	Kaufkraft	6 %
Zentralitätskennziffer	3 %		
Fläche des Tarifgebietes	6 %	Größe	6 %

Zusätzlich zu den Kriterien und deren Gewichtung ist die Definition von Schwellenwerten hinzugekommen, bei deren Unter- oder Überschreitung ein bestimmtes Preisniveau zur Anwendung kommt.

Kriterien für ÖPNV-Wertschätzung	Kriterium	Schwellenwert
Bisherige Durchsetzbarkeit der VRR-Tarifentwicklung	Preissensitivität	Schwellenwert für A2 und A3: Elastizität > - 0,5
Leistungsangebot/ ÖPNV-Qualität	Betriebsleistung Stadtverkehr	Schwellenwert für A2: > 29 Fahrplan-km/Einwohner
	Anteil Schiene (ohne SPNV)	K.O.-Kriterium A3: substantieller Anteil Schiene muss dabei sein: >10%
	Anteil SPNV	K.O.-Kriterium A3: innerstädtisch nutzbares SPNV-Angebot muss vorhanden sein (>= 3 Abfahrten pro Einwohner)
	Nachtverkehr	K.O.-Kriterium A2/A3: Vorhandensein eines eigenen Nachtverkehrs an Wochenenden bis mindestens 02.30 Uhr des Folgetages
	Bestandsgarantie	K.O.-Kriterium A3: Der Aufgabenträger garantiert für jeweils 5 Jahre das kommunale Leistungsangebot im Wege einer Ergänzung der Bestandsbetreuung bzw. im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags
übrige Kriterien	Indexwert	A3: höchstens Rang 10 A2: höchstens Rang 25

Gesamtergebnis für die Einordnung der Städte / Tarifgebiete:

Bochum	A3
Duisburg	A3
Dortmund	A3
Düsseldorf	A3
Essen	A3
Wuppertal	A3

Gelsenkirchen	A2
Hagen	A2
Herne	A2
Krefeld	A2
Mönchengladbach	A2
Mülheim	A2
Neuss/Kaarst	A2
Oberhausen	A2
Remscheid	A2
Solingen	A2

Alpen	A1
Bedburg-Hau	A1
Bottrop/Gladbeck	A1
Castrop-Rauxel	A1
Dinslaken/Voerde	A1
Dormagen	A1
Dorsten	A1
Emmerich	A1
Erkrath/Haan/Hilden	A1
Geldern/Issum	A1
Goch/Weeze	A1
Grevenbroich	A1
Haltern	A1

Kalkar	A1
Kamp-Lintfort	A1
Kempen/Grefrath/Tönisvorst	A1
Kerken/Wachtendonk	A1
Kevelaer	A1
Kleve	A1
Korschenbroich	A1
Kranenburg	A1
Langenfeld/Monheim	A1
Marl	A1
Meerbusch	A1
Mettmann/Wülfrath	A1
Moers	A1
Nettetal/Brüggen	A1
Neukirchen Vluyn/Rheurdt	A1
Oer-Erkenschwick/Datteln	A1
Ratingen/Heiligenhaus	A1
Recklinghausen/Herten	A1
Rees	A1
Rheinberg	A1
Rommerskirchen	A1
Schermbek/Hünxe	A1
Schwalmtal/Niederkrüchten	A1
Schwelm/Ennepetal/ Ge- velsberg/Breckerfeld	A1
Sonsbeck	A1
Straelen	A1
Uedem	A1
Velbert	A1
Viersen	A1
Waltrop	A1
Wesel	A1

Haminkeln	A1
Hattingen/Sprockhövel	A1
Jüchen	A1

Willich	A1
Witten/Wetter/Herdecke	A1
Xanten	A1

Im Ergebnis ist festzustellen, dass zum 01.01.2016 lediglich eine Änderung zum Stand 01.01.2015 vorgeschlagen wird. Das Verkehrsangebot, die Konkurrenzsituation zum Individualverkehr und weitere untersuchte und in die Bewertung aufgenommene Rahmenbedingungen rechtfertigen die Aufnahme der Stadt Duisburg (VRR-Tarifgebiete 23 und 33) zum Preisniveau A 3.

Alle anderen Tarifgebiete im VRR inkl. der ehemaligen VGN bleiben im derzeitigen Niveau A1 oder A2. Insofern wird weder ein Wechsel von A1 zu A2 oder umgekehrt vorgeschlagen, da nicht sachgerecht.

2. VRR-Ergänzungsticket zum JobTicket-Fakultativmodell des AVV (Aachener Verkehrsverbund)

Im Übergang zum Aachener Verkehrsverbund werden Ergänzungsaufpreise für Firmen- oder Jobtickets sowie anderen Großkundenangeboten angeboten. Für VRR-Kunden bietet der AVV dabei zwei Entfernungsbereiche an (Nahzone und gesamter AVV). Für beide Bereiche gibt es unterschiedliche Preise für die VRR-Firmentickets und Großkundenmodelle. Für AVV-Kunden mit einem Jobticketangebot mit obligatorischer Abnahme steht der linksrheinische VRR-Bereich mit der Achse Mönchengladbach – Düsseldorf zur Verfügung.

Alle bestehenden Ergänzungsangebote sind ausschließlich im Abonnement erhältlich.

