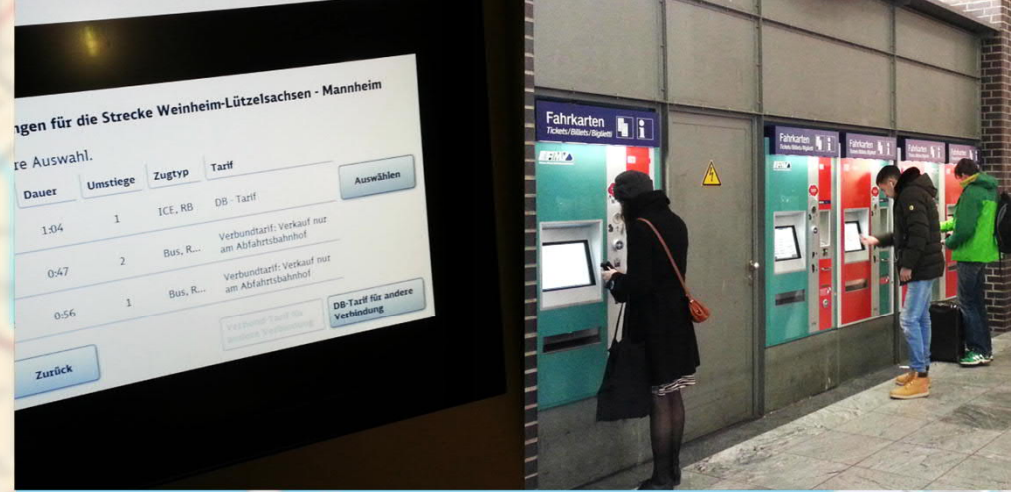


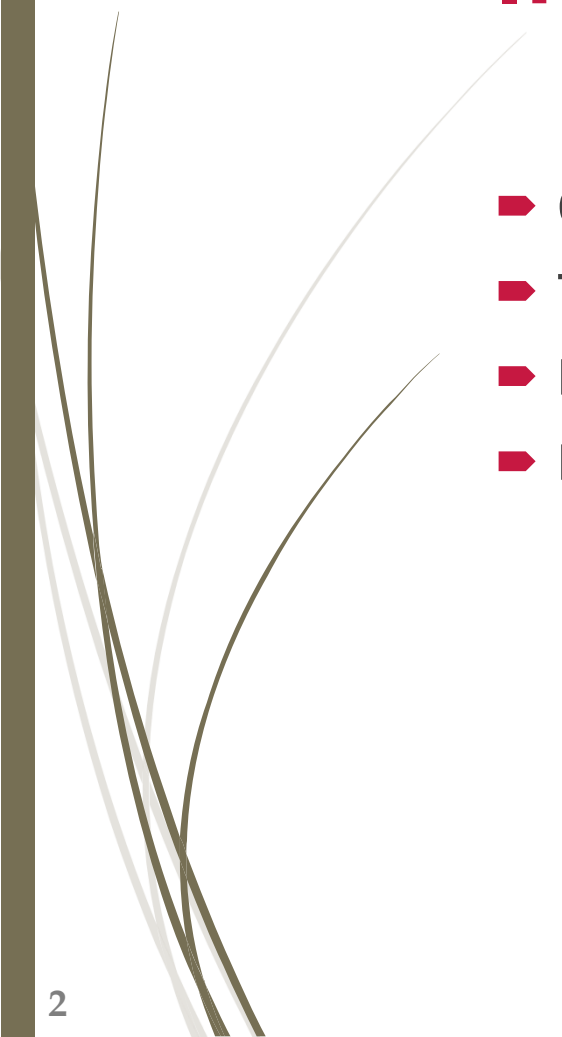
RMV-VRN-Übergangstarif – des Kunden Freund oder Feind?

Peter Castellanos – 8. Netzwerktreffen bergstraße.mobil – 15.09.2022





Inhalt



- Grundlagen ÖPNV-Tarife
- Tariflandschaft in der BRD
- RMV-VRN-Übergangstarif
- Fazit & Ausblick

Einführung

➤ Diskussion um Übergangstarife

- Insbesondere in Regionen mit Übergangstarifen werden ÖPNV-Tarife als kompliziert und unattraktiv empfunden

Quelle: Duden

Tarifdschungel, der oder das

Wortart: **i** Substantiv, maskulin, oder Substantiv, Neutrum
Gebrauch: **abwertend**
Häufigkeit: **i** ■■■■

RECHTSCHREIBUNG

Worttrennung: Tarifdschungel

BEDEUTUNGSÜBERSICHT

tarifliche Regelung (z. B. bei Bahn oder Telefon) von großer Unübersichtlichkeit, Kompliziertheit

Quelle:
Süddeutsche
Zeitung

7. Juli 2017, 18:57 Uhr Anträge im Landtag

"Tarifdschungel" im Nahverkehr

Die Grünen fordern Vereinfachung für Busse und Regionalzüge

Von Maximilian Gerl

In gleich sechs

Zusätzlich herrsche "Fahrkartenwirrwarr", weil jeder bayerische Tarifverbund ein eigenes Ticketsystem habe. Wer von einer bayerischen Stadt in eine andere reise, müsse "drei Semester Tarifdschungel studieren", um das örtliche System zu verstehen.

Montag, 26.02.2018

Grüne verlangen Ende des Tarifwirrwarrs beim Nahverkehr

Quelle:
Sächsische Zeitung

„Das Tarifwirrwarr besonders in den Übergangsgebieten

Dresden. Die Grünen tagsabgeordnete Katja Meier.

(ÖPNV) von Sachsen-Anhalt, das Tarifwirrwarr besonders in den Übergangsgebieten

MOBILITÄT

NRW-Politiker empfehlen Nahverkehr ohne Zonen und Grenzen

Matthias Korfmann
20.01.2017 - 08:00 Uhr



Je nach Stadt kostet der gefahrene Kilometer mit dem Bus zwischen 13 Cent und 1,90 Euro.

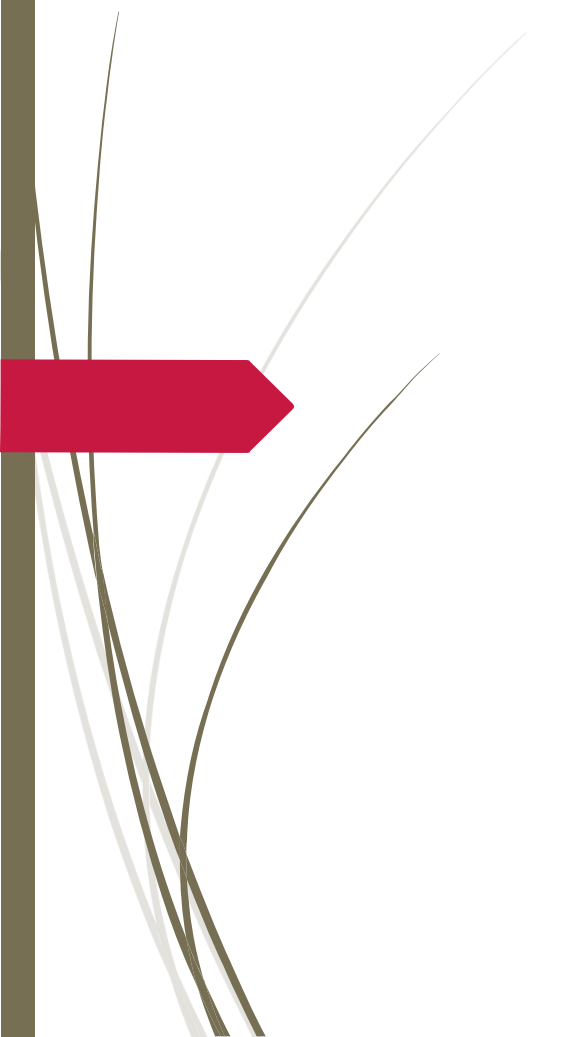
Foto: Rebecca Häfner

HOERDOW. Zwei Jahre lang befassten sich Landespolitiker mit Bus- und Bahnnetzen in NRW. Ihre Forderung: ein einheitlicher Tarif und höhere

Die Liste ihrer Reformempfehlungen ist lang. Oben steht aber die Forderung, den „Tarifdschungel“ zu lichten. Denn angesichts der vielen Tarifzonen im Land haben Fahrgäste immer wieder Probleme, die richtigen Tickets zu kaufen.

Land haben Fahrgäste immer wieder Probleme, die richtigen Tickets zu kaufen.

Quelle: WAZ / Funke Medien NRW



1

Grundlagen ÖPNV-Tarife

Grundlagen ÖPNV-Tarife

➤ Rechtsgrundlagen: Bundesgesetze

- §5 (4) AEG: Landesbehörden sind zuständig für Genehmigung und Einhaltung von Tarifen im SPNV (Haustarife EVU ⇔ Verkehrs- & Tarifverbund)
 - Tarifhoheit für Schienenpersonenfernverkehr der Bundeseisenbahnen liegt beim Bund, in übrigen Fällen bei Ländern (§12 (3) Satz 4 AEG)
- §12 (1) AEG: Verpflichtung zur Mitwirkung der EVU an...
 - ... Einrichtung direkter Abfertigung im Personen- & Güterverkehr
 - ... Aufstellung durchgehender Tarife im Personenverkehr
- §12 (2) AEG: Verpflichtung der EVU zur...
 - ... Aufstellung von Angaben zur Berechnung des Beförderungsentgelts
 - ... gleichmäßigen Anwendung der Tarife auf Jedermann

➔ **EVU sind laut AEG verpflichtet für durchgehende (= einheitliche) Tarife im gesamten Eisenbahnpersonenverkehr zu sorgen**

Grundlagen ÖPNV-Tarife

➤ Rechtsgrundlagen: Landesgesetze

➤ Aussagenanalyse

➤ Kategorisierung d. Aussagen (Auszug „Ziele“ Tabelle 1)

Lfd. Nr.	Sinngemäße verallgemeinerte Aussagen zu ÖPNV-Tarifen & Verkehrskooperationen	ÖPNV-Landesgesetze
1	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration ist anzustreben/anzuwenden	- Bayern - Baden-Württ. - Berlin - Brandenburg - Hessen - Niedersachsen - NRW - Saarland - Thüringen
2	Tarife des ÖPNV und anderer Verkehrsmittel sollen (im Zusammenhang mit einem integrierten Gesamtangebot) aufeinander abgestimmt werden.	- Bayern - Mckl.-Vorpom. - Rh.land-Pfalz
3	Verkehrs- und Tarifangebot ist fahrgastfreundlich zu gestalten bzw. die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein.	- Berlin - Hessen - Saarland
4	Verkehrskooperationen sind wirtschaftlich zu gestalten.	- Bayern - Baden-Württ.
5	Belange von Verkehrskooperationen sollen bei Bemessung von Nahverkehrsräumen berücksichtigt werden.	- Bayern - Mckl.-Vorpom.
6	Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass alle ÖPNV-Verkehrsmittel mit einem Fahrschein (Verbundtarif) in elektronischer Form nutzbar sind	- Hessen - Saarland

