

SPD-Fraktion im Kreistag Trier-Saarburg

Tarifstrukturreform VRT – Ideenskizze (Stand: Oktober 2021)

Einführung

Höhe und Struktur der im Verkehrsverbund Region Trier angewandten Nahverkehrstarife wird in letzter Zeit immer stärker kritisiert. So lagen die durchschnittlichen Tarifsteigerungen in den letzten Jahren deutlich über den Preissteigerungen bei anderen Dienstleistungen und Gütern. Insbesondere der Vergleich zu den Kosten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) fällt deutlich zu Ungunsten des ÖPNV aus.

Im Zuge der aktuellen Diskussion über den Klimaschutz werden die Stimmen für einen kostengünstigeren ÖPNV immer lauter. Dazu kommt die aktuelle Entwicklung im Nachbarland Luxembourg, wo der ÖPNV seit März 2020 kostenfrei angeboten wird.

All dies soll zum Anlass genommen werden, eine grundlegende Strukturreform der Tarife im VRT durchzuführen. Ziel ist nicht nur eine sozialgerechte Reduzierung der Preise, sondern auch eine deutliche **Vereinfachung der Tariflandschaft**. Die Tarife müssen für den Kunden nachvollziehbar und leicht zu verstehen sein. Im Ergebnis muss eine Preisbildung erfolgen, die gegenüber den Kosten des MIV konkurrenzfähig ist.

Die heutige Preisbildung basiert auf der Einteilung des Verbandsgebietes in eine riesige Anzahl von Tarifzonen (250), die sehr kleinteilig gestaltet sind und mehr oder weniger „zufällig“ anmuten. Zumindest ist nicht erkennbar, dass auf räumliche Verflechtungen Rücksicht genommen wird.

Die Preise für einzelne Fahrten werden aus der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen abgeleitet, wobei zunächst die Zuordnung zu einer Preisstufe erfolgt, aus der dann der konkrete Preis für den jeweiligen Fahrschein gebildet wird. Derzeit gibt es insgesamt 10 Preisstufen sowie Netzkarten, die preislich jedoch in nahezu allen Fällen mit der Preisstufe 10 identisch sind.

Verschiedene Strukturansätze (Alternativmodelle)

Modell I: Zeittarif

Wie oben deutlich wurde, ist der heutige Tarif des VRT **raumbezogen** strukturiert. Maßgeblich für die Höhe des zu zahlenden Preises ist in erster Linie die zurückgelegte Fahrstrecke bzw. die Einteilung des Raumes in Tarifzonen oder -waben. Als Alternative dazu werden immer häufiger **zeitbezogene** Tarife diskutiert, bei denen nicht die zurückgelegte Strecke, sondern die Fahrzeit als preisbildender Faktor eingeführt wird.

Radikale Vorschläge dieser Art sehen sehr einfache, zeitlich gestaffelte Flatrate – Tickets vor, die entweder Stunden, Tage, Wochen, Monate oder ein ganzes Jahr gelten. Die jeweilige Reiseweite bzw. der Raumbezug wird bei dieser Preisbildung völlig ausgeblendet; die Gültigkeit bezieht sich immer auf das gesamte Verbundgebiet.

Der Vorteil dieses Ansatzes besteht in seiner frappierenden Einfachheit. Schwierig in der Umsetzung wird die Preisbildung insbesondere im Hinblick auf die vom Endkunden erwartete Tarifgerechtigkeit.

So wäre der Preis für eine Monats- oder Wochenkartekarte immer gleich, egal welches Mobilitätsbedürfnis der Kunde hat. Ob die reine Zeitorientierung ohne Rücksicht auf Entfernungen für den „klassischen“ Zeitkartenkunden eine geeignete Alternative darstellen kann, muss daher bezweifelt werden. Es ist wohl eher eine Alternative im Segment der **Einzelfahrausweise**.

