

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	0000AVV/0001/WP15
Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	01.02.2005
		Verfasser:	AVV
<b>Tarifliche Angelegenheiten (AVV- Beirat)</b>			
<b>- Verbundtarif 2005</b>			
<b>- NRW- Tarif</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
VADie Unterlagen werden nachgereicht			

**Finanzielle Auswirkungen:**

./.

**Beschlussvorschlag:**

- a) Der regionale Beirat Stadt Aachen stimmt einer Anhebung der AVV-Verbundtarife zum 1. April 2005 in dem beschriebenen Umfang zu.
- b) Der regionale Beirat Stadt Aachen stimmt den tariflichen Modifikationen im Übergangsverkehr AVV - VRR im Rahmen der Umsetzung der zweiten Stufe des NRW-Tarifs zum 12. Juni 2005 in dem aufgezeigten Rahmen zu.
- c) Der regionale Beirat Stadt Aachen stimmt den Modifikationen im Übergangsverkehr AVV - VRS im Rahmen der Umsetzung der zweiten Stufe des NRW-Tarifs zum 12. Juni 2005 in dem aufgezeigten Rahmen zu und bittet die Geschäftsführung, die entsprechenden Verhandlungen mit den beteiligten Institutionen weiter fortzuführen und auf einen einvernehmlichen Lösungsansatz für den Raum Düren hinzuwirken.

## **Erläuterungen:**

### **1. Verbundtarif 2005**

Bereits im Herbst 2003 und zu Beginn des Jahres 2004 wurde seitens der Geschäftsführung differenziert dargelegt, mit welchen Rahmenbedingungen der ÖPNV in den Folgejahren aufgrund der massiven Kürzungspläne des Landes NRW und des Bundes sowie des sogenannten Koch/Steinbrück-Papieres („Subventionsabbau im Konsens“) zu rechnen haben wird. Seinerzeit wurde den Gremien im AVV deutlich gemacht, dass erhebliche Mittelkürzungen für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zu verzeichnen sein werden. Im Herbst letzten Jahres wurden Pläne bekannt, die zusätzliche Mittelkürzungen für die Beförderung von Schwerbehinderten vorsehen. Hierauf wurde von Seiten der Verbundgesellschaft und der Verkehrsunternehmen im AVV mit einem Schreiben an alle im AVV-Verkehrsgebiet ansässigen Mitglieder des Landtages und des Bundestages, das auf die Problematik aufmerksam machte, reagiert. Insgesamt ist für den gesamten AVV von Mittelkürzungen in Höhe von rund 3,8 Mio. € für 2005 auszugehen.

Darüber hinaus sind auch die kommunalen Aufgabenträger aufgrund ständig knapper werdender Haushaltsmittel zunehmend nicht mehr in der Lage, Defizitausgleiche für den ÖPNV in der bisherigen Höhe vorzunehmen. Diesen Tatbeständen wird trotz ständig steigender externer Kosten bei den Verkehrsunternehmen durch Intensivierung der Restrukturierungsprozesse Rechnung getragen. Erste Erfolge greifen hier schon. Um einen qualitativ hochwertigen Nahverkehr in der Region mittel- und langfristig zu sichern, sind deshalb kontinuierliche und marktorientierte Anpassungen des Verbundtarifes zwingend notwendig.

In einem breiten politischen Konsens konnte auf die umfangreichen Mittelkürzungen in 2004 kurzfristig reagiert und hierdurch Mehrbelastungen für die Gebietskörperschaften deutlich gesenkt werden. Aber ungeachtet der zum 1. April 2004 vorgezogenen Anpassung der Verbundtarife ist eine tarifliche Fortschreibung auch in 2005 zwingend notwendig. Vor diesem Hintergrund wurde bereits im November 2004 ein Vorschlag für erforderliche Tarifanpassungen für 2005 seitens des AVV vorgelegt und mit den Verkehrsunternehmen im AVV beraten. Im Ergebnis war dieser Vorschlag sowohl im Hinblick auf den Zeitpunkt als auch auf Art und Umfang der Anpassung nicht konsensfähig. Seitens der Verkehrsunternehmen wird im Hinblick auf die Restrukturierungsprozesse eine Tarifanpassung in Höhe von rd. 3,8 %, was einer rechnerischen Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen im AVV in Höhe von rd. 2,4 Mio. € pro Jahr entspricht, zum 1. April 2005 gefordert. Angesichts der angespannten Arbeitsmarktsituation ist davon auszugehen, dass im Bereich der Dauerkunden letztendlich Schwächungen bei den Absatzzahlen eintreten werden. Etwaige Wechselwirkungen zum Bartarif sind zu erwarten. Insgesamt wird kalkulatorisch von einer stabilen Nachfragesituation ausgegangen.

