Beschlussvorlage

- öffentlich -

Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AöR	**NVN/VIII/2010/0119**	**24**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Unternehmensbeirat der VRR AöR	06.12.2010	Empfehlung
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	08.12.2010	Empfehlung
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	10.12.2010	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AöR	15.12.2010	Entscheidung

Datum: 25.11.2010

Betreff

Tarifharmonisierung VRR/VGN

Beschlussvorschlag

1. Der Ausschuss für Tarif und Marketing sowie der Ausschuss für Investitionen und Finanzen empfehlen dem Verwaltungsrat, folgenden Beschluss zu fassen:
2. Der Verwaltungsrat beschließt die Umsetzung der Tarifharmonisierung mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) zum 01.01.2012 sowie die Einführung einer Preisstufe E.
   Die tarifliche Endkonzeption der Preisstufe E erfolgt in Abstimmung mit den Ver-

kehrsunternehmen und wird im Sitzungsblock Februar / März 2011 zur Beschlussfassung eingebracht.

Sachstandsbericht

1. Tarifliche Integration der VGN

Mit dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in NRW vom 07. 03. 1995 (ÖPNVG NRW) wurden für den ÖPNV und SPNV im Land Nordrhein-Westfalen 9 Kooperationsräume gebildet. Kooperationsraum 1 war der VRR in seinen damals bestehenden Grenzen, Kooperationsraum 9 war das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (die Kreise Wesel und Kleve). Diese Gebietseinteilung entsprach den früheren Tarifräumen in NRW.

Durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) vom 19. 06. 2007 wurde diese Gebietseinteilung neu vorgenommen. Die Kreise Wesel und Kleve -also der Bereich der VGN- wurde mit den Gebietskörperschaften, die Mitglieder des Zweckverbandes VRR sind, dem neuen gemeinsamen Kooperationsraum A zugeordnet. Auch die Kooperationsräume Westfalen und Köln/Aachen wurden neu zugeschnitten. Insgesamt bestehen seitdem in NRW nur noch 3 Kooperationsräume.

Es ist Ziel der Beteiligten, dass neben dem NRW-Tarif in jedem Kooperationsraum einheitliche Tarife gelten.
Im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) obliegt die Tarifgestaltung als originäres Recht den Verkehrsunternehmen. Sie haben zur Tarifgestaltung und der Einnahmeaufteilung die VGN in der Rechtsform einer BGB-Gesellschaft gegründet. Insofern besteht dort eine andere Regelung als im VRR. Hier haben die Verkehrsunternehmen die Tarifgestaltung auf die VRR AöR übertragen. Es gilt nun, zwei unterschiedliche Systeme zusammenzuführen.

1.1 Allgemeine Ausführungen zum Tarif

Die konzeptionellen Überlegungen für einen gemeinsamen Tarifraum sind nun abgeschlossen. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen in der VGN wurden folgende Eckpunkte für einen gemeinsamen Tarif erarbeitet.

1.2 Tarifgebietsgrenzen

Die **Tarifgebietsgrenzen** sollen sich wie im VRR an den Stadtgrenzen orientieren. Bei Einführung des VRR-Tarifes würde es im heutigen VGN-Gebiet gerade im Bartarif zum Teil zu erheblichen Preissprüngen kommen. Daher werden einige kleinere Tarifgebiete (wie auch im VRR) zu jeweils einem zusammengefasst. Wirtschaftlich hat dies keine nennenswerten Auswirkungen und ist im nachfolgend benannten Gutachten berücksichtigt.

1.3 Tarifgebiete

Die weitere Unterteilung der Tarifgebiete bleibt bestehen, wobei die heutigen Zonen in Waben umgewandelt werden. Die Größe der VGN-Zonen ist mit denen der VRR-Waben vergleichbar.
Die wie im VRR nur im Bartarif angewandte Kurzstrecke soll mit einer Reichweite von 1,5 – 2,0 km ebenfalls unverändert bleiben.

1.4 Preisstufen

Die VRR–Preisstufen A – D werden analog der VRR–Preisstufensystematik übernommen und werden die VGN–Preisstufen 1 – 4 ersetzen.

1.5 Einführung einer weiteren Preisstufe

Im heutigen Übergang zwischen den Verbundräumen (VRR-Kragentarif) sind derzeit die Preisstufen A, B und C definiert. Neu wird der Geltungsbereich der Preisstufe D zwischen den Tarifgebieten in der VGN und dem VRR konzipiert.

Für Fahrten mit einer großen Reiseweite, die nicht innerhalb des Geltungsbereiches der Preisstufe D durchgeführt werden können, wird eine fünfte Preisstufe mit der Bezeichnung E eingeführt. Dies betrifft z.B. die Relationen Emmerich – Düsseldorf oder Wesel – Dortmund.

