

Vergleichende Analyse der Tarifentwicklung in NRW und Deutschland

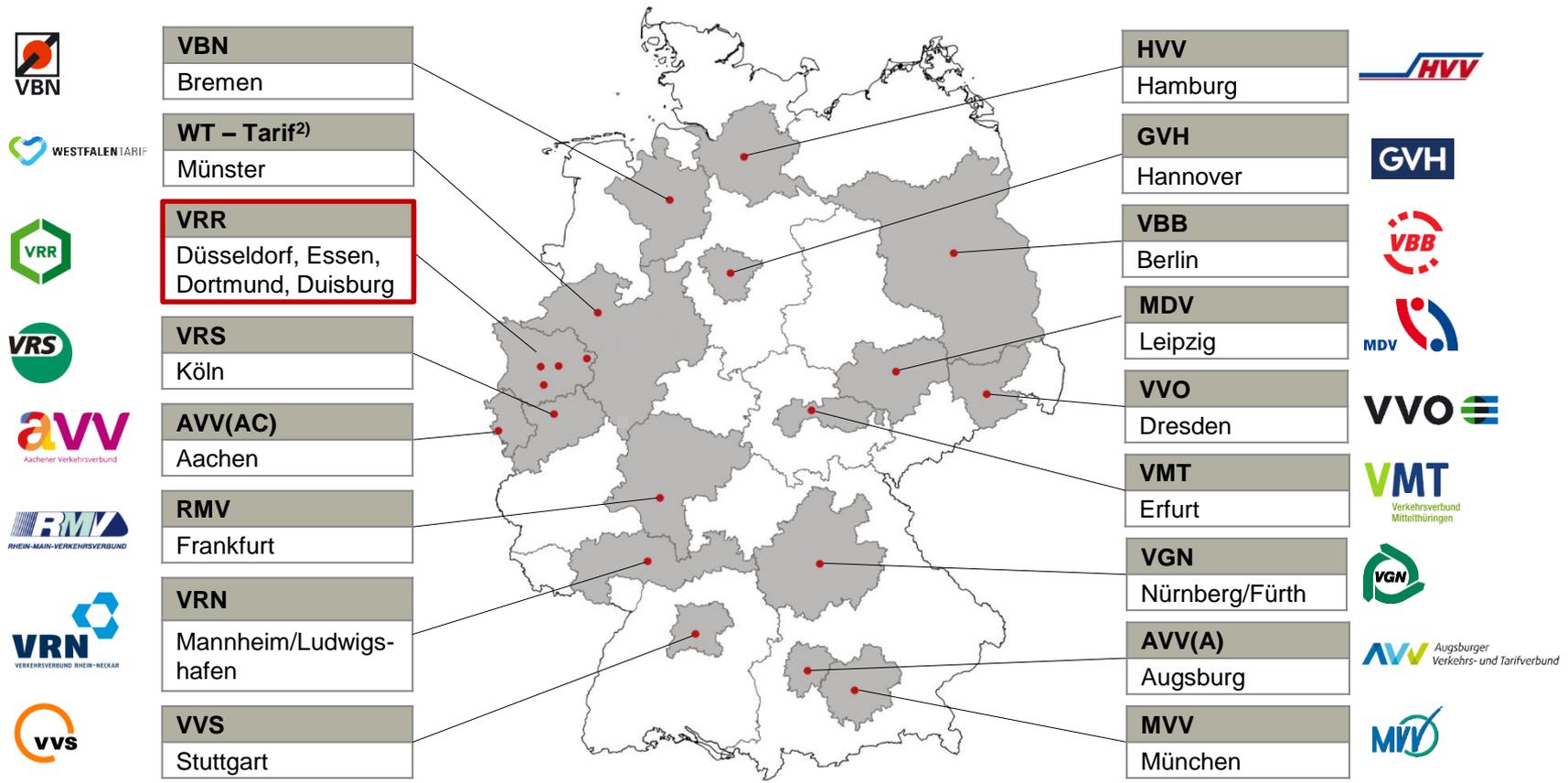
Kurzfassung

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Gelsenkirchen, 28. März 2018

Insgesamt wurden 17 Verkehrsverbünde verglichen, darunter alle vier in Nordrhein-Westfalen

Betrachtete Verbünde¹⁾

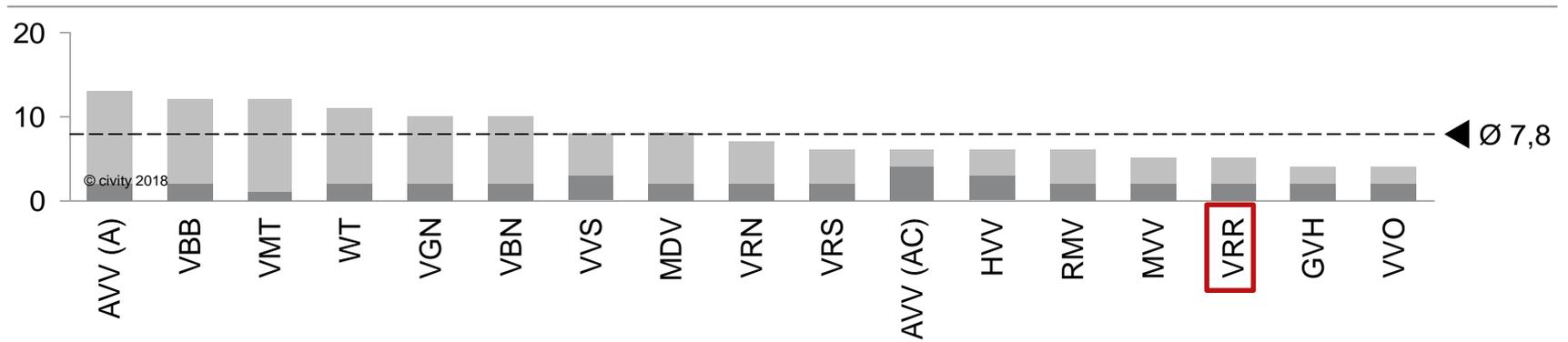


- 1) Verbünde mit Stadtтариф für Verbundzentrum und ggf. weitere Großstädte im Verbundraum: MDV/Leipzig, VBB/Berlin, VBN/Bremen, VGN/ Nürnberg, VRR/Düsseldorf, VRS/Köln (auch Bonn). In GVH/Hannover, HVV/Hamburg, RMV/Frankfurt, VRN/Mannheim existieren spezielle Zähl- und Zonierungsregeln für das Verbundzentrum
- 2) Gegründet zum 1.8.2017; In Tarifanalyse 2017 wurden die fünf Vorgänger-Verbünde VGM, VRL, NPH, Sechser und VGWS einzeln betrachtet

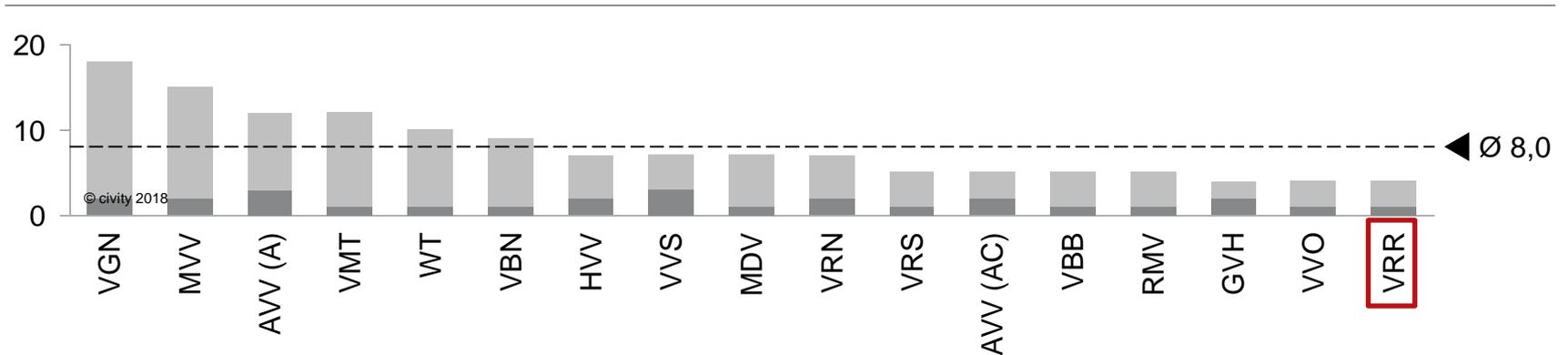
Kaum ein Verbund hat weniger Preisstufen als der VRR

Anzahl Preisstufen

Bartarif



Zeitkartentarif



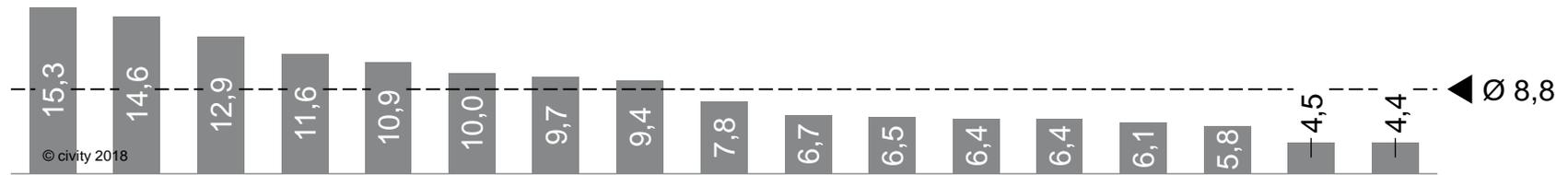
■ Preisstufen außerhalb Stadt ■ Preisstufen Stadt

Die mittlere mögliche Reiseweite je Preisstufe ist im VRR wegen der nur wenigen Preisstufen sehr hoch

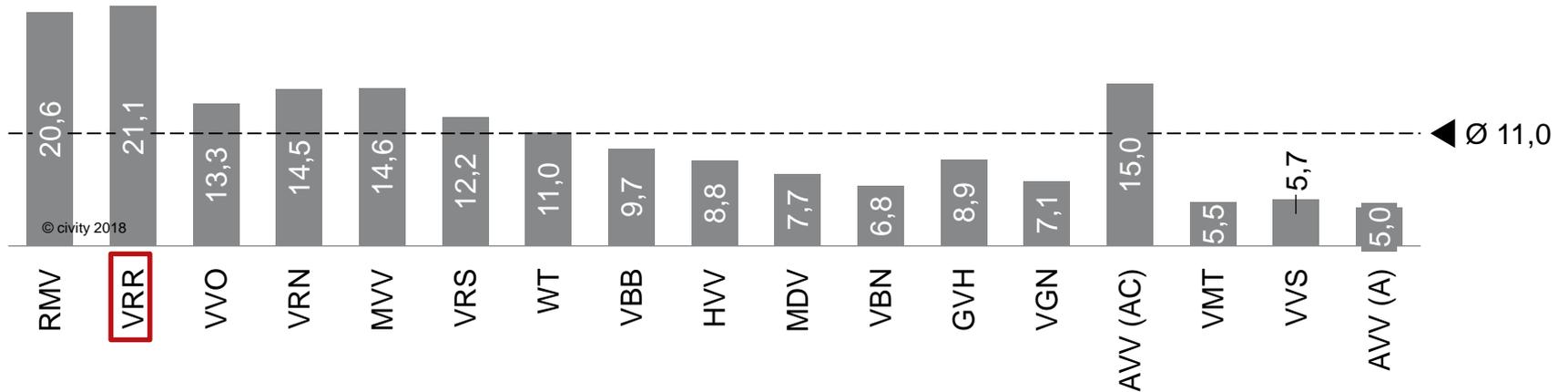
Mittlere Reiseweite je Preisstufe, per 1.1.2018, Bartarif

in km

Ab Hauptbahnhof Verbundzentrum (inkl. Kurzstrecke)



Ein-/ausbrechende Fahrten, Abschnitt außerhalb Verbundzentrum



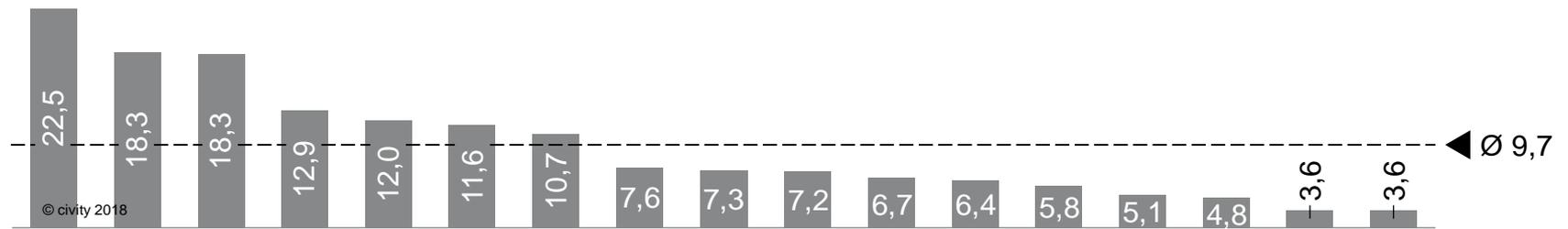
Reiseweite / Preisstufe

Die mittlere mögliche Reiseweite je Preisstufe ist im VRR wegen der nur wenigen Preisstufen sehr hoch

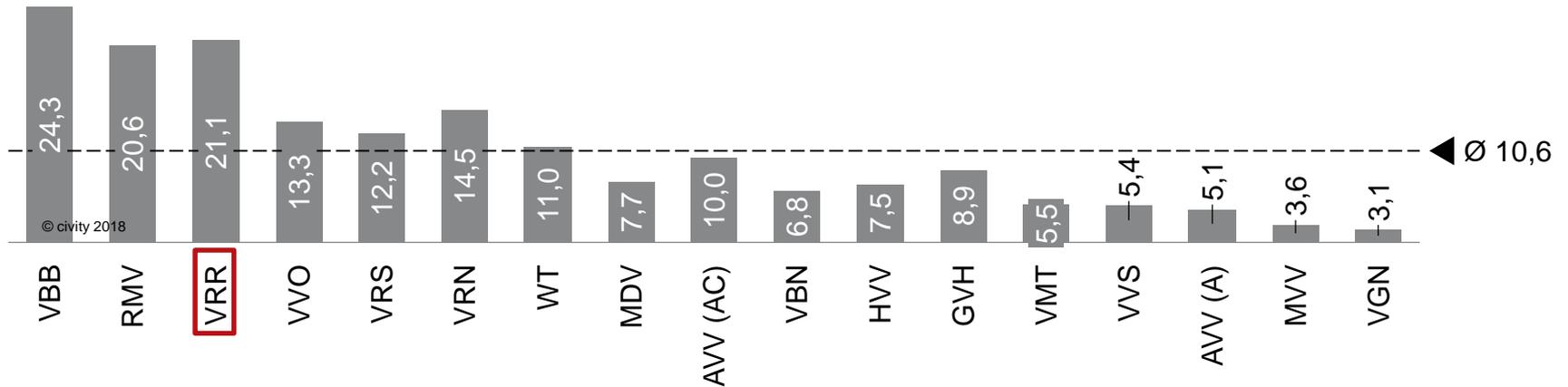
Mittlere Reiseweite je Preisstufe, per 1.1.2018, Zeitkartentarif

in km

Ab Hauptbahnhof Verbundzentrum



Ein-/ausbrechende Fahrten, Abschnitt außerhalb Verbundzentrum

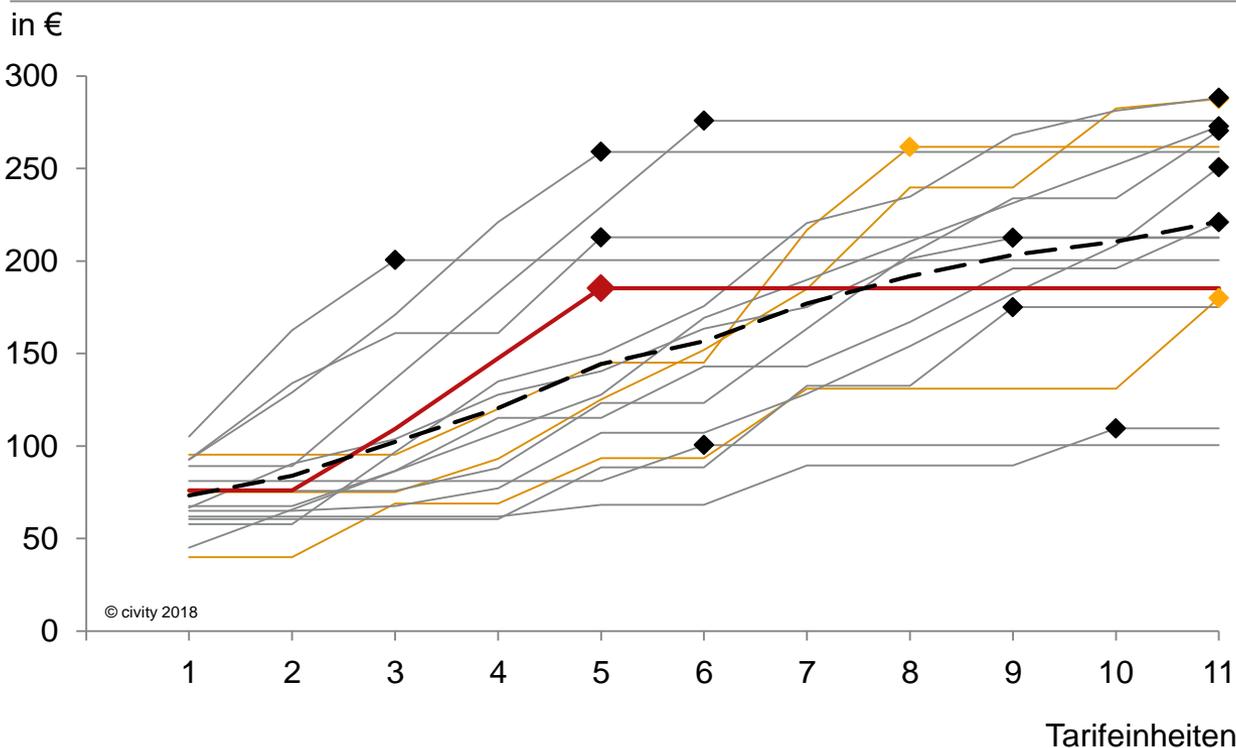


Reiseweite / Preisstufe

Im Quervergleich gibt es nur einen Vergleichsverbund, der die Tarifprogression noch früher kappt als der VRR