Modell II: Luftlinientarif

Eine echte Alternative zu den klassischen Tarifzonen und Preisstufen stellt der **Luftlinientarif** dar. Preisbildend ist hier einzig die zurückgelegte Entfernung, und zwar als **Luftlinie** ermittelt, kombiniert mit einem „Grundpreis“. In der praktischen Anwendung kommt dieser Tarif bis dato nahezu ausschließlich als elektronisches Handy-Ticket zum Einsatz, grundsätzlich ist die in Luftlinie gemessene Fahrstrecke allerdings auch als Grundlage für ein „analoges“ Ticket denkbar.

Modell III: Tarifzonen und Preisstufen (Status-quo – Struktur)

Es ist natürlich auch denkbar, bei dem klassischen System von Tarifzonen und Preisstufen zu bleiben. Ziel muss es dann aber sein, hier ein **deutlich einfacheres System** zu etablieren, was zudem sehr viel stärker an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen orientiert ist. Der nachfolgende Diskussionsvorschlag versucht daher, zunächst die verkehrlichen Verflechtungen in den Vordergrund zu rücken. Naheliegend ist eine Abgrenzung von Tarifzonen, die sich an den landes- und regionalplanerisch definierten Verflechtungsbereichen der Zentralen Orte orientiert.

Die diesem System zugrunde liegende Hierarchie lässt sich auch hervorragend zur Definition der künftigen Preisstufen heranziehen. Der entsprechenden Logik folgend ergäbe sich für die Zukunft ein deutlich vereinfachtes System von nur noch 3 bis 4 Preisstufen.

Landes- und Regionalplanung unterscheiden drei Zentralitätsstufen mit den jeweils zugeordneten Verflechtungsbereichen:

- Grundzentren / Nahbereiche
- Mittelzentren / Mittelbereiche
- Oberzentrum / gesamte Region (identisch mit dem VRT-Gebiet)

Die Karte aus dem aktuellen Entwurf zum künftigen „Regionalen Raumordnungsplan“ zeigt die entsprechenden Abgrenzungen (siehe Anlage 1)

Ausgehend von diesen Verflechtungsbereichen könnten folgende Preisstufen definiert werden:

Preisstufe 1:

Alle Fahrten innerhalb eines Nahbereiches

Preisstufe 2:

Alle Fahrten innerhalb eines Mittelbereiches, sobald die Grenze des Nahbereiches überschritten wird. Außerdem kommt diese Preisstufe zur Anwendung bei Fahrten zwischen benachbarten Nahbereichen, auch wenn zwischen ihnen eine Mittelbereichsgrenze liegt.

Preisstufe 3:

Alle übrigen Fahrten innerhalb der Region Trier (Netzkarte)

Zusätzliche Kriterien der Preisbildung

Innerhalb des VRT-Gebietes gibt es zumindest zwei Aspekte, die für die Einführung von zusätzlichen Regeln zur Preisbildung sprechen:

1. Die dominante Rolle des Oberzentrums bei den räumlichen Verflechtungen und
2. die besondere Rolle des Luxemburger Arbeitsmarktes für viele Arbeitnehmer der Region.

Preisbildung im Stadt-Umland-Bereich von Trier

Die oben beschriebenen Kriterien zur Preisbildung würden in den außerhalb des Mittelbereiches Trier liegenden Nachbarkommunen (z.B. Hetzerath oder Speicher), die aber dennoch sehr starke Verflechtungen zum Oberzentrum aufweisen, zu vergleichsweise hohen Preisen führen. Daher wäre zu überlegen, ob man hier eine Ausweitung der Preisstufe 2 auf die direkt an den Mittelbereich Trier angrenzenden Nahbereiche vornimmt.

Preisbildung im grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg

Vor dem Hintergrund des Null-Tarifs in Luxembourg muss für den VRT ein Weg gefunden werden, dies mit dem künftigen VRT-Tarif kompatibel zu gestalten. Die einfachste Lösung für dieses Problem bestünde darin, entlang der Grenze in Luxembourg „Tarifpunkte“ zu definieren, die den jeweils benachbarten deutschen Nahbereichen (=Tarifzonen) zugeordnet werden.

