

**Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



Der Minister

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

siehe Verteiler

24. März 2011

Seite 1 von 2

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

VI B 4

Telefon 0211 3843-2264

Dienstgebäude

Jürgensplatz 1

ÖPNV-Tarifstukturreform in Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der am 16.05.2011 in Wuppertal stattfindenden Strategiesitzung des Landesarbeitskreises Nahverkehr steht das komplexe Thema „Tarifstrukturen“ auf der Tagesordnung. Ich begrüße Ihre Bereitschaft, sich diesem schwierigen, für die Kunden aber immens wichtigen Thema zuzuwenden. Wie ich aus zahlreichen Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern weiß, erwarten die Fahrgäste Verbesserungen. Vieles erscheint Ihnen nach wie vor kompliziert, intransparent und wenig kundenfreundlich.

Die Strategiesitzung muss daher Antworten finden auf Fragen, wie die heutigen neun Verbundgrenzen und damit verschiedenste Tarifkragen und Anschlusstickets modernisiert, gfs. abgeschafft werden können, wie lange Reiseweiten in Verbünden harmonisiert, wie die Routen- und Fahrzeugwahl im ÖPNV - möglichst über einen einheitlichen Vertriebsweg - den Bedürfnissen der Menschen angepasst und wie Entscheidungsfindungs- und Mitwirkungsprozesse zwischen den Beteiligten weiter systematisiert werden können.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:

Abteilungen Bauen, Wohnen
und Verkehr

Jürgensplatz 1

40219 Düsseldorf

Telefon 0211 3843-0

Telefax 0211 3843-9110

poststelle@mwebbw.nrw.de

www.mwebbw.nrw.de

Abteilungen Wirtschaft und
Energie

Haroldstr. 4

40213 Düsseldorf

Telefon 0211 837-02

Telefax 0211 837-2200

poststelle@mwebbw.nrw.de

www.mwebbw.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

Straßenbahnlinien 704, 709, 719


bis Haltestelle Poststraße bzw.

Landtag/Kniebrücke

Die Landesregierung hat die Erwartung, dass die Schwachstellen im Tarifsysteem analysiert und nachhaltig beseitigt werden. Die Fahrgäste haben zunehmend weniger Verständnis für künstlich geschaffene Barrieren, auch wenn es nachvollziehbare Gründe für Ihr Entstehen gibt. Ich zolle Ihrer Arbeit in den Verbänden und Verkehrsunternehmen ausdrücklich meine hohe Anerkennung, denn für die Kunden ein zufriedenstellendes Verkehrsangebot auf die Beine zu stellen, ist das Ergebnis kompetenter und oft harter Arbeit. Wir stehen aber an einem Punkt, an dem wir eine neue Ebene betreten sollten. Deshalb halte ich den jetzt eingeschlagenen Weg, ein einheitliches Tarifgebäude NRW zu schaffen, für richtungsweisend und Ziel führend.

Am Ende muss ein Tarifmodell stehen, das Ihre wirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt, für die Kunden transparent und einfach handhabbar und für ein so bedeutendes Verkehrsland wie Nordrhein-Westfalen fortschrittlich und angemessen ist. Wir sollten die dafür notwendigen Veränderungsprozesse jetzt gemeinsam voranbringen.

Mit freundlichen Grüßen



Harry K. Voigtsberger



Gemeinsames Positionspapier

„Zukünftige Gestaltung der Tariflandschaft in NRW“

1. Anlass und Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Strategieklausur NRW 2010 wurde eine Arbeitsgruppe mit der Analyse und Fortentwicklung von Modellen zur Entwicklung der Tariflandschaft in NRW betraut. Hierbei werden zwei zentrale Fragen gestellt, die die Forderung nach einer grundlegenden Neuordnung der Tariflandschaft in NRW implizieren:

1. Welches ist das bestgeeignete Organisationsmodell, um kundenorientiert, effizient, Einnahmen verbessernd und Nachfrage steigernd die vorliegenden ÖPNV-Teilmärkte im NRW-Nahverkehr zu einer durchgängigen „NRW-Tariflandschaft“ zusammenzufügen?
2. Wo sind die Schnittstellen zwischen Tarifgestaltung „vor Ort“ und einer Region übergreifenden Tarifgestaltung anzuordnen und wie können diese Schnittstellen ausgestaltet werden?