Kappungsgrenze Monatskarte

Räumlicher Verlauf, per 1.1.2018, normiert auf den VRR



Erläuterungen

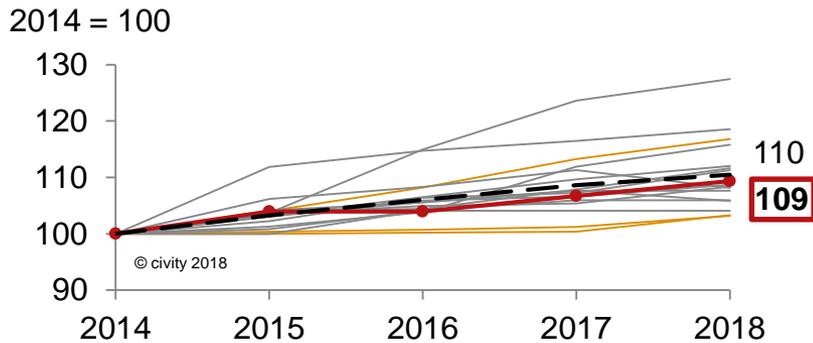
- Werden alle Verbünde auf den VRR normiert (maximale Radialfahrt 11 Tarifeinheiten), wird der Vergleich der Kappungsgrenzen möglich
- Der VRR kappt die Tarifsteigerung deutlich vor der maximalen Radialfahrt

—◆— VRR (Düsseldorf)
 —◆— NRW-Verbünde
 —◆— Andere Verbünde
 - - - Mittelwert
◆ Kappungsgrenze
◆ Kappungsgrenze VRR
◆ Kappungsgrenze NRW-Verbünde

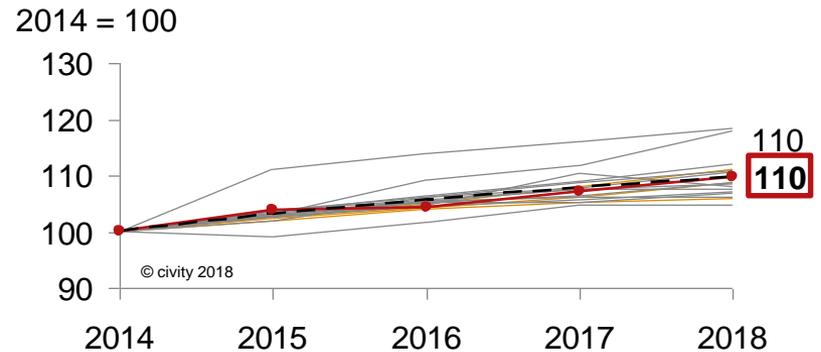
Nominal und über alle Entfernungsstufen hinweg stieg der VRR-Tarif etwa im Mittel der Verbünde an

Tarifentwicklung nominal, 2014-2018

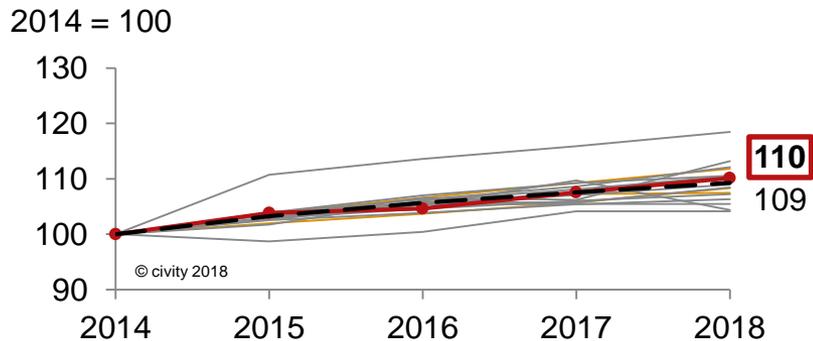
Bartarif



Gesamt-Tarif



Zeitkarten



Erläuterungen

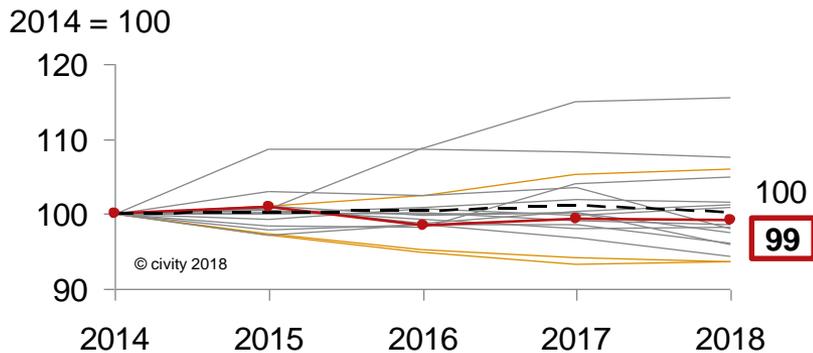
- Der Bartarif des VRR ist nominal von 2014 bis 2018 um 9 % gestiegen. Im Mittel der Vergleichsverbünde betrug der Anstieg 10 %.
- Der Zeitkartentarif ist im Zeitraum 2014 bis 2018 um 10 % gestiegen, dies liegt leicht über dem Mittelwert der Verbünde (+9 %).
- Der Anstieg des Gesamttarifs liegt mit +10 % genau auf dem Mittelwert der weiteren Verbünde.

—●— VRR —●— NRW-Verbünde —●— Andere Verbünde —●— Mittelwert

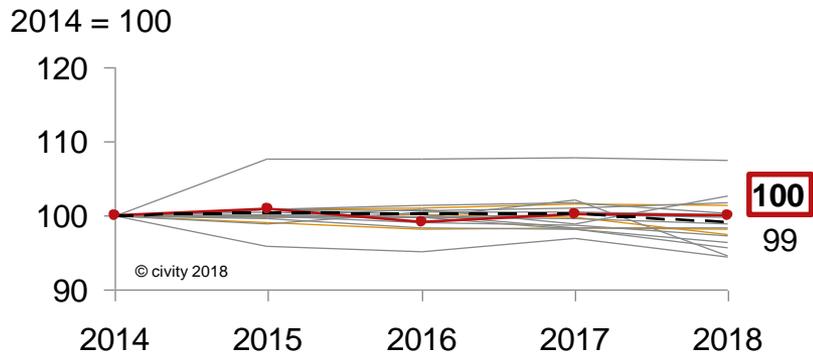
Preisbereinigt und über alle Entfernungsstufen hinweg stieg der VRR-Tarif etwa im Mittel der Verbünde an

Tarifentwicklung preisbereinigt, 2014-2018

Bartarif

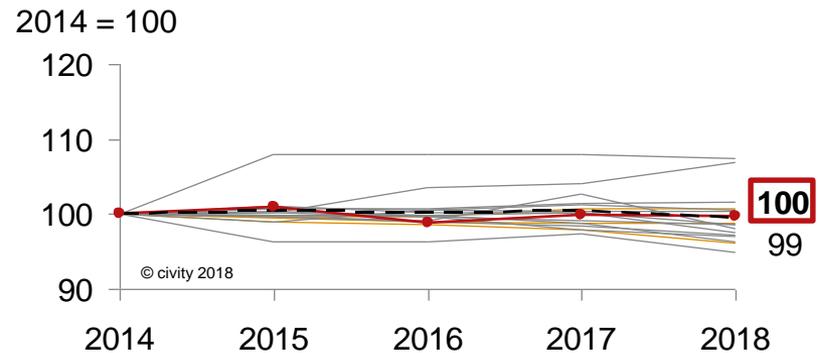


Zeitkarten



—●— VRR —●— NRW-Verbünde —●— Andere Verbünde — - - Mittelwert

Gesamt-Tarif



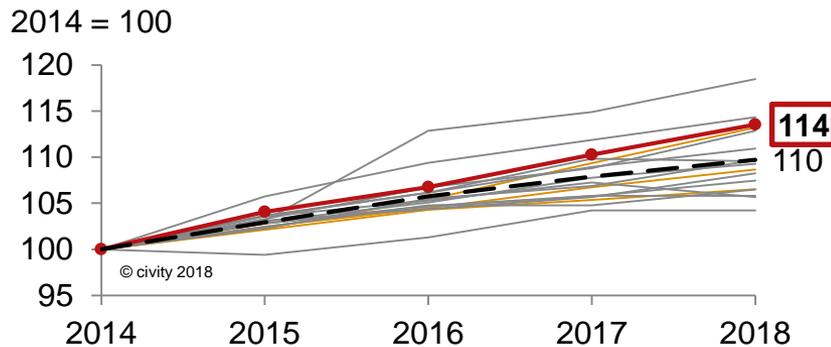
Erläuterungen

- Der Bartarif des VRR sinkt preisbereinigt um 1 % seit 2014 ab, während der Mittelwert aller Verbünde genau bei 100% verblieb
- Der Zeitkartentarif blieb seit 2014 preisbereinigt genau konstant, während der Mittelwert der Verbünde um 1 % abnahm
- Das Bild beim Gesamtarif ist fast identisch mit dem des Zeitkartentarifs

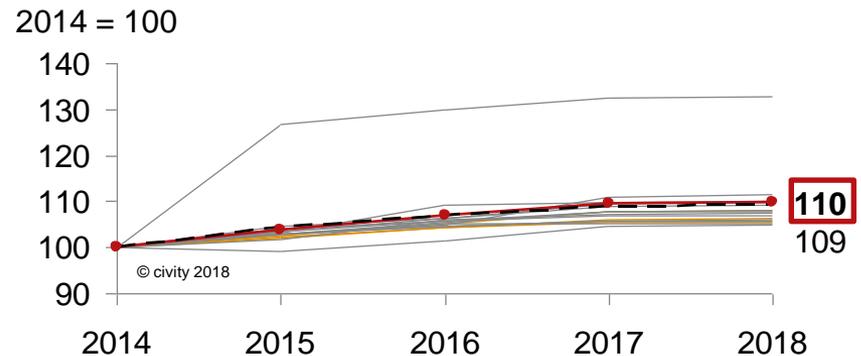
Besonders deutlich stieg der Tarif im Stadtverkehr an; über 40 km wirkt die Auflassung der PS E im Jahre 2016 fort

Gesamt-Tarif, Tarifentwicklung je Distanzklasse, nominal, 2014-2018

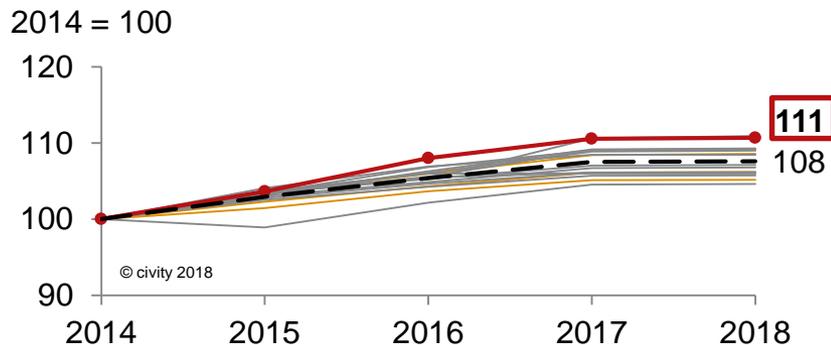
Stadtverkehr



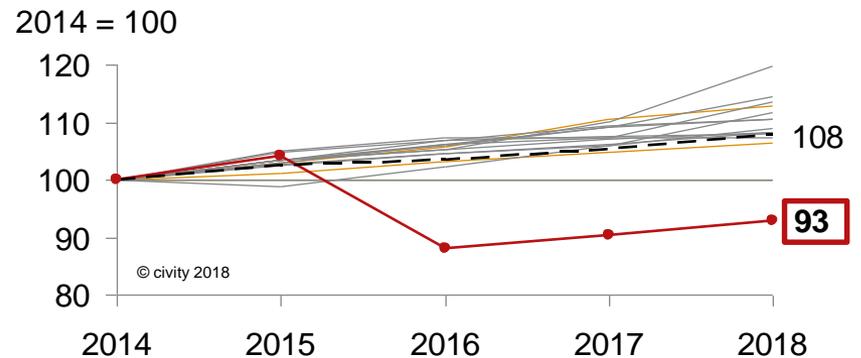
Distanzklasse 0 bis 20 km



Distanzklasse 20 bis 40 km



Distanzklasse über 40 km



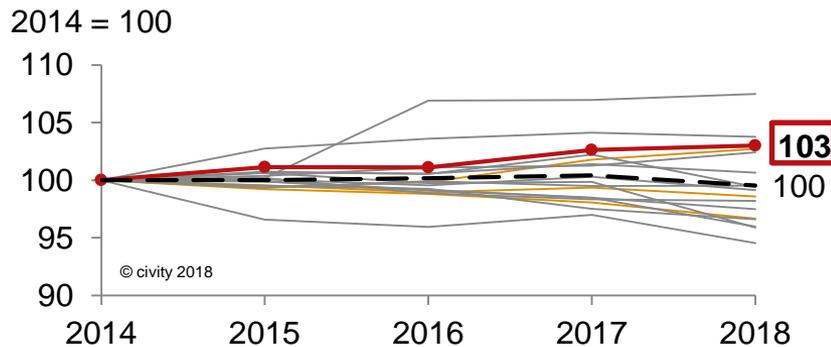
—●— VRR (Düsseldorf) — NRW-Verbünde — Andere Verbünde — - - Mittelwert

Hinweis: Reiseweitenverteilung und Verteilung auf Tarifprodukte vom VRR auf Vergleichsverbünde übertragen

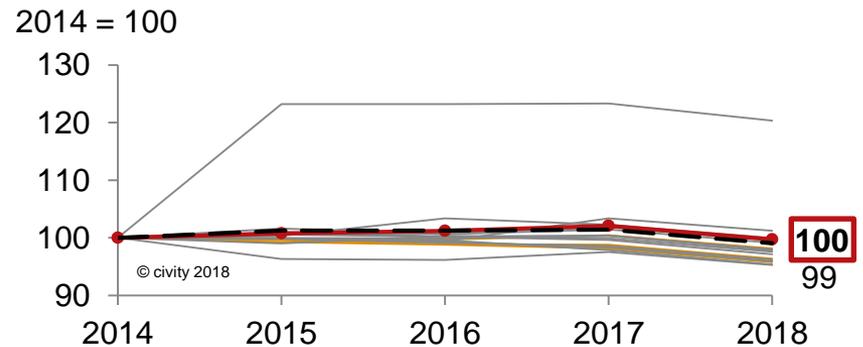
Nur die Preise im Stadtverkehr konnten auch preisbereinigt leicht zulegen; auf langen Reiseweiten sogar Rückgang

