

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

Auf der Grundlage von § 4 Absatz 4 der Satzung des VRR AöR ergeht folgende Richtlinie:

1. Rechtsgrundlage

- 1.1 Die VRR AöR ist kraft Gesetzes sowie kraft Aufgabenübertragung die zuständige Behörde für die Bildung und Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR-Verbundtarif).
- 1.2 Die Ausgestaltung des VRR-Verbundtarifs ist ein Verwaltungshandeln, das der VRR AöR einen großen Entscheidungsspielraum lässt. Dieser Entscheidungsspielraum muss sich an dem rechtsstaatlichen Rahmen, insbesondere dem Willkürverbot, orientieren.
- 1.3 Bei der konkreten Wahrnehmung dieser Zuständigkeit und der Gestaltung der einzelnen Tarifstellen, Tarifstufen und Preismaßnahmen hat die VRR AöR einen breiten Ermessensspielraum. Insbesondere die Einstufung der Kreise und Städte in die Tarifgruppen A1, A2 oder A3 kann erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen auf die Einnahmensituation der bedienenden Verkehrsunternehmen und damit auf die Höhe der Ausgleichszahlungen der Gebietskörperschaften an die bedienenden Verkehrsunternehmen nach sich ziehen.
- 1.4 Vor diesem Hintergrund dient diese Richtlinie dazu, der VRR AöR und den beteiligten Gebietskörperschaften einen rechtssicheren Rahmen und damit eine Bindung der Ermessensausübung zu gewährleisten.

2. Gegenstand

- 2.1 Die Tarifgebiete sowie die tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten im VRR (Stand 05/2018) werden gemäß dem gültigen VRR-Tarif durch die VRR AöR in die aufsteigenden Preisniveaus A1, A2 und A3 für Tickets des VRR-Tarifs in der Preisstufe A eingestuft. Das Preisniveau A1 stellt das niedrigste, das Preisniveau A2 das mittlere und das Preisniveau A3 das höchste Preisniveau in einem Tarifgebiet sowie in den

tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten dar. Die Bewertung zur Einstufung erfolgt anhand eines Kalkulationsmodells bestehend aus Bewertungskriterien, errechnetem Index, Schwellenwerten und Mindeststandards.

- 2.2 Die Einteilung in die verschiedenen Preisniveaus dient der Verbesserung der Fahrgeldumsätze der Verkehrsunternehmen durch Berücksichtigung von lokalen Zahlungsbereitschaften der Kunden.

3. Bewertungskriterien

- 3.1 Als Bewertungskriterien in Rahmen des Kalkulationsmodells werden folgende Kennziffern verwendet:

3.1.1 Gesamterlösentwicklung:

Entwicklung der Gesamterlöse in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten im Zeitraum von 5 Jahren.

3.1.2 Erlösentwicklung je Einwohner:

Entwicklung der Erlöse pro Einwohner im Segment der Jedermann-Zeitkarten in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten im Zeitraum von 5 Jahren.

3.1.3 Betriebsleistung:

Gesamtzahl der Betriebsleistungen in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten.

3.1.4 Betriebsleistung je Einwohner:

Gesamtzahl der Betriebsleistungen je Einwohner in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten.

3.1.5 Schienenanteil am ÖSPV:

Anteil der Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebebahn an der Gesamtzahl der Betriebsleistungen in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten.

3.1.6 Angebotsqualität im SPNV:

Haltestellenabfahrten der Eisenbahnverkehrsunternehmen pro 1000 Einwohner in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten..

3.1.7 Erschließungsqualität:

Anzahl der Haltestellen in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten pro Quadratkilometer.

3.1.8 Nachtverkehr:

Ausmaß der Nachtverkehre in einem Tarifgebiet sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten.

Die dabei verwendeten Kategorien lauten:

- täglich durchgehender Verkehr,
- am Wochenende bis mindestens 2:30 Uhr,
- an Nachtnetz einer Nachbarstadt angebunden, aber kein eigenständiger Nachtverkehr,
- kein Nachtverkehr.