Lfd. Nr.	Sinngemäße verallgemeinerte Aussagen zu ÖPNV-Tarifen & Verkehrskooperationen	ÖPNV-Landesgesetze
1	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration ist anzustreben/anzuwenden	- Bayern - Baden-Württ. - Berlin - Brandenburg - Hessen - Niedersachsen - NRW - Saarland - Thüringen
2	Tarife des ÖPNV und anderer Verkehrsmittel sollen (im Zusammenhang mit einem integrierten Gesamtangebot) aufeinander abgestimmt werden.	- Bayern - Mckl.-Vorpom. - Rh.land-Pfalz
3	Verkehrs- und Tarifangebot ist fahrgastfreundlich zu gestalten bzw. die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein.	- Berlin - Hessen - Saarland
4	Verkehrskooperationen sind wirtschaftlich zu gestalten.	- Bayern - Baden-Württ.
5	Belange von Verkehrskooperationen sollen bei Bemessung von Nahverkehrsräumen berücksichtigt werden.	- Bayern - Mckl.-Vorpom.
6	Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass alle ÖPNV-Verkehrsmittel mit einem Fahrschein (Verbundtarif) in elektronischer Form nutzbar sind	- Hessen - Saarland

Grundlagen ÖPNV-Tarife

➤ Rechtsgrundlagen: Landesgesetze

➤ Aussagenanalyse

➤ Wesentliche Erkenntnisse (Tabelle 2):

Art der Aussage	Kernaussagen bzw. Themenbereiche in ÖPNV-Ländergesetzen der BRD
Ziel	▪ Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration ▪ Fahrgastfreundliches Verkehrs- und Tarifangebot bzw. überschaubare und allgemein verständliche Tarifstruktur ▪ Wirtschaftliche Gestaltung von Verkehrskooperationen ▪ Einführung eines E-Tickets
Auftrag bzw. Maßnahme	▪ Unterstützung von Verkehrskooperationen ▪ Einführung von Übergangstarifen bzw. kooperationsraumübergreifender Tarife ▪ Einführung eines Landestarifs ▪ Einführung von Verkehrsverbünden/Verbundtarifen ▪ Zusammenarbeit zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern ▪ Entwicklung und Einführung eines E-Tickets durch Verkehrsverbünde ▪ Verpflichtung der Verkehrsunternehmen einen Verbundtarif anzuwenden ▪ Mitwirkung der Aufgabenträgerorganisation bei Fortschreibung und Weiterentwicklung von ÖPNV-Tarifen ▪ Aussagen zu Angebotsverbesserungen in tariflicher Hinsicht/zur Tarifgestaltung bzw. zu Kooperationen in Tarifgemeinschaften sind in einem (Nahverkehrs-)Plan zu treffen.

Nr.	Grundzüge wesentlicher Aussagen zu ÖPNV-Tarifen & Verkehrsleistungen	ÖPNV-Ländergesetze
1	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
2	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
3	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
4	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
5	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
6	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
7	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
8	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
9	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
10	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
11	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
12	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
13	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
14	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
15	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
16	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
17	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
18	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
19	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
20	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
21	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
22	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
23	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
24	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
25	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
26	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
27	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
28	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
29	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen
30	Einheitliche Tarifgestaltung bzw. Tarifintegration zu anderen Verkehrsmitteln	Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Berlin, Brandenburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen

- ➔ Einheitliche Tarifgestaltung häufigstes Ziel (12 Länder)
- ➔ Übertarifliche Maßnahmen als Maßnahme in 7 ÖPNV-Gesetzen verankert (oft mit Beschreibung von Finanzierungsmöglichkeiten)

9



Grundlagen ÖPNV-Tarife

- Begriff „Tarifsystem“

- Einheitliche Nutzeroberfläche für ÖPNV-Kunden

- Tarifstruktur (z.B. Kilometer-, Teilstrecken-, Einheitstarif etc.)
 - Breites Fahrscheinsortiment mit Vielzahl an Geltungszeiträumen
 - Menge an nutzbarem Angebot

Grundlagen ÖPNV-Tarife

► Begriff „Tarifkooperation“

► Tarifkooperationsformen



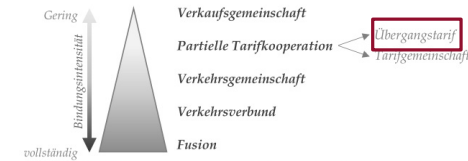
Abbildung 3: Tarifkooperationsformen unterschiedlicher Bindungsintensität.
Quelle: Eigene Darstellung nach REINHARDT 2012

→ **Tarifkooperation = Verkehrskooperation zwischen mehreren Verkehrsunternehmen und/oder Aufgabenträgern unter Anwendung eines gemeinsamen Tarifsystems**

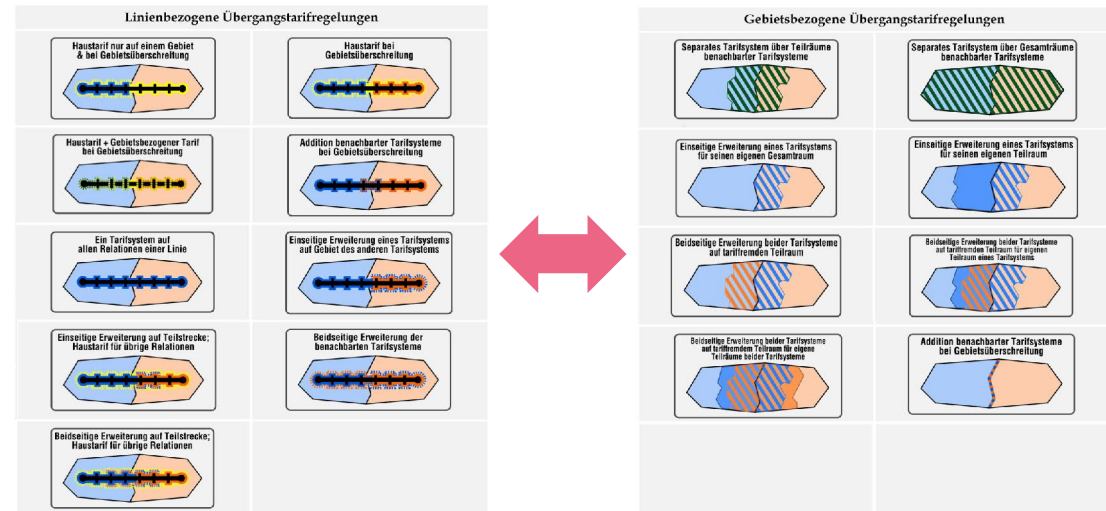
Grundlagen ÖPNV-Tarife

➤ Übergangstarife

- Ein **Übergangstarif** stellt eine für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen mindestens zwei Tarifsystemen entwickelte Tarifkooperation dar. Er kommt folglich nur bei Fahrten/Relationen zur Anwendung, bei denen die Grenze zwischen mindestens zwei Tarifsystemen (Tarifsystemgrenze) überschritten wird.



➤ Ausprägungen

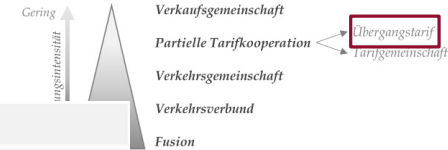
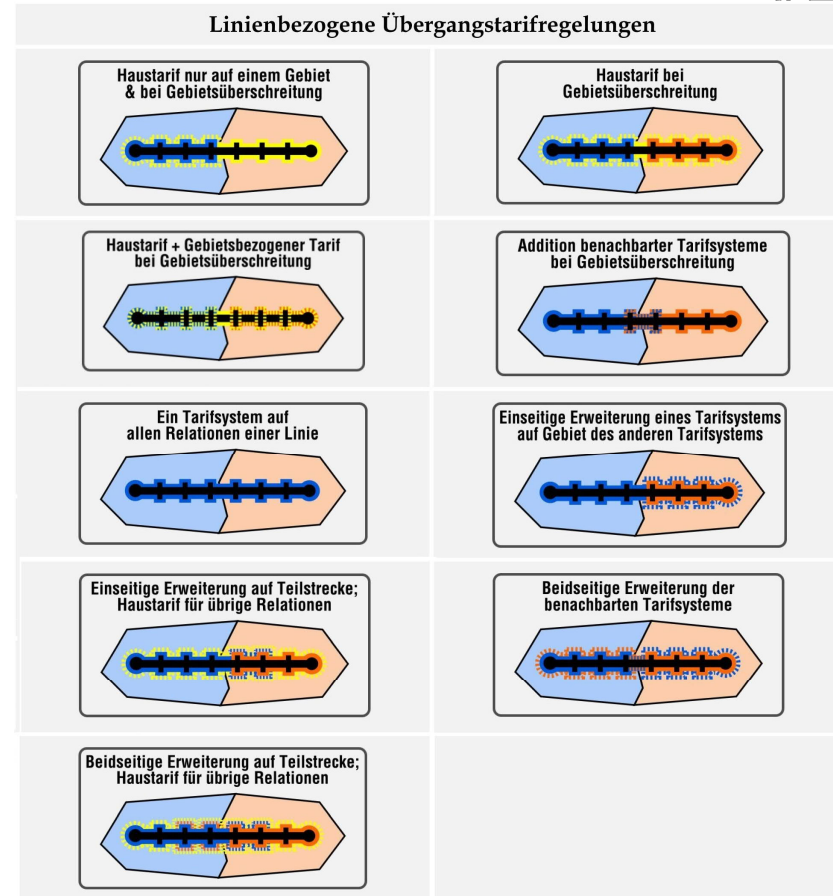