Gesamt-Tarif, Tarifentwicklung je Distanzklasse, preisbereinigt, 2014-2018

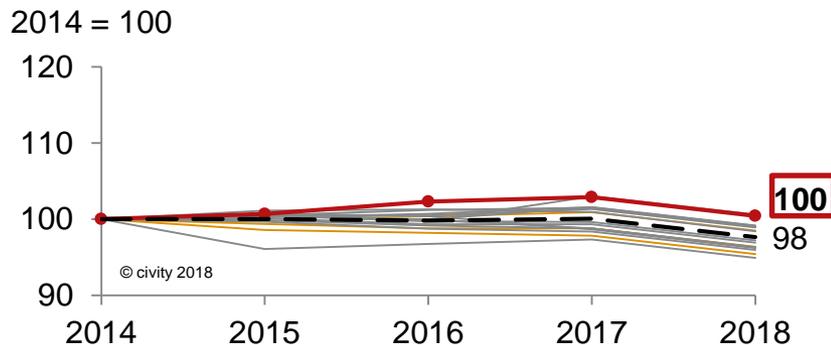
Stadtverkehr



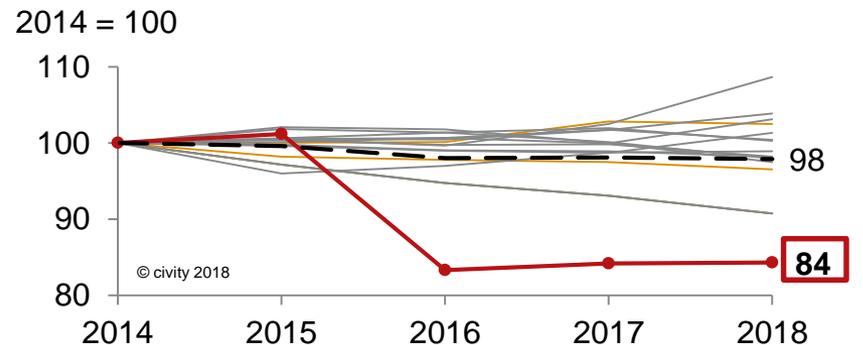
Distanzklasse 0 bis 20 km



Distanzklasse 20 bis 40 km



Distanzklasse über 40 km



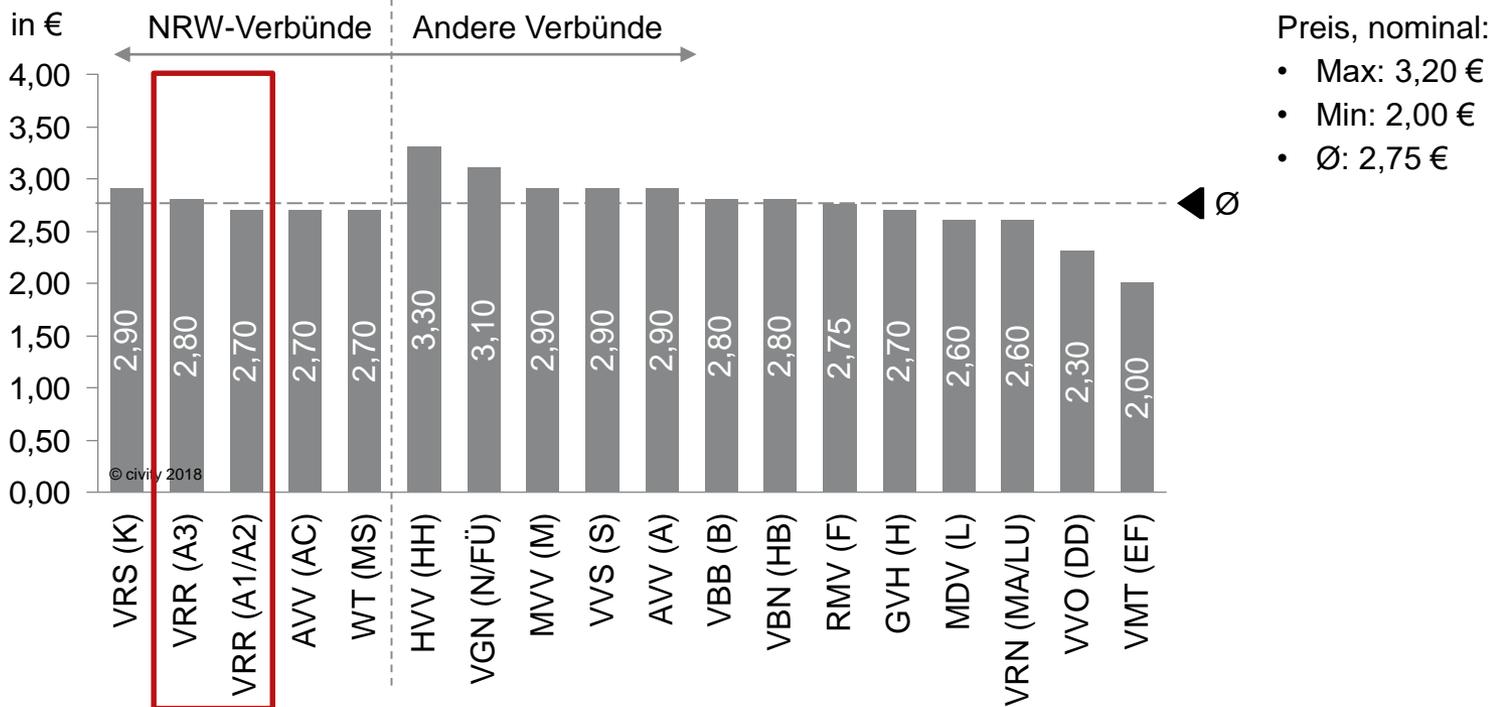
—●— VRR (Düsseldorf) —●— NRW-Verbünde —●— Andere Verbünde —●— Mittelwert

Hinweis: Reiseweitenverteilung und Verteilung auf Tarifprodukte vom VRR auf Vergleichsverbünde übertragen

Der Preis des Einzelfahrscheins ist im VRR etwa durchschnittlich

Einzelfahrschein

Preis Stadtgebiet¹⁾, per 1.1.2018, nominal

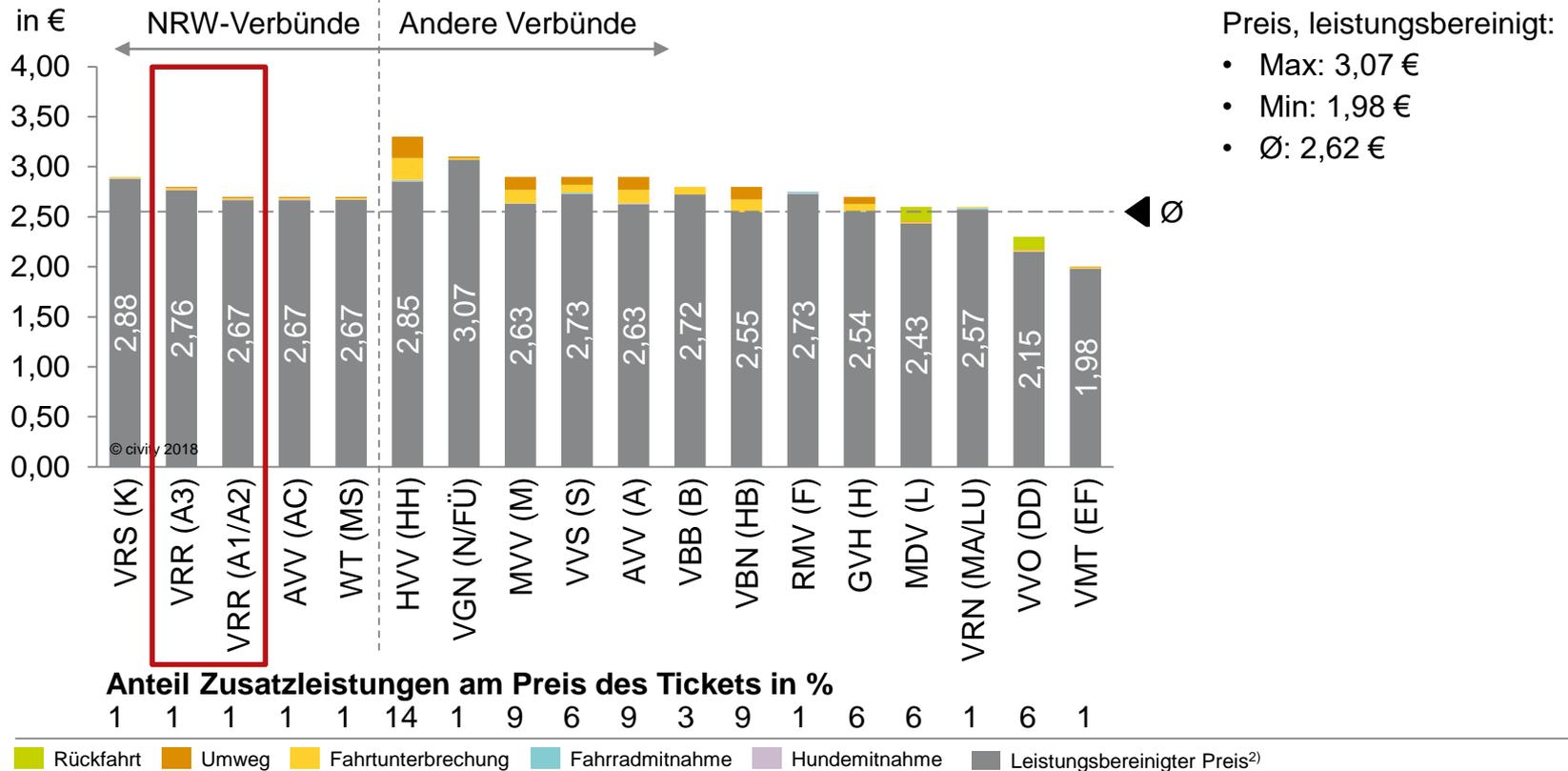


1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Der Preisanteil der Zusatzleistungen beim Einzelfahrschein ist im VRR vergleichsweise gering

Einzelfahrschein

Preis Stadtgebiet¹⁾, per 1.1.2018, leistungsbereinigt



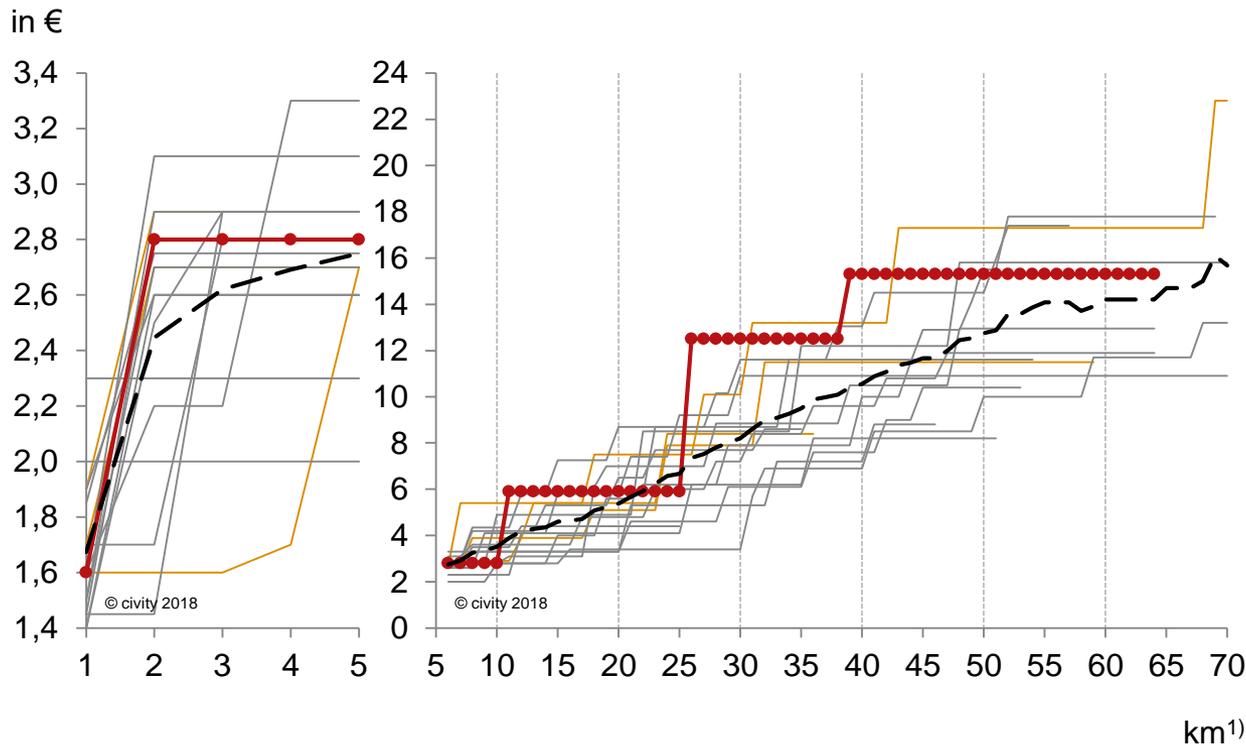
1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

2) In einigen Städten hat die Bereinigung nur minimale Effekte, daher in Grafik teilweise nicht erkennbar

Auf kürzeren Reiseweiten liegt der Einzelfahrschein des VRR preislich im Mittelfeld, darüber ist der VRR hochpreisig

Einzelfahrschein

Räumlicher Preisverlauf, per 1.1.2018, nominal



Erläuterungen

- Auffällig ist der sehr hohe Sprung der Einzelfahrschein-Preise zwischen den Preisstufen B und C
- Dadurch werden die längeren Distanzen im Preis deutlich überdurchschnittlich
- Lediglich auf sehr langen Reiseweiten liegt der VRR-Preis wegen der relativ frühen Kappung der Tarifprogression wieder im Mittelfeld

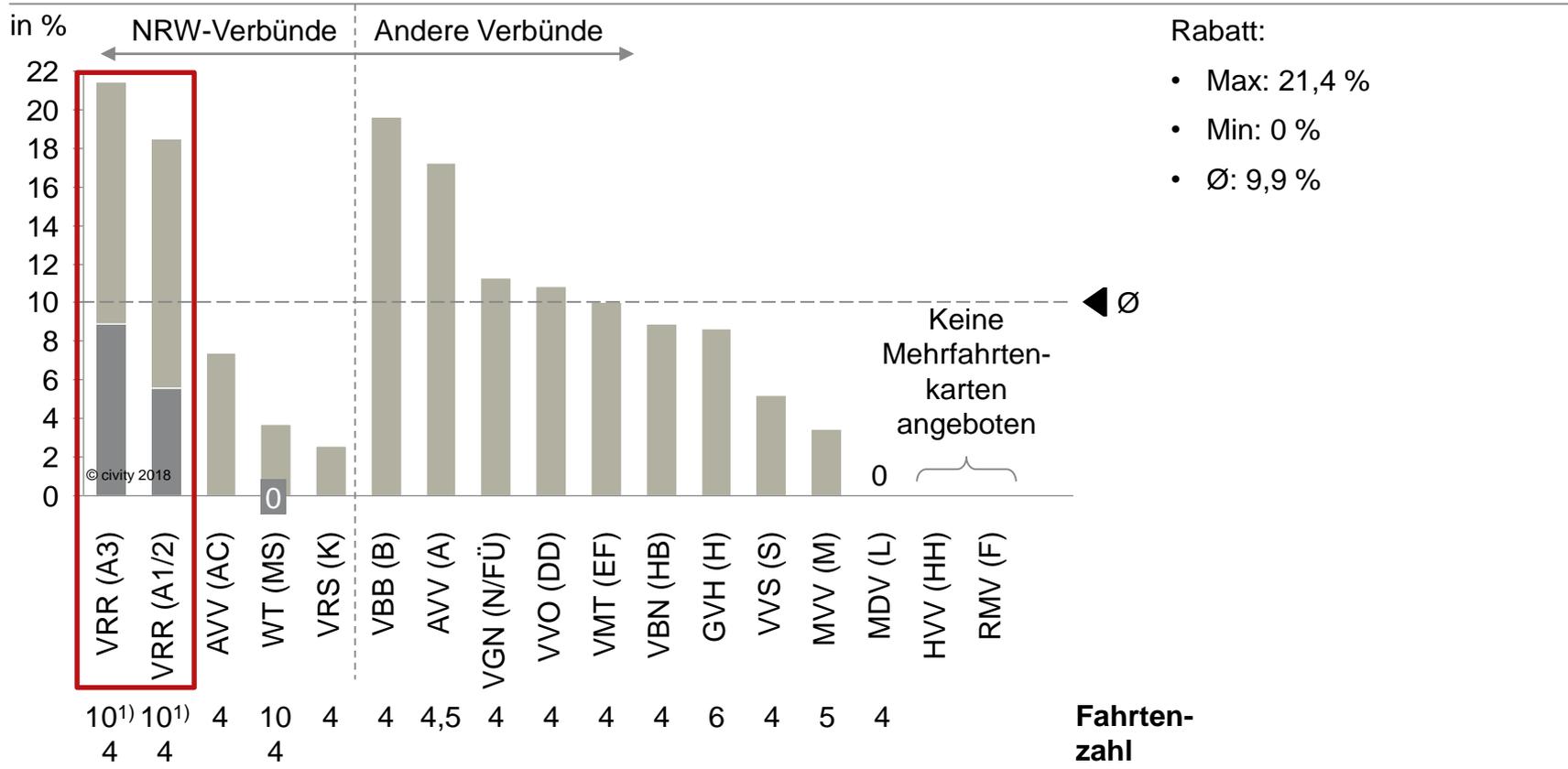
—●— VRR (Düsseldorf) — NRW-Verbände — Andere Verbände — - Mittelwert

1) Km Luftlinie ab Hauptbahnhof Verbundzentrum, Mittelwert mehrere Richtungen

Bei sehr hoher „Fahrtenzahl“ gewährt die 10er-Mehrfahrtenkarte des VRR einen sehr hohen Rabatt

