

| | | | |
|--|---------|--------------|-------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: | FB 61/1082/WP15-1 |
| Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen | | Status: | öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | AZ: | |
| | | Datum: | 17.04.2009 |
| | | Verfasser: | FB 61/30 |
| Einführung eines flexiblen Kurzstreckentarifs in der Stadt Aachen; Antrag der SPD-Fraktion vom 04.07.2007 sowie Antrag der Fraktionen SPD und Grüne vom 26.01.2009 Tischvorlage | | | |
| Beratungsfolge: | | | TOP:___ |
| Datum | Gremium | Kompetenz | |
| 23.04.2009 | VA | Entscheidung | |

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, in Absprache mit ASEAG und AVV, die Wirkung des neuen City-XL Tarifs auf die Kurzstreckennutzung innerhalb eines halben Jahres nach dessen Einführung zu untersuchen und die Ergebnisse dem Verkehrsausschuss vorzustellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Einführung des **City-XL-Tarifes**, die in den Gremien des AVV behandelt wird, verursacht jährliche Einnahmeverluste in Höhe von rd. 0,25 Mio EUR. Dem stehen z.Zt. nicht quantifizierbare Einnahmen durch zusätzliche Fahrgelderlöse gegenüber

Im Haushalt sind für die Jahre 2010 bis 2012 insgesamt 800.000 EUR für die tariflichen Maßnahmen in Kombination mit dem Citybus eingeplant.

Erläuterungen:

Anlass

Die SPD-Fraktion im Rat der Stadt beantragt mit Datum vom 04.07.2007, die Einführung eines flexiblen Kurzstreckentarifs in der Stadt Aachen vorzubereiten (Anlage 1). Ein "flexibler" Kurzstreckentarif (d.h. basierend auf einer festen Maximalzahl von Haltestellen als Kurzstrecke), auch Wandernde Kurzstrecke genannt, sei in anderen Städten seit Jahren fester Bestandteil des Tarifangebots und hat sich auch bewährt.

Das Kurzstreckensystem in Aachen, das auf so genannten Kurzstreckenzonen basiert, sei hingegen ein unpraktikables Tarifkonstrukt, das in Aachen auch relativ unbekannt geblieben sei. Die Verwaltung wurde in diesem Antrag aufgefordert, die Einführung eines flexiblen Kurzstreckentarifs in Abstimmung mit dem AVV und der ASEAG zu initiieren.

Entgegen der Position der Verwaltung, lehnten sowohl ASEAG als auch der AVV in schriftlichen Stellungnahmen die Einführung einer flexiblen Kurzstrecke zum damaligen Zeitpunkt ab (Anlagen 3 und 4). Begründet wurde die Entscheidung gegen eine wandernde Kurzstrecke mit Nachteilen für eine Mehrzahl von Kunden, damit verbundenen Fahrgastrückgängen und Kundenprotesten sowie hohen Investitionskosten für neue Marketingmaßnahmen und Haltestelleninformationen.

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.01.2008 die Verwaltung beauftragt, die Einführung eines flexiblen Kurzstreckentarifs in der Stadt Aachen zum 01.04.2009 in Abstimmung mit dem AVV und der ASEAG vorzubereiten.

In einem weiteren Ratsantrag der Fraktionen SPD und GRÜNE im Rat der Stadt Aachen vom 26. Januar 2009 wird die Verwaltung beauftragt, mehrere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV einzuleiten, um damit die Luftreinhalteplanung der Stadt Aachen zu unterstützen (Anlage 2). In diesem Ratsantrag wird unter anderem erneut die Einführung der Wandernden Kurzstrecke gefordert.

Die wesentlichen Aussagen zum Kurzstrecken-Tarifsystem sind nachfolgend nochmals zusammengefasst.

