



<b>Beschlussvorlage</b> <b>- öffentlich -</b>		
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AÖR</b>	<b>M/VII/2009/0348</b>	<b>17</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	30.11.2009	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AÖR	03.12.2009	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AÖR	17.12.2009	Entscheidung

**Datum: 20.11.2009**

**Betreff**

Tarifliche Integration VGN in den VRR

**Beschlussvorschlag**

Der Verwaltungsrat nimmt den Sachstand zustimmend zur Kenntnis.

**Sachstandsbericht**

**Tarifliche Integration der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN)**

Im Sitzungsblock Februar-/März 2009 wurden mit der Vorlage Tarifangelegenheiten

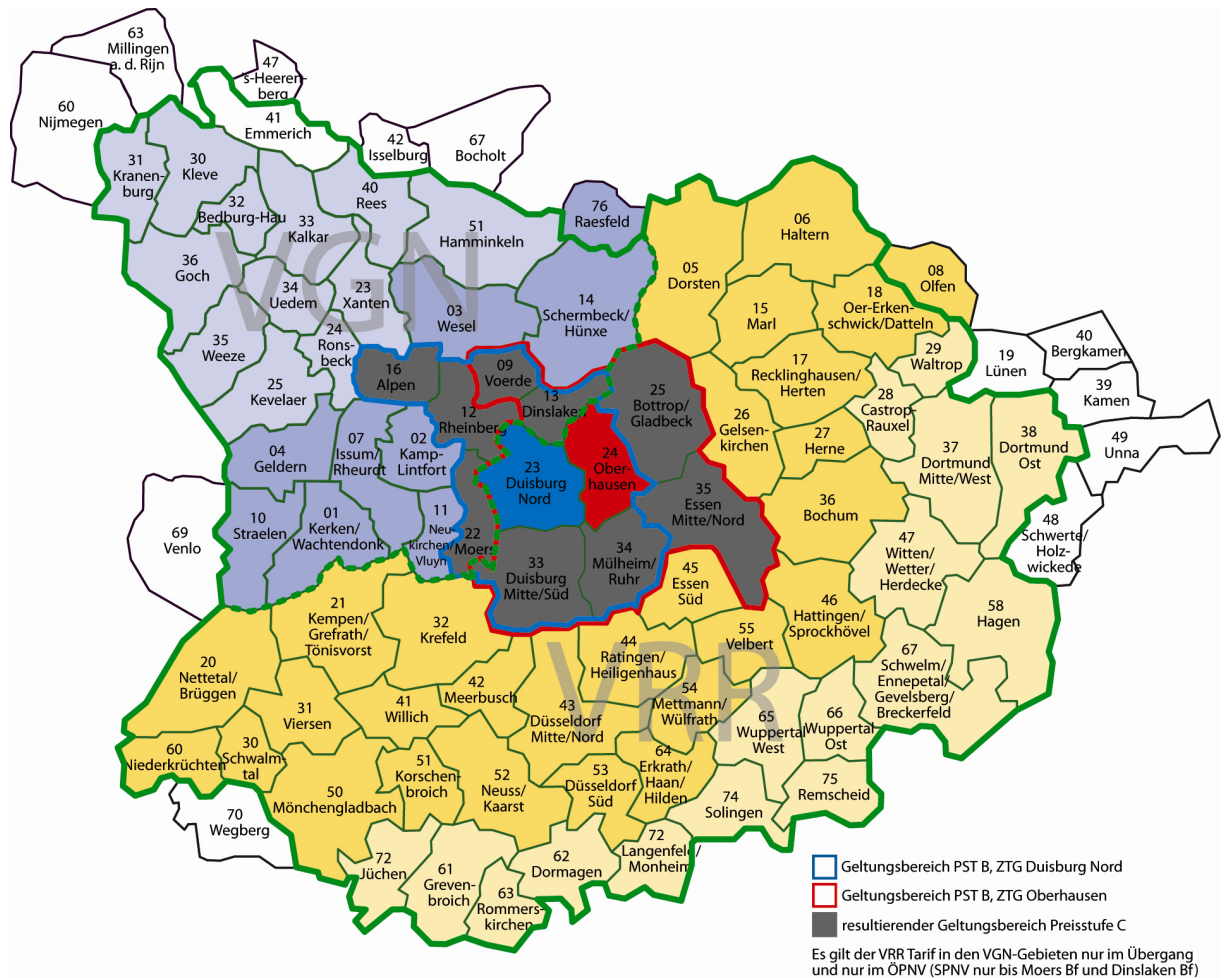
M/VII/2009/0278 die Ergebnisse der Tarifuntersuchung des Instituts IVV Aachen mitgeteilt. Mittlerweile liegen auch die unternehmensbezogenen wirtschaftlichen Auswirkungen der einzelnen Verkehrsunternehmen in der VGN vor, so dass die Gremien der VGN die Rahmenbedingungen verabschiedet haben, bei deren Umsetzung aus Sicht der VGN einer tarifliche Angleichung mit dem VRR-Tarif möglich ist.