Vergleich gewährter Rabatte der Mehrfahrtenkarten

Rabatt Mehrfahrtenkarte zum Einzelfahrschein, per 1.1.2018

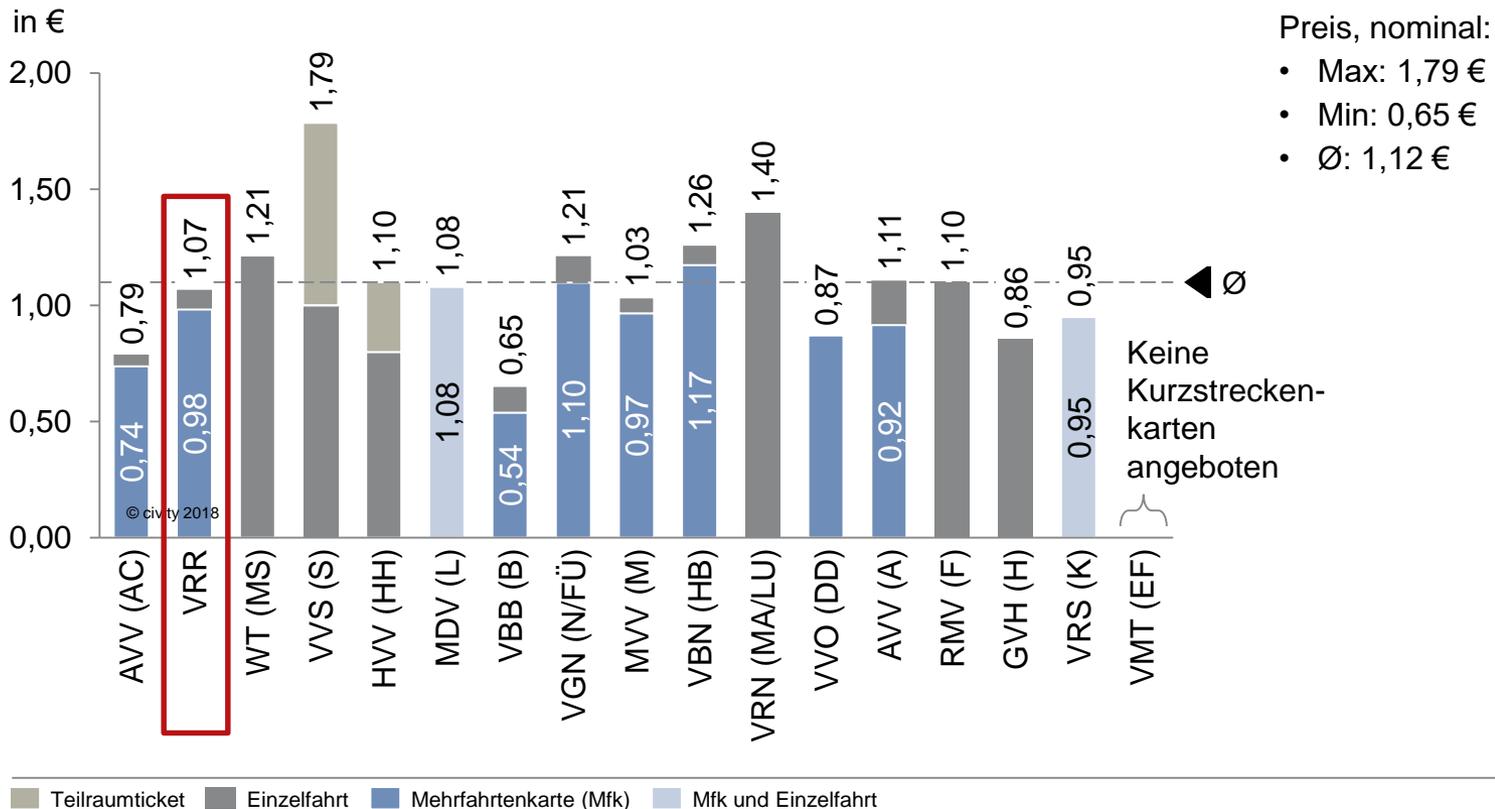


■ eine Mfk im Angebot ■ weitere Mfk im Angebot
 1) 10er-Ticket nur im elektronischen Vertrieb erhältlich

Bezogen auf die jeweilige Reichweite ab Hbf. ist der Kurzstreckenpreis im VRR etwa durchschnittlich

Kurzstrecke¹⁾

Preis pro km bei maximaler Strecke²⁾, per 1.1.2018, nominal

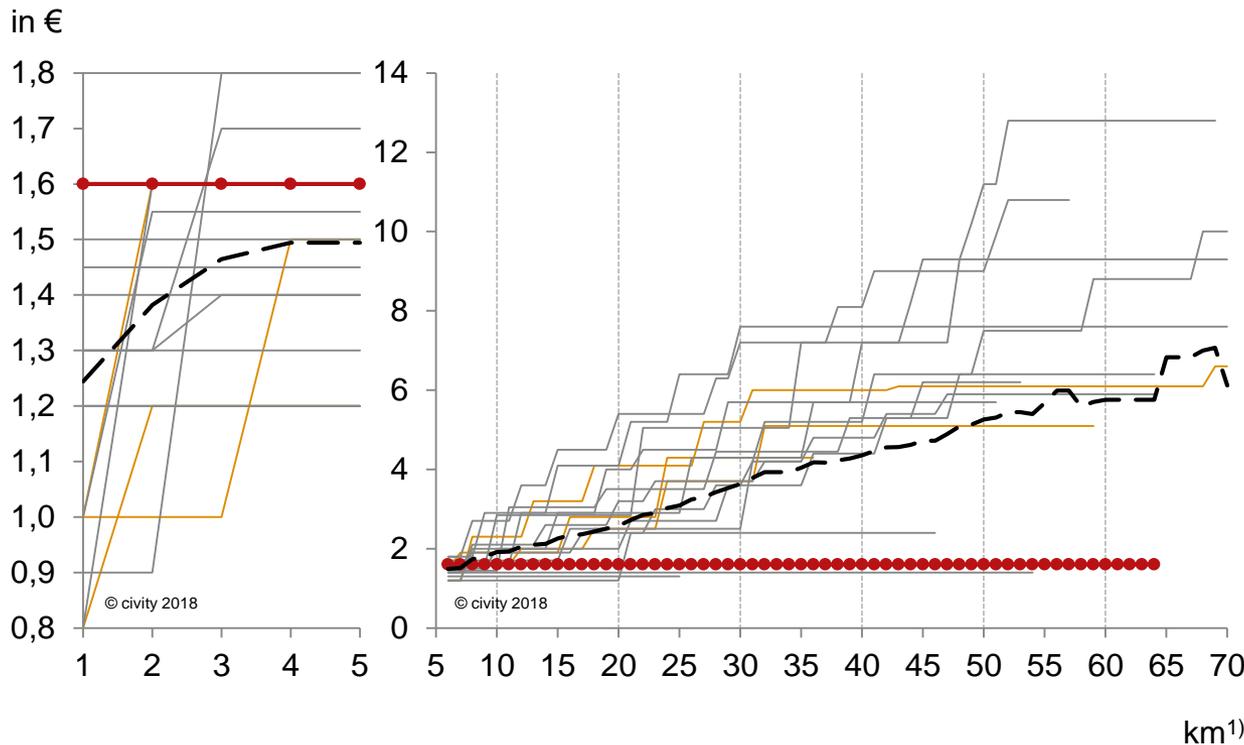


1) Spezialtarife nur für bestimmte Bereiche der Stadt (z. B. Innenstadtickets) hier nicht als Kurzstrecke betrachtet
 2) Mittelwert aus den maximalen Distanzen auf ca. fünf beispielhaften Strecken ab jeweiligem Hauptbahnhof/ZOB (Luftlinie)

Eine verbundweite „Kinderflatrate“ gibt es – außer im VRR – nur noch in zwei weiteren Verbänden

Einzelfahrschein Kinder

Räumlicher Preisverlauf, per 1.1.2018, nominal



Erläuterungen

- Die meisten Verbände stufen die Kinderpreise genauso oder ähnlich den Erwachsenenfahrtscheinen, der VMT sogar mit sehr starker Preisprogression
- Lediglich der MVV, der kleinere GVH und der VRR bieten die Kinderflatrate an
- Der HVV wendet bei Kindern nur zwei Preisstufen an

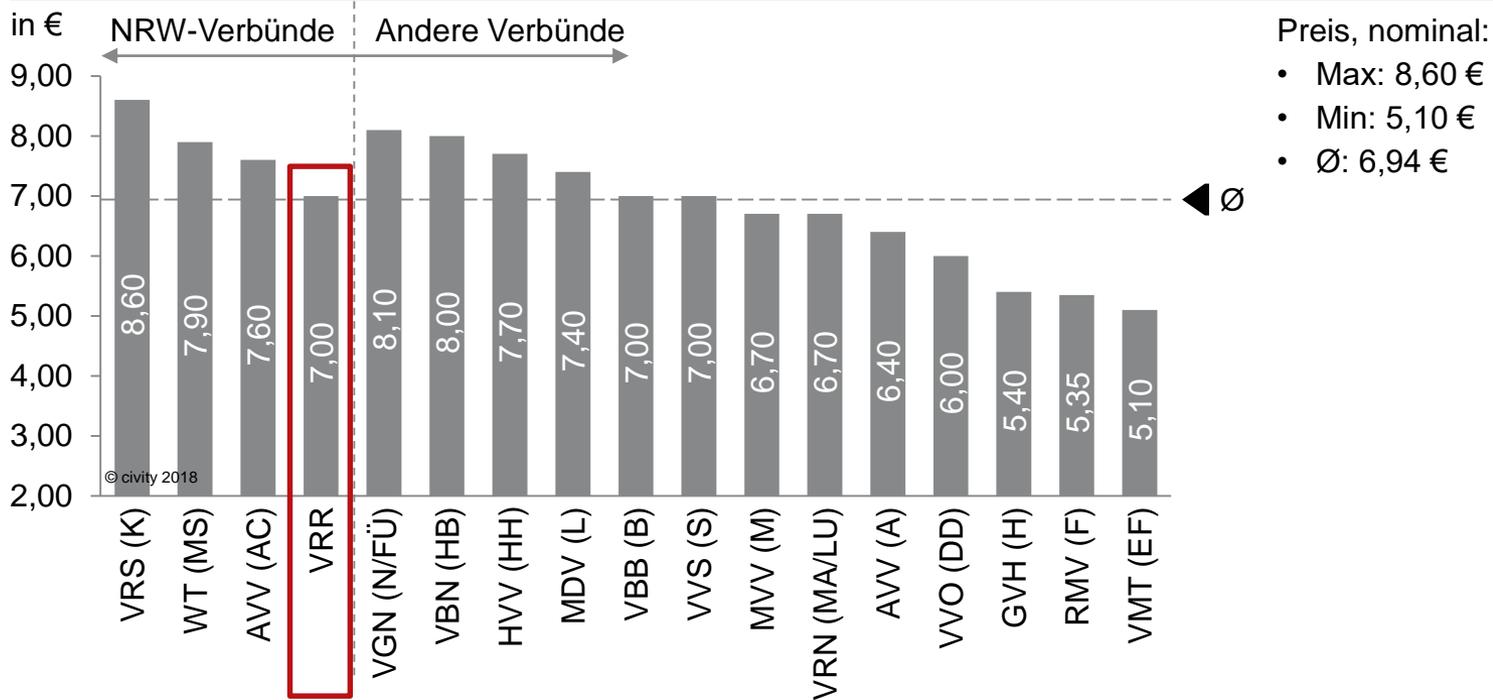
—●— VRR (Düsseldorf) — NRW-Verbände — Andere Verbände — - Mittelwert

1) Km Luftlinie ab Hauptbahnhof Verbundzentrum, Mittelwert mehrere Richtungen

Die Tageskarten des VRR sind im Stadtgebiet (Verbundzentren) fast genau durchschnittlich bepreist

Tageskarte

Preis Stadtgebiet¹⁾, per 1.1.2018, nominal

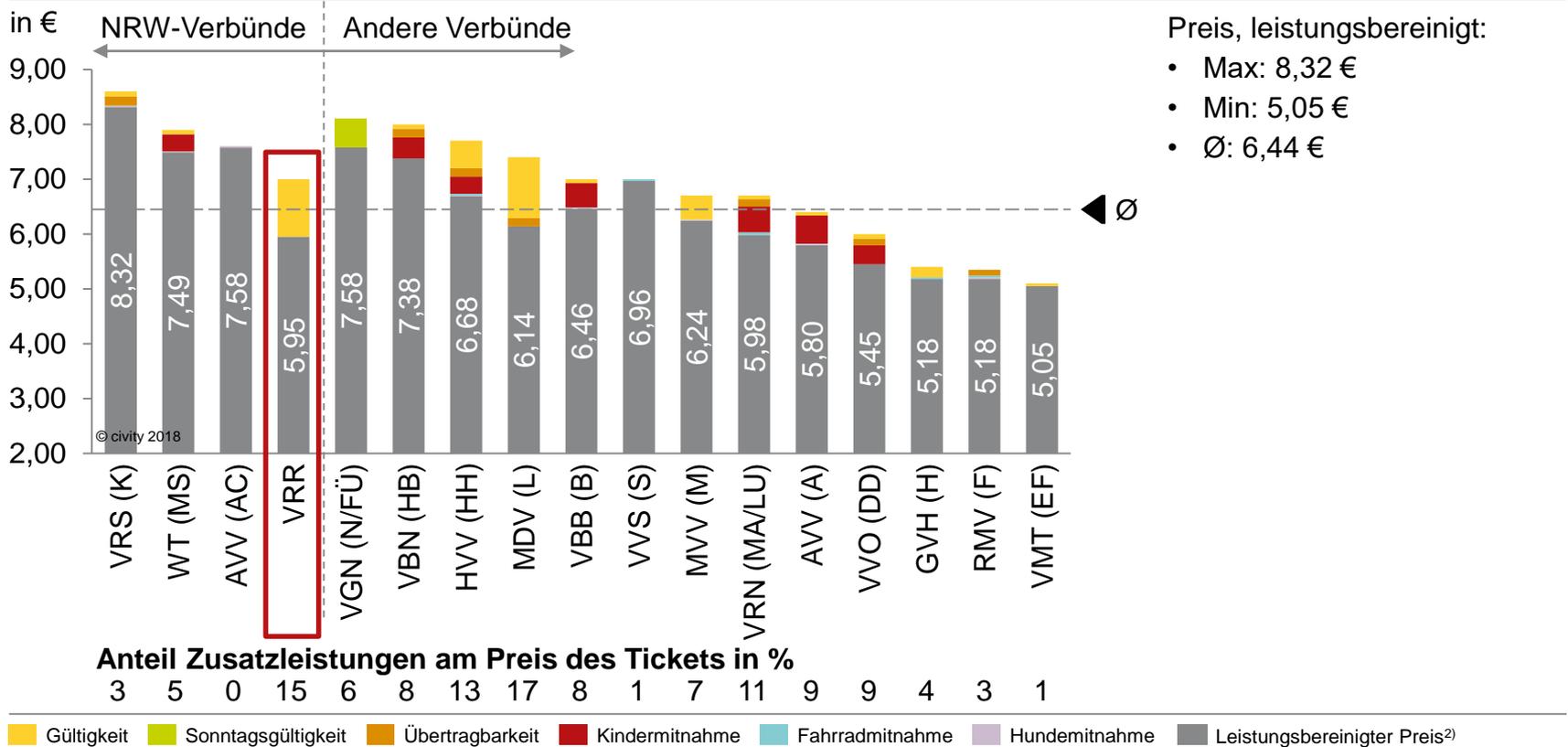


1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Die Tageskarten des VRR bieten seit 2018 die signifikante Zusatzleistung der 24-Stunden-Gültigkeit

Tageskarte

Preis Stadtgebiet¹⁾, per 1.1.2018, leistungsbereinigt



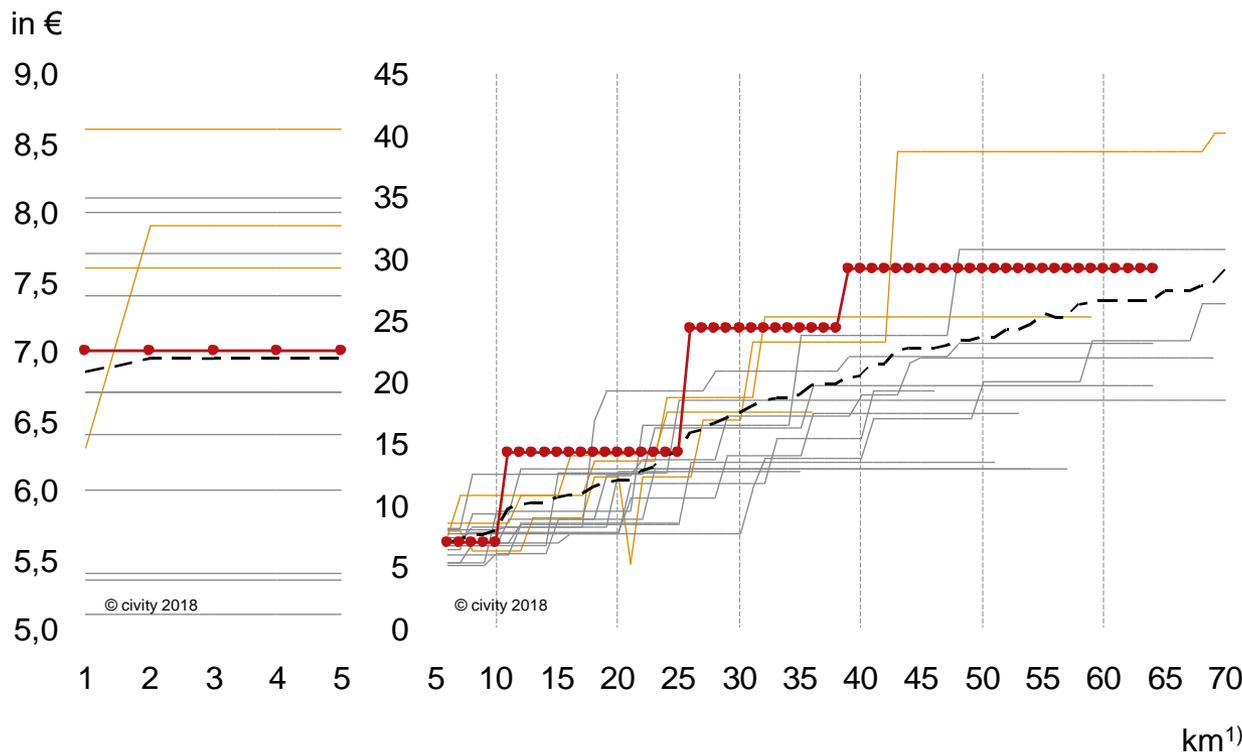
1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

2) In einigen Städten hat die Bereinigung nur minimale Effekte, daher in Grafik teilweise nicht erkennbar

Der Preis der Tageskarten im VRR ist auf kürzeren Distanzen leicht, auf längeren deutlich überdurchschnittlich

Tageskarte

Räumlicher Preisverlauf, per 1.1.2018, nominal



Erläuterungen

- Auffällig ist der sehr hohe Sprung der Tageskarten-Preise um ca. 70 % zwischen den Preisstufen B und C, etwas weniger zwischen A und B
- Dadurch werden die längeren Distanzen im Preis deutlich überdurchschnittlich
- Lediglich auf sehr langen Reiseweiten liegt der VRR-Preis wegen der relativ frühen Kappung der Tarifprogression wieder etwa im Mittelfeld