Heutiges Tarifsystem

Bereits vor der Umsetzung der AVV-Tarifstrukturreform im Jahr 1996 wurden von der Verbundgesellschaft im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen im AVV Überlegungen und Untersuchungen angestellt, einen flexiblen Kurzstreckentarif unter der Bezeichnung Wandernde Kurzstrecke für z.B. vier Haltestellen einzuführen. Die Umsetzung dieser Tarifmaßnahme scheiterte seinerzeit in erster Linie an den mangelnden technischen Möglichkeiten, da die überwiegend im Einsatz befindlichen Fahrausweisdrucker keine ausreichenden Kapazitäten zur Kennzeichnung der Einstiegshaltestelle auf dem Fahrschein aufwiesen.

Um dennoch eine preiswerte Möglichkeit für kurze Fahrten anbieten zu können, wurden ersatzweise Kurzstreckenzonen eingerichtet, die bis heute Bestand haben. In Aachen existieren insgesamt neun Kurzstreckenzonen, die in Anlage 5 abgebildet sind. Bei Fahrten innerhalb dieser Kurzstreckenzonen

ist ein Fahrpreis von 1,55 EUR zu entrichten. Sobald die Zonengrenzen überschritten werden, ist der normale Fahrpreis von 2,30 EUR zu zahlen. Darüber hinaus wurde in Aachen für Fahrten innerhalb und auf dem Alleenring das so genannte City-Ticket Aachen für 1,40 EUR eingerichtet.

Das bisherige System erlaubt bei Fahrten in eine benachbarte Kurzstreckenzone, die sich jenseits einer Gemeindegrenze befindet, zudem eine Abrechnung nach Preisstufe 1 (2,30 EUR). Grundsätzlich wird bei Fahrten in ein anderes Stammgebiet ansonsten die Preisstufe 2 (3,00 EUR) berechnet.

Im Jahr 2007 wurden von der ASEAG ca. 860.000 Kurzstreckentickets und ca. 250.000 City-Tickets verkauft. 56 % der Kurzstreckentickets wurden in der Stadt Aachen verkauft; die restlichen Verkäufe fanden im übrigen Bedienungsgebiet der ASEAG statt.

Aus Sicht der Fahrgäste sind im System Fahrten bis zu 15 Haltestellen mit einem Kurzstreckenticket möglich - überwiegend dann, wenn man sich aus den Randlagen der Stadt auf einer der radialen Linien in Richtung Stadtmitte bewegt. Beispiele sind die Verbindungen Köpfchen - Sebastianstraße (9 Haltestellen) oder Eilendorf Schubertstraße - Elsassstraße (12 Haltestellen).

Fahrten, die über die Kurzstrecken zonen hinaus führen, werden hingegen unabhängig von der Beförderungslänge mit der Preisstufe 1 (2,30 EUR) tarifiert. Beispiele sind Fahrten zwischen Kuckelkorn (Kaufland) und Schanz (2 Haltestellen), Gillesbachtal und Hauptbahnhof (3 Haltestellen) oder Franziskushospital und Jakobsplatz (3 Haltestellen).

Das bestehende System ist wenig transparent, nicht-selbsterklärend und bewirkt eine große tarifliche Ungleichbehandlung der verschiedenen Nutzer.

Kurzstreckenregelungen in anderen Verkehrsräumen

Eine flexible, wandernde Kurzstreckenregelung wird heute in vielen Verkehrsverbänden angeboten. Bekannt sind Beispiele aus dem VRS (4 Haltestellen für 1,60 EUR), dem VVS Stuttgart (3 Haltestellen für 1,00 EUR), der Düsseldorfer Rheinbahn (3 Haltestellen für 1,20 EUR), dem Münchener MVV (4 Haltestellen für 1,20 EUR) aus Kassel (4 Haltestellen für 1,60 EUR) und aus vielen anderen Regionen. Aachen ist neben Siegen in NRW die einzige Großstadt, in der kein wandernder Kurzstreckentarif angeboten wird.

Gutachten zur Einführung der wandernden Kurzstrecke im Stadtgebiet Aachen im Auftrag der ASEAG

Nach der Entscheidung des Verkehrsausschusses vom 17.1.2008 hat die ASEAG in Absprache mit dem AVV die „Einführung eines wandernden Kurzstreckentarifs“ gutachterlich bewerten lassen.

