Nahverkehr Westfalen-Lippe

NWL

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

34. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 24.06.2015 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 2 **Vorlage: 273/15**

Ertüchtigung des NRW-Relationstarifs

Grundlagen: ÖPNV-Gesetz NRW

Berichterstatter:
Herr Volmer

Begründung:
- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:
keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X

Einfache Mehrheit:	X	⅔ Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt der Umsetzung des ertüchtigten NRW-Relationstarifs gemäß den beschriebenen tariflichen und vertrieblichen Parametern zu einem Termin zu, der einen diskriminierungsfreien Vertrieb aller NE-Bahnen in Westfalen ermöglicht.

Dr. Ulrich Conradi
Stv. Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Ertüchtigung des NRW-Relationstarifs

Öffentliche Sitzung

Begründung:

Seit über 10 Jahren erweitert der NRW-Tarif als landesweiter Tarif die acht regionalen Verbundtarife um Verbindungen zwischen den Verbundtarifräumen. Mit seinen RelationspreisTickets, den PauschalpreisTickets und dem SemesterTicket NRW hat der NRW-Tarif – gerade auch im bundesweiten Vergleich – Erfolgsgeschichte geschrieben. Der Umsatz im NRW-Tarif lag 2013 bei rund 172 Mio. Euro, davon jeweils rund 60 Mio. Euro bei den Relations- und den PauschalpreisTickets.

Die den RelationspreisTickets zugrunde liegende Tarifsystematik soll nun weiterentwickelt werden. Hierzu hatte der LAK Nahverkehr NRW am 11.03.2014 einen Beschluss getroffen. Die Koordination der fachlichen Arbeiten erfolgt durch das KCM, die Umsetzungsarbeiten werden durch DB Regio und DB Systel geleistet. Begleitet wird der Prozess von einem Fachausschuss (KCM, DB, Verkehrsministerium) sowie den Landesgremien. Für die PauschalpreisTickets, das SemesterTicket NRW sowie den NRWplus-Tarif werden keine Änderungen vorgenommen.

Bislang baut das Tarifbildungsprinzip der RelationspreisTickets auf dem kilometrischen Nahverkehrsanteil der DB für den Schienenanteil (C-Preis) zuzüglich eines pauschalen „plus-Betrages" zur Abgeltung der Nutzung des ÖSPV am Start- und Zielort auf. Dem Tarifbildungsprinzip liegt somit ein idealtypisches Modell zugrunde, in dem Kunden zunächst mit dem ÖSPV zum Bahnhof fahren, dann mit den Nahverkehrszügen einen Großteil der regionalen Fahrtstrecke überwinden und am Ziel wiederum vom Bahnhof zu ihrem endgültigen Reiseziel mit dem ÖSPV fahren.

Dabei gilt das Knochenprinzip, d. h. die Kunden können – anders als in den regionalen Verbundtarifen – auch bei ZeitTickets nicht den ÖSPV in auf dem Weg liegenden Tarifgebieten nutzen, sondern nur die direkte Schienenverbindung zwischen Start- und Zielort sowie den ÖSPV am Start- und Zielort. Bei mehreren möglichen Schienenwegen muss sich der Kunde zudem im Vorfeld der Fahrt auf einen Weg festlegen, was insbesondere für Zeitkarten-Kunden ein deutliches Nutzungshemmnis darstellt.

Zukünftig soll das Tarifbildungsprinzip der RelationspreisTickets wie ein „Verbundtarif" funktionieren:

- Alle Relationen und Wege in NRW sollen tarifierbar sein, auch reine Busverbindungen oder Strecken mit Bus- oder Stadtbahnverbindung im mittleren Teil der Reise.
- Alle vergleichbaren Reisewege zwischen einem Start- und Zielort (verkehrsübliche Wege) sollen möglich sein und zu einem Preis zusammengefasst werden. Auch die Festlegung von Gemeindeanbindungen (direkte ÖPNV-Achsen) schienenferner Gemeinden an eine nahegelegene Gemeinde mit Bahnhof entfällt, da die regionale ÖSPV-Verbindung in den Geltungsbereich integriert und analog dem SPNV mit dem C-Preis bepreist wird.
- Tickets sollen bei Fahrtantritt in allen Verkehrsmitteln ohne vertriebliche Einschränkungen erhältlich sein. Bisher konnte ein vollständiger Verkauf nur über ein fahrplanbasiertes System erfolgen.

Ertüchtigung des NRW-Relationstarifs

Öffentliche Sitzung

Der Prozess der Weiterentwicklung der Tarifbildungssystematik der Relationspreis-Tickets zu einem Verbundtarif wird als Ertüchtigung des NRW-Tarifs bezeichnet. Er bedingt eine Neudefinition und damit Neuberechnung der Tarifgrundlage für alle NRW-Tarifrelationen.