Mit der Gebietsreform in den 70er Jahren entstanden neun Kooperationsräume, die auch ab 1996 Grundlage für das Regionalisierungsgesetzes NRW waren. Zuvor waren in der Zwischenzeit die Verkehrsverbünde VRR 1980, VRS 1987 und AVV 1994 gegründet worden. Eine Kernaufgabe der Regionalisierung 1996 war in NRW die Hinwirkungspflicht auf alle SPNV-Aufgabenträger auf einen Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn.

Seit dem Jahr 2000 ist NRW flächendeckend mit Verbundtarifen abgedeckt.

Im Jahr 2008 wurde mit einer Novellierung des ÖPNV Gesetzes NRW für die SPNV-Aufgabenträgerschaft eine Zusammenfassung zu drei Räumen durchgeführt. Für die neun Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife wurde dies zwar ebenfalls als wünschenswert angesehen, jedoch nicht explizit gesetzlich geregelt.

2. Kritik an der aktuellen Situation

Nun steht im Rahmen der Überlegungen zur Entwicklung der Tariflandschaft in NRW im Raum, dass die entsprechende Migration der Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife – abgesehen vom Kooperationsraum 1 (Die vollständige Tarifintegration von VRR/VGN erfolgt zum 01.01.2012) nicht aktiv verfolgt wurde und deswegen die Fortentwicklung der Tariflandschaft in NRW aktiv angegangen werden müsse.

Als Gründe für die Fortentwicklung der Tariflandschaft in NRW werden angeführt:

1. Es besteht keine räumliche Kongruenz zwischen den tendenziell kleinteiligen Tarifräumen und ganze Landesteile umfassende Aufgabenträger-Räume in der Organisationsstruktur des NRW-Nahverkehrs.
2. Die Verkehrsverflechtungen haben sich aufgrund des demografischen und strukturellen Wandels seit Abgrenzung der Verbundräume in den 1970er Jahren verändert.
3. Die Gestaltung der Tarifkragen ist nicht konsequent abgeschlossen worden, was Transparenzdefizite für die Kunden birgt.
4. Neue innovative Angebote (z.B. SemesterTicket NRW) setzen unmittelbare, NRW-weite Entscheidungsstrukturen voraus.
5. Die heterogene Organisationsstruktur der Tarifräume erschwert die zukünftige überregionale Tarifentwicklung.
6. Fraktionsübergreifende landespolitische Forderungen nach einer Neuordnung der Nahverkehrstarife in NRW sind offenkundig.

3. Lösungsansätze der AG Tariflandschaft NRW

Als Lösungsansätze werden drei mögliche Tarifmodelle skizziert:

- 3 Tarifräume auf Basis der drei (neuen) Kooperationsräume,
- Verbundtarife mit anschließender NRW-Preisstufung sowie
- ein NRW-Tarifgebäude mit beschränkten lokalen-regionalen Preisstufengassen und einer anschließenden gemeinsamen Tarifierung auf Basis von NRW-Preisstufen.