Exkurs Vertrieb

Generell gilt, dass die Diskussion über die Weiterentwicklung von Nahverkehrstarifen immer in einem unmittelbaren Zusammenhang zur Frage des **Fahrscheinvertriebs** geführt werden muss. Der Wandel vom klassischen Vertrieb von Fahrscheinen durch Fahrpersonal mit Fahrscheindruckern, Fahrscheinautomaten oder gar personalbesetzten Kundencentern hin zu digitalen Vertriebswegen ist voll im Gange. Allerdings lässt sich die Dauer dieses Migrationsprozesses derzeit nur schwer einschätzen. Folglich müssen in den kommenden Jahren weiterhin auch analoge Vertriebswege vorgehalten werden, auch wenn die Zahl ihrer Nutzer immer geringer werden wird. Umso wichtiger wird es sein, möglichst große Anreize zur Nutzung digitaler Vertriebswege zu schaffen, idealer Weise über die Rabattierung von Tickets, die nur auf diesem Weg vertrieben werden.

Exkurs Ergiebigkeit

Die politische Diskussion über Veränderungen in der Tarifstruktur muss selbstverständlich auch deren Ergiebigkeit mit einbeziehen. Derzeit werden im VRT jährlich Fahrscheine im Wert von ca. 45 Mio. EUR verkauft. Von diesen Erlösen profitieren derzeit die Verkehrsunternehmen (soweit sie noch eigenwirtschaftlich fahren oder Netto-Verträge mit dem jeweiligen Aufgabenträger abgeschlossen haben) oder die Aufgabenträger. Perspektivisch (voraussichtlich ab 2025) wird es im VRT wahrscheinlich keine eigenwirtschaftlichen Verkehre mehr geben, so dass das Erlörisiko vollständig auf die Aufgabenträger übergeht. Folglich werden die politisch Verantwortlichen bereits heute besonderes Augenmerk auf die Auswirkungen einer Tarifreform auf deren Ergiebigkeit legen.

Wahrscheinlich wird man die Bewertung der möglichen fiskalischen Auswirkungen unterschiedlicher Tarifmodelle in die Hände externer Gutachter legen müssen.

Ein erster Diskussionsvorschlag

Überlegungen zur Tarifstrukturreform sollten primär am Kunden und seinen Mobilitätsbedürfnissen orientiert sein. Grob betrachtet lassen sich zwei Zielgruppen unterscheiden:

1. Der **Gelegenheitskunde**, sprich der Kunde, der aus unterschiedlichen Anlässen (Besorgungen, Freizeitaktivitäten, ...) unregelmäßige Mobilitätsbedürfnisse decken möchte.
2. Der „**Zeitkarten-Kunde**“, also der Kunde, der ein regelmäßig wiederkehrendes Verkehrsbedürfnis, meist die Fahrt zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte, aufweist.

Innerhalb beider Zielgruppen ließe sich noch eine Vielzahl weiterer Untergruppen bilden, da z.B. die Mobilitätsbedürfnisse von Berufspendlern immer stärker differenzieren (Teilzeit, Homeoffice). Dennoch wird erst einmal bei der einfachen Zweiteilung geblieben.

Gelegenheitskunden

Das unter Marketingaspekten interessanteste Segment potentieller ÖPNV-Kunden ist der Teil von Gelegenheitskunden, denen die Alternative des MIV offen steht. Gerade für diese Kunden spielt – neben der Qualität des ÖV-Angebotes – der Tarif (incl. eines einfachen Fahrscheinerwerbs) bei der Wahl des Verkehrsmittels eine zentrale Rolle. Bei der Bewertung des ÖV – Preises wird häufig der Vergleich zum MIV vorgenommen, wobei meist die Fixkosten des PKW („die sind eh da“) ausgeblendet werden.