Grundlagen ÖPNV-Tarife

➤ Übergangstarife

➤ Ausprägungen

➤ Linienbezogene Regelungen



Quelle: Eigene Darstellung nach SCHÖNBERGER 2006

Grundlagen ÖPNV-Tarife

► Übergangstarife

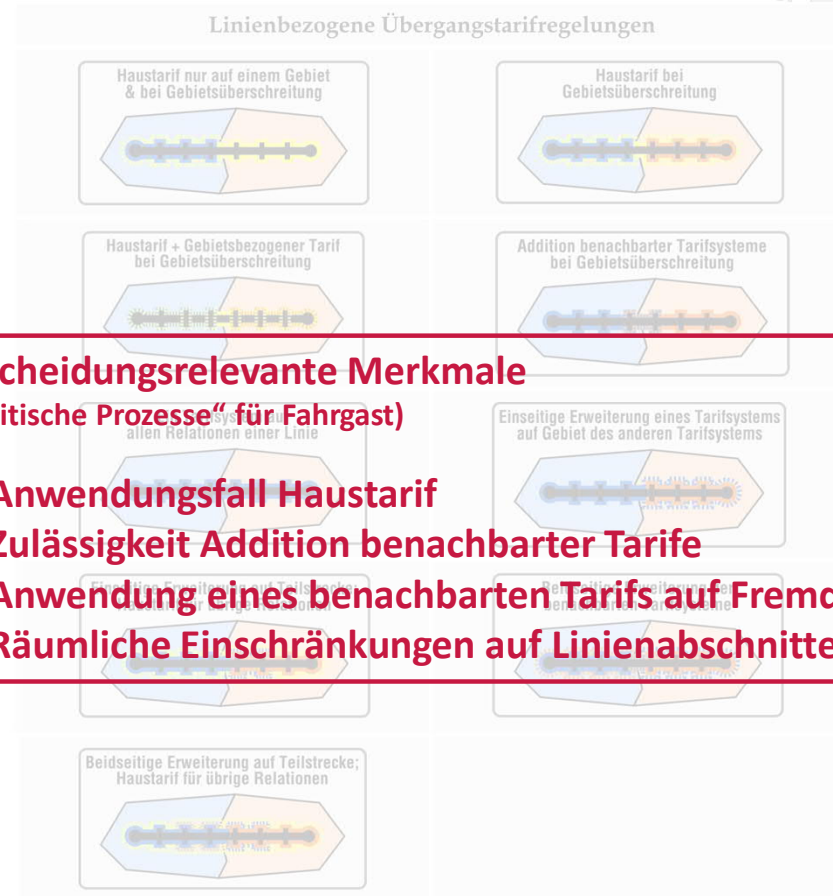
► Ausprägungen

► Linienbezogene Regelungen

Entscheidungsrelevante Merkmale

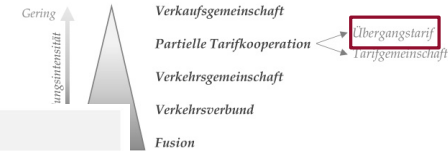
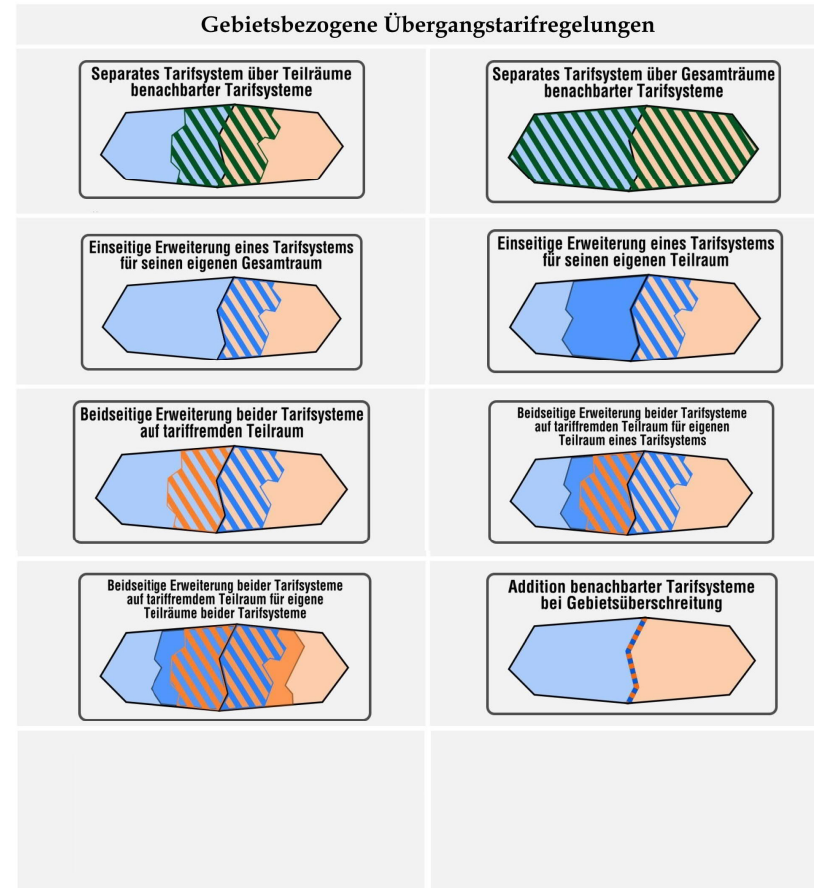
(= „kritische Prozesse“ für Fahrgast)

- 1) Anwendungsfall Haustarif
- 2) Zulässigkeit Addition benachbarter Tarife
- 3) Anwendung eines benachbarten Tarifs auf Fremdgebiet
- 4) Räumliche Einschränkungen auf Linienabschnitten



Grundlagen ÖPNV-Tarife

- Übergangstarife
 - Ausprägungen
 - Gebietsbezogene Regelungen



Quelle: Eigene Darstellung nach SCHÖNBERGER 2006

Grundlagen ÖPNV-Tarife

➤ Übergangstarife

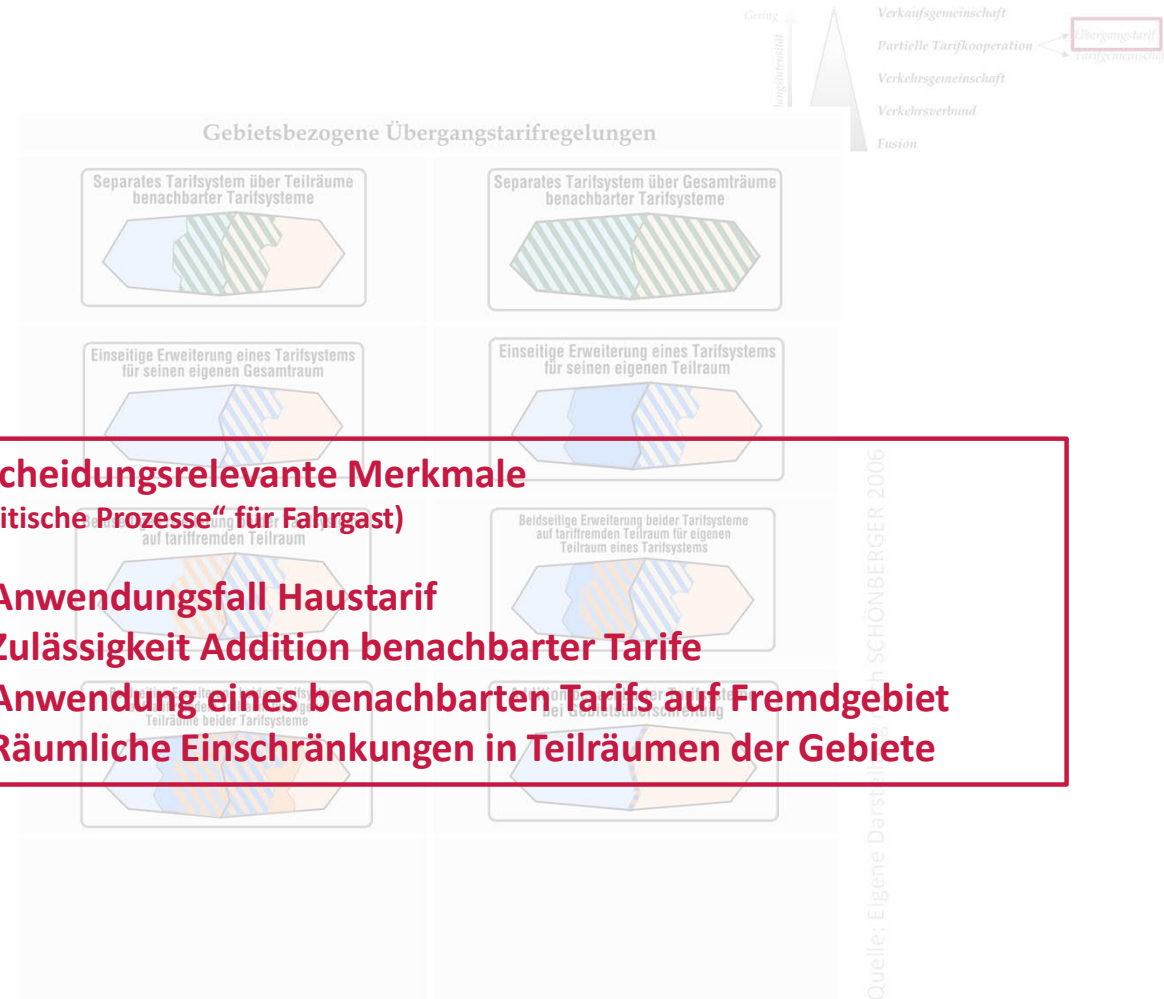
➤ Ausprägungen

➤ Gebietsbezogene Regelungen

Entscheidungsrelevante Merkmale

(= „kritische Prozesse“ für Fahrgast)

- 1) Anwendungsfall Haustarif
- 2) Zulässigkeit Addition benachbarter Tarife
- 3) Anwendung eines benachbarten Tarifs auf Fremdgebiet
- 4) Räumliche Einschränkungen in Teilräumen der Gebiete



Grundlagen ÖPNV-Tarife

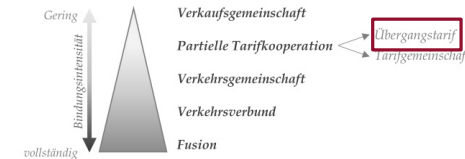
➤ Übergangstarife

- Basis der betriebswirtschaftlichen Tarifplanung sind spezifische Kosten der Verkehrsunternehmen
- Übergang zwischen gebietsbezogenen Tarifsystemen ist oft mit Durchtarifizierungsverlusten zwischen den jeweiligen EAVs verbunden
 - Zur Finanzierung von Übergangstarifen müssen i.d.R. insgesamt zwei „Verlustebenen“ kompensiert werden:

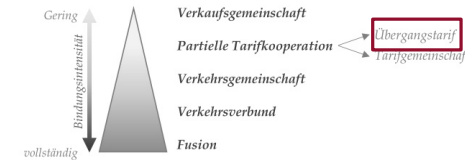
Gebietsbezogener Übergangstarif

Harmonisierungsverluste innerhalb des einheitlichen Verbundtarifs zwischen den Verkehrsunternehmen

Durchtarifizierung zwischen den Einnahmeverteilungsverfahren der gebietseinheitlichen Tarifsysteme