4. Diskussion der Lösungsansätze

Die Modelle scheinen jedoch in der dargelegten Form nicht geeignet, alle aufgeführten Kritikpunkte zufriedenstellend zu verbessern und führen teilweise zu gravierenden Umwälzungen – nicht nur für die Kunden, sondern auch in organisatorischer und finanzieller Hinsicht. Konkrete Hinweise auf tatsächliche Verbesserungen gibt es jedoch nicht. Zudem gibt es Folgendes zu bedenken:

1. Zu den Kritikpunkten 1 bis 3

Eine räumliche Kongruenz ist sicherlich dann sinnvoll, wenn der Nutzen für den Kunden signifikant verbessert werden kann oder Kostenersparnisse realisiert werden können. Jedoch werden rund 94% aller Fahrten in NRW im Binnenbereich der bestehenden Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife abgewickelt. Die restlichen 6 Prozent verteilen sich zu rund 2/3 auf Fahrten, die durch Kragentarife abgedeckt werden und zu 1/3 auf den NRW-Tarif. Dies zeigt: eine Weiterentwicklung der Tariflandschaft ist nicht in dem angedachten Maße notwendig. Gerade die Verbundtarife mit einem Marktanteil von über 94% zeichnen sich dadurch aus, dass sie die räumlichen Markterfordernisse und lokalen Wünsche der Kunden abbilden!

Ein Beispiel:

So inkludiert das persönliche BärenTicket im VRR die 1. Klasse-Nutzung und ist netzweit gültig, hingegen ist das Aktiv60Ticket im VRS auf Wunsch der Kunden preisstufenabhängig (mit netzweiter Gültigkeit abends und am Wochenende) sowie übertragbar.

Dennoch sollte die Neubildung der Aufgabenträgerlandschaft in 3 Zweckverbänden dazu genutzt werden, auch im Binnenverkehr dieser Räume für den Fahrgast harmonisierte Lösungen anzustreben, die sich aus den vorhandenen Verbundtarifen entwickeln lassen. Im Kooperationsraum VRR wird dieser Schritt zum 01.01.2012 mit einer vollständigen Tarifharmonisierung beschritten, im Kooperationsraum NVR gehören hierzu vereinfachte und vor allem weiter einheitliche Übergangsregelungen. Im NWL ist der Anteil, der Kunden im Schienenverkehr, die nicht mit den Verbundtarifen fahren können und auf den NRW-Tarif angewiesen sind, verhältnismäßig hoch. In Westfalen-Lippe sind es immerhin mehr als 30 % der Fahrgäste im SPNV, die nicht mit Verbundfahrausweisen verkehren.

2. Zu den Kritikpunkten 4 bis 6

Die bestehenden Entscheidungsstrukturen haben sich besonders im lokalen Bereich, aber auch auf NRW-Ebene für den rund 2%-igen Marktanteil bewährt und entsprechen der laut Gesetz festgelegten Aufgabenverteilung bei tariflichen Fragestellungen.

Dennoch gibt es unbestreitbar an den Grenzen der Verbund- und Gemeinschaftstarife Zugangshürden für die Kunden. Vereinfachungen und Vereinheitlichungen an den Grenzen sollten weiterhin marktgerecht und kontinuierlich umgesetzt werden. Dies ist neben der Entwicklung der Binnentarife in den 3 Zweckverbänden ein weiterer Schwerpunkt der Verbesserung der Tariflandschaft in NRW. Auch hier müssen die Verbesserungen für den Fahrgast aus den bestehenden Binnentarifen in den Übergangsräumen geschaffen werden, insbesondere dort, wo weiterhin nennenswerte Pendlerströme bestehen.

5. Lösungsansätze aus Sicht der SPNV-Aufgabenträger

Vor dem Hintergrund der hohen Marktakzeptanz der Verbund- und Gemeinschaftstarife sowie dem im Vergleich geringen Fahrtenvolumen bei Übergangsregelungen und NRW-Tarif sollte der Ansatzpunkt jedoch in der Verbesserung und Fortentwicklung der bestehenden Übergangsregelungen aus den bestehenden Verbundtarifen liegen.

