



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Klimaschutzprogramm 2030: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Modellregion zur Stärkung des Nahverkehrs			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2019/0671/1	04.12.2019	39

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	04.12.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beauftragt den Vorstand der VRR AöR, ein verbundweites Konzept zur Steigerung der Angebotsqualität und Entwicklung innovativer Tarifmodelle zu erarbeiten und sich als Modellregion im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zu bewerben.

Zur Stärkung des Nahverkehrs sollen im Rahmen der Bewerbung insbesondere das Leistungsangebot im Öffentlichen Verkehr ausgeweitet und die zwingend erforderlichen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur berücksichtigt sowie ein innovativer Tarif- und eTarifmodelle erarbeitet werden. Die Digitalisierung soll systematisch zur Marktentwicklung genutzt werden.

Zur Erhöhung der Kundenakzeptanz soll darüber hinaus die Einbindung der weiteren Kooperationsräume in NRW in die Modellregion geprüft werden.

Begründung/Sachstandsbericht:

Begründung/Konzept:

Der VRR-Raum ist mit 7,7 Mio. Menschen in 16 Städten und 7 Kreisen der größte polyzentrische Ballungsraum in Deutschland und Europa und damit bedeutender Lebens- und Verkehrsraum. Erkennbar ist das an den Pendlerzahlen: allein ca. 3,3 Mio. Berufspendler haben tägliche Arbeitswege zwischen den Städten und Kreisen im VRR. Ergänzt wird dieses um ca. 2,2 Mio. Menschen, die innergemeindlich zu ihrer Arbeitsstelle pendeln. Nur mit beruflichen Fahrten kommen dadurch 2,6 Mrd. Fahrten jährlich zustande. Hinzu kommen die Ausbildungsverkehre, die Freizeitfahrten, Besorgungs- und sonstigen Fahrten.

Der Modal Split des Öffentlichen Verkehrs schwankt dabei zwischen ca. 7% und 18%, je nach Stadt bzw. Kreis. Für einen substantiellen, positiven Klimaschutzeffekt bedarf es einer deutlichen Erhöhung des Modal Splits hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln, insbesondere auch des ÖPNV.

Der VRR ist der festen Überzeugung, dass lokale / klein-regionale Versuche oder Pilotprojekte im Rahmen von Klimaschutzprogrammen zu kurz greifen, gerade wenn diese sich auf Preissenkungsstrategien wie „365-Euro-Tickets“ oder „kostenlosen ÖPNV“ in einzelnen Kommunen beschränken. In polyzentrischen Räumen, wo Verkehr in beträchtlichem Maße über Städte und kleine Regionen hinaus stattfindet, führen solche Maßnahmen zu Verwerfungen. Ein Verkehrsraum relevanter Größe, in dem Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität erprobt werden, kann Rückschlüsse auf deren Wirksamkeit aussagekräftig ermöglichen. Der VRR-Raum ist ein solcher Verkehrsraum relevanter Größe.

Die Verschiebung von Verkehrsanteilen hin zu klimafreundlicher, öffentlicher Mobilität erfordert auf jeden Fall

- ein dichtes, zuverlässiges und hochwertiges ÖPNV-Angebot, wo sinnvoll ergänzt um vernetzte andere öffentliche Mobilitätsformate (z.B. On-demand-Angebote, Bike-/Car-Sharing-Formate etc.), damit der ÖPNV mehrheitlich als wirkliche Alternative angesehen und gewählt werden kann,
- eine hochattraktive, leichtverständliche Preisgestaltung für den ÖPNV, die die ÖPNV-Nutzung auch für PKW-Nutzer preislich interessant werden lässt.

Die gesellschaftliche Diskussion zum Klimawandels, zur CO₂-Bepreisung und die Notwendigkeit einer Mobilitätswende geben neuen Rückenwind für den ÖPNV und eröffnen Perspektiven neue Wege zu gehen.

Der Aufruf der Bundesregierung, 10 Modellregionen (Sonderprogramm zum „Sofortprogramm Saubere Luft“) für Nutzungsanreize im Sinne der Mobilitäts- und Verkehrswende in Deutschland finanziell zu unterstützen, ist angekündigt und nach Abschluss der noch anstehenden Bundesgremien absehbar. Bis zum Ende des Jahres 2019 sollen die sachlich/fachlichen sowie der haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen im BMVI geklärt sein und bekannt gegeben werden.