Grundlagen ÖPNV-Tarife



➤ Übergangstarife

- Basis der betriebswirtschaftlichen Tarifplanung sind spezifische Kosten der Verkehrsunternehmen
- Übergang zwischen gebietsbezogenen Tarifsystemen ist oft mit Durchtarifierungsverlusten zwischen den jeweiligen EAVs verbunden
 - Zur Finanzierung von Übergangstarifen müssen i.d.R. insgesamt zwei „Verlustebenen“ kompensiert werden:

Gebietsbezogener Übergangstarif

Harmonisierungsverluste innerhalb des einheitlichen Verbundtarifs zwischen den Verkehrsunternehmen

Durchtarifierung zwischen den Einnahmeaufteilungsverfahren der gebietseinheitlichen Tarifsysteme

➔ Verwaltungsaufwand für Einrichtung und Aufrechterhaltung eines Übergangstarifs erfordert Mindestnachfragepotenzial (SCHÖNBERGER 2006)

➔ Je mehr Kunden einen Übergangstarif verwenden, umso größer ist der Subventionsbedarf für die öffentlichen Haushalte

Grundlagen ÖPNV-Tarife

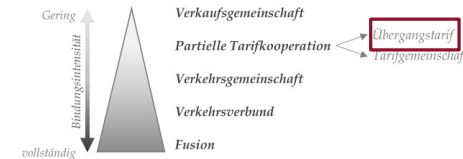
➤ Übergangstarife

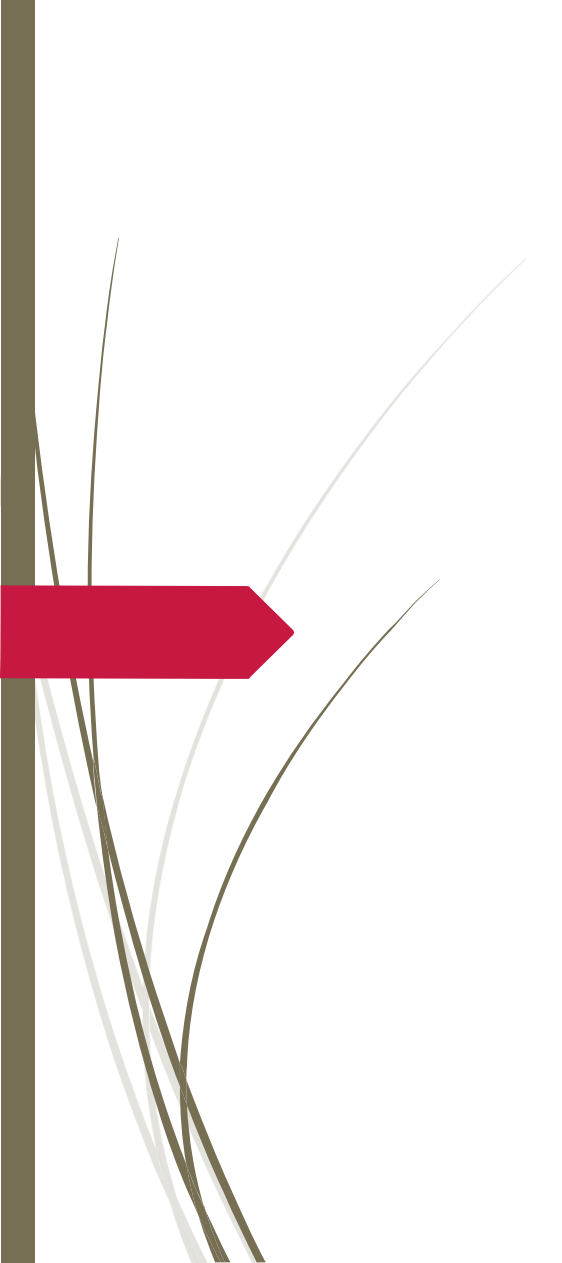
- Übergang zwischen gebietsbezogenen Tarifsystemen ist oft mit Durchtarifierungsverlusten zwischen den jeweiligen EAVs verbunden
- Zur Finanzierung von Übergangstarifen müssen i.d.R. insgesamt zwei „Verlustebenen“ kompensiert werden:

➔ Je mehr Kunden einen Übergangstarif verwenden, umso größer ist der Subventionsbedarf für die öffentlichen Haushalte

➤ Optimierungsziel:

➔ Tarifsysteme sind so abzugrenzen, dass Finanzierung von Doppelstrukturen (EAVs) durch die öffentliche Hand möglichst gering ist





2

Tariflandschaft in der BRD



Tariflandschaft in der BRD

► Historischer Rückblick (Literaturrecherche)

► Von Strukturkrise zu stärkerer Kooperation

- **Erheblicher Verlust von Marktanteilen des ÖPNV am Gesamtverkehr infolge Massenmotorisierung veranlasst Überlegungen zu Verbundgründungen**
- *„Das ungeordnete Nebeneinander der Verkehrsbedienung [...] und der sich daraus ergebende unsinnige Wettbewerb“* habe die damalige Situation verschärft [MROß 1967]
- Verkehrsverbünde sollen *„Verkehrsmärkte ordnen und rationalisieren“*, um letztlich zu einem *„vollintegrierten Verkehrsmarkt“* zu gelangen [MROß 1967]
- *„Die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung, wachsende Pendlerströme und die damit ansteigende Verkehrsbelastung in den Zentren machten eine enge Zusammenarbeit auf regionaler Ebene notwendig, um die Probleme zu lösen“* [VGN 2018]

Tariflandschaft in der BRD

- Historischer Rückblick (Literaturrecherche)
 - Von Strukturkrise zu stärkerer Kooperation
 - Verbundgründungen in den Anfangsjahren

Einführung Gemein- schaftstarif	Bezeichnung und Ort	Anlass Einführung Verbundtarif
1966-1967	HVV – Hamburg	Hohe Anzahl Umsteiger zwischen ÖPNV-Verkehrsmitteln
1970	GVH – Hannover	Bürgerproteste gegen geplante Tarifierhöhung
1972	MVV – München	Olympische Sommerspiele (damit verbunden auch S- und U-Bahn-Ausbau)
1974	FVV – Frankfurt (heute RMV)	
1978	VVS – Stuttgart	Inbetriebnahme S-Bahn Stuttgart
1980	VRR – Rhein-Ruhr	
1984	RVV Regensburg	
1985	AVV – Augsburg	
1987	VGN – Nürnberg	
1987	VRS – Rhein-Sieg	
1989	VRN – Rhein-Neckar	

Tabelle 4: Einführung von Verkehrsverbünden zwischen 1960 und 1990. Quelle: [VDV 2009]

Tariflandschaft in der BRD

➤ Historischer Rückblick (Literaturrecherche)

➤ Beispiel Entwicklung des VRN (SCHREINER 2017)

➤ Seit Einführung des Gemeinschaftstarifs 1984 verschiedene Verbundraumerweiterungen:

- 1993 – 1997 Teile LK Germersheim
- 1994 – 1996 LK Südliche Weinstraße, Neckar-Odenwald-Kreis, Teile des LK Alzey-Worms
- 2003 Main-Tauber-Kreis (nach erfolglosen Versuchen sich dem VVM Würzburg anzuschließen)
- 2006 Integration des Westpfälzer Verkehrsverbund WVV (Verbundfusion wegen Fußball-WM)

➤ Gegenwärtige Gebietsgrenzen historisch gewachsen (Ursprünge in französischer Revolution und Nachkriegszeit) insbesondere aufgrund der Ländergrenzen Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz beeinflusst

- Mitunter bestehen „besonders schwierige“ Situationen in Räumen mit „vielfältigen Pendlerbeziehungen, die sich nur schwer in den Verbundtarifen ‚abbilden‘ lassen“ [SCHREINER 2017]

Tariflandschaft in der BRD

- Historischer Rückblick (Literaturrecherche)
 - Zusammenfassung: Allgemeiner Trend & aktuelle Entwicklung
 - Haustarif → Verbundtarif → Fusionierung mehrerer Verbundtarife
 - Beispiel „Westfalen-Tarif“

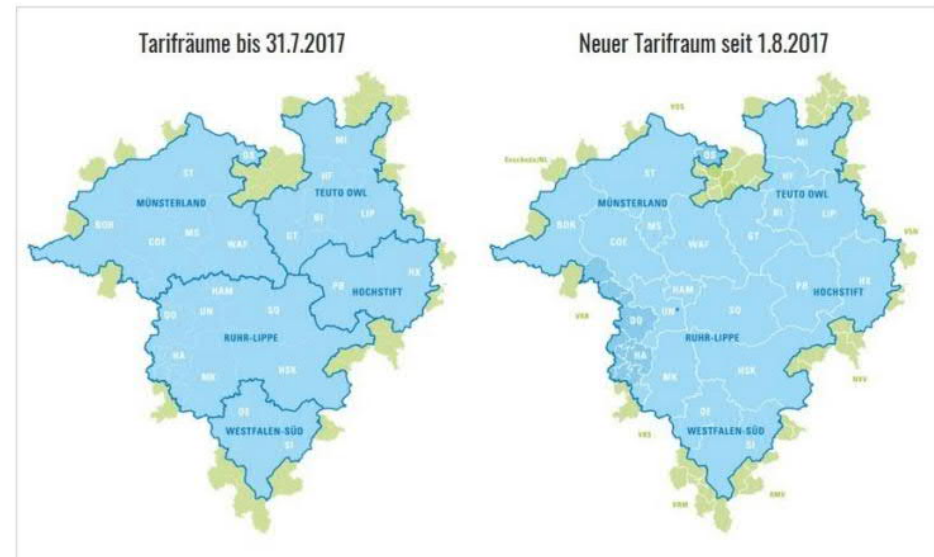


Abbildung 7: Fusionierung der fünf westfälischen Verkehrsverbünde zum "WestfalenTarif".
Quelle: WestfalenTarif GmbH, 2018

Tariflandschaft in der BRD

➤ Historischer Rückblick (Literaturrecherche)

➤ Zusammenfassung: Allgemeiner Trend & aktuelle Entwicklung

➤ Haustarif → Verbundtarif → Fusionierung mehrerer Verbundtarife

➔ Nachfrage nach einheitlichen Tarifsystemen feststellbar

➤ Entscheidungsfaktoren für Einführung von Verbundtarifen bzw. deren Ausdehnung meist politischer (aber auch historischer) Natur (vgl. VRN)

➔ Gegenwärtige Gebietsabgrenzungen der Tarifsysteme resultieren nicht zwingend aus verkehrsfachlichen Gründen

➔ Gewisse Ineffizienzen im Status quo können nicht ausgeschlossen werden

Tariflandschaft in der BRD

➤ Erhebung von Tarifsystemen

➤ Gebietsanalyse | Stand 2018

Ausgangsbasis

Karte „Verkehrsverbünde in Deutschland 2014“
[OLIVER DÜMMLER 2015]