Aktuell kostet das VRR-Ergänzungsangebot für die AVV-Kunden 50,00 € / Monat. Der neue Preis soll laut Beschluss der Zweckverbandsgrerien ab dem 1.1.2015 um 2,00 € auf dann 52,00 € / Monat ansteigen.

Zudem soll ab dem 1.1.2015 ein Ergänzungsangebot für AVV-Jobticketkunden mit dem fakultativen Modell zum Preis von 80,00 € / Monat angeboten werden.

3. CityO-Ticket: Erfahrungsbericht nach 3 Monaten Pilotlaufzeit und Ausblick

Das Prinzip eines Verbundtarifraums, in dem Einheitlichkeit in der Preisbildung oberste Maxime ist, ist angesichts heterogener Angebots- und differenzierter Nachfragestrukturen bei flächendeckendem Einsatz nicht immer flexibel genug um dem Markt gerecht zu werden. Die Stadtwerke Oberhausen haben zum Juli 2014 ein zeitlich begrenztes Pilot-Sonderangebot im Bartarif eingeführt, das CityO-Ticket (vgl. Vorlage M/VIII/2014/0537). Zielsetzung war, rückläufige Absätze im Bartarif abzubremesen und zugleich die Nutzungsintensität im Segment der

Gelegenheitsfahrer zu steigern.

Merkmale des CityO-Tickets:

- Mo-Fr nach Entwertung gültig für 4 Stunden ab 9:00 Uhr; samstags, sonn- und feiertags ganztägig in allen kommunalen Verkehrsmitteln Oberhausens (Tarifgebiet 24).
- Kostenlose Mitnahme einer weiteren Person ab 19:00 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig.
- Preis: 4,00 EUR

Grundlage des Erfahrungsberichts sind die Verkaufsmeldungen zum CityO-Ticket sowie zum Barsortiment und die Ergebnisse (Datenabruf Stand 20.10.14, 270 verwertbare Rückläufe) einer eigens eingerichteten Online-Befragung für Käufer des CityO-Tickets, die noch bis zum Jahresende weiterläuft.

Wesentliche Ergebnisse der Befragung:

- Je 89 % der Teilnehmenden gefällt das CityO-Ticket sehr gut oder gut und sie erachten das Ticket als gutes Angebot für Oberhausen. (Top 2-Box)
- 7 % der befragten CityO-Ticket-Käufer sind Neukunden.
- Die Nutzung erfolgt hauptsächlich für Freizeit- und Erledigungswege, die zuvor nahezu ausschließlich mit Einzel- und 4erTickets zurückgelegt wurden.
- 54 % der CityO-Ticket-Nutzer machen nun mehr Fahrten mit dem ÖPNV.

Absatz- und Einnahmenveränderungen:

Im Betrachtungszeitraum für diesen Pilotversuch bleiben die durchschnittlichen Verkäufe und Umsätze für Einzel- und TagesTickets pro Monat im 3. Quartal nahezu gleich gegenüber denen des ersten Quartals.

CityO-Ticket Kunden kommen in erster Linie aus dem 4erTicket. Die leichten Rückgänge beim 4erTicket-Umsatz wurden aber durch die Umsätze mit dem CityO-Ticket mehr als kompensiert: Im Betrachtungszeitraum kommt es zu einem positiven Saldo im relevanten Sortimentsbereich von gut 5.600 €.

Fazit CityO-Ticket nach 3 Monaten:

Mit dem CityO-Ticket hat die STOAG die gesteckten Ziele erreicht. Es ist beliebt für Freizeit- und Erledigungsfahrten und wird als eine für Oberhausen passende Erweiterung des Sortiments empfunden. Für die Einnahmen der STOAG unschädliche Wechselwirkungen beste-

hen vor allem mit den Absatzwerten des 4erTickets, was kaum überrascht, weil das CityO-Ticket klassische Hin- und Rückfahrtkombinationen preislich attraktiver ermöglicht und dazu noch den Optionsnutzen der zeitlich beschränkten Personenmitnahme beinhaltet. Weitere Kannibalisierungen mit anderen Sortimentsbestandteilen sind nicht erkennbar.

Ausblick:

Der Pilotversuch mit dem CityO-Ticket läuft zunächst weiter bis zum 31.12.2014. STOAG und VRR erachten es jedoch als sinnvoll und für eine tiefere Evaluation als notwendig, das Angebot CityO-Ticket bis 31.12.2015 weiter anzubieten, um belastbare Aussagen zur Wirkung des Tickets und zu seinen Vermarktungsmöglichkeiten machen zu können. Für eine allgemeine Empfehlung zur Einführung eines gleichartigen Tickets ist es noch zu früh.

Die bisherigen Erfahrungen im Pilotprojekt haben gezeigt, dass lokale Markttests eine gute Möglichkeit darstellen, neue Tarifierungsideen in der Praxis zu überprüfen. Mit dem Ziel, das Sortiment noch präziser an den Marktbedürfnissen auszurichten, sollen auch 2015 derartige Markttests auf zunächst lokaler Ebene durchgeführt werden.

Zudem unterstreicht der Pilotversuch in Oberhausen die grundsätzliche Strategie des VRR, bei der Tarifentwicklung verstärkt die Konkurrenzsituation mit anderen Verkehrsträgern, die Nachfragesituation und Vergleichswerte aus anderen Verbänden einzubeziehen. Dies wird bei der notwendigen Aktualisierung der Marketingplanung berücksichtigt.