Der VRR bietet mit seinen 1,1 Mrd. Fahrgästen im Jahr und mit seiner polyzentrischen Struktur und vielfachen Pendlerverflechtungen für ein Modellprojekt dieser Art die Chance, für alle Verkehrsräume in Deutschland übertragbare Erkenntnisse zu gewinnen – auch für Räume, die durch monozentrische Strukturen, vereinfachten Bedingungen aufweisen. Daher schlägt der VRR das Konzept mit der parallelen Entwicklung von zwei Komponenten vor:

1. Leistungsangebot/-qualität

2. Tarifkonzept

1. Leistungsangebot Qualität

Die Leistungsangebote des SPNV und ÖSPV sind zwingend parallel zu entwickeln und auszubauen. Durch das abgesenkte Tarifniveau und die stark vereinfachte Struktur sind deutliche Zuwächse in den Fahrgastzahlen und den Reiseweiten im gesamten ÖPNV zu erwarten.

Die Schaffung eines adäquaten Leistungsangebotes im SPNV und ÖSPV im Zusammenhang mit dem neuen Tarifniveau erfordern daher den Ausbau und die Ertüchtigung der Infrastruktur (Schienenstrecken, Verknüpfungspunkte im SPNV und ÖSPV) und Beschaffung neuer und zusätzlicher Fahrzeuge und die Ausweitung des Fahrplanangebotes im gesamten SPNV und ÖSPV.

Hierfür sind zusätzliche Finanzmittel für die einmalige Investitionen (Infrastruktur) und die dauerhafte Finanzierung (erhöhte) Fahrbetriebskosten) bereitzustellen.

Die Komponenten dieses Gesamtpakets müssen für einen klimafreundlichen Verkehr simultan angegangen werden. Hierfür will sich der VRR verstärkt einsetzen.

2. Tarifkonzept

Der VRR ist bereit, den aktuellen VRR-Tarif einer fundamentalen Neuordnung zu unterziehen. Die Basis stellt dafür der im Herbst 2019 vereinbarte Marketingplan dar, der die Erhöhung der Fahrtenzahl in den Fokus nimmt.

a) Der klassische Tarif deckt den Grundbedarf und folgt den Prämissen:

- Einfachheit
- Absenkung bis zu 75 % im Vergleich zum bisherigen Tarifniveau
- Stabilität
- Tarif für Bestands- und Neukunden
- Tarif für Gelegenheits- und Vielfahrer

Ausdrücklich wird kein 365-Euro-Ticket-Modell vorgeschlagen, sondern stattdessen eine einfache Kombination aus nur zwei Preisstufen und nur zwei Ticketarten.

EinzelTicket		Flatrate-Produkt (Abo)	
Stadt/Kreis	Verbund	Stadt/Kreis	Verbund
2,00 €	4,00 €	50,00 €	80,00 €

Ergänzt wird dieses schlanke Sortiment um daraus abgeleitete Tickets für besondere Gruppen: Kinder, Schüler, Studenten, Azubis und Empfänger von Leistungen nach SGB. Auch diese werden vereinheitlicht und z.T. vergünstigt.

b) Der eTarif (Perspektive: Check in/Be out) mit seinem kundenfreundlichen und digitalen Nutzungszugang ist für den VRR der Tarif der Zukunft und soll parallel zum klassischen Tarif stark im Volumen wachsen. Chancen hierfür ergeben sich aus der Leistungsgerechtigkeit des eTarifs. Hier liegen zukünftig auch die Möglichkeiten der Differenzierung, ohne dabei für die Kunden*innen kompliziert zu sein.

Für einen eTarif hält der VRR an dem preislichen Konstrukt aus Festpreis und Leistungspreis fest. Der Leistungspreis richtet sich nach der Luftlinienentfernung zwischen Start- und Zielhaltestelle. Das Preisgefüge für einen eTarif ist zum Vorschlag unter Punkt 1 an-

zupassen und damit stark abzusenken.

Im digitalen Zugang liegen auch die Potenziale zur Schaffung von Anreizen zur Nutzung multimodaler Verkehre, wie z.B. Kooperationen im Bereich P+R. Auch eine Mitfinanzierung der eTarif-Preise, z.B. durch Arbeitgeber, ist hierin innovativ abbildbar.

Der Förderbedarf umfasst für die tariflichen Komponenten mind. 221 Mio. € p.a. und wird damit Gegenstand des Förderantrags an den Bund. Der Förderbedarf soll für fünf Jahre angemeldet und dynamisiert werden.