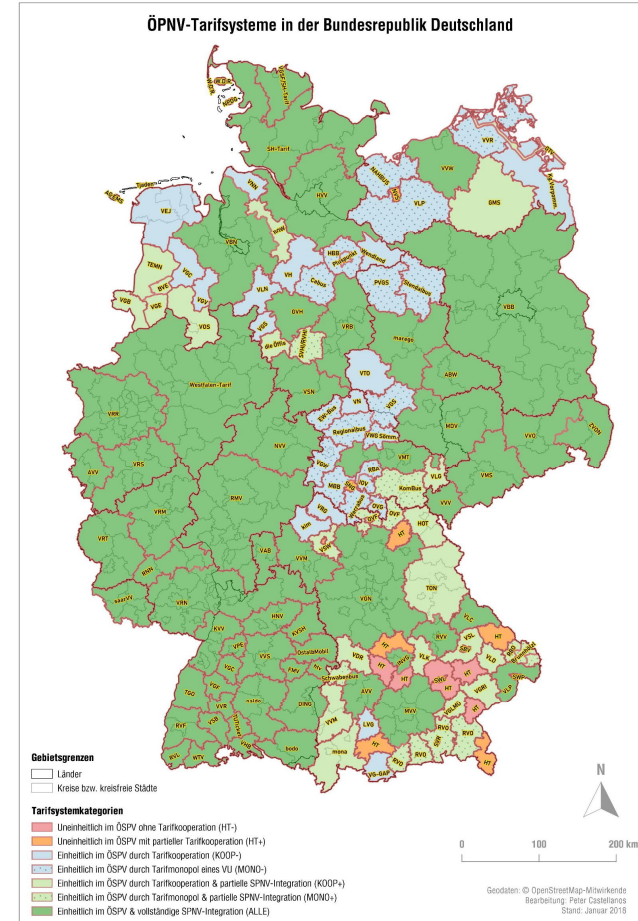
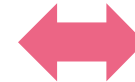
Untersuchung „Verbundfreie Räume“

Internetrecherche (Kreisverwaltungen, Tarifbestimmungen,
Verkehrsverbünde/-gemeinschaften, etc.)



Ergebnis: Tarifsystemgebiete & -kategorien

141 Tarifsysteme, 7 Kategorien



Quelle: Eigene Darstellung

Tariflandschaft in der BRD

- Erhebung von Tarifsystemen
 - Gebietsanalyse | Stand 2018

Tarifsystemkategorien	
Abkürzung	Beeschreibung
HT-	Uneinheitlich im ÖSPV ohne Tarifkooperation; es gelten die Haustarife von mehr als zwei Verkehrsunternehmen
HT+	Uneinheitlich im ÖSPV mit partieller Tarifkooperation mit dem SPNV und/oder zwischen den im ÖSPV tätigen Verkehrsunternehmen (z.B. durch spezielle Angebote für Pendler [Bus/Schiene-Kombikarten], Anerkennung von Ländertickets, speziellen Tageskarten etc.)
KOOP-	Einheitlicher Tarif nur im ÖSPV durch Tarifkooperation (z.B. in Form von Verkehrsgemeinschaften zwischen mehreren Verkehrsunternehmen)
MONO-	Einheitlicher Tarif nur im ÖSPV durch Tarifmonopol. Hierbei besitzt genau ein Verkehrsunternehmen alle Linien eines Gebiets und wendet darauf seinen Haustarif an (zur genaueren Abgrenzung siehe ANHANG 3).
KOOP+	Einheitlicher Tarif im ÖSPV durch Tarifkooperation mit teilweiser Integration des SPNV (Beispiele siehe „HT+“)
MONO+	Einheitlicher Tarif im ÖSPV durch Tarifmonopol mit teilweiser Integration des SPNV (Beispiele siehe „HT+“)
ALLE	Einheitlicher Tarif für ÖSPV unter vollständiger Integration des SPNV

Tabelle 5: Auf Grundlage der Gebietsanalyse ermittelte Tarifsystemkategorien. Quelle: Eigene Darstellung

Tariflandschaft in der BRD

- Erhebung von Tarifsystemen
- Verkehrsmittelintegration

➔ Weite Teile der Bevölkerung (86%) leben in einem gebietseinheitlichen & verkehrsmittelübergreifenden Tarifsystem

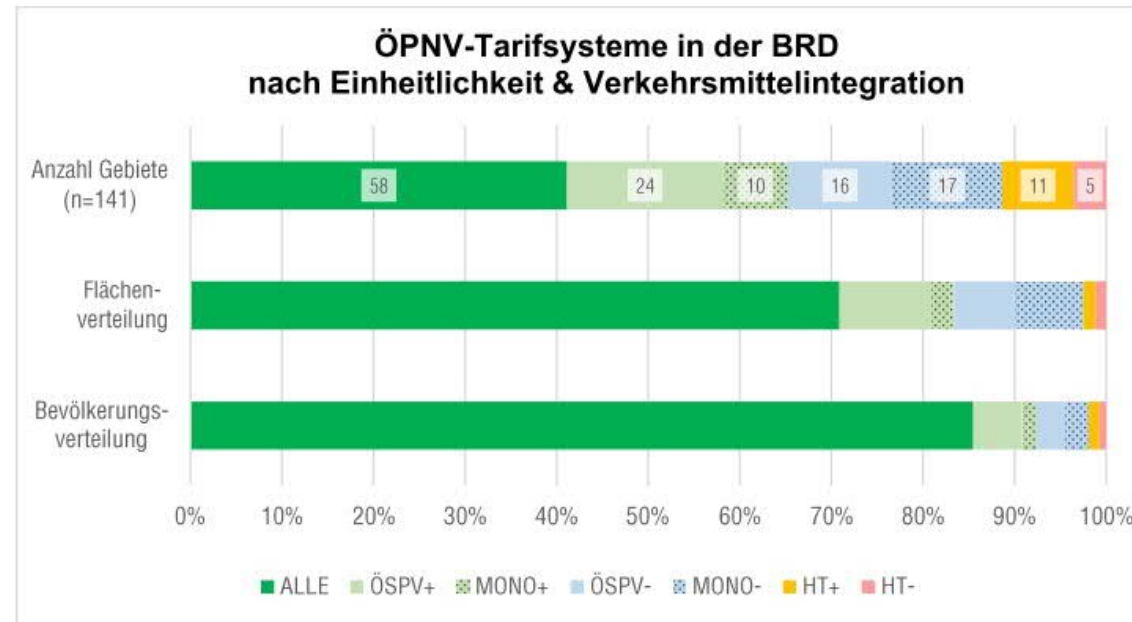


Abbildung 11: ÖPNV-Tarifsysteme in der BRD nach Einheitlichkeit und Verkehrsmittelintegration.
Quelle: Eigene Erhebung. Beschriftungen bei Anzahl Gebiete stellen absolute Häufigkeiten dar.

Tariflandschaft in der BRD

- Erhebung von Tarifsystemen
 - Verkehrsmittelintegration

→ Weder in verbundfreien Gebieten noch in Verkehrsverbünden sind alternative Bedienformen systematisch in ÖPNV-Tarif eingebunden

Verkehrsverbund	Erläuterung zur Tarifregelung bei alternativen Bedienformen	Tarifintegration vorhanden?
Münchener Verkehrsverbund (MVV)	Vollständige Integration des Ruftaxis in Verbundtarif	Ja
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Basis ist Verbundtarif, Details nicht gebietseinheitlich; Bandbreite: Vollständige Anerkennung ohne Zuschläge bis Komfortzuschlag verschiedenster Höhe	Teilweise
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Produktspezifische Regelungen: <u>Ruftaxi</u> : Sondertarif und abweichende Mitnahmeregelung; Zeitkarteninhaber und Inhaber eines Schwerbehindertenausweises fahren kostenlos; Tarif für Einzelfahrten nicht einheitlich; <u>Rufbus</u> : Es gilt der Verbundtarif	Teilweise
Hamburger Verkehrsverbund (HVV)	Grundsätzlich Sondertarif; für Zeitkarteninhaber entweder kostenlos oder mit Zuschlag; nicht gebietseinheitlich	Teilweise
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)	Produktspezifische Sonderregelungen zwischen Anruf-Linien-Bus/Rufbus, Anruf-Linien-Taxi, Anruf-Sammel-Taxi; für Zeitkarteninhaber entweder kostenlos oder mit Zuschlag; nicht gebietseinheitlich	Teilweise

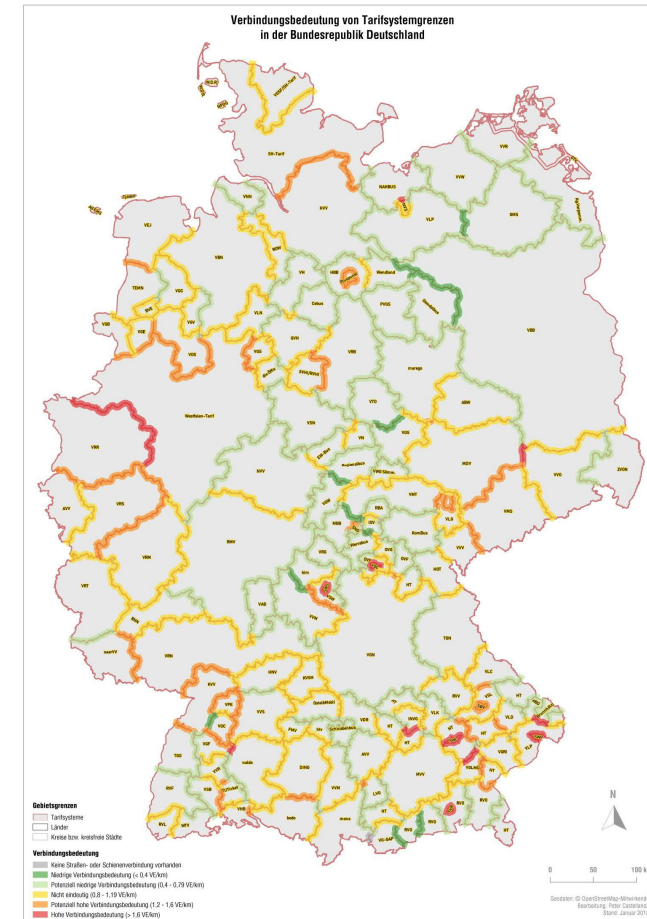
Tabelle 6: Integration Alternativer Bedienformen in ausgewählte Verbundtarife. Quelle: Eigene Recherche.