Die 3 Zweckverbände können sich vor diesem Hintergrund folgendes Vorgehen vorstellen:

a) Verbesserung der Tarifstrukturen im Binnenverkehr

- **VRR (VGN/VRR):** Tarifharmonisierung zum VRR-Tarif zum 01.01.12 bei gleichzeitiger Einführung einer 5. Preisstufe
- **NWL (VRL,VGM,Sechser, Hochstift und VGWS-Tarif):** Harmonisierung der bestehenden Tarifstrukturen und Umsetzung des Projektes „Verbund der Verbünde in Westfalen-Lippe“ mit dem Ziel einer größeren Durchlässigkeit der Tarife im NWL bis spätestens 01.08.2014
- **NVR (VRS und AVV):** Zeitnahe Schaffung erweiterter Möglichkeiten der Durchtarifizierung insbesondere für den Bereich der JobTicket-Nutzer

b) Verbesserung der Übergänge der Verbundtarife

Konsequente Ausgestaltung aller Übergangsregelungen unter Verwendung eines oder beider benachbarter Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife in den Jahren 2013 bzw. 2014

- an den Grenzen eines Verbund- bzw. Gemeinschaftstarifes innerhalb NRW's
- ausschließlich auf Basis der bestehenden Verbund- bzw. Gemeinschaftstarife, d.h. diese gelten in den anderen Raum hinein
- auf allen Linien weitestgehend ohne Einschränkungen im Ticketsortiment bzw. bezüglich der eingesetzten Preisstufen und ohne Begrenzung auf Teilräume (Wirkung für jeweils den gesamten Verbundraum)
- mindestens eine Kommune tief, an vielen Stellen jedoch als weitergehende Übergangsregelung (Beispiele: Ausweitung Übergangsregelung VRR/VRS, VRR/AVV, AVV/VRS, Schaffung eines einheitlichen Kragens VRR/VGM zum 01.08.2012, Ausweitung der überlappenden Netze im NWL)

c) Weitere Harmonisierung und verbesserte Kundenkommunikation

Flankierend sollte die Kommunikation der Tarife vereinfacht werden. Dazu wäre die Definition eines harmonisierten Mindest-Ticketsortimentes hilfreich. Zudem sind Vereinfachungen und Vereinheitlichungen, die gemeinsam auf NRW-Ebene im Rahmen der geltenden Gesetze und Strukturen abgestimmt werden, auch weiterhin sinnvoll und wünschenswert. So könnte neben den bereits umgesetzten Vereinheitlichungen bei den Ticketangeboten der Verbund- und Gemeinschaftstarife zum Beispiel auch über preisliche Angleichungen z. B. in den höheren Tarifstufen nachgedacht werden.

Außerdem sollten die Kommunikation der Tarife und der Vertrieb vereinfacht werden, z. B. durch die Implementierung eines NRW-weiten Ticketberaters (einschl. der Verbund- und Gemeinschaftstarife) und den landesweiten Vertrieb aller Verbund- und Gemeinschaftstarife.

d) Pauschale Anslusstickets der Verbünde

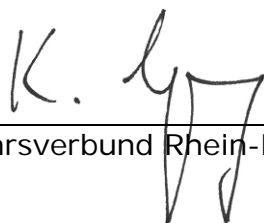
Darüber hinaus werden kurzfristig zwischen den Altverbünden AVV, VRS und VRR weitergehende Tarifmaßnahmen im Übergang dieser Verbünde vorgesehen, die den gesamten Nachbarverbund mit einem neuen Tarifangebot erschließen:

- Pauschale Anslusstickets für einzelne Fahrten zum 01.01.2012 sowohl innerhalb der Verbund- und Gemeinschaftstarife als auch im grenzüberschreitenden Verkehr
- Monatliche Aufpreise auf Ebene der Verbund- und Gemeinschaftstarife im grenzüberschreitenden Verkehr für Zeitkarten, insbesondere für Job-/Firmentickets bzw. Schoko-/SchülerTickets zum 01.08.2012

Nach erfolgreicher Einführung in den Altverbünden wird auch im NWL nach der Reform der Binnentarifstrukturen (ab ca. 2014) überlegt, entsprechende Angebote aufzulegen.