Bis zum Sitzungsblock Februar / März 2011 wird die verbundweite Einführung einer neuen Preisstufe E zum 01.01.2012 in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen konzeptionell entwickelt. Dadurch werden vor allem SPNV relevante Einnahmen generiert, die zur Finanzierung der SPNV-Leistungen ab 2016 benötigt werden.

1.6 Ticketangebote

Auch die heutigen **VRR–Ticketangebote** können sowohl hinsichtlich der Tarifeigenschaften als auch der Preishöhe nahezu komplett übernommen werden. Für einen

Übergangszeitraum von bis zu 5 Jahren werden **Sonderregelungen im Ausbildungsverkehr** eingeführt, da ansonsten deutliche Einnahmeverluste zu erwarten wären. Die Notwendigkeit dieser Sonderregelungen wird nach Zeitfortschritt überprüft. Gebietskörperschaften, die auch nach Einführung des neuen Gemeinschaftstarifes kein SchokoTicket abnehmen wollen, können für die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler weiterhin die vorhandene VGN-Schulträgerkarte beziehen. Gewerbliche und kaufmännische Auszubildende können im Binnenverkehr der heutigen VGN die Monatskarte im Ausbildungsverkehr oder das Azubi-Abo nutzen. Diese Ticketarten werden aufgrund des zum VRR deutlich höheren Preisniveaus während des Harmonisierungszeitraumes als eigenständige Preisreihe mit dem Hinweis auf deren Geltungsbereich im Binnenverkehr des heutigen VGN-Tarifraumes in die gemeinsame Preisübersicht aufgenommen.

Die Tarifharmonisierung erfasst nicht das Sozialticket.

1.7 SchokoTicket in der VGN

Aufgrund der hohen finanziellen Bedeutung zur Einnahmenstabilisierung in der VGN startete am 01.08.2010 an 5 weiterführenden Schulen in Moers im Rahmen eines Pilotprojektes das SchokoTicket. Mittels einer Marktforschung soll in 2 Phasen der Ticketumsatz und das Fahrverhalten der betroffenen Schülerinnen und Schüler vor und nach Einführung des SchokoTickets ermittelt werden, um daraus Erkenntnisse für eine Ausweitung des SchokoTickets an weiteren Schulen in der VGN zu gewinnen.
Die erste Phase und deren Auswertung ist weitestgehend abgeschlossen. Bereits jetzt zeigt sich eine hohe Akzeptanz des SchokoTickets. Von insgesamt 4 550 Schülerinnen und Schüler haben rd. 1 900 ein Schokoticket, davon nahezu 800 als Selbstzahler. Von diesen nicht freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler hatten nur 260 vor dem Schokoticket bereits ein Jahresticket im Ausbildungsverkehr. 540 neue Dauerkunden konnten demzufolge durch das Schokoticket gewonnen werden.

<u>Geltungsbereich SchokoTicket</u>

Aus Sicht der VGN erscheint es nicht zielführend, für den Altbereich der VGN allein bzw. für den Übergangsbereich VRR / VGN eigene SchokoTicketbereiche zu definieren. Ziel sollte ein Angebot für den gemeinsamen Verbundraum sein. Wegen der noch nicht abzuschätzenden Wirkung auf die Einnahmeaufteilung soll das SchokoTicket aber während einer Übergangszeit von bis zu 5 Jahren in differenzierten Geltungsbereichen angeboten werden, und zwar in den Varianten Alt – VRR plus angrenzende VGN–Tarifgebiete (rot umrandet), Alt – VGN plus angrenzende VRR–Tarifgebiete (blau

umrandet) und komplett VRR/VGN.

Die beide Alt-Räume umfassende Variante kann nur mit einem Aufstockungsbetrag erworben werden, über dessen angemessene Höhe z.Zt. noch verhandelt wird. Durch die Konzeption der fünften Preisstufe E können Modifizierungen in den Geltungsbereichen für das SchokoTicket und das BärenTicket notwendig werden. Eine Beschlussfassung erfolgt im Sitzungsblock Februar / März 2011.



***) Planungsstand 11/2010**

Geltungsbereiche für SchokoTicket und BärenTicket:
blau umrandet Alt - VGN plus angrenzende VRR – Tarifgebiete
rot umrandet Alt – VRR plus angrenzende VGN – Tarifgebiete

1.8 Einführungszeitpunkt

Es ist Ziel aller Beteiligten, die Tarifharmonisierung zum 01.01.2012 umzusetzen.