Tariflandschaft in der BRD

➤ Übergangstarife

- Klassifizierung nach Verbindungsbedeutung
- Kartendarstellung

➔ In der BRD bestehen im Jahr 2018
345 Tarifsystemgrenzen



Tariflandschaft in der BRD

➤ Übergangstarife

➤ Klassifizierung nach Verbindungsbedeutung

➤ Kartendarstellung

➔ Erste vergleichende Bewertung des Subventionsbedarfs von Übergangsbereichen zwischen Tarifsystemen nun möglich

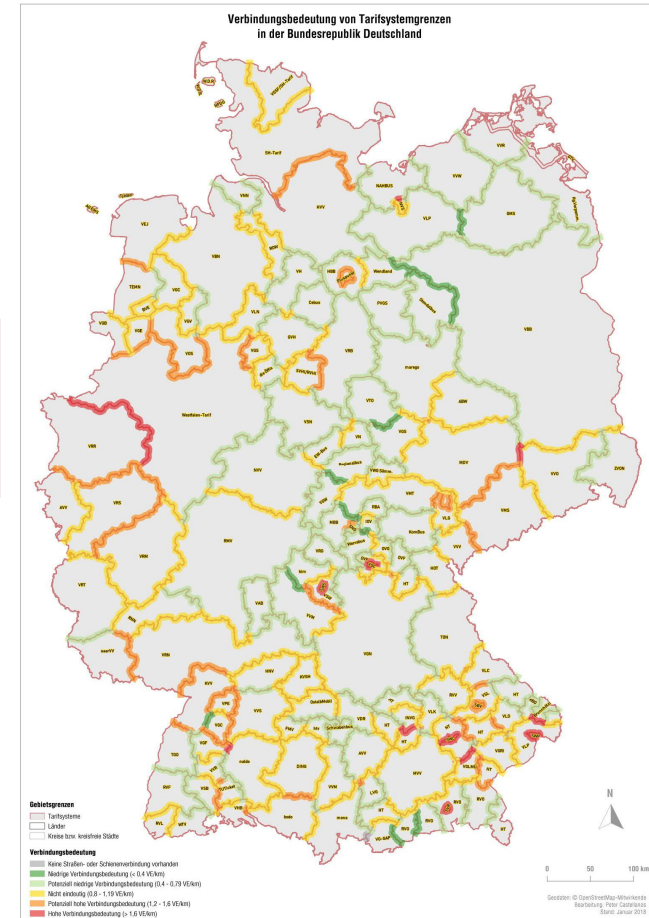
„Hohes
Fusionspotenzial“

➤ **Rot:** Viel Verkehrsnachfrage zwischen den betroffenen Tarifsystemen

➤ **Gelb:** Nicht eindeutig viel oder wenig Verkehrsnachfrage zwischen den betroffenen Tarifsystemen → Untersuchungsbedarf

„Niedriges
Fusionspotenzial“

➤ **Grün:** Wenig Verkehrsnachfrage zwischen den betroffenen Tarifsystemen



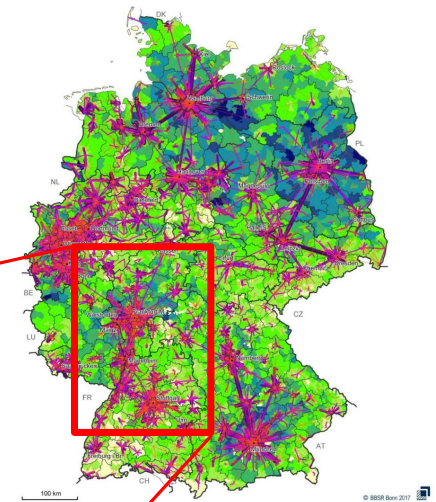
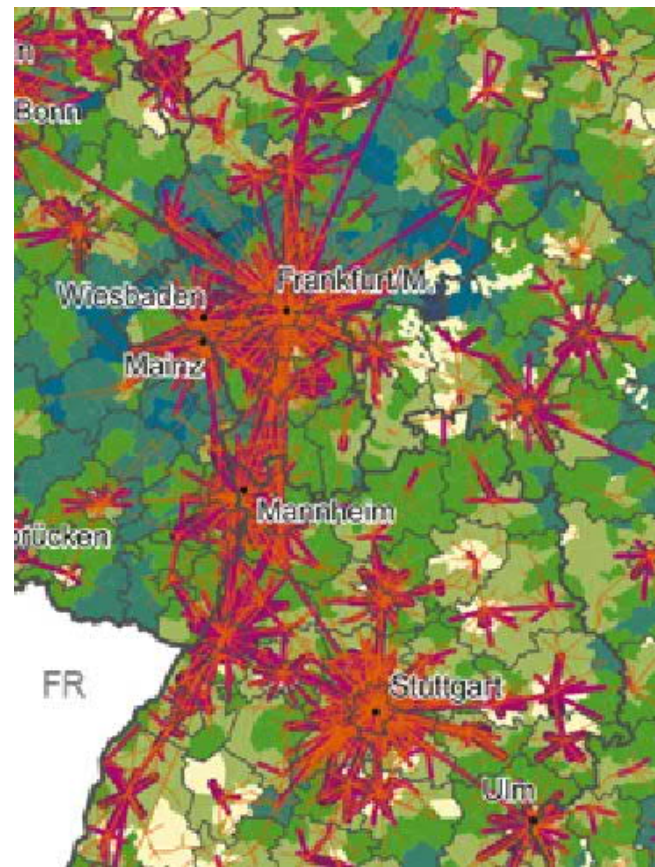


3

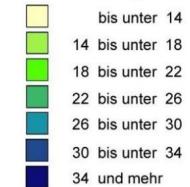
RMV-VRN-Übergangstarif

RMV-VRN-Übergangstarif

➤ Übersicht Pendlerverflechtungen



Durchschnittliche Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten am Wohnort 2015 in km



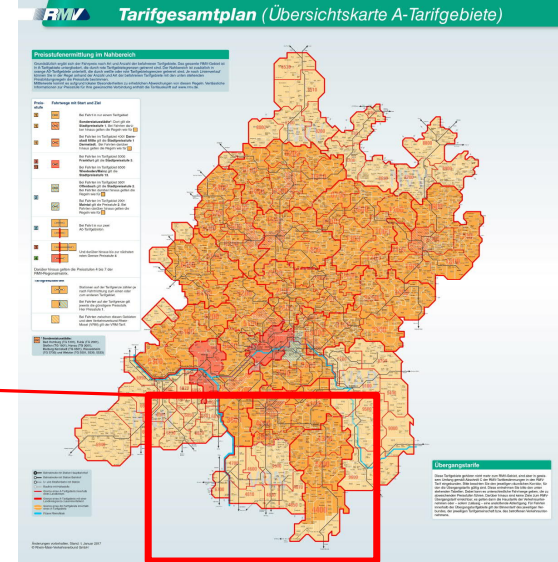
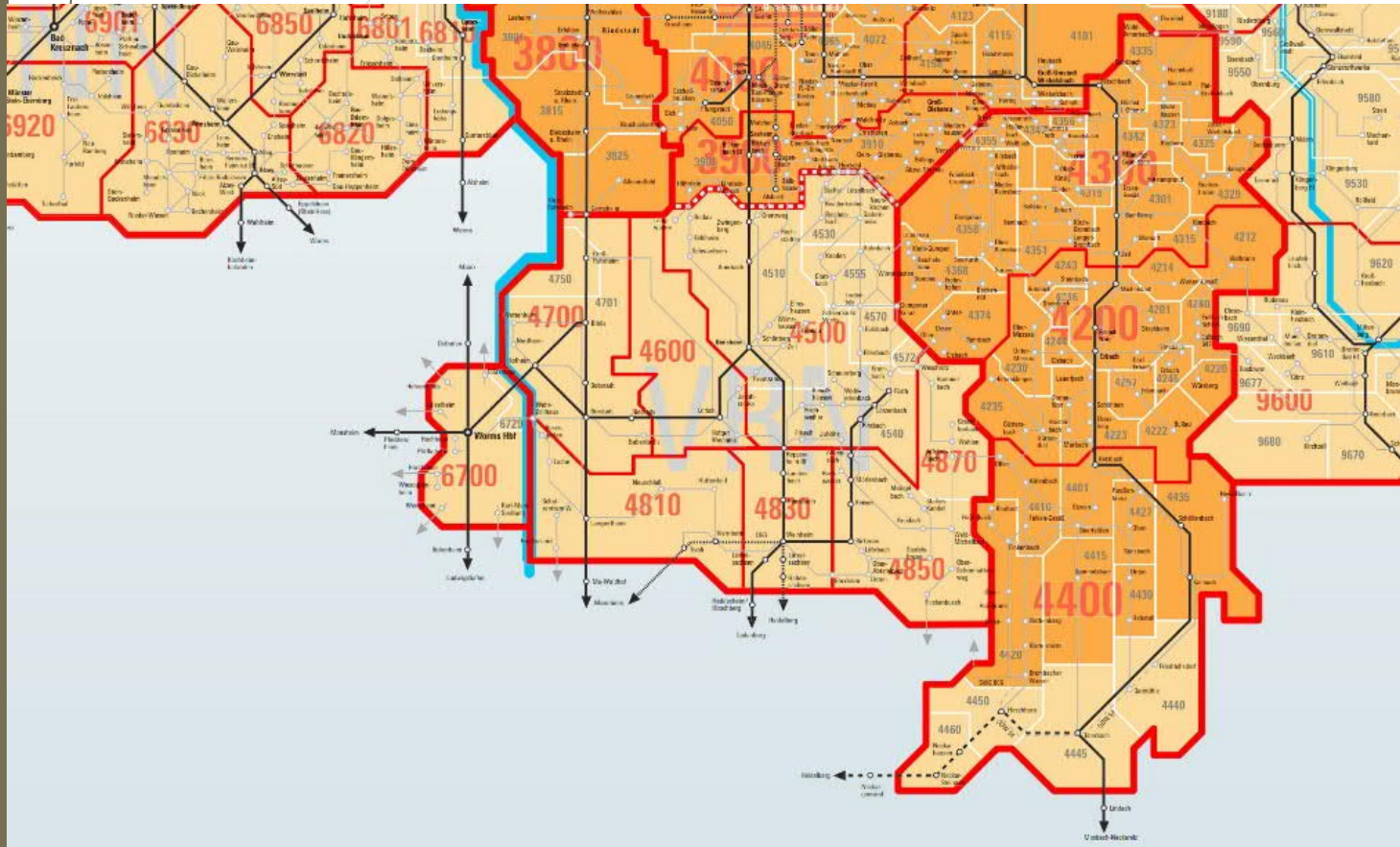
Pendlerverflechtungen zwischen Gemeindeverbänden nach Anzahl der Pendler 2015



Datenbasis: Pendlerverflechtungsmatrix der Bundesagentur für Arbeit
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeindeverbände, 31.12.2015
Bearbeitung: T. Pütz