Auf Datengrundlage der Fahrerverkäufe (2007) aller ASEAG-Linien, der Ermittlung von Fahrplan- und Netzkennwerten (Haltestellenabfahrten je Kurzstreckenzone; Haltestellenabstände) sowie der Flächengröße der bestehenden Kurzstrecken zonen wurden drei Varianten (Planfälle) für die Einführung einer Wandernden Kurzstrecke untersucht und bewertet:

1. „Wandernde Kurzstrecke konsequent“ (Einführung im gesamten Stadtgebiet)
2. „Wandernde Kurzstrecke mit Beibehaltung des City-Tarif“
3. „Wandernde Kurzstrecke mit Beibehaltung des *Grenztarifs*“ (Fahrten in eine benachbarte Kurzstreckenzone die sich jenseits einer Gemeindegrenze befindet mit Preisstufe 1 (2,30 EUR).

Grundsätzlich kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Einführung der Wandernden Kurzstrecke „erlösseitig neutral, verkehrs- und tarifpolitisch positiv sowie vertriebseitig lösbar, jedoch mit relativ hohem Aufwand behaftet“ ist:

Erlösseitige Wirkungen

Die Einführung der Wandernden Kurzstrecke lässt maximal geringfügige Erlössteigerungen erwarten. Dem stehen moderate Kundenverluste zwischen 1% und 3% gegenüber, die aufgrund der Preisveränderungen abwandern. Diese prognostizierte Abwanderung von Kunden kann aber ggf. durch Marketingmaßnahmen und die Ansprache neuer ÖPNV-Kunden, die erst aufgrund der Einführung der Wandernden Kurzstrecke den ÖPNV nutzen, aufgefangen werden. Dieser so genannte „Tarifeffekt“ wurde jedoch nicht in die Berechnungen der Gutachter einbezogen.

Verkehrs- und tarifpolitische Wirkungen

Im Gutachten wird herausgestellt, dass die Einführung der Wandernden Kurzstrecke zu einer größeren Tarifgerechtigkeit führt. Bisher mögliche lange Reiseweiten innerhalb einer Kurzstreckenzone werden beschnitten, während kurze Reiseweiten über eine Zonengrenze hinweg nach Einführung der Wandernden Kurzstrecke günstiger werden.

Im Bereich Marketing wird als positiv herausgestellt, dass die Wandernde Kurzstrecke als eigenständiges „Produkt“ besser vermarktet werden kann, als dies beim bisherigen Tarifsystem der Fall ist.

Als Nachteil wird von den Gutachtern herausgestellt, dass die Wandernde Kurzstrecke bisher nur in der Stadt Aachen umgesetzt werden kann. Dies führt (erneut) zu unterschiedlichen Kurzstreckenregelungen im Gebiet des AVV.

Vertriebliche Umsetzung

Bei der technischen Umsetzung der Wandernden Kurzstrecke steht die Ertüchtigung von Fahrausweisdruckern und Entwertern im Vordergrund. Diese Maßnahme muss bei allen Verkehrsunternehmen (ASEAG, rve, Taeter, Veolia, TEC) im Stadtgebiet Aachen umgesetzt werden. Zudem müssen Lösungen für die Fahrgastinformation erarbeitet und umgesetzt werden. Die Gutachter stellen heraus, dass besonders bei den vertrieblichen Aspekten ein relativ hoher Zeit- und Kostenaufwand zu erwarten ist.

Bezogen auf die Untersuchung der drei Planfälle, ergibt sich aus Sicht der Gutachter keine eindeutige Empfehlung für einen bestimmten Planfall. Der Planfall 2 (Wandernde Kurzstrecke mit City-Tarif) wird aber als „bester Kompromiss zwischen konsequenter Einführung der Wandernden Kurzstrecke und dem Status quo“ herausgestellt.

Die ASEAG hat einen Auszug des Gutachtens als Anlage zur Vorlage freigegeben (Anlage 6).