3.1.9 Fläche des Tarifgebietes:

Gesamtfläche des Tarifgebietes sowie in den tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten in Quadratkilometer.

3.1.10 Parkgebühren:

Parkgebühren pro Tag in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie der Mittelwert aus Höchst- und Minderwert je Kommune.

3.2 Für die Bewertungskriterien und Kennziffernbildung werden die in Anlage 1 dargestellten Datenquellen verwendet.

4. Indexverfahren

4.1 Jedes Bewertungskriterium gemäß Ziffer 3 (Ziffer 3.1.1 bis Ziffer 3.1.9) erhält einen Gewichtungsfaktor (Anlage 2). Die Gewichtungsfaktoren ergänzen sich zu 100 Prozent, sodass der Index wiederum eine Skala von 0 bis 10 hat, wobei der Wert 10 für die höchste zu erwartende Zahlungsbereitschaft steht.

4.2 Aus den verwendeten Bewertungskriterien wird ein Index gebildet. Der Index gibt eine Rangfolge der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städten mit zwei Tarifgebieten wieder (Anlage 4). Einzelne Kriterien mit einer hohen Bewertung in einem Kriterium kann ein Kriterium mit einer niedrigen Bewertung ausgleichen. Für jedes betrachtete Kriterium wird der Indexwert, der Indikator für die höchste Zahlungsbereitschaft ist, auf 10 gesetzt. Der Wert, der die niedrigste Zahlungsbereitschaft abbildet wird auf 0 gesetzt.

5. Schwellenwerte und Mindeststandards

5.1 Die Einteilung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 erfolgt auf Basis des in § 4 aufgestellten Index.

- 5.2 Für die einzelnen Preisniveaus werden Mindeststandards und Schwellenwerte gemäß Anlage 3 definiert, die mindestens für die Einteilung in ein Preisniveau erreicht werden müssen. Für die Einstufung in Preisniveau A1 gilt ein Indexwert von $< 2,5$, für das Preisniveau A2 gilt ein Indexwert von $\leq 2,5$ und für Preisniveau A3 gilt ein Indexwert von ≤ 5 .
- 5.4 Die derzeit bestehende Einteilung der Preisniveaus in den Tarifgebieten und tariflich geteilten Städten gemäß Anlage 6 gilt bis auf weiteres.

6. Revision

- 6.1 Die VRR AöR prüft in jedem vierten Jahr von Amts wegen die Bewertungsmethodik, die Datengrundlage für die Bewertungskriterien, den Index, die Schwellenwerte und die Mindeststandards sowie die Einteilung der einzelnen Aufgabenträger in die Preisniveaus A1, A2 und A3.
- 6.2 Sollten sich bei der Überprüfung zur aktuellen Einteilung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 abweichende Ergebnisse ergeben, wird die VRR AöR eine neue Einteilung auf Basis der in den Ziffern 3, 4 und 5 dargestellten Bewertungsmethodik erstellen.
- 6.3 Die infolge einer Revision erfolgte neue Einteilung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 wird durch einen Wirtschaftsprüfer testiert.
- 6.4 Das Ergebnis der Revision der VRR AöR und der Stellungnahme der betroffenen Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen dient als Grundlage für die Beschlussfassung in den Gremien der VRR AöR und der KVIV.
- 6.5 Die Revision hat ggf. die Änderung dieser Richtlinie und damit eine Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat zur Folge. § 4 Absatz 4 und 20 Absatz 3 Nr. 7 AöR-Satzung bleiben unberührt.
- 6.6 Die VRR AöR wird die erforderlichen tariflichen, vertrieblichen und kommunikativen Maßnahmen zur Umsetzung der Revision im Rahmen der folgenden Preisanpassung, in der Regel der 1. Januar des Folgejahres, treffen.
- 6.7 Die Vorschriften des VwVfG NRW sind entsprechend anwendbar.