RMV-VRN-Übergangstarif

► Tarifregelungen

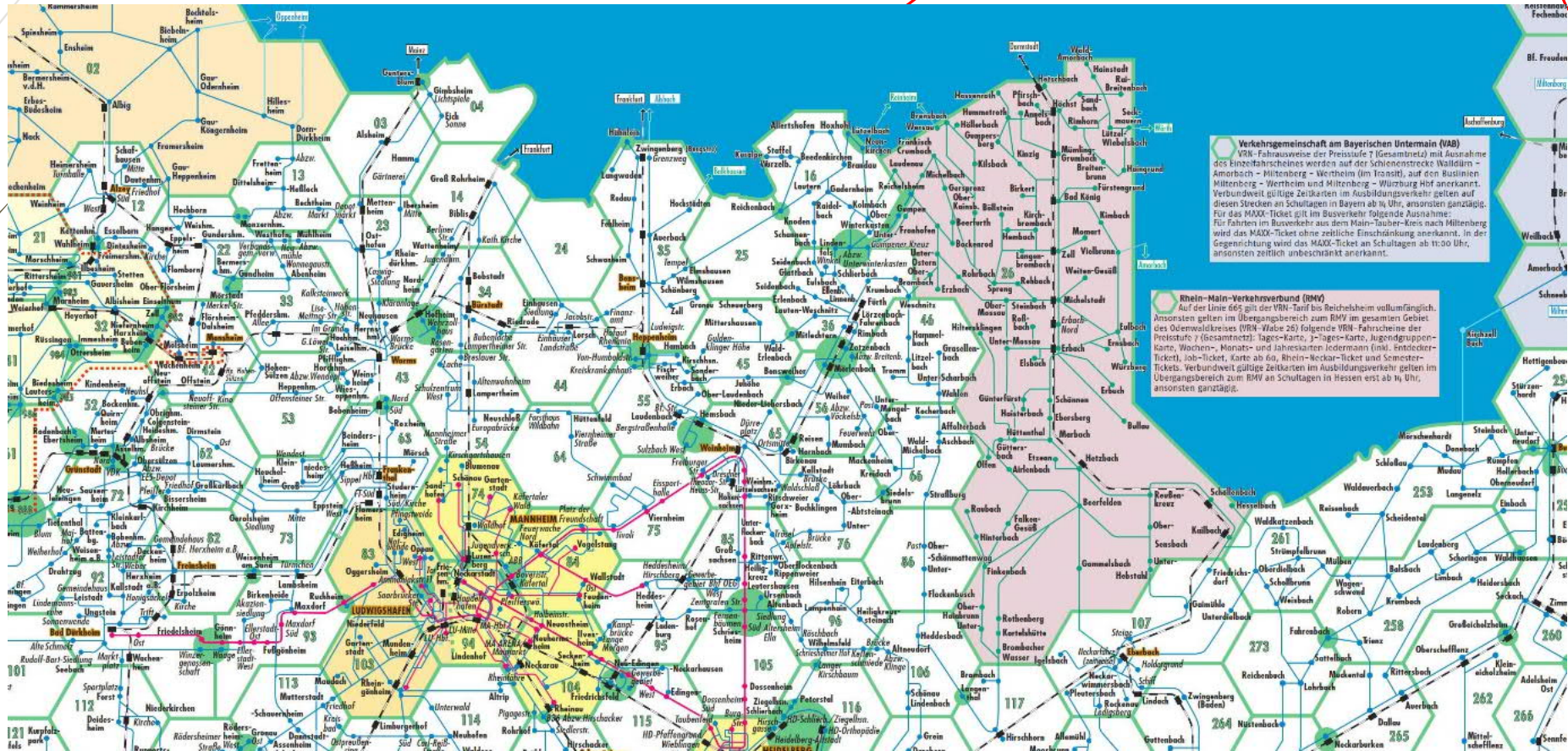


Übergangstarife

Diese Tarifgebiete gehören nicht mehr zum RMV-Gebiet, sind aber in gewissem Umfang gemäß Abschnitt C der RMV-Tarifbestimmungen in den RMV-Tarif eingebunden. Bitte beachten Sie den jeweiligen räumlichen Korridor, für den die Übergangstarife gültig sind. Diese entnehmen Sie bitte den unten stehenden Tabellen. Dabei kann es unterschiedliche Fahrtwege geben, die zu abweichenden Preisstufen führen. Darüber hinaus sind keine Ziele zum RMV-Übergangstarif erreichbar; es gelten dann die Haustarife der Verkehrsunternehmen oder – sofern zulässig – eine anstoßende Abfertigung. Für Fahrten innerhalb der Übergangstarifgebiete gilt der Binnentarif des jeweiligen Verbundes, der jeweiligen Tarifgemeinschaft bzw. des betroffenen Verkehrsunternehmens.

RMV-VRN-Übergangstarif

Tarifregelungen



RMV-VRN-Übergangstarif(e)

- **Wesentliche Regelungen** (Jedermann-Verkauf; ohne Sonderangebote, wie Job-Ticket, Schüler-Ticket etc.)
 - Überlappungsbereich von RMV-Tarifzonen auf Kreis Bergstraße, Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Worms und Eberbach – VRN-Fahrscheine mit Netzwirkung werden im Odenwaldkreis anerkannt
 - Gilt nur auf verbundgrenzen-überschreitenden Fahrten
 - Nur bis RMV-Preisstufe 6 und „spezielle Übergangspreisstufe 17“ (= RMV-Preisstufe 7, ohne Netzwirkung) erhältlich
 - *„Für Relationen, die ausschließlich im VRN-Gebiet verlaufen, werden Fahrkarten des Übergangstarifs oder des RMV-Tarifs nicht angeboten.“* (RMV-Tarifbestimmungen, S.82)
 - ➔ Theoretisch sind also Jahreskarten, für die man bis zu 2.914,80 € / a (bzw. 243,90 € / Monat) zahlt, für Fahrten innerhalb des Kreises Bergstraße nicht vorgesehen, sondern nur bei Verbundüberschreitung. In der Praxis spielt dies jedoch keine Rolle (Duldung; fehlende Kontrollierbarkeit auf Teilstrecken mit Umstieg)

RMV-VRN-Übergangstarif(e)

- **Wesentliche Regelungen** (Jedermann-Verkauf; ohne Sonderangebote, wie Job-Ticket, Schüler-Ticket etc.)
 - Tickets nur relationsbezogen erhältlich – d.h. Kunde muss sich für eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung (z.B. Heppenheim – Darmstadt) entscheiden
 - Übergangstarif-Kunden sind sowohl von VRN-Mobilitätsgarantie, als auch von 10'-Garantie des RMV ausgeschlossen
 - Gilt nicht in VRN-Ruftaxis
 - Nur im Vorverkauf, am Schalter oder an Fahrkartenautomaten (am Abfahrtspunkt) erhältlich – kein digitaler Vertrieb
 - Nur als übertragbare Variante erhältlich (Ausnahme bilden Sonderangebote, wie Schülerticket, Seniorenticket, Landesbediensteten-Ticket und Job-Tickets)

RMV-VRN-Übergangstarif(e)

➤ Häufige Probleme & Lösungsvorschläge aus (Dauer-)Kundensicht

- Es fehlt ein Überlappungsbereich bzw. attraktive Anschlussangebote Richtung Groß-Gerau, DA, Dieburg für Inhaber von VRN-Zeitkarten.
- Überlappung allein auf VRN-Gebiet und fehlende Überlappung in den RMV macht Anwendung Haustarife der Verkehrsunternehmen (i.d.R. DB „Fahrkarte zur Weiterfahrt“) für Fahrten außerhalb des Überlappungsbereichs erforderlich
 - ➔ Hier wird Fachwissen von den Nutzern verlangt
- Es fehlt ein Angebot, das die Jahresmobilität von Menschen abbildet, die nahe der Verbundgrenze leben
 - ➔ „Mit VRN-Netzkarte kann man zwar von Bensheim nach Würzburg und Wissembourg (FR) fahren, nicht jedoch nach Darmstadt“
 - ➔ „Mit RMV-Jahreskarte kann man zwar von Lampertheim nach Frankfurt, nicht jedoch nach Mannheim fahren. Auch nach Bensheim oder Heppenheim kommt man damit i.d.R. nicht.“

RMV-VRN-Übergangstarif(e)

➤ Häufige Probleme & Lösungsvorschläge aus (Dauer-)Kundensicht

- Ein vollflexibles Ticket für beide Verbünde („Premium-Flatrate“ ohne räumliche Einschränkungen innerhalb der Verbundgebiete) ist nicht erhältlich
 - ➔ Mögliches Vorbild könnte Preisbildung nach „Home-Zone“-Modell sein
- *„Für Relationen, die ausschließlich im VRN-Gebiet verlaufen, werden Fahrkarten des Übergangstarifs oder des RMV-Tarifs nicht angeboten.“* (RMV-Tarifbestimmungen, S.82)
 - ➔ Nicht einmal die vorhandenen Angebote vermögen ein Mindestmaß an Flexibilität in der näheren Wohnumgebung zu gewährleisten
- Eingeschränkter Vertrieb (kein Online-Verkauf) erfüllt Kundenerwartungen nicht
- Veranstaltungstickets des RMV gelten nicht immer in Übergangstarif-Gebieten
- Eingeschränkte Flexibilität im Störfall (z.B. Verbindung Lorsch – Mainz über Worms derzeit nicht in entsprechenden RMV-Abos enthalten)

RMV-VRN-Übergangstarif

➤ Häufige Probleme & Lösungsvorschläge aus (Dauer-)Kundensicht

➤ Bürgereingaben Beteiligungsverfahren NVP Kreis Bergstraße 2020-2024

<https://www.kreis-bergstrasse.de/unser-buergerservice/verkehr-und-strasse/oepnv/nvpkb-anh8.3.b-rueckmeldungen-1.beteiligungsstufe-buerger.pdf?cid=iya>

QB_AT.21	Es ist ärgerlich eine APP zu besitzen die NICHT in der Lage ist Übergänge zu anderen Verbünden anzuzeigen und auch ein Ticket erwerben zu können. Klar, es gibt Kooperationen mit der DB APP, fein. Mir, aus der Sichtweise als Endkunde, sind die B2B Themen und die Angst um den direkten Draht zum Endkunden salopp ausgedrückt- wurscht! Die Uhr tickt, nicht mehr lange dann machen den SERVICE die Googles, Ubers und Mercedes dieser Welt, wie auf der aktuellen CES zu sehen.
----------	---

QB_AT.34	Die unterschiedlichen Tarifbedingungen des RMV und VRN sollten vereinheitlicht werden (z.B. Fahrradmitnahme).
----------	---

