
BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0104/2022)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreisausschuss	28.03.2022	öffentlich

Strukturreform der ÖPNV-Tarife des VRT (Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 25.10.2021)

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag die Einrichtung einer Steuerungsgruppe zum Thema Thematarifentwicklung.

Sachdarstellung:

Die SPD-Kreistagsfraktion hat mit Schreiben vom 25.10.2021 einen Antrag zur Strukturreform Der ÖPNV-Tarife des VRT für die nächste reguläre Kreistags eingebracht. Dies ist der 04.04.2022. Der Antrag ist als Anlage beigefügt.

Über diesen Antrag wurde der Ausschuss für den öffentlichen Personennahverkehr am 03.03.2022 zu informiert.

Parallel hierzu hat der der ZV VRT, beschlossen, eine Tarifstrukturreform voranzubringen. Wir verweisen insoweit auf TOP 10 der Sitzung des ZV VRT, die in dieser Form von der Verbandsversammlung angenommen wurde:

TOP 10: Tarifstrukturreform

Die VRT GmbH beabsichtigt zeitnah einen externen Gutachter mit den Arbeiten an der Tarifstrukturreform im VRT zu beauftragen. Eine Skizze der Leistungsbeschreibung liegt als Anlage 3 bei.

Einer der wichtigen Blöcke der Arbeit wird zunächst eine detaillierte Datenanalyse zur Erfassung und Einordnung des Status Quo des VRT-Tarifes sein. Dabei sollen beispielsweise die zeitliche und regionale Entwicklung der Verkaufsdaten verschiedener

Tickets im VRT analysiert werden. Chancen und Schwachstellen der aktuellen Tarifstruktur sollen ebenso herausgearbeitet werden wie ein Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden.

In einem nächsten Schritt soll eine umfangreiche Bedarfsanalyse durchgeführt werden. In einem Workshop unter Einbindung von Akteuren aller Aufgabenträger soll herauskristallisiert werden, welche Anforderungen und Bedürfnisse an eine neue Tarifstruktur gestellt werden bzw. welche Probleme es im Bestandssystem zu überwinden gilt.

Aufbauend auf diesen beiden Arbeitspaketen soll das Grundgerüst der neuen Tarifstruktur gestrickt werden, etwa die zukünftigen Grundlagen der Preisbemessung, das Ticketsortiment oder die Anzahl der Preisstufen. Die Abstimmung des Gesamtkonzeptes erfolgt mit den zuständigen Gremien.

Danach gilt es Simulationsrechnungen durchzuführen um die Fahrgastentwicklung und die Ergiebigkeit des gewählten Ansatzes abschätzen zu können. Neben dem Wunschmodell sollen auch Alternativmodelle mit abweichendem Fokus kalkuliert werden. Im Rahmen der Berechnung wird wahrscheinlich auch die Simulation eines digitalen Luftlinientarifs durchgeführt werden. Diskussion der Ergebnisse und Festlegung eines finalen Modells im zuständigen Gremium.

Folgende Leitplanken sollen dabei ständige Orientierungspunkte für die gutachterliche Arbeit sowie Maßstab zur Bewertung der Ergebnisse darstellen:

Übergeordnetes Ziel sollen es sein, mehr Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen.

1. Einfachheit

Das Ticketsortiment soll im Sinne der Fahrgäste und des Fahrpersonals übersichtlich bleiben und bestehende Komplexitäten nach Möglichkeit weitgehend reduziert werden.

Dementsprechend soll der Tarif verbundweit einheitlich gestaltet sein. Regionalspezifische Ticketangebote sollten, ebenso wie Sonderregeln der Preisbemessung, möglichst abgeschafft werden. Alle Tickets sollten verbundweit verfügbar sein. Die Tarifbestimmungen sollen im Hinblick auf eine Vereinfachung überarbeitet werden. Ein Augenmerk sollte dabei auch auf einer Angleichung an gängige Regeln der Nachbarverbände und größerer Verkehrsunternehmen liegen. Insbesondere kaum genutzte oder komplizierte Tickets sollten zur Disposition stehen. Insofern das Ticketsortiment weiter reduziert wird sollte dennoch darauf geachtet werden, dass den verschiedenen Mobilitätsansprüchen (Pendler, Gelegenheitsfahrer u.a.) Rechnung getragen wird.