Der Unternehmensbeirat hat in seiner letzten Sitzung den in Anlage 1 beigefügten Tarifvorschlag mehrheitlich verabschiedet. Die Fahrpreise für den Kurzstreckentarif werden von der Tarifierhöhung ausgenommen. Hinsichtlich der tariflichen Fortschreibung der Schüler-Tickets in Aachen besteht noch Abklärungs- und Beratungsbedarf.

### **2. NRW-Tarif**

Nachdem zum 1. August 2004 die erste Stufe des NRW-Tarifs mit der Einführung der Pauschalpreis-Tickets (SchönerTagTicket für 5 Personen und für Singles, SchöneFahrtTickets für Erwachsene und Kinder) erfolgreich umgesetzt wurde, erfolgt am 12. Juni 2005 die Umsetzung der zweiten Stufe, womit erstmals ein durchgehender Fahrausweis sowohl im Bartarif als auch im Zeitkartenbereich für Fahrten von jeder Kommune zu jeder Kommune in NRW angeboten wird. Mit Umsetzung dieser zweiten Stufe werden die zur Zeit bestehenden Übergangstarife zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) weitestgehend durch den NRW-Tarif ersetzt. Im Einzelnen sind folgende Modifikationen vorgesehen:

#### **2.1 Übergangstarif AVV/VRR**

Der heutige Übergangstarif besteht aus:

1. einem Additionstarif AVV + VRR für Zeitkarten, der die Schienennutzung beinhaltet und max. für beide Verbundräume gültig ist.

2. aus Tageskarten, die für den Kreis HS und Teile des Kreises DN sowie für die Tarifgebiete des linken Niederrheins incl. Düsseldorf VRR-seitig gelten.
3. einer Anerkennung der AVV-Preisstufen 2 - 4 bei ausschließlicher Busnutzung beider Verbände im grenznahen Raum für ausgewählte Regelfahrausweise.

Mit Einführung des NRW-Tarifcs werden die Tageskarten durch die NRW-Pauschalpreistickets ersetzt.

Ansonsten gilt bei grenzüberschreitenden Fahrten grundsätzlich der NRW-Tarif, der aber, um tarifliche Härten für Fahrgäste zu vermeiden, im grenznahen Bereich durch einen Kragentarif ersetzt wird.

Dieser Kragentarif soll nach Absprache mit der VRR GmbH und der NVV und den betroffenen Verkehrsunternehmen auf beiden Seiten für die Tarifgebiete Erkelenz, Wegberg, Wassenberg und Mönchengladbach, Nettetal-Brüggen, Schwalmtal, Niederkrüchten gelten. Es wird der AVV-Tarif in den Preisstufen 2 - 4 in Analogie zum alten Anerkennungstarif für den Bus jetzt für Bus und Schiene für ein ausgeweitetes Fahrausweissortiment angewandt, wobei Umwegfahrten über die Schiene tariflich höher eingestuft werden. Die zusätzlich gültigen Fahrausweise sind die 4-Fahrtenkarte für Erwachsene, die Tageskarten für 1 bzw. 5 Personen und das Gold-Abo.

Eine tarifliche Ausnahme bildet die VRR-Linie 017 zwischen Mönchengladbach und Wegberg, auf der der komplette VRR-Tarif anerkannt wird.

Einige ausgewählte Preisbeispiele für die NRW-Tarifierung sind in der Anlage 2 dargestellt.