Ein zweiter zentraler Aspekt für die ÖV-Preisgestaltung sollte im Segment der Gelegenheitskunden die Attraktivität für Kleingruppen (2 bis 5 Personen) sein, da hier die konkurrierende Attraktivität des MIV noch größer ist.

Vor diesem Hintergrund werden für **Gelegenheitskunden** folgende Tarifangebote als sinnvoll erachtet:

1. Luftlinientarif als Handy-Ticket incl. Mitfahrfunktion (Verzicht auf die Grundgebühr bei bis zu vier Mitfahrern); konkrete Hinweise zur Ausgestaltung in Anlage 2
2. „Klassischer“ Einzelfahrausweis mit 3 Preisstufen; Vertrieb online und analog, Mitfahrer.
3. *Evtl. für ausgewählte Teilräume ergänzendes Angebot eines Kurzstreckentarifs für 3 bis 4 Haltestellen, z.B. als Alternative für die heutige 4-Fahrten-Karte in Trier, um künftig auf die Infrastruktur der Entwerter verzichten zu können. Dieser Kurzstreckentarif könnte auch als **Zeit-tarif** gestaltet werden. Eine entsprechende Fahrkarte hätte dann eine zeitlich begrenzte Gültigkeit von vielleicht 10 bis 15 Minuten. Wahrscheinlich ließe sich dieses Modell jedoch nur als Handy-Ticket realisieren.*

Zeitkarten-Kunden

Zumindest bei Berufspendlern muss davon ausgegangen werden, dass die Bedürfnisse eines Großteils der potentiellen Kunden mit dem „klassischen“ Angebot einer Monatskarte nicht oder nicht mehr befriedigt werden. Maßgeblich dafür sind veränderte Arbeitszeitmodelle, die es häufig nicht mehr erforderlich machen, an 5 Tagen in der Woche zur Arbeit zu fahren. Flexible Arbeitszeiten kön-

nen aber auch dazu führen, dass **ein** Weg von oder zur Arbeit mit dem ÖV, der andere aber z.B. in einer MIV-Fahrgemeinschaft zurückgelegt werden soll. In beiden Fällen sind klassische Zeitkarten wirtschaftlich nicht mehr interessant. Daher werden im Folgenden auch geeignete Alternativen vorgeschlagen:

1. Die „klassische“ Zeitkarte sollte vorerst noch beibehalten werden. Die Angebote können aufgrund der geringen Nachfrage nach Wochenkarten (aktuell ca. 25.000/a) auf die Monatskarte entweder einzeln oder als Jahres-Abo reduziert werden. Die Preisbildung folgt der Stufenbildung für Einzelfahrausweise. Um die Attraktivität des Angebotes zu erhöhen, sollten für abends (nach 18 h) und das Wochenende großzügige Mitnahmeregelungen eröffnet werden.
2. Die Regelungen für **Job-Tickets** sollten in der jetzt gültigen Form beibehalten werden.
3. Als Alternative zum klassischen Zeitkartenmodell sollte eine elektronische Mehrfahrten-Karte angeboten werden, die für eine größere Zahl von Einzelfahrten (mind. 10) berechtigt und innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (z.B. 1 Monat) aufgebraucht werden sollte. Die Rabattierung gegenüber dem herkömmlichen Einzelfahrausweis sollte bei mind. 30 % liegen, um gegenüber dem BC – Rabatt (soweit der weiterhin Bestand haben soll) konkurrenzfähig zu sein.
4. Zuletzt könnte man sich an aktuellen Diskussionen in anderen Verbänden orientieren und dem einzelnen Nutzer die Einrichtung einer sog. „home zone“ ermöglichen. Konkret bedeutet dies, dass der Kunde für seine Zeitkarte einen individuellen Geltungsbereich definiert und dafür einen ebenfalls individuellen Preis zahlt. *(Im Zuge eines Modelversuches wurde dieser Ansatz im letzten Jahr im Gebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes erprobt; konkrete Erfahrungsberichte darüber könnten über die VRT-Geschäftsstelle beschafft werden.)*

Weitere Vorgehensweise

Die hier vorgestellten Vorschläge für eine Reform der VRT – Tarife sind als erster Diskussionsbeitrag anzusehen. Es wird als sinnvoll angesehen, den weiteren Prozess gutachterlich zu begleiten. Im Mittelpunkt der Gutachtertätigkeit soll die Simulation der mit den Vorschlägen einhergehenden Auswirkungen auf die Tarifergiebigkeit stehen.