Im Tarifausschuss NWL am 27.05.2015 sind zeitliche Probleme bei der vertrieblichen Umsetzung des ertüchtigten NRW-Tarifs durch die NE-Bahnen benannt worden. Einer Lösung, bei der seitens der NE-Bahnen kein Vertrieb erfolgen kann, kann gegenüber den Kunden nicht vermittelt werden und stellt auch eine Diskriminierung der NE-Bahnen dar. Weiterhin bestehen Erwartungen des NWL zu Fragen in Bezug auf die Einflussmöglichkeiten des NWL bei Relationen des NRW-Tarifs innerhalb von Westfalen-Lippe. Zu diesen Themen hat der NWL ein Schreiben (siehe **Anlage 3**) an das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW gesendet.

Berechnung des Geltungsbereiches (verkehrsübliche Wege):
Der Ablauf des Berechnungsprozesses startet mit einer Routensuche im Fahrplan, wodurch alle sinnvollen Fahrtverbindungen (Fahrplanrouten) zwischen zwei Gemeinden in NRW geliefert werden. Für die Routensuche berücksichtigt werden jeweils die tarifbildende Haltestelle der Start- und Zielgemeinde sowie alle Grenzhaltestellen zu deren Nachbarkommunen (letzte Haltestelle innerhalb des Gemeindegebietes). Für jede Fahrplanroute kann dann eine Tarifentfernung berechnet werden.

Aus verschiedenen Parametern (u. a. Beförderungszeit und Umstiegshäufigkeit jeder Fahrplanroute) wird die Nutzungswahrscheinlichkeit jeder Verbindung bewertet. Durch Zusammenfassung einzelner Fahrplanrouten zu Tarifrouten (durchfahrene Tarifgebiete) wird ein Geltungsbereich („Tarifraum") zwischen zwei Gemeinden aufgespannt, der alle für den Fahrgast sinnvollen Fahrplanrouten enthält. Von Tarifrouten eingeschlossene Gemeinden, die nicht in einer Fahrplanroute enthalten sind, werden in den verkehrsüblichen Weg eingebunden (kein Flickenteppich, sondern vollständiges kleines Netz).

Tarifberechnung für einen Geltungsbereich (Schar von Tarifrouten):
Zunächst bilden die 396 Gemeinden des Landes NRW (zzgl. der Stadt Osnabrück) die Flächenzonen des NRW-Tarifs (397 Gemeinden = Tarifgebiete). Mögliche feinere Einteilungen der regionalen Verbundtarife oder bisherige fiktive Zuordnungen (z.°B. Flughafen Münster/Osnabrück als eigenes Tarifgebiet anstatt Stadtgebiet Greven) werden nicht übernommen. Die Tarifberechnung basiert dann wie bisher auf dem kilometrischen Nahverkehrsanteil der DB für den Schienenanteil (C-Preis) zuzüglich eines pauschalen „plus-Betrages" zur Abgeltung der Nutzung des lokalen ÖSPV am Start- und Zielort. ÖSPV-Streckenabschnitte „in der Mitte der Reise" sowie regionale Busverbindungen zur Erschließung schienenferner Gemeinden werden wie die SPNV-Streckenabschnitte mit der Streckenentfernung auf Basis des C-Preises bewertet. Dieses Verfahren wurde vor allem gewählt, um auch im ÖSPV weitgehend einen Einfluss auf die Tarifierung durch Streckenänderungen bzw. erschließungsbedingte Umwege auszuschließen.

Ertüchtigung des NRW-Relationstarifs

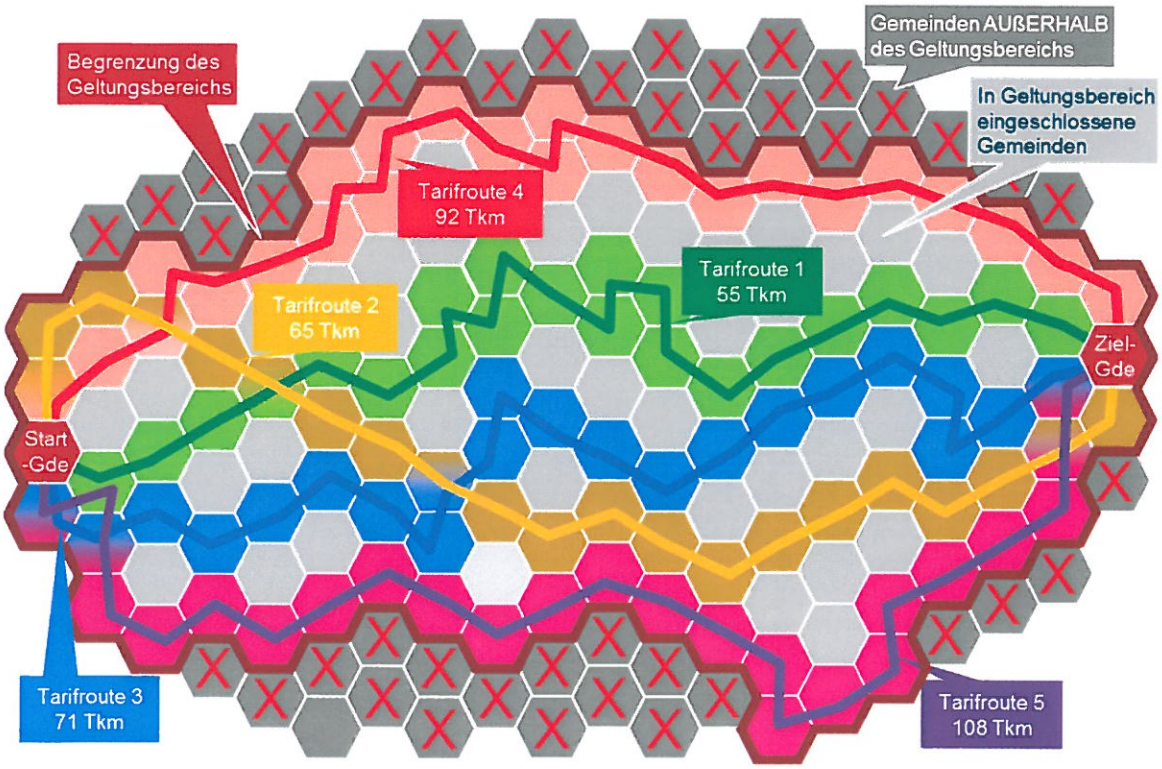
Öffentliche Sitzung

Für jedes Tarifgebiet wird zur Berechnung der Tarifentfernung genau eine tarifbildende Haltestelle als repräsentativer Mittelpunkt der Gemeinde festgelegt.

Als tarifbildende Haltestellen gelten solche mit hoher Verkehrsfunktion für die Gemeinde, maßgeblicher Verknüpfung im lokalen und regionalen ÖPNV-Angebotes sowie zentraler Lage. Die tarifbildenden Haltestellen werden in einer so genannten Gemeindedatei erfasst, die durch das KCM gepflegt wird. Die bereits heute bestehenden tarifbildenden Halte für die Schienengemeinden wurden im Allgemeinen übernommen. Für schienenferne Gemeinde erfolgte eine Festlegung anhand der o.°g. Kriterien.

Für den durch die Zusammenfassung der Fahrplanrouten zu Tarifrouten entstandenen Geltungsbereich ist nun die preisbildende Tarifentfernung festzulegen. Um gegenüber Fahrplanänderungen nicht anfällig zu sein, soll kein Mischpreis gebildet werden, sondern die wichtigste Fahrplanroute (in der Regel die schnellste Route mit der höchsten Nutzungswahrscheinlichkeit) als maßgebliche Tarifentfernung herangezogen werden. Diese maßgebliche Tarifentfernung bestimmt dann den Preis eines Tickets zwischen zwei Gemeinden, welches innerhalb des zuvor definierten Geltungsbereiches („Tarifraums") genutzt werden kann.

Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft das Ergebnis der Berechnung eines Geltungsbereiches („Tarifraums") zwischen einer Start- und Zielgemeinde:



Ertüchtigung des NRW-Relationstarifs

Öffentliche Sitzung

Nach Durchführung der beschriebenen Berechnungsschritte für alle Relationen liegt ein vollständig neuberechnetes Entfernungswerk für den NRW-Tarif (inkl. aller Verbundbinnenrelationen zur Tarifierung von NRW-AnschlussTickets) vor.

Diese Tarifdaten bilden die Grundlage zur Befüllung der NRW-Vertriebshilfe. Ein fahrplanbasierter Verkauf ist nicht weiter notwendig, da für jede Relation (je nach gekauftem Ticket) nur noch genau ein Preis zur Anwendung kommt. Die NRW-Vertriebshilfe ist wiederum unmittelbare Datengrundlage des Produkt- und Kontrollmoduls für die elektronische Abbildung des NRW-Tarifs, welches für die Tarifanwender kostenfrei zur Verfügung gestellt werden soll.

Das neue Tarifbildungsverfahren bildet dabei **88 %** der Fahrplan- bzw. Tarifrouten zum gleichen Preisniveau wie heute ab. Für jeweils **6 %** der Fahrplan- bzw. Tarifrouten steigt bzw. sinkt der Preis. Auch stehen die TOP 100 der nachgefragten Relationen mit Fahrplanstand 2013 zur Verfügung, die tabellarisch die preislichen Wirkungen auflistet (**Anlage 1**). Diese 100 Relationen decken bereits über **55 %** der Nachfrage im NRW-Tarif ab.

Das dargestellte Verfahren wurde im LAK Nahverkehr NRW am 26.03.2015 vorgestellt. Auf dieser fundierten Grundlage wurde anschließend eine einvernehmliche Empfehlung vorbehaltlich noch ausstehender Beschlüsse zur Einnahmenaufteilung zur Umsetzung des ertüchtigten NRW-Relationstarifs an die regionalen Gremien ausgesprochen. Diese soll anschließend in den regionalen Gremien rückgekoppelt, der finale Umsetzungsbeschluss darauf aufbauend im zweiten LAK am 19.06.2015 gefasst werden.

Für weitergehende Informationen liegt eine zusammenfassende Dokumentation der tariflichen und vertrieblichen Aspekte des Bearbeitungsprozesses (**Anlage 2**) bei.