7. Änderungsantrag

- 7.1 Die Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 ÖPNVG NRW im VRR können in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen für ihren Zuständigkeitsbereich unabhängig von der Revision nach Ziffer 6 eine Prüfung der Einstufung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 beantragen (Änderungsantrag). Die Voraussetzung hierzu ist, dass sich mindestens zwei Bewertungskriterien dergestalt verändert haben, dass eine vom Ist-Zustand abweichende Einteilung des einzelnen Aufgabenträgers in die Preisniveaus A1, A2 und A3 schon dem ersten Anschein nach nicht ausgeschlossen werden kann.
- 7.2 Ein Änderungsantrag einschließlich aller zur Entscheidung notwendiger Unterlagen muss der VRR AöR mindestens 12 Monate vor Inkrafttreten der folgenden Preisanpassung, in der Regel der 1. Januar des Folgejahres, zugegangen sein. Der Nachweis des Zugangs obliegt dem Antragsteller.
- 7.3 Der Änderungsantrag ist seitens des Aufgabenträgers hinreichend zu begründen. Alle für den Änderungsantrag herangezogenen Daten und Unterlagen sind der VRR AöR zur Verfügung zu stellen. Sollten die zur Verfügung gestellten Daten und Unterlagen nicht geeignet sein, eine Beurteilung des Antrages seitens der VRR AöR vorzunehmen, so kann die VRR AöR eine Nachbesserung verlangen. Sollte dies nicht innerhalb einer Frist von 4 Wochen erfolgen, so ist der Antrag ohne Begründung abzulehnen.
- 7.4 Folgende Voraussetzungen für die Antragsstellung hat der Aufgabenträger nachzuweisen:
- Die Vertretungskörperschaft hat dem Antrag zugestimmt. Den vom Änderungsantrag betroffenen Verkehrsunternehmen ist im Rahmen der politischen Willensbildung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden.
 - Der Änderungsantrag ist mit allen vom Änderungsantrag betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt.
 - Eine gutachterliche Bewertung der Wirkung der beantragten Änderung auf die Einnahmesituation der betroffenen Verkehrsunternehmen liegt vor.

- Der letzte Änderungsantrag des Aufgabenträgers liegt mindestens vier Jahre zurück.

8. Prüfungsverfahren

- 8.1 Die VRR AöR überprüft die bisherige Zuordnung der Einstufung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 auf Basis des Änderungsantrages des Antragstellers im Rahmen der in dieser Richtlinie unter den Ziffern 3, 4 und 5 dargestellten Bewertungsmethodik.
- 8.2 Die vom Änderungsantrag betroffenen Verkehrsunternehmen werden am Prüfungsverfahren beteiligt und angehört.
- 8.3 Das Ergebnis der Antragsprüfung der VRR AöR und das Ergebnis des Anhörungsverfahrens mit den betroffenen Verkehrsunternehmen dienen als Grundlage für die Beschlussfassung in den Gremien der VRR AöR.
- 8.4 Die VRR AöR teilt dem Antragsteller das Prüfungsergebnis durch Bescheid mit. Das Prüfungsergebnis ist zu begründen.
- 8.5 Das Prüfungsergebnis hat ggf. die Änderung dieser Richtlinie und damit eine Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat zur Folge. §§ 4 Absatz 4 und 20 Absatz 3 Nr. 7 AöR-Satzung bleiben unberührt
- 8.6 Die VRR AöR wird die erforderlichen tariflichen, vertrieblichen und kommunikativen Maßnahmen zur Umsetzung des Änderungsantrages im Rahmen der folgenden Preisanpassung, in der Regel der 1. Januar des Folgejahres, treffen.
- 8.7 Die Vorschriften des VwVfG NRW sind entsprechend anwendbar.

9. Widerspruchsverfahren

- 9.1 Der Antragsteller kann gegen den Bescheid nach Ziffer 8.4 innerhalb einer Frist von 1 Monat nach Zugang Widerspruch beim Vorstand der VRR AöR einlegen und eine Überprüfung des Ergebnisses verlangen. Der Widerspruch ist zu begründen.
- 9.2 Der Widerspruch hat keinen Suspensiveffekt. Im Falle eines Widerspruchsverfahrens bleibt die bestehende Einstufung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 bis auf weiteres, auch im Hinblick auf die Fristen zur Umsetzung einer Preisanpassung, bestehen.