6. Fazit

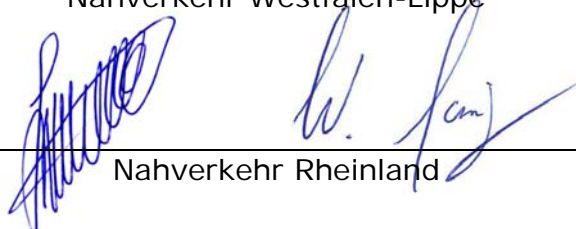
Die aufgezeigten Maßnahmen sind dazu geeignet, die Tarifgrenzen an den Verbund- bzw. Gemeinschaftstarifen weiter abzubauen, ohne die lokalen und gelernten Verbund- und Gemeinschaftstarife strukturell zu verändern. Der Anteil des NRW-Tarifs wird sich durch diese Maßnahmen zwar verringern, aber es werden nahezu vollständig tarifliche Lücken aufgearbeitet und einfache und transparente Regelungen für die Kunden geschaffen. Die 3 Zweckverbände sehen den NRW-Tarif in den überlangen Reiseweiten zwischen den 3 Kooperationsräumen jedoch weiterhin als sinnvolle und erfolgreiche Ergänzung zu den dann erweiterten Binnentarifen und Übergangsregelungen. Tarifliche Lösungen aus der Diskussion zum NRW-Tarif sollten deswegen weiterhin umgesetzt werden (01.01.2013/2014).



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



Nahverkehr Westfalen-Lippe



Nahverkehr Rheinland

Ergebnisse der Strategieklausur NRW 2011

- Abschlussdokument -

Wuppertal, 16.05.2011



• Drei Tarifräume mit regional differenziertem Migrationsprozess

- Die aktuell existierenden neun Verbund- und Gemeinschaftstarife werden bis 2014/15 zu drei Verbundtarifen weiterentwickelt. Die dabei entstehenden drei neuen Tarifräume entsprechen den drei Kooperationsräumen NVR, NWL und VRR.
- Je Kooperationsraum bestehen dabei unterschiedliche Ausgangssituationen. Deshalb sind zur Erreichung des Ziels ggf. unterschiedliche Prozesse notwendig. Ebenso können unterschiedliche Organisations- bzw. Aufbaustrukturen innerhalb der drei Kooperationsräume entstehen. Die dabei entstehenden Verbundtarife können unterschiedlich gegliedert sein, wobei eine weitgehende Harmonisierung angestrebt wird*.
- Bis 2014/15 werden hierfür jährliche Ziele vereinbart. Diese Zielvorgaben werden von einer Arbeitsgruppe (Lenkungsgruppe Raumstrukturen NRW) – eingesetzt vom LAK Nahverkehr NRW – definiert.
- Die Arbeitsgruppe muss insbesondere folgende Aspekte behandeln:
 - Politische Einflussnahme von lokaler über die regionale bis zur Landesebene
 - Einbeziehung der Verkehrsunternehmen
 - Sicherung der Einnahmen und Regelung der Einnahmenaufteilung
 - Einheitliche Benutzeroberfläche für den Kunden in Vertrieb (z. B. EFM) und Fahrgastinformation
- Das Land beabsichtigt, diesen Prozess gesetzlich abzusichern.

*Nach dem Positionspapier der drei SPNV-Kooperationsräume hält der AVV insoweit für sich eine Weiterentwicklung der Übergangstarifregelungen zum VRR und VRS – insbesondere beim JobTicket – für ausreichend, während der NWL sich eine Harmonisierung der bestehenden Tarifstrukturen und eine Umsetzung des Projektes „Verbund der Verbünde in Westfalen-Lippe“ zum Ziel gesetzt hat.