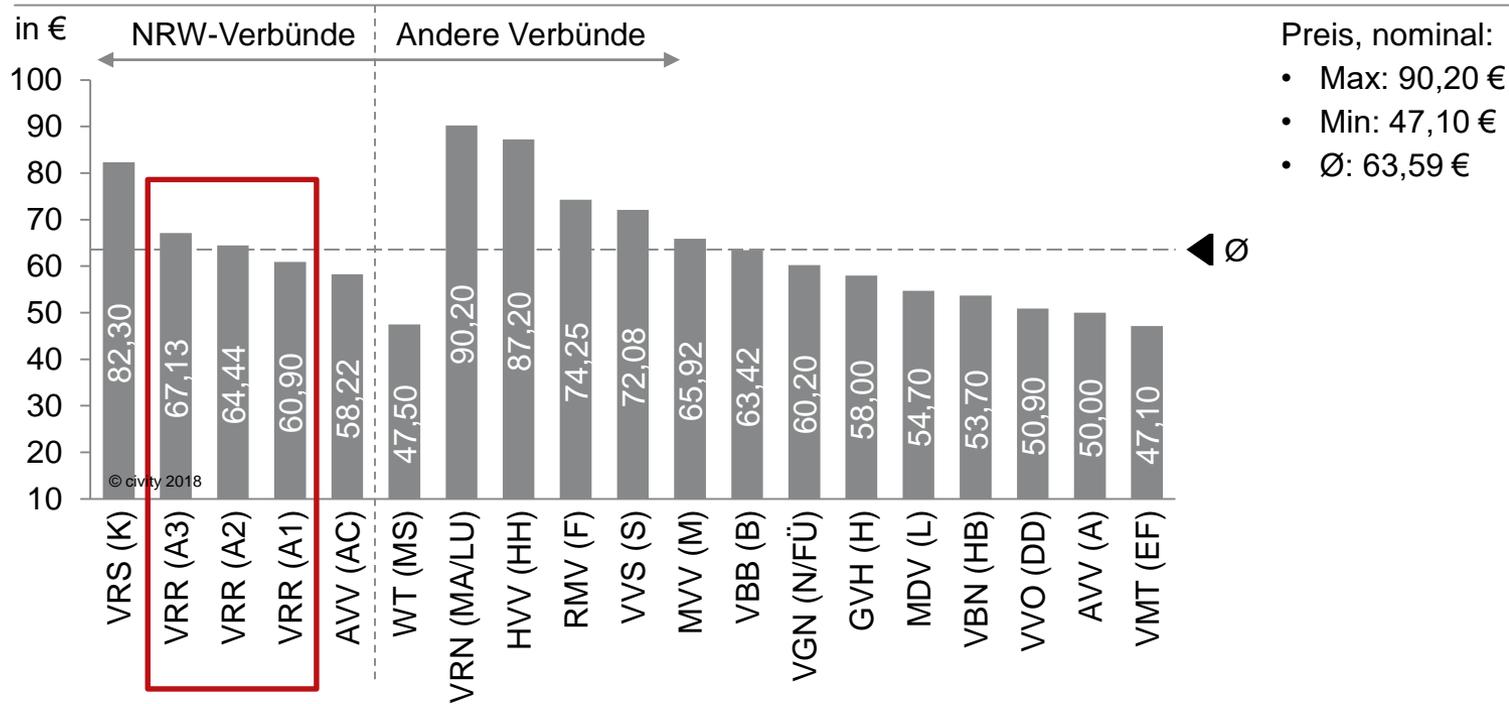
—●— VRR (Düsseldorf) — NRW-Verbände — Andere Verbände — - Mittelwert

1) Km Luftlinie ab Hauptbahnhof Verbundzentrum, Mittelwert mehrere Richtungen

Die nominalen Preise der Abonnements im VRR liegen in Preisstufe A3 etwas über, in A1 etwas unter dem Mittelwert

Abonnement¹⁾

Preis Stadtgebiet²⁾, per 1.1.2018, nominal



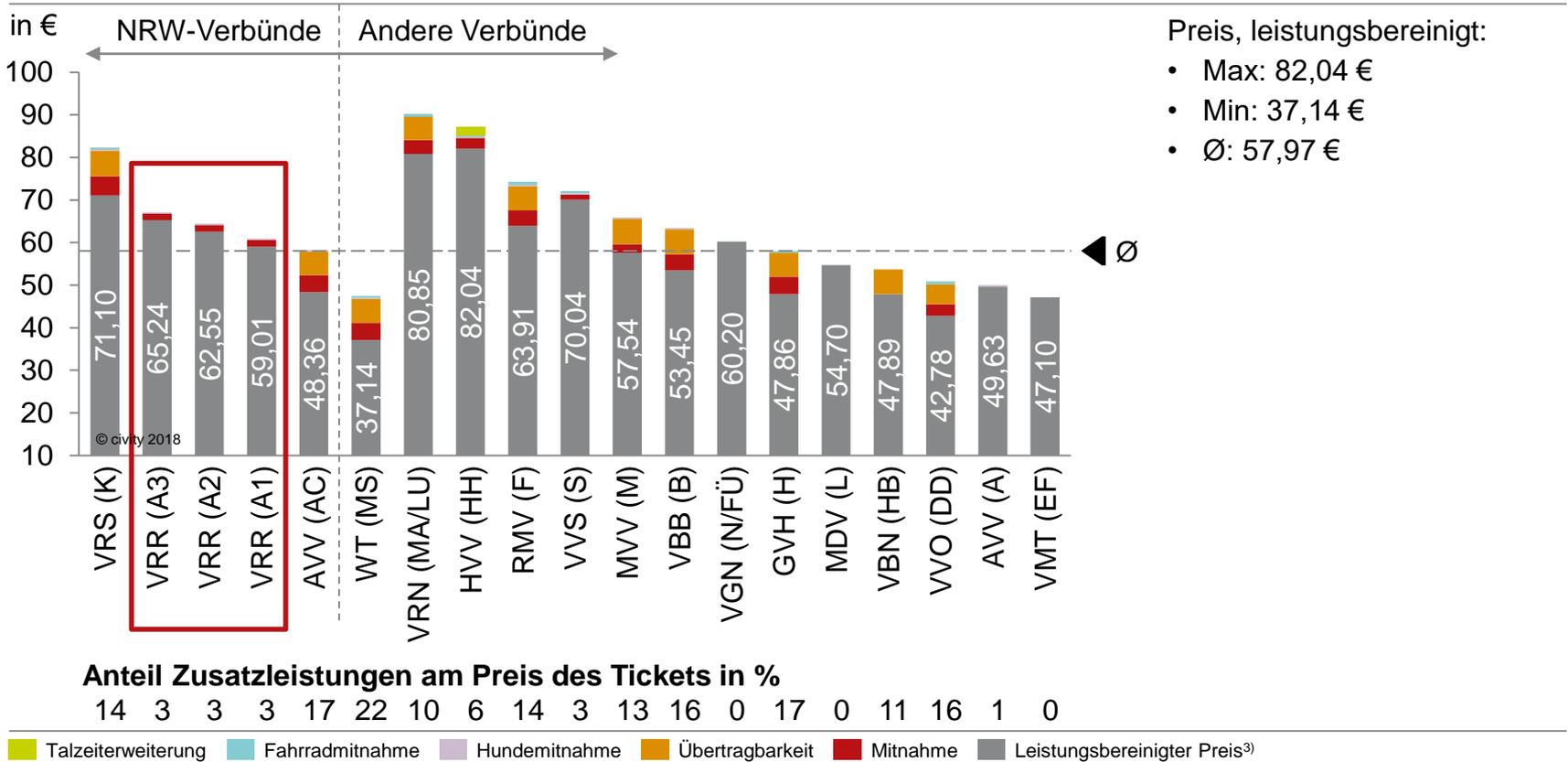
1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

2) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Beim Ticket1000 im Abonnement ist der Wertanteil der Zusatzleistungen mit 3 % nur gering

Abonnement¹⁾

Preis Stadtgebiet²⁾, per 1.1.2018, leistungsbereinigt



1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

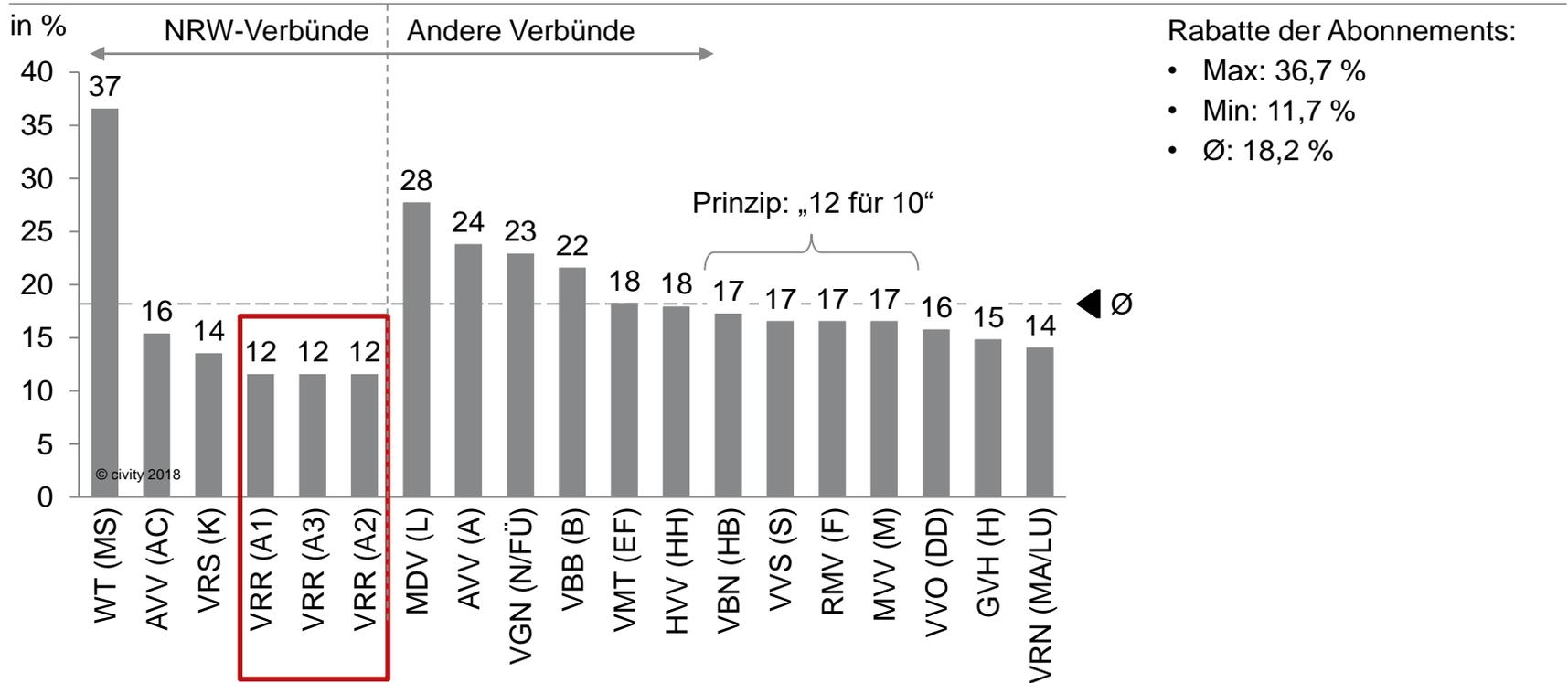
2) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

3) In einigen Städten hat die Bereinigung nur minimale Effekte, daher in Grafik teilweise nicht erkennbar

Der Rabatt des Abonnements gegenüber der Monatskarte ist im VRR der niedrigste der Vergleichsverbünde

Abonnement¹⁾

Rabatt Abonnement zur Monatskarte, Stadtgebiet²⁾, per 1.1.2018, nominal

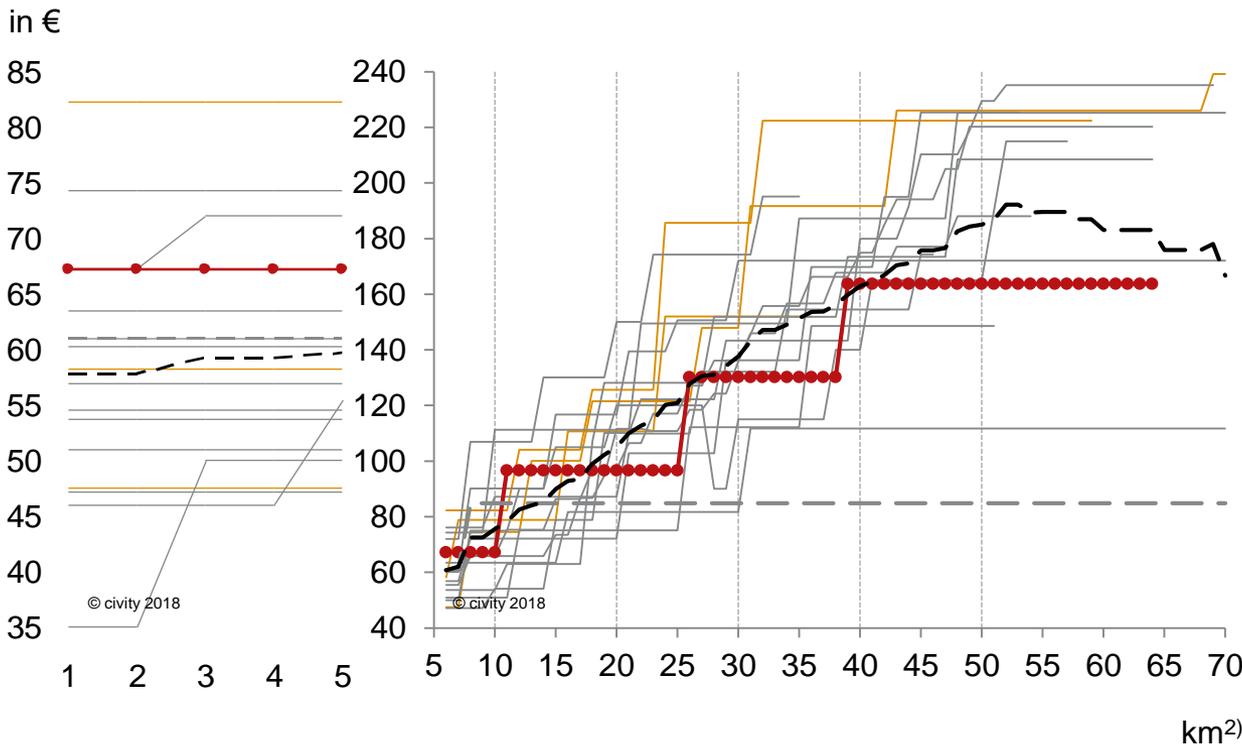


1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt
 2) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Der Preis der Abos des VRR ist – außer auf kürzeren Distanzen – unterdurchschnittlich

Abonnement¹⁾

Räumlicher Preisverlauf, per 1.1.2018, nominal



Erläuterungen

- Der Preis des Abonnements beginnt auf kurzen Distanzen auf leicht überdurchschnittlichem Niveau
- Wegen relativ niedriger Preissprünge bei wenigen Preisstufen bleibt der Preis mit steigender Entfernung zunehmend hinter dem Mittelwert zurück
- Zusätzlich zu den tarifzonenbezogenen Abonnementen bietet ein Verbund der Vergleichsgruppe ein preisgünstiges Netzabonnement an, das schon auf mittleren Entfernungen günstiger ist als die tarifzonenbezogenen Produkte dieses Verbundes

—●— VRR (Düsseldorf) — NRW-Verbünde — Andere Verbünde — - Mittelwert — - Netzticket

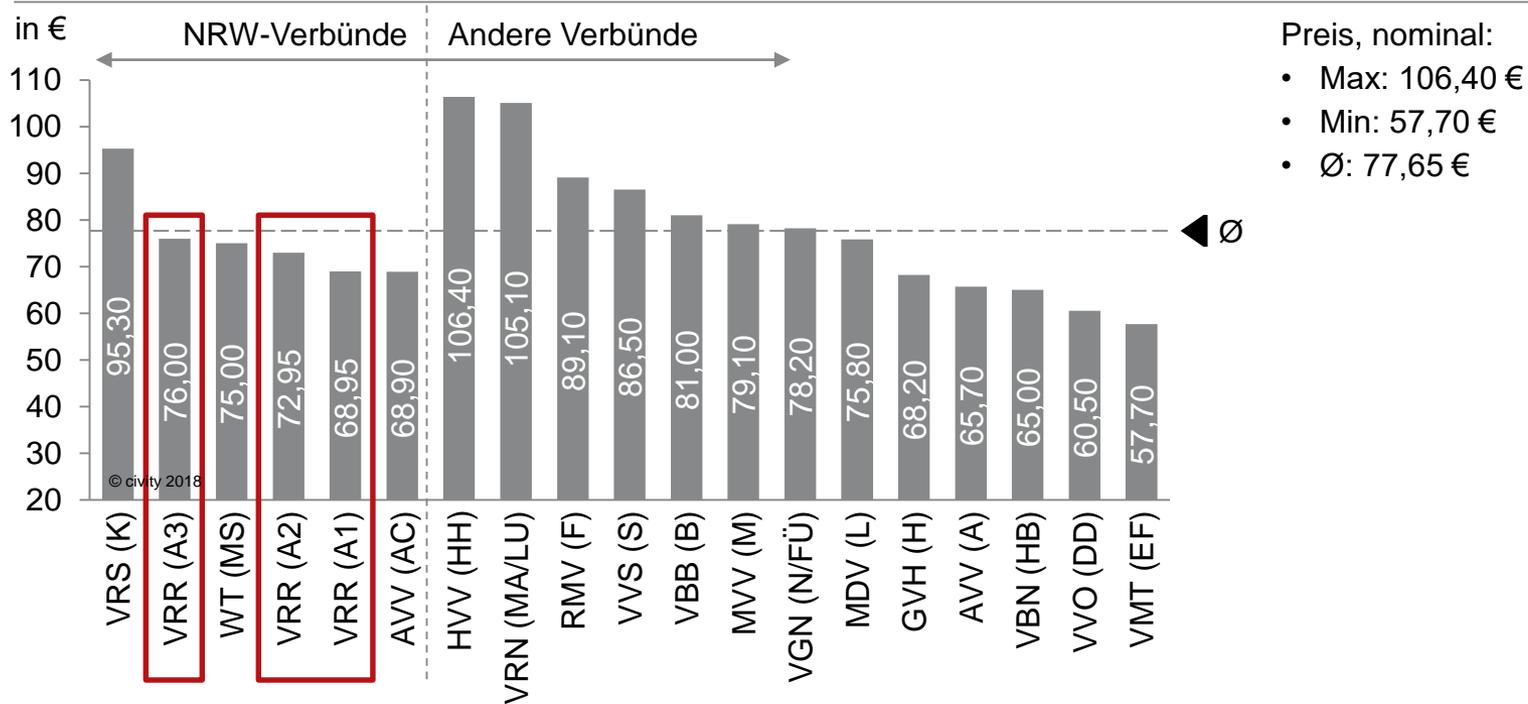
1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