QB_AT.35	RMV / VRN Hin- und Rückfahrkarte nicht buchbar. Dies ist kundenunfreundlich
----------	---

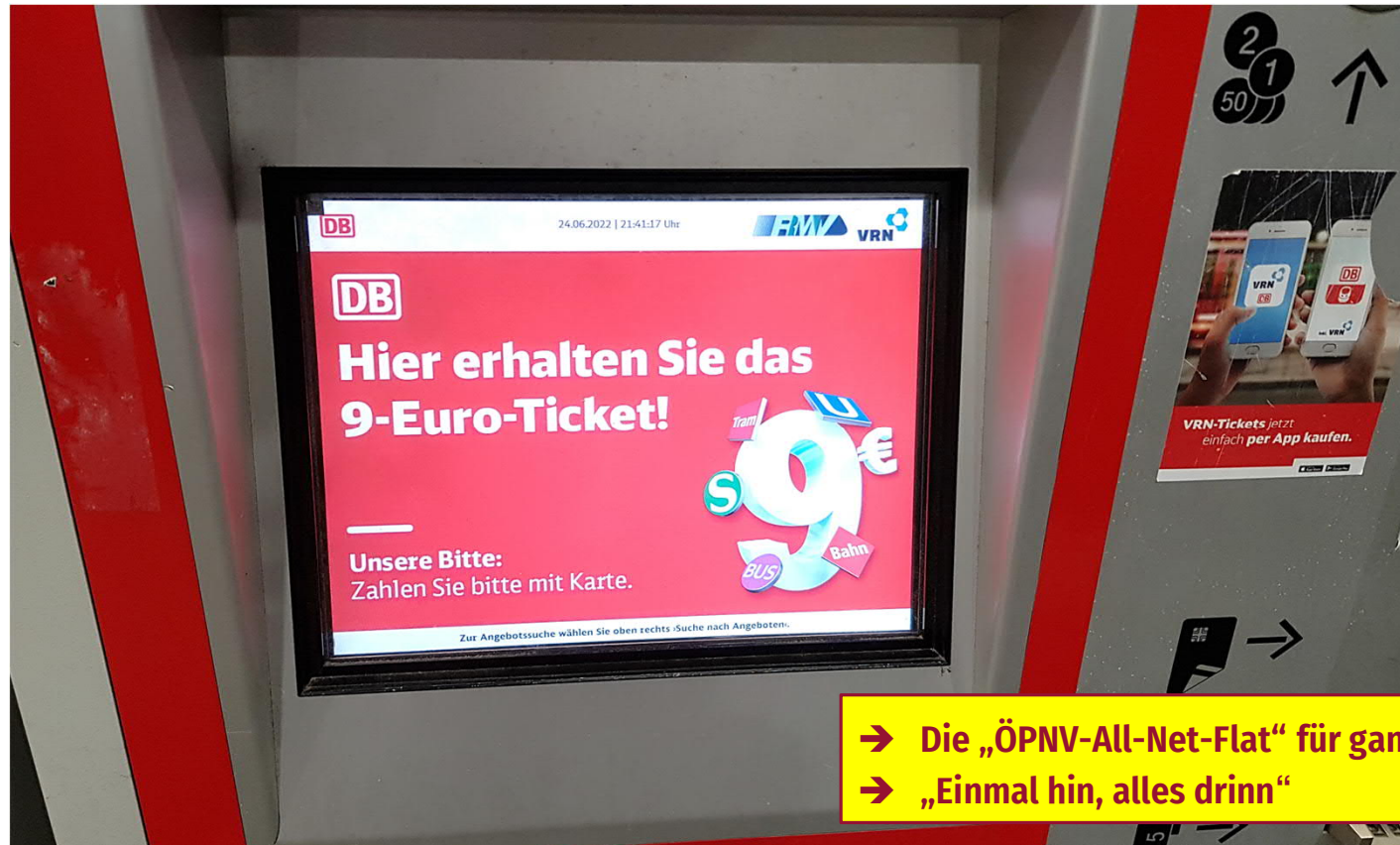
QB_AT.36	Vom Ruftaxikonzept profitieren RMV Karteninhaber nicht wirklich. Alle Studierenden aus Frankfurt und Darmstadt müssen zusätzlich bezahlen. Bitte eine Lösung zwischen den Verkehrsverbünden VRN und RMV finden. Beispiel Reichelsheim. Bei der Fahrt von Reichelsheim zum RMV-Gebiet. Allerdings kann man mit einem VRN-Ticket auf der S-Bahn fahren, da es kein Tarifübergangsgebiet ist.
----------	--

QB_B.69	Schnittstellen zwischen RNV und RMV sind sehr ärgerlich. Für eine Fahrt nach Seeheim kennt der Busfahrer den Tarif nicht. Es mussten 2 Tickets gelöst werden, die in der Summe teurer waren! VRN bis zur Endstation in Alsbach. Ein zweites Ticket bis Seeheim.
---------	---

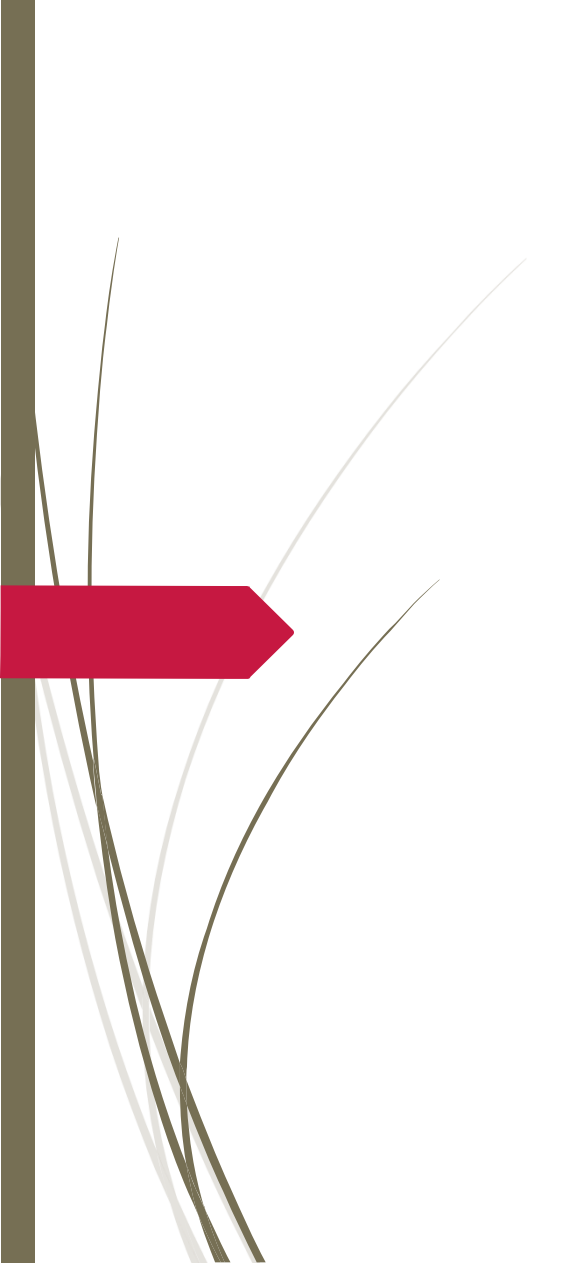
QB_AT.37	Im Übergangstarif (Kreis Bergstraße) sind die RMV-KombiTickets nicht parkübergreifend nutzbar: auf dem Rückweg von z.B. Darmstadt ist nach Auskunft des Zugpersonals der erforderliche Aufschlag nicht zu kaufen. Nachts in Alsbach aussteigen und Nachzahlen? Vier Stunden warten und mit dem ersten Zug dann weiter? Kann das nicht größer gelöst und durch den Kreis pauschal abgeolten werden?
----------	--

RMV-VRN-Übergangstarif

- ... und dann kam der BEFREIUNGSSCHLAG



- ➔ Die „ÖPNV-All-Net-Flat“ für ganz Deutschland
- ➔ „Einmal hin, alles drinn“



4

Fazit & Ausblick



Fazit & Ausblick



- Geltendes Recht schränkt konkrete Ausgestaltung von Übergangstarifen bzw. die Gebietsabgrenzung von ÖPNV-Tarifsystemen nicht ein
- Einheitliche Tarife sind derzeit nur innerhalb des Eisenbahnsystems nach AEG verpflichtend – für ÖPNV werden sie in 12 Landesgesetzen als Ziel geführt
- Konkrete Ausgestaltung von ÖPNV-Tarifsystemen liegt größtenteils in der Hand der Aufgabenträger bzw. ihrer Organisationen
- Übergangstarife im Allgemeinen ...
 - ...sind für ÖPNV-Kunden nur als „geringeres Übel“ ggü. Zustand ohne durchgehende Tarifierung zwischen mehreren Tarifsystemen anzusehen (zusätzliche „kritische Prozesse“)
 - ... werden i.d.R. durch öffentliche Hand zusätzlich zu verbundbedingten Belastungen subventioniert. Mit steigender Nutzerzahl erhöht sich das Defizit, da Doppelstrukturen (Einnahmeaufteilungsverfahren) ausgeglichen werden müssen.



Fazit & Ausblick

➤ Tariflandschaft in der BRD

- Über 141 Tarifsysteme mit 345 Tarifsystemgrenzen
- ÖPNV-Tarifsysteme sind historisch sowie politisch gewachsen und spiegeln nicht notwendigerweise heutige Mobilitätsanforderungen wider
- Mit 86% Wohnbevölkerung dominieren gebietseinheitliche Tarifsysteme für Bahn & Bus – Alternative Bedienformen sind jedoch innerhalb dieser Gebiete nicht immer voll integriert

➤ RMV-VRN-Übergangstarif

- Unabhängig von möglicher Nachfolgeregelung für 9€-Ticket müssen Regelungen vereinfacht werden. Ziel: Konkurrenzfähige Mobilität zum Privat-Pkw für Jedermann.
- Unterschiede zu den „Regel-Tarifen“ in den Verbundkerngebieten müssen abgebaut werden, damit das Prinzip „Gleiche Leistung für gleiche Preise“ eingehalten wird

➔ **Optimierung der Tarifstrukturen bietet noch viele Potenziale zur Steigerung der Akzeptanz und Kundenzufriedenheit im ÖPNV**

*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit*

17:47 63%

← **Reiseplan** 

Heute, Do, 15.09.2022 
Schloss, Darmstadt - Bensheim

Dauer: 0:45 | 1 Umst. Preisauskunft nicht möglich

● **20:13 Schloss, Darmstadt**

Alle 1 bis 25 Min.

 Bus X71 
→ Hauptbahnhof, Darmstadt

● **20:24 Hauptbahnhof**