**Tarifliche Rahmenbedingungen im Überblick (aus Sicht der VGN):**

- Für die VGN – Unternehmen dürfen keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen
- Zur Vermeidung ungerechtfertigter Preissprünge sind einige Tarifgebiete in der VGN neu zuzuschneiden
- Zur Reduzierung von Mindererlösen soll eine neue Preisstufe (VRR Preisstufe E) eingeführt werden
- Das VRR-Schokoticket soll verbundweit in der VGN eingeführt werden
- Für die verbleibenden Mindererlöse soll eine Finanzierungslösung gemeinsam mit dem VRR und den Kreisen gefunden werden
- Nur die Kreise Kleve und Wesel betreffende tarifliche Besonderheiten sollen separat geregelt werden

**Warum Mindererlöse?**

Aktuell ragt der VRR-Tarif für verbundraumüberschreitende Fahrten bereits weit in den VGN-Raum hinein. Seit der VRR-Tarifstrukturreform am 1. August 2008 werden im Übergang die VRR-Preisstufen A, B und C anerkannt.



Allerdings gelten die VRR-Tickets im Bereich der VGN nicht im Schienenverkehr, sondern nur auf den kommunalen und regionalen Buslinien. Für die durchgehende Zugfahrt gilt hier wie bei fast allen Relationen zwischen den Bahnhöfen in der VGN und dem VRR der NRW-Tarif. Ausgenommen hiervon sind lediglich die so genannten Brückenkopfbahnhöfe Dinslaken und Moers, die vom VRR mit allen Preisstufen und mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sind.

Für die vorgenannte Relation Oberhausen - Wesel kostet ein VRR-Ticket 1000 der Preisstufe C derzeit 112,80 €, eine Monatskarte des NRW-Tarifs dagegen 128,40 €. Solche Preisvergleiche mit gleicher Tendenz können auch für andere Relationen fortgesetzt werden, stets ist ein VRR-Ticket günstiger als der NRW-Tarif.

Insofern erklärt es sich, dass für verbundüberschreitende Fahrten bei einer unveränderten Übernahme des VRR-Tarifes Mindererlöse für die VGN – Unternehmen auftreten werden. Der Gutachter IVV Aachen beziffert diese auf rund 2 Mio. € / pro Jahr.

### Refinanzierungsmöglichkeiten der Mindererlöse :

Gemeinsam mit der VGN-Geschäftsstelle hat der VRR mehrere Lösungsfelder erarbeitet, um die zwangsläufig auftretenden Mindererlöse zu minimieren oder ganz zu vermeiden, und

zwar:

- Die verbundweite Einführung des Schokotickets
- Die Einführung einer Preisstufe für lange Relationen
- Vertragliche Vereinbarungen im Verkehrsvertrag mit der DB AG
- Finanzielle Ausgleichszahlungen der Kreise Kleve und Wesel aus den ihnen zufließenden ÖPNV-Pauschalen des Landes NRW

Darüber hinaus ist auch eine finanzielle Beteiligung der VGN durch Realisierung von Synergieeffekten möglich.