9.3 Die VRR AöR wird unter Abwägung aller Argumente erneut eine Prüfung vornehmen. Die VRR AöR teilt dem Antragsteller das Prüfungsergebnis durch Widerspruchsbescheid mit. Das Prüfungsergebnis ist zu begründen.

9.4 Dem Antragsteller bleiben weitere Rechtsmittel unbenommen.

10. Salvatorische Klausel

Durch die etwaige Ungültigkeit einer oder mehrerer Bestimmungen dieser Richtlinie wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Soweit und solange eine einzelne Festlegung zu den zwingenden gesetzlichen Vorschriften oder sonstigen Rechtsgrundsätzen im Widerspruch steht, tritt an ihre Stelle die gesetzliche Regelung bzw. eine andere Regelung, die dem mit der sonstigen Regelung angestrebten Zweck am nächsten kommt.

11. Inkrafttreten und Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung zum XXX in Kraft.

12. Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Gelsenkirchen.

Anlagen

Anlage 1: Datenquellen und Kennzifferbildung

Anlage 2: Globalkriterien

Anlage 3: Schwellenwerte und Mindeststandards

Anlage 4: Aktueller Index

Anlage 5: Rechenweg

Anlage 6: Aktuelle Tarifniveaus

Anlage 1: Datenquellen und Kennzifferbildung

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

Als Bewertungskriterien je Tarifgebiet und in den Tarifgebieten der tariflich geteilten Städte im Rahmen des Kalkulationsmodells werden folgende Kennziffern verwendet:

Bewertungskriterium	Datenquelle
1. Gesamterlösentwicklung	Datenquelle: VRR-Fahrausweisstatistik je im Tarifgebiet und in den tariflich geteilten Städten bedienenden VU lt. VRR-Richtlinie zur Einnahmeverteilung. Anteilige Aufteilung nach Betriebsleistung gem. Kriterium 3. Kennziffer: Summe der Gesamterlöse je VU/Jahr und bedienendem VU aufgeteilt nach Betriebsleistung = Gesamterlösentwicklung
2. Erlösentwicklung je Einwohner	Datenquelle: Einwohner je Kommune im Tarifgebiet: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Kennziffer: Gesamterlösentwicklung/Anzahl Einwohner je Kommune = Erlösentwicklung je Einwohner
3. Betriebsleistung	Datenquelle: Verbundetat der VRR AöR des Folgejahres und Abgleich mit Ergebnisrechnung des zurück liegenden Jahres (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebelbahn) Kennziffer: Summe der Betriebsleistung pro Jahr und bedienendem VU (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebelbahn) = Betriebsleistung (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn,

	Straßenbahn, und Schwebbahn)
4. Betriebsleistung je Einwohner	<p>Datenquelle: Verbundetat der VRR AöR des Folgejahres und Abgleich mit Ergebnisrechnung des zurück liegenden Jahres. Einwohner je Kommune: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW).</p> <p>Kennziffer: Summe der Betriebsleistung pro Jahr und bedienendem VU (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebbahn) = Betriebsleistung (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebbahn) / Anzahl Einwohner je Kommune im Tarifgebiet: = Betriebsleistung (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebbahn) je Einwohner</p>
5. Schienenanteil am ÖSPNV	<p>Datenquelle: SPNV-Etat der VRR AöR; Darstellung der Belastung je Gebietskörperschaft.</p> <p>Kennziffer: Verhältnis von Betriebsleistung (Bus- und Zugkilometer von Stadtbahn, Straßenbahn, und Schwebbahn) gesamt (Kennziffer 3 ohne SPNV) zu Betriebsleistung SPNV = Schienenanteil am ÖSPNV</p>
6. Angebotsqualität im SPNV	<p>Datenquelle: SPNV-Etat der VRR AöR; Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)</p> <p>Kennziffer: Anzahl der innerstädtisch verknüpfenden Haltestellenabfahrten* der SPNV-Unternehmen je 1000 Einwohner = Angebotsqualität im SPNV</p>