- **Harmonisierung der Strukturen und Preise in höheren Reiseweiten**

- Zur Sicherung der Ergiebigkeit für den SPNV in Reiseweiten über den nachbarörtlichen Verkehr hinaus werden die zukünftigen drei Tarife und der NRW-Tarif dergestalt harmonisiert, dass bei ähnlichen Ticketangeboten und Reiseweiten annähernd vergleichbare Deckungsbeiträge erzielt werden. Prämisse: Die Harmonisierung darf nicht zu Lasten der Ergiebigkeit im Nahbereich führen.
- Im Rahmen einer Arbeitsgruppe (AG Lange Reiseweiten NRW) werden unter Federführung des KCM und unter Beteiligung des MWEBWV bis Ende 2011 entsprechende Konzepte (auch bezogen auf Einnahmeaufteilung und Entscheidungsstrukturen) erarbeitet und anschließend im LAK Nahverkehr NRW abgestimmt. Abschließend schließen die tarifantragstellenden Gruppen hierzu unter Beteiligung der Zweckverbände eine bindende Vereinbarung.
- Zudem wird der NRW-Tarif so ertüchtigt, dass die freizügige Nutzung aller Nahverkehrsmittel und der flächendeckende Vertrieb möglich ist. Dies kann durch eine Weiterentwicklung des C-Preises erfolgen, die einen späteren Wechsel auf eine Preisstufensystematik nicht ausschließt.

- **Einrichtung von Tarifkragen an den zukünftigen Tarifgrenzen**
 - An den Grenzen der zukünftigen Tarifräume werden nach einheitlichen Kriterien Tarifkragen eingerichtet, die die wesentliche Verkehrsnachfrage abdecken, möglichst für das gesamte Sortiment gelten und von allen betroffenen Partnern vertrieben werden.
 - Bei allen Maßnahmen müssen die Auswirkungen auf EAV, Wirtschaftlichkeit und Vertrieb berücksichtigt werden. Alle Maßnahmen müssen zudem intensiv kommunikativ begleitet werden.
 - Im Rahmen einer Arbeitsgruppe (AG Tarifkragen NRW) werden unter Federführung des KCM und unter Beteiligung des MWEBWV entsprechende Kriterien für Tarifkragen erarbeitet und im LAK Nahverkehr NRW abgestimmt.

- **Der LAK Nahverkehr NRW etabliert in seiner Sitzung am 28.06.2011 eine Lenkungsgruppe sowie zwei temporäre Arbeitsgruppen, die themenbezogene Konzepte erarbeiten und diese dem LAK zur Entscheidungsfindung vorlegen. Erster Sitzungstermin ist jeweils zeitnah nach den Sommerferien.**
 - **Lenkungsgruppe Raumstrukturen NRW**
 - **AG Lange Reiseweiten/Tarifkragen NRW:** Da beide Themen miteinander verknüpft sind, werden die Themenfelder in einer gemeinsamen AG bearbeitet. Hierdurch können Wechselwirkungen unmittelbar berücksichtigt werden. Ein erstes Konzept soll dem LAK in seiner ersten Sitzung in 2012 vorgestellt werden.
 - **AG Pauschales AnschlussTicket NRW:** In der LAG Tarif/Vertrieb am 24.05.2011 wird eine temporäre Arbeitsgruppe gegründet, welche die Rahmenbedingungen für die Einführung eines pauschalen AnschlussTickets NRW möglichst zum 01.01.2012 erarbeitet. Diese werden dem LAK am 28.06.2011 zur Beschlussfassung vorgelegt. In diesem Zusammenhang wird die Entwicklung von verbundinternen AnschlussTickets einbezogen.

- Die beschriebenen Konzepte müssen inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt entwickelt werden.
- Größere Kragen zwischen den drei künftigen Tarifräumen kann es erst geben, wenn die Strukturen und Preise in höheren Reiseweiten harmonisiert sind.

Herausgeber:

Kompetenzcenter Marketing NRW
bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln

Verantwortlich für den Inhalt:

Hajo Kuhlisch	Klaus Vollmer
MWEBWV	KCM

Wuppertal, im Mai 2011