2) Km Luftlinie ab Hauptbahnhof Verbundzentrum, Mittelwert mehrere Richtungen

Der Preis der Monatskarte liegt in den A3-Städten des VRR knapp auf dem Durchschnittswert, in A1 und A2 darunter

Monatskarte¹⁾

Preis Stadtgebiet²⁾, per 1.1.2018, nominal



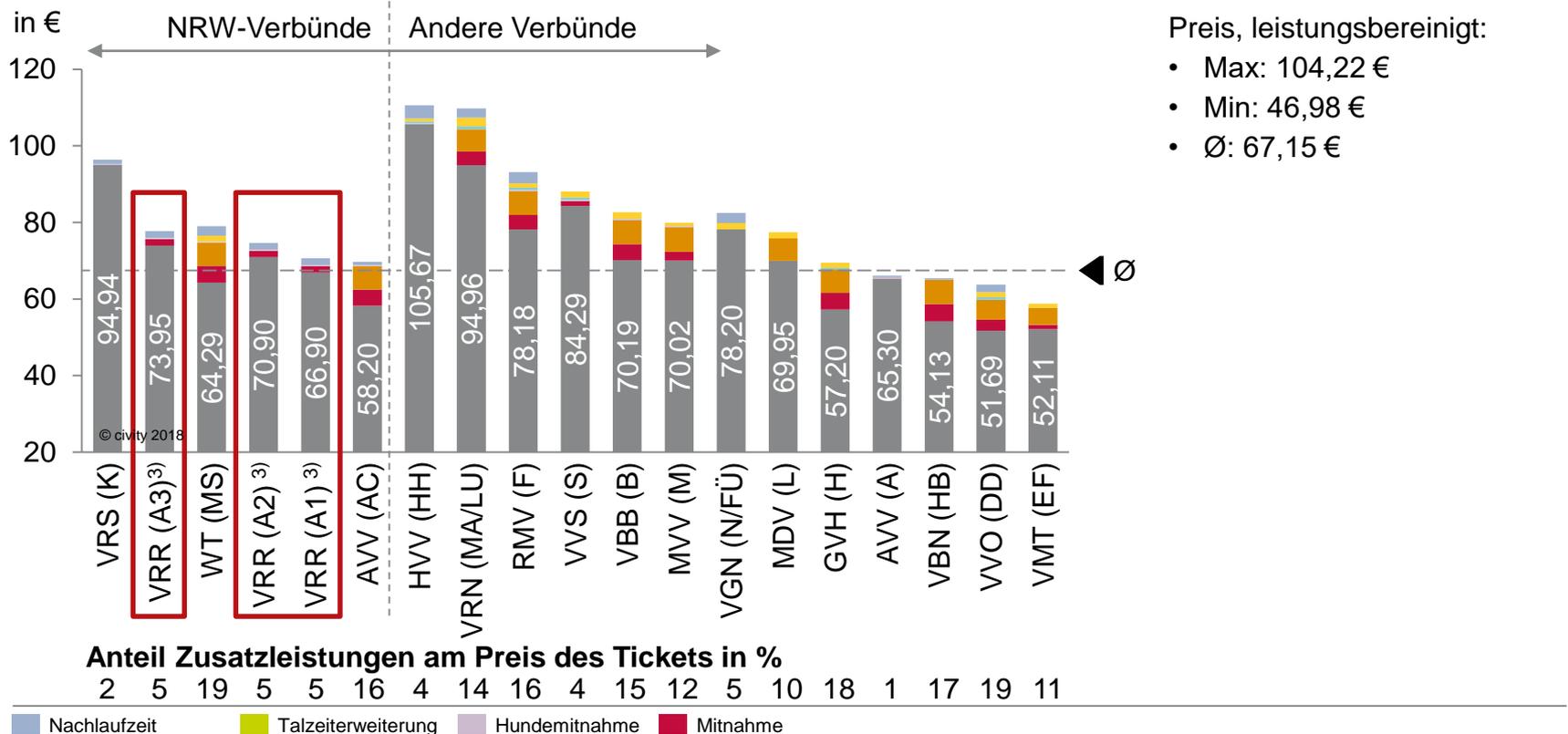
1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

2) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Das Ticket1000 des VRR weist nur etwa 5 % Wert-Anteil der Zusatzleistungen auf

Monatskarte¹⁾

Preis Stadtgebiet²⁾, per 1.1.2018, leistungsbereinigt



1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

2) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

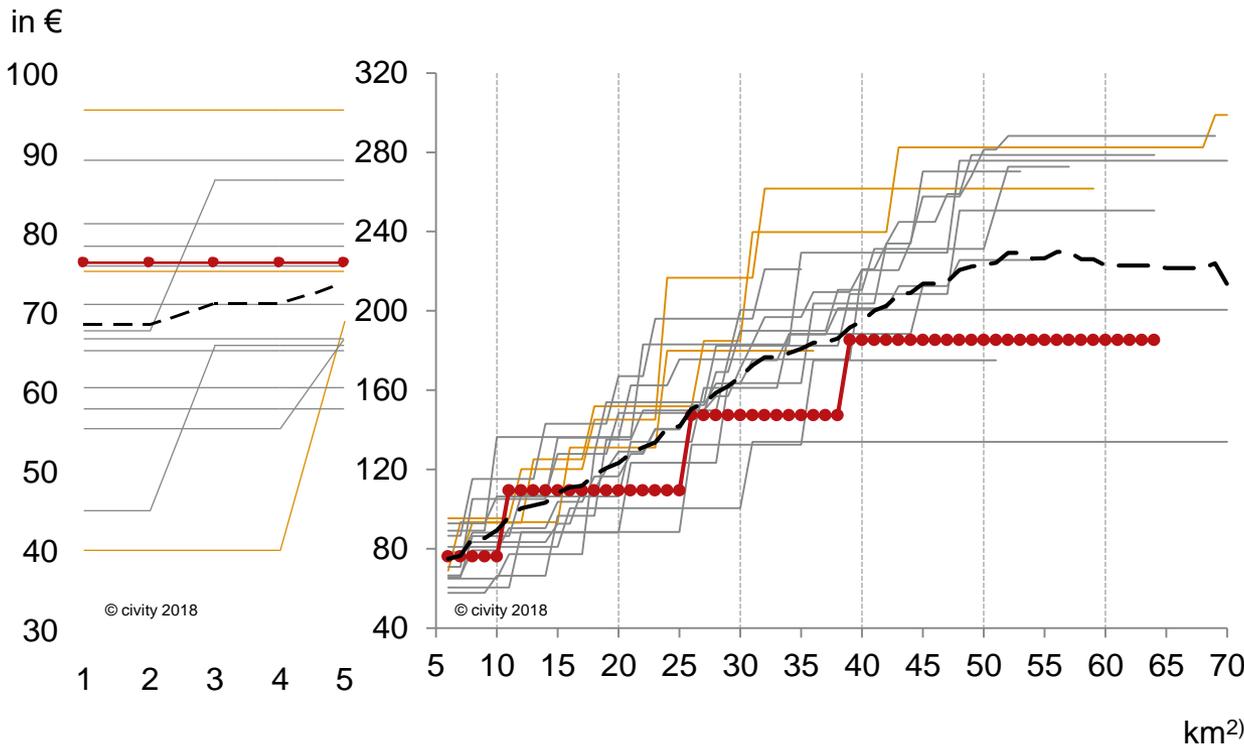
3) 30-TageTicket des VRR hier nicht betrachtet

4) In einigen Städten hat die Bereinigung nur minimale Effekte, daher in Grafik teilweise nicht erkennbar

Der Preis der Monatskarten des VRR ist auf mittleren und längeren Entfernungsklassen deutlich unterdurchschnittlich

Monatskarte¹⁾

Räumlicher Preisverlauf, per 1.1.2018, nominal



Erläuterungen

- Der Preis der Monatskarte beginnt auf kurzen Distanzen etwa auf durchschnittlichem, teils überdurchschnittlichem Niveau.
- Wegen relativ niedriger Preissprünge bei wenigen Preisstufen liegt der Preis mit steigender Entfernung deutlich unter dem Mittelwert

—●— VRR (Düsseldorf) — NRW-Verbände — Andere Verbände — - Mittelwert

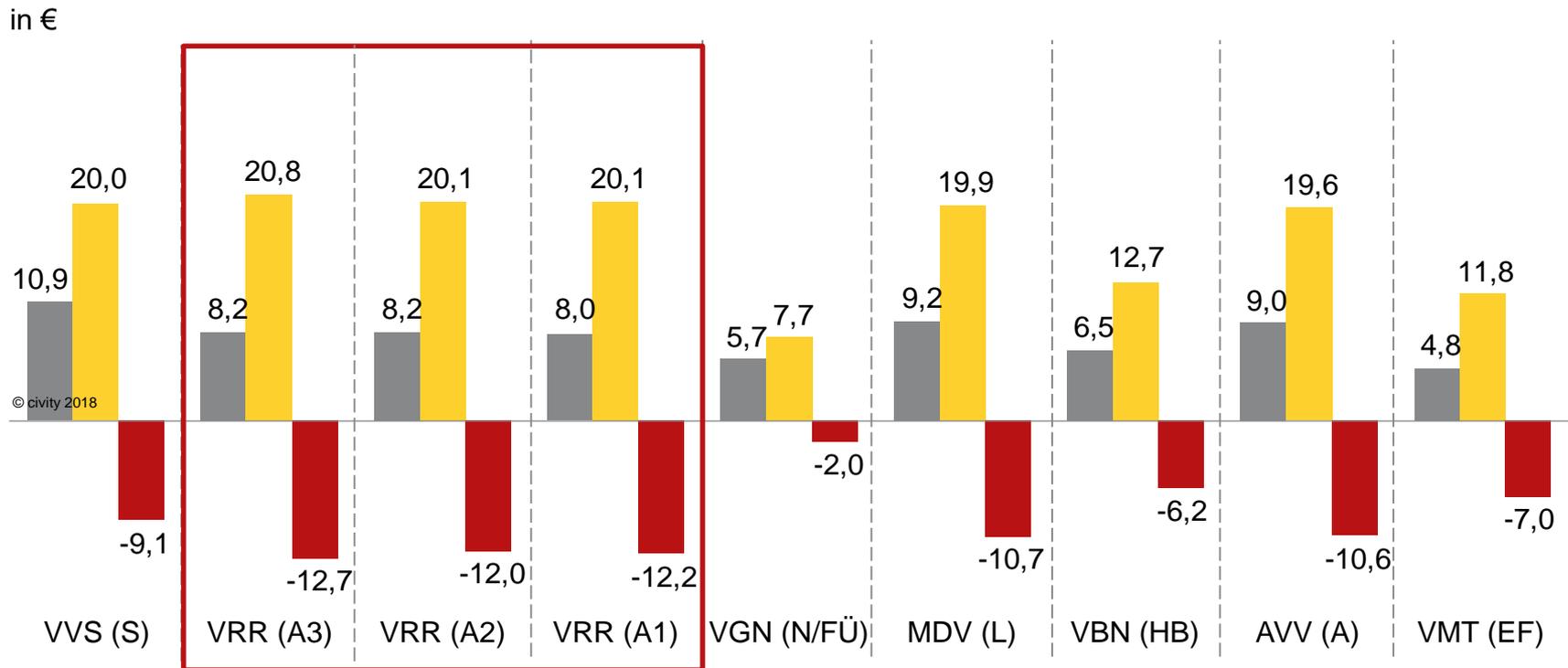
1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

2) Km Luftlinie ab Hauptbahnhof Verbundzentrum, Mittelwert mehrere Richtungen

Nur in Nürnberg/Fürth entspricht der Wert der Zusatzleistungen in etwa dem Aufpreis des Premiumabonnements

Premiumabonnement

Preis Stadtgebiet¹⁾, per 1.1.2018, nominal



■ Preisdifferenz ■ Wert Zusatzleistung ■ Deckungsbeitrag

1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Der Rabatt bei Jobtickets basiert auf Solidarmodellen oder bei Fakultativmodellen auf mehreren Bedingungen

Jobticket-Modelle: Übersicht



1) Vielfach auch mehrere der genannten Bedingungen kombiniert

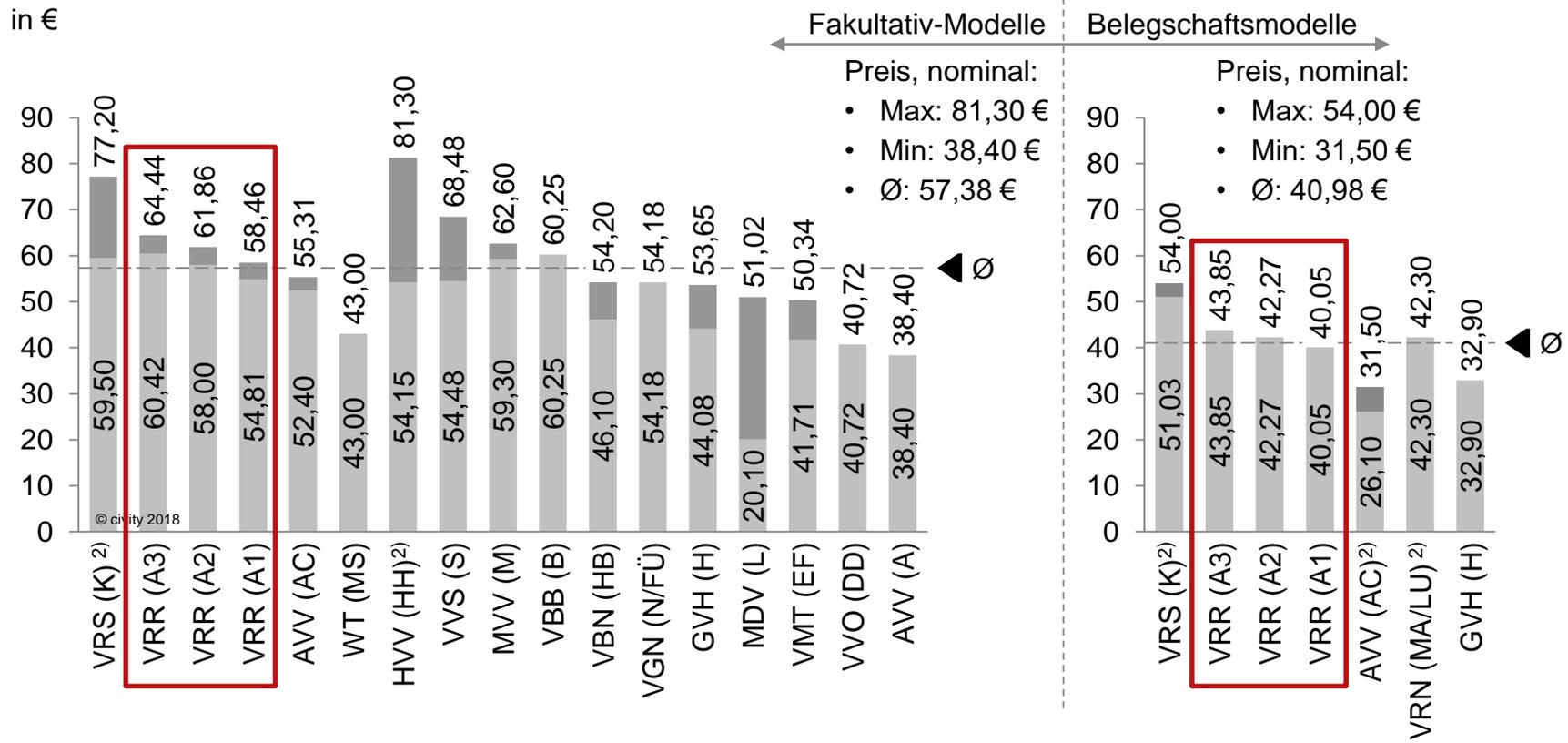
2) Um die Mindestabnahmezahl zu erreichen, sind Zusammenschlüsse von Firmen häufig erlaubt