7. Erschließungsqualität	<p>Datenquelle: Auswertung der Elektronischen-Fahrplan-Auskunft (Auskunftssystem EFA); Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)</p> <p>Kennziffer: Anzahl der Haltestellen pro Quadratkilometer Kennziffer 9 Fläche des Tarifgebietes) = Erschließungsqualität</p>
8. Nachtverkehr	<p>Datenquelle: Fahrplanauskunft der VU (Internetseiten der VU)</p> <p>Kennziffer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. täglich durchgehender Verkehr, 2. am Wochenende bis mindestens 2.30 Uhr, 3. an Nachtnetz einer Nachbarstadt angebunden, aber kein eigenständiger Nachtverkehr, 4. kein Nachtverkehr.
9. Fläche des Tarifgebietes	<p>Datenquelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)</p> <p>Kennziffer: Summe der Flächen der Kommunen je Tarifgebiet = Fläche des Tarifgebietes</p>
10. Parkgebühren	<p>Datenquelle: Eigene Erhebung der Parkgebühren pro Tag in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie der Mittelwert aus Höchst- und Minderwert je Kommune.</p> <p>Kennziffer: Summe der Parkgebühren pro Tag in Parkhäusern und Tiefgaragen sowie der Mittelwert aus Höchst- und Minderwert je Kommune im Tarifgebiet.</p>

*Mindestens 2 aufeinanderfolgende Haltepunkte; Haltestellenabfahrten bei innerstädtisch verknüpfenden Haltepunkten im SPNV.

Anlage 2: Globalkriterien

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

Die in Anlage 1 dargestellten Bewertungskriterien werden zur Aufstellung des Index wie folgt gewichtet und zu Globalkriterien zusammengefasst:

Bewertungskriterium	Gewichtung einzelner Bewertungskriterien	Globalkriterium	Gewichtung der Globalkriterien
Betriebsleistung	18 %	ÖPNV-Qualität	66 %
Betriebsleistung je Einwohner	9 %		
Schienenanteil am ÖSPNV	18 %		
Erschließungsqualität	11 %		
Angebotsqualität im SPNV	10 %		
Gesamterlösentwicklung	7 %	Kundenreaktion	14 %
Erlösentwicklung je Einwohner	7 %		
Parkgebühren	11 %	Konkurrenzsituation	11 %
Fläche des Tarifgebietes	9 %	Größe	9 %
Summe	100 %		100 %

Anlage 3: Schwellenwerte und Mindeststandards

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

Die gemäß Anlage 1 dargestellten Bewertungskriterien und die gemäß Anlage 2 dargestellte Gewichtung zur Aufstellung des Index stellt lediglich eine Rangfolge dar. Zur Einteilung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 im Index werden folgende Schwellenwerte und Mindeststandards herangezogen. Mindeststandards stellen den Wert dar, der mindestens als Voraussetzung zur Einordnung in die verschiedenen Tarifniveaus vorliegen muss.