Anlage 1:



Regionaler Raumordnungsplan Zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche

Karte 2



Anlage 2: Ausgestaltung eines Luftlinientarifs

Der Luftlinientarif kann ergänzend zu „klassischen“ Tarifen eingeführt werden. Die Idee ist nicht neu, sondern wurde bereits vor einiger Zeit mit großem Erfolg z. B. im Verkehrsverbund Rhein-Neckar umgesetzt. Es handelt sich um einen Einzelfahrschein, der ausschließlich elektronisch unter Verwendung eines Check – in / check – out – Systems vertrieben wird. Maßgeblich für die Preisbildung ist bei diesem Ticket die bei einer Fahrt zurückgelegte Entfernung, und zwar als Luftlinie gemessen.

Die für die Einführung dieses Tarifangebotes notwendigen Hintergrundsysteme existieren schon. Da der VRT bereits bei anderen Themen (z.B. der elektronischen Fahrplanauskunft) erfolgreich mit dem VRN kooperiert, wäre zu klären, ob – und wenn ja – zu welchen Bedingungen das dort genutzte System adaptiert werden könnte.

Der Luftlinientarif würde in einem ersten Schritt ausschließlich als Ticket für Einzelfahrten (evtl. für bis zu 2 Personen) angeboten werden. Die Preise setzen sich aus einem fixen Grundpreis und einem entfernungsabhängigen Km-Preis zusammen. Der Erwerb des Tickets erfolgt ausschließlich elektronisch mittels einer speziell dafür angebotenen App.

Der Nutzer muss sich im Vorfeld registrieren. Zu Beginn seiner Fahrt checkt er sich über die App ein, am Ende der Fahrt checkt er sich wieder aus. Das Hintergrundsystem erkennt per GPS die Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle und ermittelt die Luftlinienentfernung und daraus abgeleitet den Fahrpreis. Die Zahlung erfolgt monatlich für alle Fahrten eines Monats.

Mit der Einführung des elektronischen Luftlinientarifs wären folgende Vorteile verbunden:

- Er bietet die Möglichkeit, kurzfristig einen besonders attraktiven Preis für ÖPNV-Fahrten anzubieten.
- Die Preisbildung ist für den Kunden plausibel und gut nachvollziehbar.
- Das System eröffnet die Möglichkeit, dass einzelne Mitglieder des VRT für ihre Gebietskörperschaft besondere Preise anbieten können, indem der Grundpreis angepasst wird (die damit verbundenen Mehr- oder Mindererlöse lassen sich aus dem System heraus eindeutig ermitteln und könnten dann problemlos ausgeglichen werden)
- Das System spart mittelfristig Vertriebskosten und bietet einen zusätzlichen Anreiz für die Kunden, elektronische Vertriebswege zu akzeptieren.
- Das System kann perspektivisch auf andere Verkehrsmittel (Carsharing, Leifahräder, ...) ausgeweitet werden.

Die Preisbildung könnte wie folgt aussehen:

Preisbildung Luftlinientarif (Diskussionsvorschlag)

- Grundpreis (Regeltarif): 1,20 €
- Grundpreis (ermäßigt für Bahncard, VRT-Sparkarte, Schüler, Senioren): 0,90 €
- 2 bis max. 5 gemeinsam fahrende Personen zahlen den Grundpreis nur einmal
- Km – Preis (Regeltarif): 0,20 €
- Km – Preis (ermäßigt für Bahncard, VRT-Sparkarte, Schüler, Senioren): 0,15 €