### **Zu einigen Lösungsfeldern folgende Anmerkungen und Begründungen:**

#### **Verbundweite Einführung eines Schokotickets:**

Der Gutachter IVV hat errechnet, dass bei Einführung des Schokotickets im gesamten VGN-Bereich ein deutlicher Mehrerlös von rd. 700.000 € - 900.000 € erzielt wird. Dieser resultiert vorrangig aus den Eigenanteilen analog der Regularien im VRR.

#### **Einführung einer 5. Preisstufe:**

Der vorgenannte Effekt von Mindererlösen aufgrund einer durchgehenden Tarifierung wird bei längeren Relationen noch deutlicher. Würde der VRR-Tarif mit seinen 4 Preisstufen unverändert auf den VGN-Raum übertragen werden, würde künftig auch für die langen Relationen Preisstufe D anstelle des NRW-Tarifs gelten. Ein Ticket2000 im Abo der Preisstufe D kostet derzeit 121,22 €, ein Abo des NRW-Tarifs für vergleichbare Relationen 202,50 €. Vor diesem Hintergrund schlägt der Gutachter unterstützt von der VGN-Geschäftsführerkonferenz eine Preisstufe vor, deren Höhe über dem Niveau der VRR-Preisstufe D angesiedelt wäre. Gegenüber der heutigen Konstellation ergäbe sich für die Kunden in den jeweiligen Relationen immer noch eine deutliche Preissenkung.

#### **Finanzierungsbeiträge durch DB Regio und VRR :**

Im Verkehrsvertrag zwischen dem Nahverkehrsverband Niederrhein (NVN) und der DB ist für den Fall einer tariflichen Harmonisierung ein Finanzierungsbeitrag seitens DB Regio für eine Laufzeit von 5 Jahren vorgesehen. Durch den Betreiberwechsel von der DB auf die Nord-WestBahn ab Dezember 2009 auf den linksrheinischen Strecken von Duisburg über Moers nach Xanten und von Krefeld über Geldern nach Kleve ist eine neue Aufteilung dieses Finanzierungsbeitrags vonnöten. Dieser Betrag wird entsprechend der Veränderung des Umfangs gemessen an den Zugkm im Fahrplanjahr 2009/2010 des SPNV-Angebotes im NVN-Verbandsgebiet angepasst.

### **Arbeitsplan und avisiertes Umsetzungszeitpunkt**

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus ausgewählten Vertretern der Verkehrsunternehmen der VGN, der VGN-Geschäftsstelle und dem VRR bereitet gemeinsam die Umsetzung der tariflichen Harmonisierung vor. Dazu gehören neben den tariflichen und vertrieblichen Vorbereitungen besonders die Sicherstellung der Finanzierungsbausteine sowie die Regularien zur Einnahmeaufteilung.

In der Vereinbarung zwischen den Zweckverbänden VRR und NVN über die Bildung eines gemeinsamen Zweckverbandes ist unter § 8 die Erwartung formuliert, dass bis Ende des Jahres 2009 eine verbindliche Aussage über den Einführungszeitpunkt eines einheitlichen Gemeinschaftstarifes getroffen werden kann. Diese Aussage steht unter dem Vorbehalt der finanziellen Sicherstellung. Demzufolge kann nach jetzigem Kenntnisstand von einem Tarifstart im Jahr 2011 ausgegangen werden.

Eine verbindliche Entscheidung über die endgültige tarifliche Ausgestaltung und den exakten Einführungszeitpunkt ist erst nach Klärung der dargestellten fachlichen und Finanzierungsfragen möglich.

Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Pilotierung des SchokoTickets an ausgewählten Schulen in bis zu 2 Städte. Geplanter Einführungszeitpunkt für das SchokoTicket an diesen Schulen ist der 01.08.2010.