Schwellenwert	Mindeststandard zur Einteilung in Preisniveau A1, A2, A3
Schwellenwert: Durchsetzbarkeit Tarifentwicklung bezogen auf Preissteigerung: Erlösentwicklung und Erlösentwicklung pro Einwohner im 4-Jahresvergleich	A1 und A2: < 12,5 % A3: >= 12,5 %
Schwellenwert: Betriebsleistung Stadtverkehr pro Einwohner	A1: <= 20 Fpl-km pro Einwohner A2: >= 20 Fpl-km pro Einwohner A3: >= 28 Fpl-km pro Einwohner
Schwellenwert: Anteil ÖSPNV (Bus- und Zugkilometer Stadtbahn, Straßenbahn und Schwebebahn ohne SPNV an gesamter Betriebsleistung)	A1: <= 10 % A2: >= 10 % A3: >= 10 % Zusätzliches Kriterium: Innerstädtische SPNV-Nutzung möglich.
Schwellenwert: SPNV-Anteil pro 1000 Einwohner	A1: <= keine Haltestellenabfahrten A2: >= mindestens 2 Haltestellenabfahrten bei innerstädtisch verknüpfenden Haltepunkten pro 1000 Einwohner oder Erfüllung des Kriteriums Anteil ÖSPNV (>= 10 %) A3: >= mindestens 3 Haltestellenabfahrten pro 1000 Einwohner
Schwellenwert: Nachtverkehr (Betriebsleistung)	A1: an Nachtnetz einer Nachbarstadt angebunden, aber kein eigenständiger Nachtverkehr, A2: am Wochenende bis mindestens 2.30 Uhr, A3: täglich durchgehender Verkehr.
Schwellenwert: Indexwert	A1: Indexwert <= 2,5 A2: Indexwert >= 2,5 A3: Indexwert >= 5

Anlage 4 Aktueller Index

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

Als Bewertungskriterien je Tarifgebiet und in den Tarifgebieten der tariflich geteilten Städte im Rahmen des Kalkulationsmodells werden Kennziffern gebildet (Anlage 1).

Die gebildeten Kennziffern (Anlage 1) werden zur Aufstellung des Index gewichtet und zu Globalkriterien zusammengefasst (Anlage 2).

Als Ergebnis ergibt sich folgender Index in absteigender Reihenfolge:

Rang	Kommune	Indexwert
1	Düsseldorf	8,65
2	Dortmund	6,53
3	Essen	6,18
4	Wuppertal	5,91
5	Bochum	5,07
6	Duisburg	4,81
7	Hagen	4,66
8	Krefeld	4,24
9	Mülheim	3,80
10	Oberhausen	3,51
11	Neuss/Kaarst	3,30
12	Mönchengladbach	3,29
13	Gelsenkirchen	3,21
14	Herne	3,09
15	Solingen	2,63
16	Bottrop/Gladbeck	2,37
17	Witten/Wetter/Herdecke	2,28
18	Hattingen/Sprockhövel	2,28
19	Schwelm/Ennepetal/Gevelsberg/Breckerfeld	2,25
20	Ratingen/Heiligenhaus	2,24
21	Meerbusch	2,21
22	Remscheid	2,20
23	Grevenbroich	2,13
24	Velbert	2,03
25	Erkrath/Haan/Hilden	1,93
26	Dormagen	1,92
27	Dorsten	1,89
28	Mettmann/Wülfrath	1,81

29	Haltern am See	1,71
30	Recklinghausen/Herten	1,69
31	Castrop-Rauxel	1,63
32	Marl	1,50
33	Korschenbroich	1,49
34	Viersen	1,42
35	Jüchen	1,42
36	Waltrop	1,36
37	Goch/Weeze	1,33
38	Oer-Erkenschwick/Datteln	1,27
39	Langenfeld/Monheim	1,19
40	Schermbeck/Hünxe	1,12
41	Rommerskirchen	1,11
42	Hamminkeln	1,09
43	Rees	0,97
44	Wesel	0,97
45	Kerken/Wachtendonk	0,96
46	Dinslaken/Voerde	0,94
47	Kempen/Grefrath/Tönisvorst	0,93
48	Geldern/Issum	0,93
49	Emmerich am Rhein	0,87
50	Nettetal/Brüggen	0,83
51	Rheinberg	0,75
52	Kleve	0,73
53	Kevelaer	0,71
54	Kalkar	0,64
55	Moers	0,63
56	Kranenburg	0,60
57	Straelen	0,59
58	Neukirchen-Vluyn/Rheurdt	0,56
59	Schwalmtal/Niederkrüchten	0,56
60	Xanten	0,56
61	Bedburg-Hau	0,54
62	Kamp-Lintfort	0,54
63	Uedem	0,53
64	Alpen	0,50
65	Sonsbeck	0,48
66	Willich	0,35