### **Änderungen im Vertrieb**

Der Additionstarif wird ebenso wie die ÜT-Tageskarten heute bei der DB und allen örtlichen Verkehrsunternehmen mit relevanten grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen zwischen VRR und AVV verkauft. Der Anerkennungstarif wird nur bei NVV, west und RVE verkauft. Der Verkauf des kumulierten Additionstarifes wird aufgegeben. Der Verkauf von Zeitkarten für beide Verbände (die weiterhin gültig sind) wird durch die Fahrgäste wieder mit 2 Vorgängen getätigt werden müssen. Der grundsätzlich gültige NRW-Tarif wird in der 2. Stufe ausschließlich durch die DB verkauft. Erst in der 3. Stufe besteht auch für die örtlichen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit des Vertriebs durch Übernahme der DB-Verkaufssoftware. Der heutige Anerkennungstarif im Busbereich wird als Kragentarif zukünftig von allen Verkehrsunternehmen im Geltungsbereich (auch DB) verkauft.

### **Einnahmensituation**

Die Einnahmensituation wird nach Abschätzung durch den beauftragten Gutachter und die beiden Verbundgesellschaften unter Berücksichtigung der für den NRW-Tarif zugesagten Einnahmenneutralität insgesamt positiv bewertet.

## **2.2. Übergangstarif AVV/VRS**

Der heutige Übergangstarif besteht aus einem eigenständigen Tarif für Fahrtbeziehungen zwischen der Stadt Aachen, dem Kreis AC, dem Kreis DN sowie dem Erftkreis und der Stadt Köln.

Im Rahmen des Übergangstarifes gelten ausgewählte Fahrausweise: Einzelfahrschein e Erw. und Kinder, Wochenkarten Erw., Monatskarten und Abos Erw. sowie Monatskarten für Azubis.

Darüber hinaus wird bei Fahrten zwischen Merzenich und dem VRS auf den örtlichen AVV-Verkehrsmitteln der VRS-Tarif anerkannt und verkauft. Außerdem werden in der

Innenstadtkurzstreckenzone von Düren (70) gültige VRS-Zeitkarten auf den AVV-Linien anerkannt.

Es besteht Einvernehmen mit der VRS GmbH, dass der Übergangstarif VRS/AVV mit Einführung des NRW-Tarifes weitestgehend (bis auf unbedeutende schienenferne Busrelationen) entfallen soll. Dies bedeutet dann eine grundsätzliche Anwendung des NRW-Tarifes für alle Fahrtrelationen, bei denen (evtl. auch nur teilweise) die Schiene genutzt wird. Die besondere heutige Situation für Merzenich soll beibehalten werden.

Bezüglich Düren (heute Brückenkopf für den VRS-Tarif) und der zukünftigen Tarifierung bei verbundraumüberschreitenden Fahrten mit der Rurtalbahn besteht noch Abstimmungsbedarf mit der VRS GmbH und den betroffenen Verkehrsunternehmen. Hier bestehen zwischen den Verbundgesellschaften noch unterschiedliche Ansichten hinsichtlich der hierdurch entstehenden Einnahmensituation und der Verträglichkeit der neuen Tarifierung für die Fahrgäste. Zusätzlich sind vertriebstechnische Lösungen zu finden.

Sollte es hier kurzfristig zu keiner einvernehmlichen Lösung kommen, wird der bestehende Übergangstarif auch bei Einführung des NRW-Tarifes für Fahrten aus dem restlichen Verbundraum des AVV in die übrigen Kooperationsräume NRW vorübergehend für die Fahrtrelationen in/aus dem Stadtgebiet Düren und für verbundraumüberschreitende Fahrten mit der Rurtalbahn weiter angewendet werden.

Einige ausgewählte Preisbeispiele sind in Anlage 3 dargestellt.

### **Änderungen im Vertrieb**

Der Übergangstarif wird heute durch die im Geltungsraum bedienenden Verkehrsunternehmen im Bus und in den Vorverkaufsstellen verkauft. Die Rurtalbahn verkauft den Übergangstarif nur in den Vorverkaufsstellen.

Der zukünftig gültige NRW-Tarif für grenzüberschreitende Relationen wird in der 2. Stufe zunächst ausschließlich durch die DB verkauft. Erst in der 3. Stufe besteht auch für die örtlichen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit des Vertriebs durch Übernahme der DB-Verkaufssoftware.

### **Einnahmensituation**

Die Einnahmensituation wird nach Abschätzung durch den beauftragten Gutachter und die beiden Verbundgesellschaften unter Berücksichtigung der für den NRW-Tarif zugesagten Einnahmenneutralität insgesamt positiv bewertet.

### **Anlage/n:**

- a) AVV- Regnbogentarif
- b) NRW- Tarif a
- c) NRW- Tarif b