



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Eckpunkte eTarif			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2015/0117	27.08.2015	10

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	16.09.2015	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	21.09.2015	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	24.09.2015	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Tarif- und Marketingausschuss und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat folgende Beschlüsse zu treffen:

1. Die entfernungsbezogene Preisbemessung erfolgt auf der Grundlage von Linienkilometern.
2. Analog des Preisniveaus im Zeitkartenbereich A1, 2 und 3 werden entsprechend unterschiedliche eTarifpreise eingeführt.
3. Parallel können stadintern gültige Angebote mit Zeitkontingenten mit unterschiedlicher Geltungsdauer und Preisfestsetzungen eingeführt werden.

Begründung/Sachstandsbericht:

Tarifierungsparameter für den eTarif

Ausgangslage

Wie in den VRR-Vorlagen bzw. Beschlüssen M/VIII/2014/0534 und M/IX/2015/0065 festge-

legt, ist die Einführung eines elektronischen Tarifs im VRR vorgesehen. Er wird parallel zum bestehenden Flächen-/ Zonentarif angeboten, dessen Entwicklungspotential – insbesondere im Gelegenheitsnutzermarkt – begrenzt ist. Vergleichbare Überlegungen werden auch in diversen anderen Verbänden angestellt (RMV, VRS, HVV) bzw. wurden erste eTarif-Angebote eingeführt (Piloteinführung Heidelberg (VRN)).

Die Einführung eines eTarifs soll in mehreren Stufen erfolgen. In der ersten Stufe sollen vorrangig Gelegenheitsnutzer bzw. Nichtnutzer mit attraktiven und leicht erwerbbaaren Produkten für den ÖPNV gewonnen werden, sowie auch Zeitkartennutzer, die gelegentliche Fahrten über ihren Geltungsbereich hinaus unternehmen wollen. In weiteren Stufen sind Produkte für Intensivnutzer sowie Tarife für multimodale Nutzung vorgesehen.

Die Beschlussfassung für die erste Stufe selbst ist wiederum in zwei Phasen unterteilt. In der ersten Beratungs- und Beschlussphase sind die Tarifierungsparameter festzulegen. In der zweiten Phase erfolgt in einem folgenden ZV–Sitzungsblock die Beratung und Beschlussfassung mit den dazu ertragswirksamen Preisen.

Hiermit werden zunächst die Tarifierungsparameter zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Diese sollen nach Einführung der ersten Stufe allerdings auch die preisbildenden Parameter in den weiteren Stufen bilden.

Rahmenbedingungen zur Einführung der Stufe 1

Bei einem eTarif sind 2 Bewertungsparameter für die Bepreisung der Inanspruchnahme des ÖV zentral: die zurückgelegte Entfernung und die Zeit (Dauer) für die Fahrt. Diese Parameter wurden auch in mehreren qualitativen Studien mit Kundenbeteiligung bestätigt.

Qualitative Bewertung der beiden Bewertungsparameter

Beide Parameter sind bei einer automatisierten Fahrpreisfindung technisch umsetzbar, wobei die zeitbezogenen Ansätze aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsmittel mit stark auseinanderdriftenden Reisezeiten zu preislichen Verwerfungen führen, die kommunikativ nur schwerlich vertretbar sind.

Ein Beispiel hierfür: 60 Minuten dauert die Fahrt mit dem RE 1 zwischen Dortmund Hbf und Düsseldorf – Benrath. Ab dem 01.01.2016 kostet in dieser Relation ein Einzelticket für Erwachsene 14,60 € oder 24 Ct./ Minute. Ebenso benötigt ein Bus der Linie 166 für die innerstädtische Strecke von Essen – Dellwig bis Essen – Überraehr 60 Minuten Fahrzeit. Hier kostet ein Einzelticket 2,60 €. Nur mit extrem deutlichen produktbezogenen Preisen / Minute könnte eine sachgerechte Bepreisung hergestellt und dieses Ungleichgewicht wieder bereinigt werden. In diesem Beispiel ist noch keine Systematik zwischen Fest- und Leistungsbeitrag hinterlegt. Aber auch wenn in einem Festpreis von z.B. 1,50 € bereits 5 oder 6 Fahrminuten integriert sind, bleiben die extremen Preisverwerfungen bestehen.

Aus dieser Erkenntnis heraus sind rein auf Zeiteinheiten oder auch auf einem Zeitkontingent aufbauende Preisfindungen für stadtübergreifende oder verbundweite Fahrten nicht zielfüh-

rend. Lokal sind solche Angebote aber durchaus denkbar und werden in einem nachfolgenden Absatz auch vorgeschlagen.