2. Durchtarifierungsverluste bei Übernahme des VRR-Tarifs

Die Einführung durchgehender Ticketpreise auf der Basis des VRR-Tarifes anstelle

des heutigen NRW-Tarifs führt in einer Vielzahl nachfragestarker Verbindungen zu einer deutlichen Preisreduzierung. So kostet derzeit beispielsweise ein Monatsticket für die Relation Wesel-Düsseldorf 226,50 € oder Emmerich – Duisburg 249,10 €. Ein VRR-Monatsticket kostet dagegen in der teuersten Preisstufe D als Ticket 1000 lediglich 135,50 €. Alle verbundüberschreitenden Fahrten zusammengerechnet ergeben rein rechnerisch einen Fehlbetrag, der durch die Einführung des SchokoTickets teilweise gemindert werden kann. Die Ticketpreise entsprechen dem Stand 2010. Über die ab dem 1.1.2012 geltenden Verbundticketpreise wird im Juni 2011 entschieden. Die vergleichbaren NRW – Tarifpreise stehen erst im Herbst 2011 fest.

3. Finanzierung der Durchtarifierungsverluste

3.1 Höhe der Durchtarifierungsverluste

Zur Feststellung der Auswirkungen bei Einführung des VRR Tarifs auf dem Gebiet der VGN wurde ein Gutachten erstellt. Nach aktuellen Erkenntnissen wird im Saldo, d.h. unter Berücksichtigung positiver und negativer Effekte, von Durchtarifierungsverlusten in Höhe von ca. 5 Mio. € über einen Zeitraum von 5 Jahren ausgegangen. Die positiven Effekte werden fast ausschließlich im Bereich der Busverkehre erwartet, während im Schienenverkehr verstärkt Mindereinnahmen zu verzeichnen sind. In der allgemeinen Bewertung wird VRR-seitig davon ausgegangen, dass sich über einen Zeitraum von 5 Jahren unter Berücksichtigung von Mengeneffekten (insbesondere bei den SchokoTickets) und Tarifentwicklungen in den nächsten Jahren die anfänglichen Verluste durch die Einführung des VRR Tarifs weitestgehend kompensieren lassen. Ab dem Jahr 2017 werden keine Ausgleichszahlungen mehr erwartet.

3.2 Förderung des Landes

Der VRR hat sich mehrfach bemüht, für diese bedeutsame Tarifmaßnahme eine finanzielle Förderung des Landes zu erhalten und zwar in Form einer Anschubfinanzierung oder Fehlbedarfsfinanzierung. Das Ministerium hat mitgeteilt, dass es die Tarifmaßnahme zwar außerordentlich begrüßt, aber Landesmittel hierfür nicht zur Verfügung gestellt werden können. Es wurde auf die den Aufgabenträgern zur Verfügung stehenden Pauschalen nach dem ÖPNVG NRW verwiesen.

3.3 Beteiligung der Kreise

Der Kreis Wesel beteiligt sich an der Finanzierung der Durchtarifierungsverluste im Zeitraum von fünf Jahren mit insgesamt 750.000,00 €, wenn auch der Kreis Kleve sich beteiligt. Der Kreis Kleve leistet einen Finanzierungsbeitrag von insgesamt 250.000,00

€, der noch unter Gremienvorbehalt steht.
Es bedarf ebenfalls noch der Zustimmung der VGN.

3.4 Beteiligung der DB Regio

DB Regio wird zu den Durchtarifierungskosten einen Finanzierungsbeitrag von insgesamt ca. 0,7 Mio. € in den ersten fünf Jahren nach Tarifeinführung leisten.
DB Regio erwartet zur finanziellen Absicherung die Einführung einer verbundweit gültigen Preisstufe E.

3.5 Finanzierungsleistungen der VRR AöR aus den Mitteln des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein (NVN)

Zum 01. 01. 2008 haben der Zweckverband VRR (ZV VRR) und der Nahverkehrs Zweckverband Niederrhein (NVN) fusioniert und gemeinsam die VRR AöR gebildet.
Der NVN hat mit der Fusion seine Aufgaben und Finanzverantwortung völlig auf die VRR AöR übertragen. Das Vermögen des NVN – das sind Forderungen gegen die DB aus damals noch nicht vollzogenen Abrechnungen – wurde der VRR AöR übergeben.
Der VRR hat im Gegenzug bei den Fusionsgesprächen zugesichert, dass die Beträge aus diesen Abrechnungsspitzen für die vergangenen Jahre im Falle einer Einführung des VRR-Tarifs im VGN-Gebiet zur Abdeckung möglicher entstehender Durchtarifierungsverluste eingesetzt werden.
Diese Beträge können nunmehr als Finanzierungsanteil des NVN zu den Durchtarifierungsverlusten herangezogen werden.