Position der Verwaltung

Grundsätzlich betrachtet die Verwaltung eine flexible Kurzstrecke als einen modernen, notwendigen Tarif, der zur Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse als einfach kommunizierbarer Fahrschein für den Transport auf kurzen Strecken zur Verfügung stehen sollte.

So sorgfältig die Kurzstreckenzonen definiert sein mögen: sie stellen kein auf den Fahrweg bezogen gerechtes System dar. Anstatt jedem Fahrgast eine Strecke von z.B. 4 Haltestellen von seinem Wohnort oder Arbeitsort oder Einkaufsort anzubieten, ist die Nutzbarkeit des heutigen Tickets nur innerhalb des Bewegungsspielraums der jeweiligen Zone gegeben und dort auch mit deutlichen Unterschieden.

Die heutige Kurzstreckenregelung ist zudem unübersichtlich und letztlich kein Angebot für kurze Strecken. Einerseits gelten z.T. Fahrten bis zur nächsten Haltestelle nicht als Kurzstrecke, andererseits werden Fahrten als Kurzstrecke gewertet, deren Entfernung bzw. Haltestellenanzahl anderenorts bereits mit Preisstufe 2 tarifiert wird. Eine Nutzbarkeit ist mehr oder weniger zufällig von der Lage des Wohn- oder Zielortes abhängig. Problematisch wird dies insbesondere für die sehr bevölkerungsreichen Übergangsbereiche vor allem im Übergang zur/von der Tarifzone 01 (Alleering).

City-XL Tarif

Die geplante räumliche Erweiterung und die tarifliche Neuregelung des City-Tarifs im Rahmen der Planungen zum neuen City-XL Tarif sind grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Einführung des City-XL Tarifs führt zu Verbesserungen in der Innenstadt, da hier mehr ÖPNV-Kunden von einem günstigen Tarif profitieren.

Die Probleme an den Zonengrenzen (Preissprünge, Tarifungerechtigkeiten, etc.) bleiben allerdings weiterhin bestehen. Hierdurch wird deutlich, dass auch bei Einführung des City-XL Tarifs die Erfordernisse einer Einführung der Wandernden Kurzstrecke bestehen bleiben.

Gerade im innerstädtischen Bereich wird der Unterschied zwischen den großstädtischen Ansprüchen an den ÖPNV und den Ansprüchen der mittelstädtisch bis ländlich geprägten umgebenden Aufgabenträger- und Verbundgebiete deutlich. In Aachen müssen deutlich mehr Menschen in den Bussen transportiert werden, um die innerstädtische Mobilität zu gewährleisten und einen Beitrag zur Luftreinhaltung zu leisten. Haltestellendichte und ÖPNV-Takt sind entsprechend wesentlich höher und können durch das flexible Kurzstreckenticket tariflich sinnvoll ergänzt werden.

Wenn auch grundsätzlich erkannt wird, dass eine einheitliche verbundweite Tarifsystematik sinnvoll ist, so zeigen sowohl bestehende Tarifbeispiele in Aachen, wie auch innerhalb des AVV, dass Einzelfallregelungen notwendig sind.

Aufgrund der mangelnden Transparenz ist die Kurzstrecke heute auch nicht vermarktbar, da Gelegenheitsfahrer von diesem Angebot nicht angesprochen werden. Hier wird ein Neukundenpotenzial erwartet, das durch einen flexiblen Kurzstreckentarif hinzugewonnen werden

könnte. Weitere Fahrgastzugewinne werden durch Fahrgäste erwartet, die aufgrund des Fahrpreises heute lieber kurze Distanzen zu Fuß zurücklegen.

Eine Umstellung des Systems würde in Abhängigkeit von der gewählten Länge der flexiblen Kurzstrecke und in Abhängigkeit von den heute zurückgelegten individuellen Fahrtenlängen zum Teil zu Auftarifierungen für heutige Fahrgäste führen, darunter ein nicht-abschätzbarer Anteil von Kunden, die aufgrund der für sie günstigen Zonenaufteilung heute unverhältnismäßig weite Fahrten vornehmen können. Hier stellt das heutige Tarifmodell aus Sicht der Verwaltung weder eine wirtschaftliche Lösung dar noch wird erwartet, dass sich das Fahrgastaufkommen reduziert. Insgesamt geht die Verwaltung bei Durchführung einer entsprechenden Marketingkampagne von Fahrgastzuwächsen bzw. von einem Rentabilitätsgewinn des städtischen ÖPNV's aus.