2. Digitalisierung

Eine rein auf digitalem Vertrieb basierende Tarifstruktur ist kurz- bis mittelfristig nicht realistisch. Dennoch soll dieser Vertriebsweg gezielt gestärkt werden und moderne, digitale Ticketarten und Vertriebswege sollen gefördert werden. Digitale Tickets können einerseits eine dem Kunden innovative und nachvollziehbare Systematik der Preisbemessung bieten (etwa Luftlinientarifung) andererseits aber auch den Ticketkauf vereinfachen (Check-In/Be-out) und insbesondere auch Einstiegshemmnisse dadurch abbauen, dass eine Beschäftigung mit dem Tarifsysteem, zumindest für Gelegenheitsnutzer, gar nicht mehr notwendig ist (beispielsweise ein Best-Price-System, das dem Nutzer am Ende des Monats auf Basis seiner durchgeführten Fahrten automatisch die günstigsten Tickets zu seinem Fahrtverhalten berechnet). Als weiterer Anreiz zur Nutzung des digitalen Vertriebes können die digital vertriebenen Tickets, z.B. ein Luftlinientarif, aber auch die klassischen Tickets, im digitalen Vertriebsweg vergünstigt angeboten werden.

3. Ergiebigkeit

Die neue Tarifstruktur soll gegenüber der bestehenden erlösneutral kalkuliert werden.

Preissenkende Maßnahmen im größeren Stil sind lediglich umsetzbar, wenn diese entweder durch eine mittelfristig realistische Nachfragesteigerung oder externe Finanzierungsquellen ausgeglichen werden können. Zur Gewährleistung stabiler Erlöse, da vertrieblich sinnvoll, soll auch der Anteil der Fahrgäste, die mit Zeitkarten unterwegs sind, gesteigert werden. Entsprechende Angebote sind zu konzipieren oder die bestehenden Angebote hinsichtlich einer Attraktivitätssteigerung zu überarbeiten.

4. Preisbemessung

In einigen Fällen können Tickets auf Basis von Flatrate-Modellen sinnvoll sein, insbesondere dann, wenn diese maximal einfach und verständlich sind. Grundsätzlich soll allerdings das Prinzip der Leistungsgerechtigkeit gelten, wonach Ticketpreise anhand von zurückgelegten Distanzen und Nutzungshäufigkeiten bemessen werden. Digital bieten sich hierfür luftlinienbasierte Preise an. Im analogen Vertrieb bleibt ein System aus Zonen und Preisstufen, deren Ausgestaltung und Anzahl, insbesondere im Hinblick auf eine anzustrebende Vereinfachung zur Disposition gestellt werden sollte, nach wie vor notwendig.

Beschlussvorschlag 10.10/2022:

Die Verbandsversammlung beschließt die oben definierten Leitplanken der Tarifstrukturreform und das skizzierte weitere Vorgehen (Anlage 3) im Rahmen der gutachterlichen Arbeit. Die VRT GmbH wird beauftragt weitere Schritte in die Wege zu leiten.

Es ist davon auszugehen, dass es seitens der 4 Landkreise und der Stadt Trier als jeweils zuständige Aufgabenträger sehr unterschiedliche Vorstellungen und Schwerpunkte bei der Ausgestaltung des zukünftigen Tarifsystems geben wird.

Um hier die Position des Landkreises Trier-Saarburg zu erarbeiten und den Entscheidungsprozess des VRT zu begleiten, ist die Einrichtung einer Steuerungsgruppe, bestehend aus Mitgliedern des ÖPNV-Ausschusses und der Verwaltung sinnvoll.

Anlagen:

Antrag der SPD-Fraktion nebst Anlagen