4. Organisation

4.1 Behandlung der Verkehrsbetriebe der VGN, vertragliche Regelungen

Es wird angestrebt, mit den Verkehrsbetrieben der VGN Tarifharmonisierungsverträge abzuschließen.

Hierin wird u.a. vereinbart:

- Während eines fünfjährigen Harmonisierungszeitraumes können in Abstimmung mit der VRR AöR noch eigenständige Tarifangebote (z. B. KombiTickets) im derzeitigen VGN-Gemeinschaftstarif festgelegt werden.
- Die Verkehrsunternehmen der VGN schließen sich entweder einzeln oder in ihrer Gesamtheit dem VRR an.
- Die Verkehrsunternehmen der VGN werden zum 01.01.2012 den zu diesem Zeitpunkt

geltenden Verbundtarif sowie die allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen der VRR AöR im gesamten Verkehrsgebiet der VGN als Gemeinschaftstarif im Kooperationsraum A anerkennen und anwenden.

- Die Verkehrsunternehmen der VGN sind berechtigt, je ein Mitglied und ein stellvertretendes Mitglied für die Mitwirkung im Unternehmensbeirat zu benennen. Die Bildung von Vertretungsgemeinschaften für kleinere Verkehrsunternehmen ist zulässig. Der VRR ist bereit, Vertretungsgemeinschaften zu vermitteln.
- Die Verkehrsunternehmen beteiligen sich an den Kosten des VRR, für die im Interesse aller Verbundunternehmen vom VRR übernommenen Aufgaben, mit einem sich jährlich dynamisierenden Leistungsentgelt nach Maßgabe § 36 der AöR-Satzung und des Verbundvertrages.

4.2. Einnahmenaufteilung

Die Feststellung möglicher Durchtarifierungsverluste der VGN-Verkehrsunternehmen und deren (anteiliger) Ausgleich werden über die Einnahmenaufteilung durchgeführt. Ein Ausgleich der Mindererlöse, welche durch die Tarifharmonisierung VRR/VGN entstehen, soll für die Jahre 2012 bis einschließlich 2016 gezahlt werden, wobei die Ausgleichszahlungen über die Laufzeit abgeschmolzen werden. Basis für die Berechnungen der Mindererlöse sind die Einnahmenansprüche der VGN-Unternehmen im Jahr 2011 aus VGN-Tarif, NRW-Tarif und VRR-Tarif. Die Berechnung der Ausgleichsleistungen erfolgt anhand verschiedener Parameter (z.B. Veränderungen im Leistungsangebot) welche das einzelne Verkehrsunternehmen an die Gesamtentwicklung der Einnahmenansprüche der VGN-Verkehrsunternehmen angleicht. Des Weiteren muss das Verfahren des Mindererlösausgleiches für VGN-Verkehrsunternehmen gegen die Härtefallregelung innerhalb der VRR-Einnahmenaufteilung abgegrenzt werden.

Systembeschreibung:

Grundsätzlich ist das Verfahren so angelegt, dass es zunächst einen Vorher-/Nachhervergleich gibt (2011/2012). Hat sich ein VGN-Verkehrsunternehmen nach Einführung des VRR Tarifs im Vergleich zu 2011 im Einnahmenanspruch (VRR-, VGN- und NRW Tarif) unterhalb der durchschnittlichen Entwicklung aller VGN-VU entwickelt , kann es einen Ausgleich erhalten. Dies tritt dann ein, wenn die unternehmenseigene Entwicklung um mehr als 2 % unterhalb der VGN - Entwicklung liegt. Bei einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses darf das VGN-Verkehrsunternehmen einen Teil der Mehreinnahmen behalten. Bis zu einem Wert von 5 % oberhalb der allgemeinen VGN – Entwicklung kann das Verkehrsunternehmen diese Mehreinahmen behalten.

Nur der oberhalb des Schwellenwertes von 5% liegende Betrag wird erforderlichenfalls zur Kompensation der Mindereinnahmen zur Verfügung gestellt.

Ab 2013 funktioniert das System in ähnlicher Form, wobei die VGN-VU Abweichungen von der Durchschnittsentwicklung (max. -4% in 2013 bis zu max. -10% in 2016) selber tragen müssen. Damit wird die Abschmelzung der Ausgleichsleistungen gewährleistet.

Das System führt zu keiner Belastung der heute im VRR-tätigen Verkehrsunternehmen. Gleiches gilt für die Gebietskörperschaften des Zweckverbandes VRR.