Grundsätzlich ist bei einer Einführung einer flexiblen Kurzstrecke mit einmaligen Umsetzungskosten zu rechnen. Da ohnehin neue Fahrausweisdrucker bei der ASEAG und ihren Subunternehmen eingeführt werden, deren Umsetzung zum Juni 2009 abgeschlossen sein soll, entfällt dieser Hardwareaufwand. Die Verwaltung empfiehlt, von einer aufwendigen Haltestelleninformation abzusehen, so dass vor allem Kosten für Marketingmaßnahmen anfallen würden.

Zusammengefasst: Für den Kunden ist ein flexibler Kurzstreckentarif mit einer festgelegten Maximalanzahl von Haltestellen einfacher und transparenter nutzbar als das heutige Zonensystem. Speziell für eine Großstadt wie Aachen mit seiner Verkehrs- und Umweltproblematik ist ein solcher Kurzstreckentarif geeignet und wird seit Jahren von Verbänden und Initiativen wie z.B. dem *Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)* und dem *Fachbeirat Lokale Agenda 21* gefordert. Die Stadt Aachen erwartet durch die Maßnahme höhere Einnahmen und Fahrgastzuwächse. Daher kann die Wandernde Kurzstrecke einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten, der jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht näher quantifiziert werden kann. Die Verwaltung empfiehlt daher die Einführung der Wandernden Kurzstrecke.

Die ASEAG und der AVV sprechen sich, wie bereits im Rahmen der Beratungen zu Beginn des Jahres 2008, gegen die Einführung der Wandernden Kurzstrecke aus (Anlagen 3 und 4).

Vorschlag der Verwaltung zur Ausgestaltung des Tarifs Wandernde Kurzstrecke:

Die Wandernde Kurzstrecke könnte für Fahrten bis zu 4 Haltestellenabschnitten gelten (eine Nutzbarkeit im SPNV - etwa für 2 Haltestellenabschnitte - wäre ebenfalls noch zu klären) und für den Preis des Kurzstreckentarifs von 1,55 EUR angeboten werden. Die heutigen Kurzstreckenzonen werden abgeschafft. Der geplante, erweiterte City-Tarif (City-XL Tarif) soll beibehalten werden.

Sollten sich andere Aufgabenträger nicht beteiligen wollen, sollte der Tarif zunächst nur im Aachener Stadtgebiet umgesetzt werden. Die Übergangstarife zum umgebenden Kreisgebiet sollten beibehalten werden.

Zeitplan

Die Verwaltung empfiehlt grundsätzlich, die Wandernde Kurzstrecke einzuführen.

Um jedoch die Auswirkungen des neuen City-XL Tarifs auf die Kurzstreckennutzung abschätzen zu können, schlägt die Verwaltung in Abstimmung mit ASEAG und AVV vor, eine endgültige Entscheidung über die Einführung der Wandernden Kurzstrecke aufzuschieben und die Wirkungen des neuen City-XL Tarifs auf die Kurzstreckennutzung innerhalb der ersten sechs Monate nach dessen Einführung zu untersuchen. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchung soll eine endgültige Entscheidung über die Wandernde Kurzstrecke getroffen werden.

Finanzielle Auswirkungen entstehen deshalb zunächst nur durch die Einführung des City XL-Tarifs. Im noch nicht rechtskräftigen Haushalt sind für die Jahre 2010 bis 2012 insgesamt 800.000 EUR für die tariflichen Maßnahmen in Kombination mit dem Citybus eingeplant. Auf die Ausführungen der Vorlage „Einführung einer neuen Citybuslinie“ wird verwiesen.

Anlage/n:

Siehe Vorlage FB 61/1082/WP 15!