Bewertung der Entfernungsvariante Kilometer

Bei der Ermittlung der genutzten Entfernung sind mehrere Ansätze denkbar:

- Addition der Linienkilometer für das jeweils genutzte Verkehrsmittel oder
- bei mehreren zwischen Start und Ziel über verschiedene Routen verkehrenden Linien entweder eine arithmetische oder durch Nutzung ermittelte gewichtete Durchschnittsentfernung oder
- Straßenkilometer über den kürzesten oder verkehrlich sinnvollen Weg oder
- die Luftlinienentfernung oder
- je nach genutztem Verkehrsmittel zugeordnete Tarifkilometer in Anlehnung an die Linienkilometer

Nach Abwägung aller vertrieblichen und kommunikativen Vor- und Nachteile empfiehlt der VRR wie auch der KVIV AK MTV zum Start eines eTarifs die Fahrpreisbemessung im Leistungspreis auf Basis der im Einzelnen durchfahrenen **realen Linienkilometer** im jeweiligen Verkehrsmittel.

Am Leistungsangebot orientierte differenzierte Preisgestaltung

Für den aktuellen Flächen-/Zonentarif wurde bereits 2008 die Sinnhaftigkeit lokal unterschiedlicher, am jeweiligen Leistungsangebot orientierter Ticketpreise anerkannt und sukzessive im Zeitkartenbereich mit den Preisniveaus A1, A2 und mittlerweile auch A3 umgesetzt, dieses Modell wird analog im eTarif mit differenzierten Festpreisen F1, F2, F3 angewendet.

Bewertung einer auf Linienkilometer aufbauenden Preisgestaltung

Auf Basis getroffener Annahmen wie Smartphonebesitz mit Bereitschaft, dieses für den eTarif einzusetzen, Quote von Fahrten, die nach Einführung statt zuvor mit Regeltarif nun mit eTarif bepreist werden, Gewinnung von Neukunden und am Leistungsangebot orientierte, unterschiedliche Festpreise zeigen zum jetzigen Zeitpunkt Modellrechnungen keine negativen Einnahmenentwicklungen.

Qualitative Bewertung der Basis „Zeit“

Beim Bewertungsparameter Zeit überzeugt die einfache Logik, die u.a. in der Telekommunikationsbranche oder auch von Carsharing- und Mieträdernmodellen bekannt ist. Wie oben bereits ausgeführt, hat diese Logik für den ÖPNV Schwächen. Diese eingangs aufgezeigte preisliche Schieflage bei verbundweiten Fahrten gilt allerdings nicht für rein stadtinterne Relationen. Hier sind bei einem homogenen Verkehrsangebot auch rein zeitlich orientierte Tarifangebote und deren Preisfestlegungen denkbar. Momentan werden im Bereich der KÖR (DSW21, Bogestra, Vestische und HCR) und WSW mit dem HappyHourTicket und dazu in

Oberhausen mit dem CityOTicket mehrere rein zeitlich definierte Angebote auf deren Marktakzeptanz und Wirtschaftlichkeit hin erprobt. Hinzukommt im Bereich der VGN das Schnäppchenticket, welches von 9:00 Uhr – 13:00 Uhr gilt. Werden diese Produkte als erfolgreich bewertet, sind innerörtlich lokal begrenzt auch in einem eTarif Angebote mit Zeitkontingenten parallel zu entfernungsbasierten Ansätzen denkbar und sinnvoll.

Bewertung auf Basis der Zeitkontingente

Eine erste durchgeführte Modellrechnung lässt auch hier keine negativen Einnahmeentwicklungen erwarten.

Testphase

Vor einer verbundweiten Einführung ist eine mindestens 6-monatige Testphase vorgesehen. Um repräsentative Aussagen für den VRR erzielen zu können, wird hierfür eine Kundenzahl von rd. 1 500 als erforderlich angesehen.

In dieser Phase sollen der Wirtschaftlichkeitsberechnung zugrunde gelegte Annahmen validiert werden, die technischen Abläufe und die Praktikabilität, sowie die vor und nach der Fahrt durchgeführten Abrechnungsprozesse auf deren Korrektheit hin überprüft werden. Sofern die Testphase positiv ausfällt und sich die aus ihr ergebenden Anpassungen tariflicher und/oder vertrieblicher Art vorgenommen sind, wird das eTarif-Basisprodukt als Regeltarifangebot im VRR-Tarif eingeführt.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Vertiefende Informationen und eine angemessene Diskussion über die Ausgestaltung des eTarifs sind im Rahmen der Workshops mit den Fraktionen des Zweckverbands am 31.08.2015 und 01.09.2015 vorgesehen.