Anlage 5: Rechenweg

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

1. Indexbildung

Auf Basis der Bewertungskriterien je Tarifgebiet und tariflich geteilter Stadt werden Kennziffern gemäß Anlage 1 gebildet und zur Aufstellung des Index von 0 bis 10 skaliert. Für jedes betrachtete Kriterium wird der Wert der Kennziffer, der Indikator für die höchste Zahlungsbereitschaft ist, auf 10 gesetzt und der Wert, der die niedrigste Zahlungsbereitschaft abbildet, wird auf 0 gesetzt.

Die gemäß Anlage 2 verwendeten Gewichtungsfaktoren je Kennziffer ergänzen sich zu 100 von Hundert.

Für die Indexbildung werden folgende Kennziffern verwendet:

Kennziffer_n	Bewertungskriterium	Gewichtungsfaktor
1	Betriebsleistung	18 %
2	Betriebsleistung je Einwohner	9 %
3	Schieneanteil am ÖSPNV	18 %
4	Erschließungsqualität	11 %
5	Angebotsqualität im SPNV	10 %
6	Gesamterlösentwicklung	7 %
7	Erlösentwicklung je Einwohner	7 %
8	Parkgebühren	11 %
9	Fläche des Tarifgebietes	9 %
	Summe	100 %

Betriebsleistung = Bus- und Zugkilometer von Bus, Straßenbahn und Schwebbahn

Rechenweg

$10 * ((\text{Kennziffer}_{n1} - \text{niedrigster Wert Kennziffer}_{n1}) / ((\text{höchster Wert Kennziffer}_{n1} - \text{niedrigster Wert Kennziffer}_{n1}))) * \text{Gewichtungsfaktor Kennziffer}_{n1}$

+

...

$10 * ((\text{Kennziffer}_{n9} - \text{niedrigster Wert Kennziffer}_{n9}) / ((\text{höchster Wert Kennziffer}_{n9} - \text{niedrigster Wert Kennziffer}_{n9}))) * \text{Gewichtungsfaktor Kennziffer}_{n9}$

= Indexwert für Tarifgebiet/ tariflich geteilte Stadt

Der so berechnete Indexwert wird in einer Rangfolge dargestellt, wobei der höchste Indexwert eines Tarifgebietes bzw. einer tariflich geteilten Stadt dem Rang 1, der zweithöchste eines Tarifgebietes bzw. einer tariflich geteilten Stadt Indexwert dem Rang 2 usw. entspricht. Als Ergebnis ergibt sich eine Einteilung aller Tarifgebiete und tariflich geteilter Städte in absteigender Rangfolge.

2. Schwellenwerte und Mindestanforderungen

Zur Einteilung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1, A2 oder A3 im Index (Rangfolge) werden Schwellenwerte und Mindestanforderungen gemäß Anlage 3 verwendet.

Mindeststandards stellen den Wert dar, der mindestens als Voraussetzung zur Einordnung in die verschiedenen Tarifniveaus vorliegen muss. Wird ein Schwellenwert bzw. Mindestanforderung verfehlt, so hat dies für das Preisniveau A3 oder A2 automatisch eine Einordnung in ein niedriges Preisniveau zur Folge.

Auf Basis des Indexwertes und der Hinzuziehung der Mindestanforderungen und Schwellenwerte ergibt sich dann die Einteilung in die Preisniveaus A1, A2 oder A3.

Gemäß Ziffer 5.4 der Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3 gilt die derzeit bestehende Einteilung der Preisniveaus in den Tarifgebieten und tariflich geteilten Städten gemäß Anlage 6 bis auf weiteres.

Anlage 6: Aktuelle Tarifniveaus

Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3

Die Einteilung der Tarifgebiete sowie der tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten in die Preisniveaus A1 (hellgrün), A2 (mittelgrün) oder A3 (dunkelgrün) ist wie folgt:

