

Herzlich Willkommen

zum Workshop

„Landesweiter Nahverkehrstarif“

1. Zusammenfassung der bisherigen Beiträge:

- **KCW**
- **Pro Bahn**
- **BBG und Partner**
- **BSL-Transportation**
- **mobilité**
- **VBB**
- **LVS**

2. Kurzer Ausblick und mögliche Empfehlungen:

- **Ziele**
- **Zu beachtende Eckpunkte**
- **Mögliche Empfehlungen**

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Wettbewerbliche Situation

Probleme des heutigen Systems

- Nahezu monopolistische Stellung der DB AG bei Tarif und Vertrieb im SPNV (außerhalb der Verkehrsverbände)
- Eingeschränkte Preispolitik der Wettbewerber
- Asymmetrische und hohe Vertriebsprovisionen der DB
- Keine ausreichende Transparenz und Neutralität bei der Einnahmeaufteilung
- Kein durchgängiger Vertrieb
- Vertrieb und Tarif als Instrumente zur Sicherung der Marktmacht insbesondere des DB AG Konzerns
- Kaum Vertriebswettbewerb, kaum Innovationen

Potenzial zur Behinderung des Wettbewerbs und Diskriminierung von Wettbewerbern im SPNV

Landesweiter Tarif:

Zukünftige anstehende Fragestellungen

- Wer kann davon profitieren?
 - AT, VU, Fahrgäste?
 - Welches ist das Potential?
- Ist ein eigenes Vertriebssystem vielleicht ausreichend?
- Nachfrage für einheitlichen Preis / Angebot
- Nur landesweiter SPNV-Tarif oder SPNV/ÖPNV
- Abschaffung aller lokalen Tarife notwendig?
- Gründung Verbundgesellschaft notwendig?
- Wer trägt die Anlaufkosten?
- EAV: Alteinnahmesicherung?
- EAV: Wie sieht neues EAV aus?
- Einheitliches Marketing für MV?

KCW

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Zielstellung Ländertarif: Sicht der Verkehrsunternehmen
Ein Ländertarif sollte kein Selbstzweck sein

Verkehrsunternehmen Lokal:

- EAV: Erhalt der eigenen Haustarife; Vertriebsbezug („Wer verkauft behält“)
- Ausgleich von Anlaufkosten (Durchtarifizierungsverluste)
- Realisierung von Verbundvorteilen...
- In der Kommunikation: Marketing, Image, überregionale Bekanntmachung des Verkehrsangebots
- Im Vertrieb: Nutzung von Vertriebskanälen, Unterstützung im Vertrieb

Verkehrsunternehmen SPNV:

- Leistungsbezug der EAV
- Zeitnahe und sachrichtige Einnahmezuordnung
- Vermeidung der Kannibalisierung eigener Ländertarife

Zielstellung Ländertarif: Sicht des Aufgabenträgers
Ein Ländertarif sollte kein Selbstzweck sein

- Gesamtheitliche Angebotsvermarktung
- Einheitlichkeit des Tarifsortiments
- Hebung von Nachfragepotenzialen
- Anreize zur Nutzungsintensivierung schaffen
- Kooperation / Zusatzleistungen über die Verkehrsleistung hinaus (Schwimmbäder, Veranstaltungen) ermöglichen
- Möglichkeiten der Tarifgestaltung
- Einnahmehoheit
- Faire Einnahmeverteilung
- Tarifergiebigkeit und Mehreinnahmen erzielen

KCW

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



 **Fazit: „KEEP IT SIMPLE!“**

- Kein Aufbau komplexer administrativer Strukturen
- Zuerst Prüfung eines einheitlichen Vertriebssystems anstatt Einführung eines Ländertarifs
- Orientierung an den Bedürfnissen der Fahrgäste:
 - schlanke, durchgängige Benutzeroberfläche
 - Betriebliche Abstimmung der Verkehre
- Identifizierung von Zielgruppen und –räumen für landesweite Angebote
- Weiterentwicklung bestehender Tickets (Wochenend-/Ferienangebote)
- Keine Alteinnahmesicherung und komplizierte Einnahmeaufteilungsverfahren

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Tarif:

- Gegenseitige Synergieeffekte der Tarifverbünde
- Auch denkbar: VBB-Tarif aus dem Süden, SH-Tarif aus dem Nord-Westen auf MV ausdehnen + Ortskerne Rostock, Schwerin und Neubrandenburg
- Darstellung von Elementen zur Tarifentwicklung bis hin zu sehr konkreten Vorschlägen
 - Bspw. Verzahnung mit Kurtaxen, BC 25 und 50 mit 20-25% Rabatt akzeptieren
 - Preisdifferenzierung bei Ortsstadtverkehren in Abhängigkeit des Angebotes (Leistungsaspekt besser berücksichtigen)

Vertrieb:

- Gemeinsame Datenbasis mit dem Vorteil, dass Fahrkarten von Penzlin ZOB, bspw. nach München verkauft werden könnten
- Gemeinsame Abrechnung, unternehmensneutrale Einnahmeverteilung etc.
- Stärkung alternativer Vertriebswege

Generelle Aussage:

- Durchgehende Tarife sehr sinnvoll
- Lokale Gestaltungsmöglichkeiten der Verkehrsunternehmen müssen sichergestellt sein
- Wünsche der Fahrgäste müssen berücksichtigt sein

Rechtliche Aspekte wurden beleuchtet:

- Beeinflussung durch PbfG und AEG, Tarif unterliegt in Deutschland dem Genehmigungsrecht
- Tarife dürfen nicht unangemessen hoch (Ausbeutungsmisbrauch) aber auch nicht unangemessen niedrig (Verdrängungseffekt) sein.

Pflicht zum Gemeinschaftstarif?

- Lt. PBefG § 8 besteht zwar keine generelle Pflicht zum Gemeinschaftstarif, jedoch sind EVUs verpflichtet, lt. AEG § 12 durchgehende Tarife anzuwenden
- Anderer Aspekt ist natürlich die Transparenz bei Vergaben lt. VO 1370
 - Damit verbunden (Tarif, EAV, Kalkulierbarkeit von Angeboten etc.)

Finanzierung:

- Vermeidung Überkompensation, Abrechnung gem. VO, falls keine wettbewerblich. Vergabe
- Anforderung an Transparenz, Ex-ante-Bekanntmachung, Berichts- und Begründungspflichten
- Zugänglichkeit für Newcomer, Transparenz EAV
- Ausgleich: Mindereinnahmen (DTV, HV, Alteinnahmen, Haustarife), sonst. Verbundkosten, Anpassung bei Leistungsveränderungen

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Vorteile:

- Verknüpfung Bus – Schiene
- Neutrale Einnahmeaufteilung
- Neutraler Vertriebsdienstleister

Marktforschungsergebnisse

• Aktuell planen 18 v. 27 Aufgabenträger einen eigenen SPNV-Tarif, neutrale EAV-Stelle, neutraler Vertrieb (ggf. Ausschreibung wie Betrieb), verzichten auf Nettoausschreibungen...

- *Frage, gibt es hier einen Zusammenhang zw. den Problemen beim Tarif und der Ausschreibung von Nettoverträgen?*

• Darstellung möglicher Verbundorganisationen:

- Aufgabenträgerverbund (RVM, VBB, HVV)
- Unternehmensverbund (VMT, VVW, RVL)
- Mischverbund (VVS, MDV)
- Partnermodell (ZVBN / VBN, ZVGN / VGN, VRN / URN)

→ Genereller Zielkonflikt: Konflikt zw. Transparenz, Tarifergiebigkeit, Leistungsgerechtigkeit, soziale Ausgewogenheit, Nachfragesteigerung

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Marktforschungsergebnisse LNVG:

Anforderungen der Fahrgäste:

- Tarifgerechtigkeit
- Einfacher Kauf
- Mehrwert (bspw. Zusatznutzen, Rabatte etc.)

Anforderungen der Unternehmen:

- Hohe Tarifergiebigkeit
- Marktkonformität (Kundenwünsche – Durchsetzbarkeit)
- Gestaltbarkeit

Generelle Aussage aus Unternehmenssicht:

- In Einheitstarifen kein Optimum möglich
- Einheitstarife behindern lokale Gestaltung und machen Konsensfindung erforderlich

Fazit:

- Durchgängige Tarife einführen
- Lokale Gestaltungsmöglichkeiten der Unternehmen erhalten
- Wünsche der Fahrgäste nach einfachem Zugang erfüllen

mobilité

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



**Vorstellung von zwei Praxisbeispielen:
VBB-Tarif und SH-Tarif**

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



1) VBB-Tarif (Struktur des VBB, Entwicklung des Tarifs, Überblick Tarifsystem, Umsetzung/Vertriebswege)

- Detaillierte Vorstellung des Tarifmodells, der Wabenstruktur, der regionalen Lösungen sowie Aufbau, Verbundstruktur und Geschäftsfelder des VBB dar.

- **Beteiligung:** 14 Landkreise + 4 kreisfreie Städte + Bundesland Brandenburg, Bundesland Berlin, 41 Verkehrsunternehmen je 1/3 je Beteiligungsgruppe.

- **Geschäftsfelder:** Tarif, Vertrieb, Vertragsmanagement, Qualitätsmanagement, EAV, Angebotsplanung, Marketing und Fahrgastinformation, Nahverkehrsmanagement

- **Finanzierung:** 1,85 Mrd. (1,02 Mrd. Euro Fahrgeld)

- **Entstehung und Entwicklung des Tarifs:**

- VBB ist politischer Aufgabenträgerverbund und wurde durch die Länder Berlin, Brandenburg und den Landkreisen im Land Brandenburg gebildet.

- Die Bildung eines einheitlichen Tarifes wurde durch die Länder Berlin und

- Brandenburg und Landkreise im Land Brandenburg unterstützt

- Mindereinnahmenausgleich nach Verbundeinführung im Land Brandenburg über 5 Jahre
- Förderung Vertriebstechnik im Land Brandenburg (in Berlin über VDV)

2) SH-Tarif (SH-Tarif 2002-2011, Finanzierung, Weiterentwicklung und Empfehlungen)

Ziele und Anforderungen an einen landesweiten Tarif:

aus Aufgabenträger- und VU-Sicht (lt. LK-Beschluss 1997):

- Organisationsunabhängige Tarif harmonisierung
- Einfachheit und Transparenz
- Landesweite Einheitlichkeit
- Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrssystemen
- Tarifergiebigkeit und Finanzierung
- Vertriebssystem
- Einnahmenaufteilung
- Notwendigkeit der Vermarktung

aus Kundensicht (lt. Infas-Umfrage 1997):

- eine Fahrkarte für Bus und Bahn
- gemeinsames Tarifsystem mit Hamburg
- günstige Fahrpreise
- Reduktion der Tarifkomplexität
- breiteres Sortiment an Zeitkarten

→ Der SH-Tarif wurde von der LVS in mehreren Stufen entwickelt.
Die LVS weist auch auf Gefahren hin!

2) SH-Tarif

Zusammenfassung:

- landesweit geltender Tarif mit regionalen Sortimenten
- einheitliche Tarifbestimmungen
- nur noch ein Fahrschein für den Fahrgast
- oft günstiger als das Zusammenstellen einer Reisekette
- SH-Tarif trägt sich in wenigen Jahren selbst (keine AT-Finanzierung mehr notwendig)
- Aber:
- nach wie vor parallele Tarifsysteme vorhanden
- Transparenz nur ausreichend
- Tarifinformationen mangelhaft

Ausblick:

- durch Vielzahl an Sonderpreisstufen ist die Tarifmatrix am Limit
- keine weiteren Sonderpreisstufen möglich
- kein Additionstarif möglich (Integration Reedereien, Kombitickets)
- Preissprünge zwischen den einzelnen PS führen zu großen Preissteigerungen oder hohen Mindereinnahmen beim VU
- Verwirrung bei den „Überwegen“
- Nicht e-Ticketing-fähig



SH-Tarif soll zukunftsfähig gemacht werden (2013)

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Landestarif: Der richtige Ansatz?

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Was soll damit erreicht werden?

- Mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen
- Maximierung der Einnahmen
- Generelles Image des Tarifs verbessern
- psychologische Zugangshürden senken
- DTV sehr gering halten

Wer soll damit erreicht werden und wer profitiert davon?

- Touristen, MIV, Schüler, Pendler
- Umsteiger SPNV - / ÖSPV
- Der gesamte ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern

Wer profitiert nicht von einem MV-Tarif?

- Ein- /ausbrechnende Verkehre über Landesgrenzen
- SWT-, LT-, QDL- Kunden
- Fahrgäste die nicht umsteigen

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Zu beachtende Eckpunkte:

- Kein zusätzlicher Aufwand/Arbeitsbelastung für VU
 - Unternehmerische Freiheit darf nicht eingeschränkt werden
 - Tarife sollten nicht politisch motiviert sein
 - Marktaberschöpfung muss auch weiterhin gegeben sein
 - Harmonisierung nicht zwangsläufig notwendig (Leistungsprinzip)
-
- MV ist strukturell sehr unterschiedlich (genaue Betrachtung der Erhebungsergebnisse)
 - Abdeckung eines definierten Radius um dem Bahnhof
 - Quote der Umsteiger sehr unterschiedlich
 - Aufwand-/Nutzen-Betrachtung (personeller Aufwand, EAV, Datenbasis etc.)
 - Lösungen Vorort nicht ersetzen

Beispiel NRW-Tarif

- Landesweit: BB DB + Additiv für Vor- und Nachlauf (Additiv nicht Leistungsabhängig)
- Lokal: VRR, VRS, NWL (VPN, VGM, VRL, VGWS, OWLV)

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Schlussfolgerung und weitere Schritte:

- Nachfrage sehr genau anschauen (absolute Zahlen betrachten)
- Differenziert sehen, einfach gestalten (ggf. mehrere Stufen)
- Vertriebspräsenz durch lokale Vertriebskooperationen weiter stärken und ausbauen (Voraussetzung: einfacher, leicht verständlicher Tarif)
- Regionale Verbundlösungen erhalten, fördern und weiter ausbauen (Bsp. NRW)

Weitere Überlegungen:

Fakultatives Additiv auf Bahntarif statt solidarfinanzierten Aufpreis analog City-Mobil (SPNV + leistungsabhängiges Additiv)

Vor einem stimmigen Tarif muss immer ein vernünftiges Verkehrskonzept stehen, um Zugangshemmnisse insgesamt zu senken

Landesweiter Nahverkehrstarif - eine sinnvolle Option?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Innoverse - Robert Kohl
Florastraße 28
14469 Potsdam
Tel.: 0331-588.3159
Mobil: 0178-1400.121
robert.kohl@innoverse.de

www.innoverse.de