3) Meist verbunden mit einer Mindest-Mitarbeiterzahl, die in einzelnen Fällen durch Zusammenschlüsse erreicht werden kann

Der minimale Preis des Jobtickets im VRR liegt in A2 und A3 etwa auf dem Mittelwert, der maximale Preis etwas darüber

Jobtickets¹⁾: Fakultativ-Modelle und Belegschaftsmodelle

Preis pro Monat, per 1.1.2018

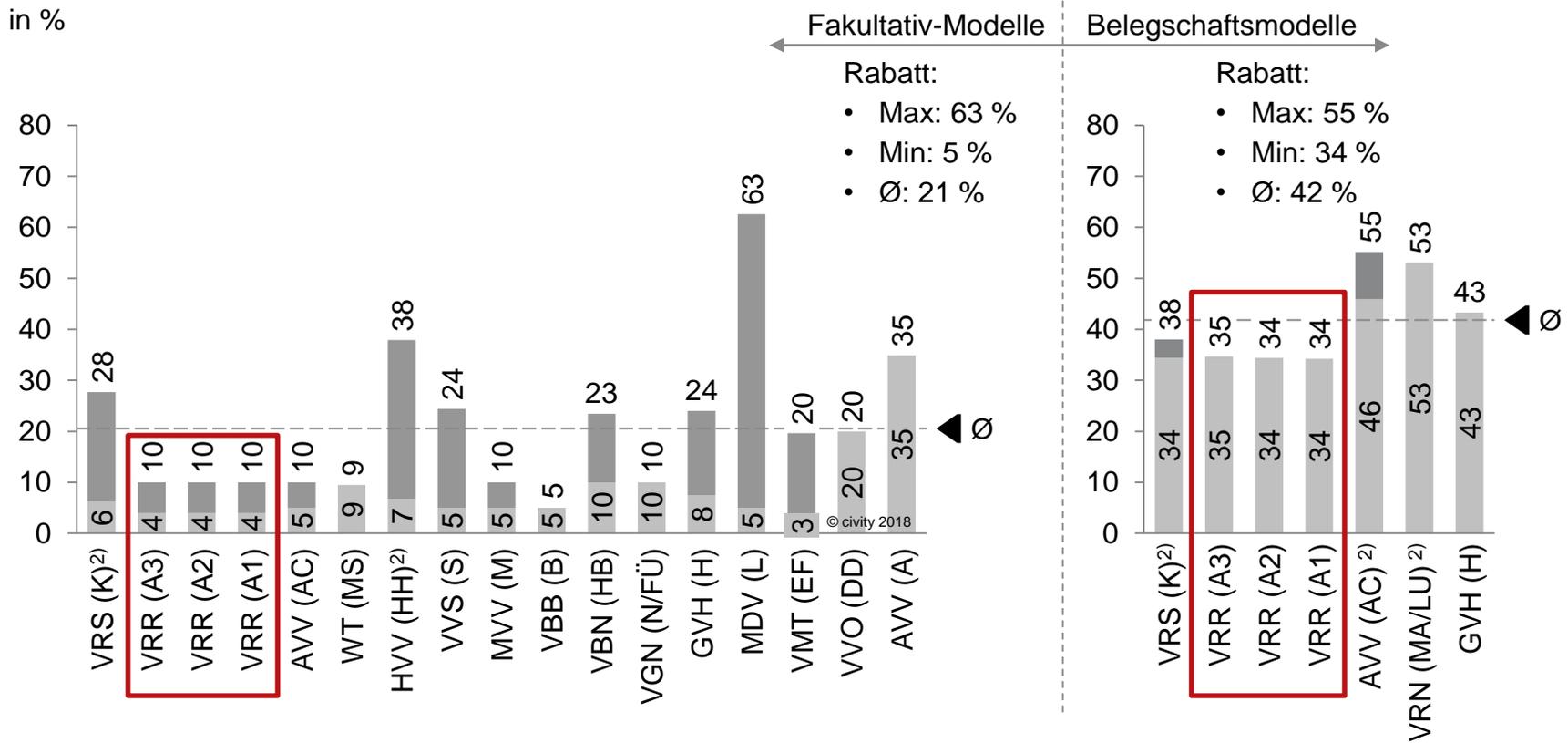


1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt
 2) Ticket grundsätzlich verbundweit oder über Stadtgebiet hinaus gültig, Jobticket Stadtgebiet allein nicht angeboten

Der für das Jobticket gewährte Rabatt ist im VRR in allen Rabattstufen deutlich unterdurchschnittlich

Jobtickets¹⁾: Fakultativ-Modelle und Belegschaftsmodelle

Rabatt Jobtickets zu Abonnement pro Monat, per 1.1.2018



■ Maximaler Rabatt ■ Minimaler Rabatt

1) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Basisvariante dargestellt

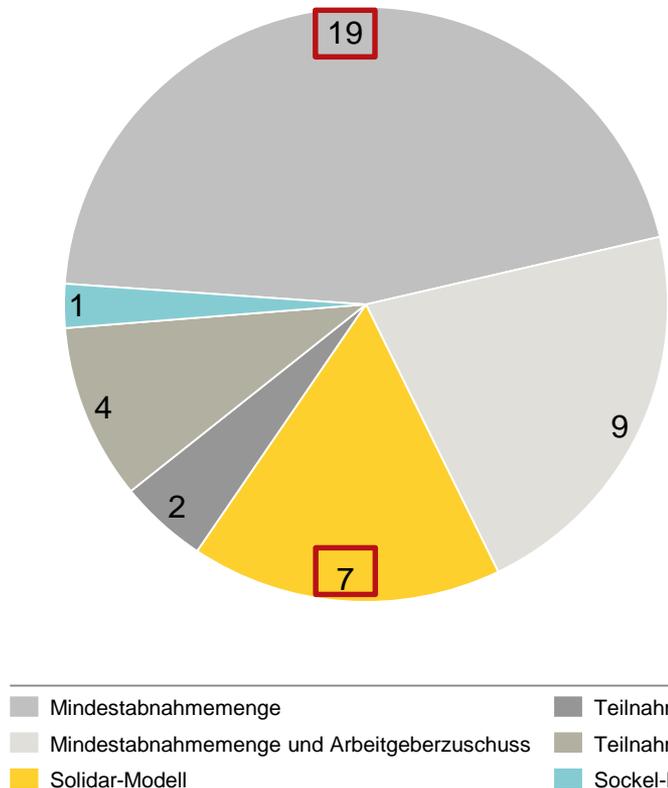
2) Ticket grundsätzlich verbundweit oder über Stadtgebiet hinaus gültig, Jobticket Stadtgebiet allein nicht angeboten

Der VRR bietet neben dem Konzept „Mindestabnahmemenge“ auch ein Jobticket nach dem Solidarmodell an

Jobtickets

Art der Regelungen

Anzahl je Regelung



Erläuterungen

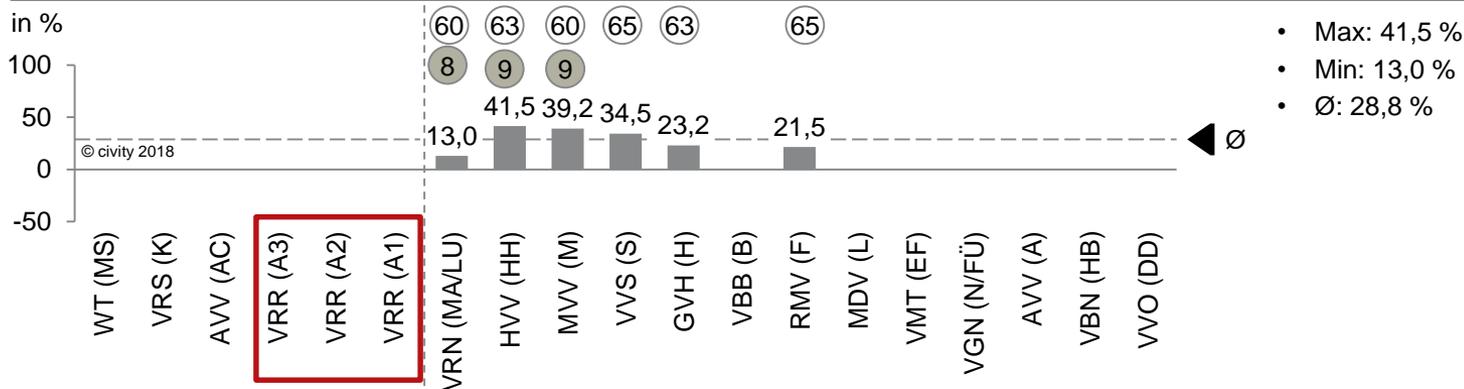
- Die Rabattierung der Mehrheit der Jobtickets basiert auf einer Mindestabnahmemenge, die teilweise zusätzlich an Teilnahmequote sowie Arbeitgeberanteil geknüpft ist
- Die Mindestabnahmemenge reicht von 2 bis maximal 100 Stück, wobei oft ein Zusammenschluss von Unternehmen gestattet ist
- 11 Modelle verwenden eine Preisstaffelung, die sich an der Abnahmemenge orientiert
- 13 Städte bieten 2 bzw. 3 verschiedene Firmenticketmodelle an
- Die Mehrheit der Modelle sieht keine Übertragbarkeit der Karten vor, bietet jedoch zusätzlich die Möglichkeit der Personenmitnahme zu Talzeiten
- In drei Fällen werden die Bedingungen nicht publiziert, sondern individuell zwischen Verbund bzw. Verkehrsunternehmen und Firma ausgehandelt

■ Mindestabnahmemenge
■ Mindestabnahmemenge und Arbeitgeberzuschuss
■ Solidar-Modell
■ Teilnahmequote und Mindestabnahmemenge
■ Teilnahmequote und Mindestabnahmemenge und Arbeitgeberzuschuss
■ Sockel-Modell
■ Regelung VRR

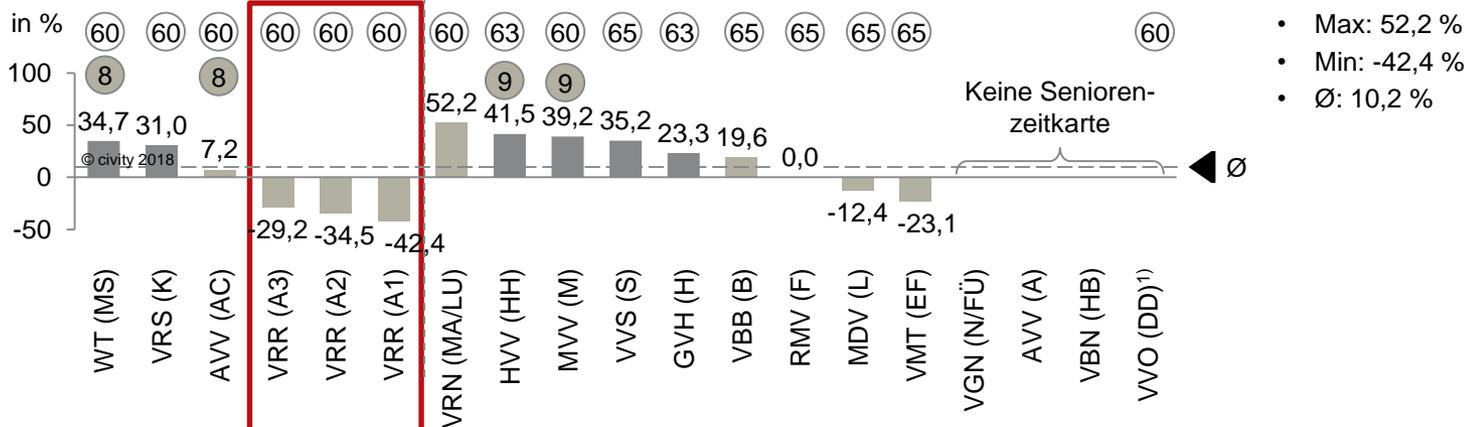
Das Seniorenabo ist im VRR als Komfortprodukt ausgestaltet: teurer als das Normal-Abo Stadt, aber verbundweit gültig

Rabattierung Senioren-Zeitkarten zu Zeitkarten Stadtgebiet

Rabatt Seniorenmonatskarte zur Monatskarte, per 1.1.2018, nominal



Rabatt Seniorenabonnement zum Abonnement, per 1.1.2018, nominal



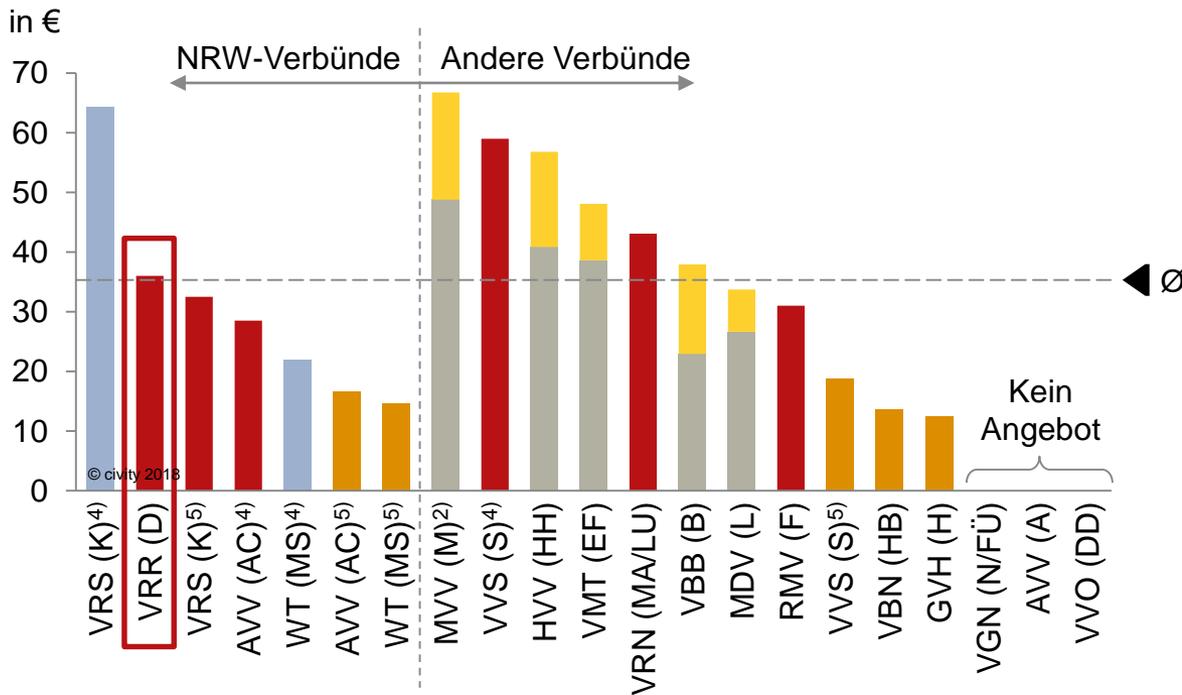
○ Mindestalter ● Uhrzeit morgendliches Sperrzeitende ■ über Stadtgebiet hinaus gültig

1) In DD werden ermäßigte Einzelfahrtscheine für Senioren ab 60 Jahren angeboten.

Für die Schülerfreizeitmobilität wird im VRR wie in anderen Verbänden ein verbundweites Pauschalticket angeboten

Verbundweite Schüler-Freizeitmobilität¹⁾

Preis pro Monat, per 1.1.2018, nominal



Erläuterungen

- Einige Verbände (auch der VRR) erreichen verbundweite Schülerfreizeitmobilität durch ein Pauschalticket, das Ausbildungsverkehr und Freizeitverkehr bündelt
- In weiteren Verbänden sind spezielle Freizeittickets erhältlich. Je nach Ausgestaltung können diese eigenständig erworben werden oder sie setzen den Besitz einer Zeitkarte des Ausbildungsverkehrs als Basiskarte voraus
- In AVV (AC) und VVS existiert die Wahlmöglichkeit zwischen diesen Varianten
- In drei Verbänden existiert kein Angebot für verbundweite Freizeitmobilität

■ Ausbildungskarte verbundweit in Talzeit
 ■ Freizeitkarte: eigenständige Karte
 ■ Basiskarte Stadt (Abonnement)
■ Ausbildungskarte Verbundraum oder LK
 ■ Freizeitkarte: Aufzahlungskarte³⁾
 ■ Basiskarte Stadt (Monatskarte)

- 1) Spezielle Tarifprodukte für eine verbundweite Mobilität von Schülern zumindest in Talzeiten
- 2) Ausbildungstarif I
- 3) Ausbildungszeitkarte Bedingung für Erwerb Freizeitticket, hier kleinste städtische Preisstufe
- 4) Zwei Varianten angeboten, hier Pauschalticket
- 5) Zwei Varianten angeboten, hier Freizeitticket

Der RMV startete im April 2016 einen Modellversuch für einen entfernungsabhängigen Tarif mit eTickets

Kilometertarif RMVsmart und RMVsmart 50

• Preisgestaltung:

- Grundpreis 1,60 Euro
- Für Regional- und Schnellbahnen: Entfernungspreis ~20 ct./km in städtischen bzw. 10 ct. in ländlichen Gebieten
- Für Bus und Tram: Pauschalpreis je Fahrt, abhängig von Bevölkerungsanzahl der befahrenen Gebiete
- Ab 20,00 € Monatsumsatz reduzieren sich die Preise weiterer Fahrten um 10 %
- Vorstehende Preise sind Ergebnis einer Preissenkung um ca. 10 % im Oktober 2017 nach mehreren Monaten Testphase, vmtl. wegen mangelnder Akzeptanz; zudem wurde das Konzept RMVsmart 50 eingeführt (s.u.)



Quelle: <https://www.rmvsmart.de/tarifinnovation>, Abruf 04.04.2017; civity-Recherche

RMVsmart wurde im Oktober 2017 um ein Rabattmodell mit Monatsgrundgebühr ergänzt

RMVsmart 50



Kurzbeschreibung

- Der Fahrpreis wird nicht mehr nach den durchfahrenen Tarifzonen ermittelt, sondern nach der zurückgelegten Strecke
- Kunde zahlt Grundgebühr pro Monat, der Fahrpreis wird halbiert

	Gelegenheitskunden	Stammkunden
e-Tarif	<ul style="list-style-type: none"> • Grundgebühr 5 € pro Monat • Grundpreis pro Fahrt und Kilometerpreis / Pauschalpreis werden um 50 % reduziert • Für innerstädtische Relationen teils auch bei täglicher Nutzung günstiger als Zeitkartentarif: Kann aus Kundensicht Zeitkartentarif ersetzen 	
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Check-in-check-out (CICO) per Smartphone App (Auswahl Haltestelle) • Aktuell 2 Apps im Angebot 	
Reichweite	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamter Verbundverkehr • Pilotprojekt, noch kein Regelbetrieb 	
Vorteile (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsgerechte Preisgestaltung möglich 	Nachteile (Auswahl)
		<ul style="list-style-type: none"> • Grundgebühr fällt jeden Monat an • Kunde muss sich vorab für Verkehrsmittel und genaue Relation entscheiden, da Preise auf zwei unterschiedliche Arten ermittelt werden
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> • Pilotprojekt mit 30.000 Teilnehmern befristet bis 2019 • Entscheidung zu Regelbetrieb noch offen 	

Bei RMVsmart und RMVsmart 50 überwiegen die Nachteile aus Kunden- und Unternehmenssicht die Vorteile deutlich

Kilometertarif RMVsmart und RMVsmart 50

Positiv

- Bei Fahren über Tarifzongengrenzen deutliche Preissenkung für Kunden (insbesondere „Paradebeispiel“ Frankfurt-Offenbach)
- Für regelmäßige Gelegenheitskunden sehr deutliche Einsparmöglichkeit bei RMVsmart 50 gegen 5,00 € fixe Monatsgebühr, bei mittleren Reiseweiten lohnen sich Zeitkarten auch bei höheren Nutzungshäufigkeiten teilweise nicht mehr

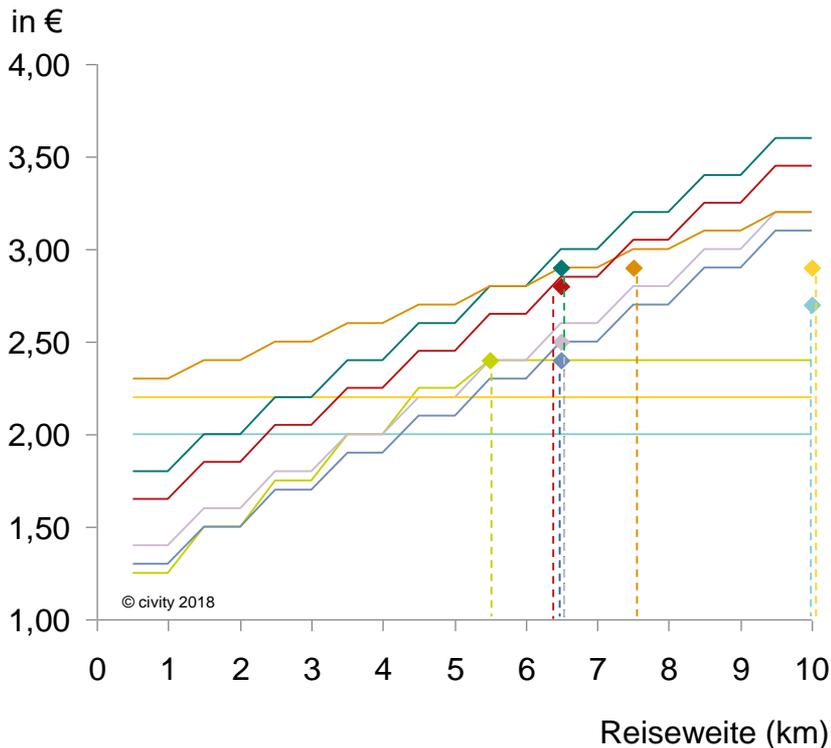
Negativ

- Als RMVsmart bei den meisten Fahrten, z. B. innerhalb Frankfurts, Preissteigerung gegenüber analogem Zonentarif („zu teuer“)
- In Variante RMVsmart 50 starke Kannibalisierung der Zeitkarten wegen sehr starker Rabattierung auf 50 % („zu billig“)
- Sehr komplexes, für Kunden kaum nachvollziehbares System mit unterschiedlicher Tarifierung von Bus und Bahn, Kern- und Regionalnetz sowie Systembrüchen (im Stadtzentrum dann doch wieder keine Entfernungsberechnung, sondern Einheitspreis zu allen Stationen, Einheitspreis bei Busnutzung)
- Sehr unflexibles System (Festlegung auf Start- und Zielhaltestelle sowie exakte Liniennutzung vor Fahrtbeginn nötig)

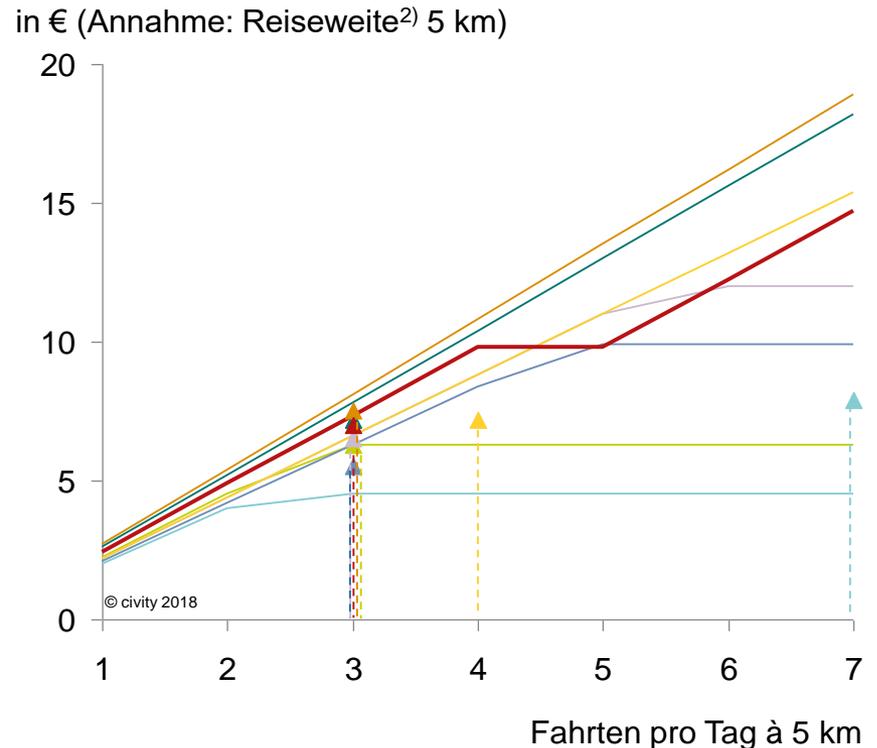
Der RMV Smart-Tarif kennt in SPNV und U-Bahn keine Deckelung der Preise

Preise exemplarischer e-Tarife pro Fahrt und pro Tag (Stadtverkehr)

Fahrpreis¹⁾ nach Reiseweite²⁾



Fahrpreis¹⁾ nach Fahrten pro Tag



- Münster — VRN — RMV (Bahn in F) — VPE
- KVV — RMV (Bus in F) — RMV (je 50% Bus und Bahn in F) — VRR nextTicket

- ◆ Einzelfahrschein ▲ Tageskarte

1) Im Stadtverkehr
 2) KVV, VRN, VPE: Luftlinie; RMV, VRR nextTicket (Phase 2): Fahrtstrecke

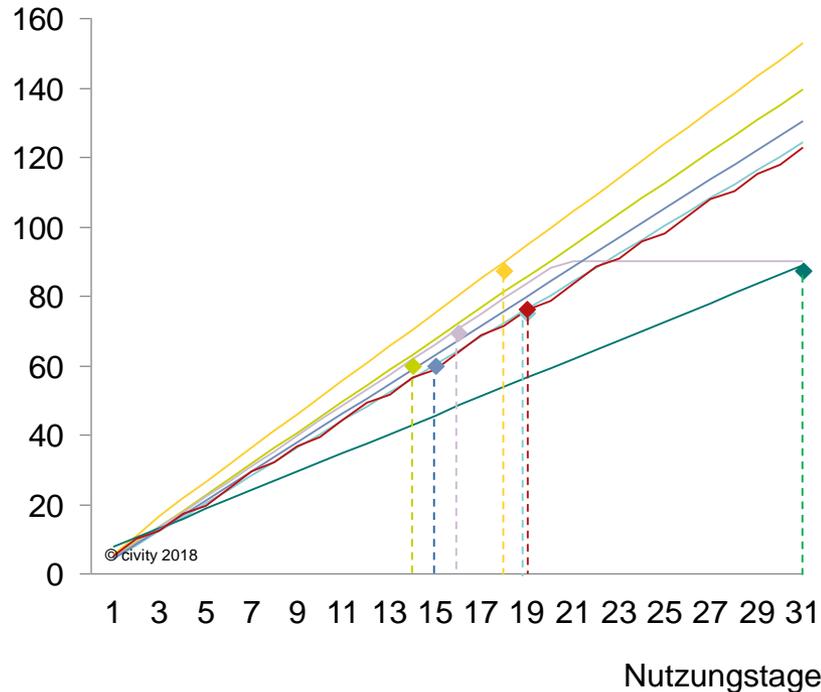
© civity 2017 /// civity_VRR_Tarifanalyse_2018_Kurzfassung_Nachgang.pptx

Die e-Tarife kannibalisieren den Zeitkartentarif nur in wenigen Fällen, dann aber teilweise massiv

Preise exemplarischer e-Tarife pro Monat (Stadtverkehr)

Fahrpreis¹⁾ nach Nutzungstagen p.m.

in € (Annahme: 2 Fahrten à 5 km²⁾ p. d.)



Erläuterung

- Preislogik und Kappung unterscheiden sich zwischen den e-Tariffsystemen deutlich
- Das System RMVsmart 50 kann auf mittleren innerstädtischen Entfernungen sogar bei (fast) täglicher Nutzung den Zeitkartentarif kannibalisieren
- Die anderen Systeme sind ggf. bei weniger als 5 Arbeitstagen pro Woche und geringer Freizeitnutzung attraktiv für Zeitkartenkunden

- **Wichtig für den Erfolg eines e-Ticket-Angebots, wo der Fahrpreis zu Fahrtbeginn nicht feststeht, sind**
- das Vertrauen des Kunden in die Preisfindung
 - die Transparenz der Preisermittlung

Vertrauen kann durch die Garantie eines Maximalpreises (pro Fahrt, pro Tag) geschaffen werden, Transparenz wird durch eine möglichst einheitliche Tarifierung erreicht

Im RMV Differenzierung zwischen vielen Preissätzen / Raumtypen, Preisfindung aber vor Fahrtbeginn

— Münster — KVV — VRN — RMVsmart Flex in F — RMVsmart50 in F — VPE — VRR nextTicket — Monatskarte

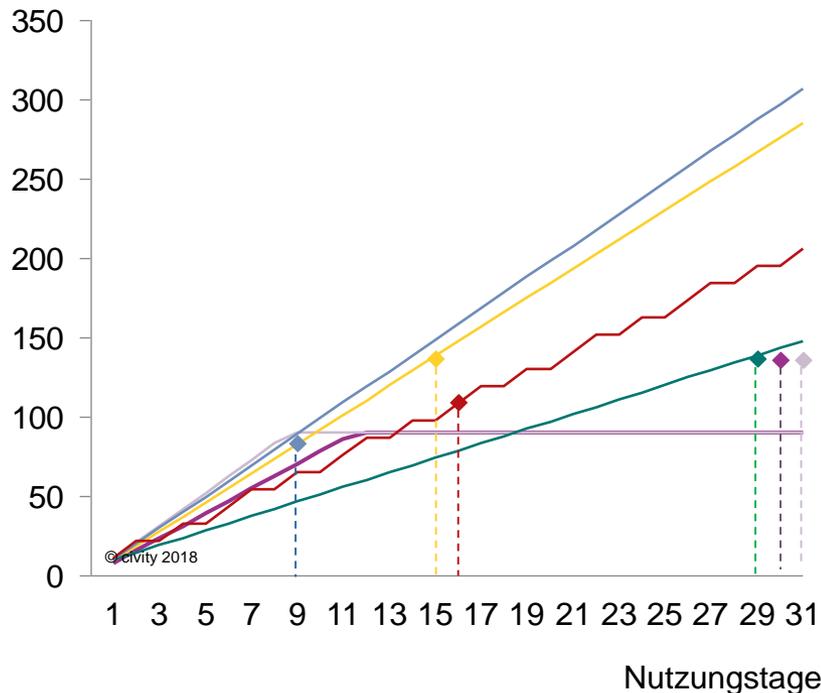
- 1) Im Stadtverkehr
- 2) KVV, VRN, VPE: Luftlinie; RMV, VRR nextTicket (Phase 2): Fahrtstrecke
- 3) Je 50 % Bus und Bahn

Die e-Tarife kannibalisieren den Zeitkartentarif teilweise deutlich, auch wegen niedrigem Preisdeckel

Preise exemplarischer e-Tarife pro Monat (hohe Reiseweiten)

Fahrpreis¹⁾ nach Nutzungstagen p. m.

in € (Annahme: 2 Fahrten à 20 km²⁾ p. d.)



Erläuterung

- Preislogik und Kappung unterscheiden sich zwischen den e-Tarifsystemen deutlich.
- Das System RMVsmart 50 kann bei 20 km Reiseweite und fast täglicher Nutzung den Zeitkartentarif kannibalisieren.
- Der künftige VRR nextTicket-Tarif (Phase 2) und der RMVsmart FLEX-Tarif sind bis zu 16 bzw. 15 Nutzungstagen p.m. bzw. bei 3 oder weniger Arbeitstagen pro Woche und geringer Freizeitnutzung attraktiv für einige Zeitkartenkunden..
- Im VRN ist der Maximalpreis des Luftlinientarifs mit 90 € deutlich günstiger als die Monatskarte für 20 km Reiseweite, hier wird allerdings ein stark vergünstigtes netzweites Abo für 84,90 € angeboten.

— VRN mit BC
 — VRN
 — RMVSMART FLEX³⁾
 — RMVSMART50³⁾
 — VPE
 — VRR nextTicket
 ◆ Monatskarte

1) Überlandverkehr

2) VRN, VPE: Luftlinie; RMV, VRR nextTicket (Phase 2): Fahrtstrecke

3) Annahme: 5 km Bahn in F, 15 km außerhalb, Nutzung Stadtbus in F

Wesentliche Ergebnisse des Tarifvergleichs

Management Summary

Bartarif

- Tarifniveau Einzelkarte und Tageskarte nominal auf Erwartungswert, nach Kaufkraftbereinigung starke Streuung zwischen Beispielstädten
- Sehr hoher Rabatt der eTicket-10er-Mehrfahrtenkarte
- Reichweite der Kurzstrecke im Mittelfeld, Preis und Preis pro km leicht unterdurchschnittlich
- Preisanstieg bei Einzelkarte Stadt auf Inflationsniveau
- Tageskarte stieg etwas schwächer
- Seit Umstellung auf 24 h-Gültigkeit 2018 deutlicher Wertanteil Zusatzleistungen bei der Tageskarte
- Tarifniveau auf langen Distanzen bei Einzel- und Tageskarte hoch
- Geringe Rabattierung von Mittelstädten und ländlichen Räumen gegenüber Großstädten (A3)
- Sehr deutlicher Preisanstieg Einzelkarten auf höheren Reiseweiten, gedämpft durch Auflassung PS E

Zeitkartentarif

- Tarifniveau Abonnement im Quervergleich auf dem Erwartungswert
- Tarifniveau Monatskarte nominal etwas niedriger wegen sehr niedriger Rabattierung des Abos
- Bei Ticket1000 (Monat, Abo) wenige Zusatzleistungen, daher leistungsbereinigt über (Abo) bzw. wenig unter Erwartungswert (Monat)
- Nutzenschwelle Abo – Einzelkarte nominal im Durchschnitt, leistungsbereinigt im Vergleich sehr hoch, auf langen Distanzen stark sinkend
- Preise auf mittleren/langen Distanzen deutlich unterdurchschnittlich
- Preisentwicklung der Monatskarte auf kurzen/mittleren Distanzen durchschnittlich, beim Abo in allen Entfernungen stark, abgesehen jeweils von Auflassung PS E
- Geringe Rabattierung von Mittelstädten und ländlichen Räumen

Weitere Zeitkarten

- Sehr breites Angebot an Premiumtickets, dabei Preisspreizung eher klein
- Angebot hochpreisiges Premium-Seniorenticket
- 9 Uhr-Karten durchschnittlich rabattiert
- Schülerticket inkl. Verbundraumgültigkeit und eher günstig, Freizeitmobilität damit im Mittelfeld
- Firmenticket mit hoher Mindestabnahme und geringem Rabatt, zusätzlich Variante Solidarmodell

Raumstruktur und Sortiment

- Große Zonen und wenige Preisstufen, hohe Reichweite je PS
- Teilweise hohe Tarifsprünge
- Frühe Kappungsgrenze
- Wenig Auffälligkeiten beim Sortiment

Beratung aus Begeisterung