



Tarifliches Angebot „Wandernde Kurzstrecke“ in der StädteRegion Aachen

In den vergangenen Jahren wurde bereits des Öfteren intensiv über die Einführung eines Tarifs „Wandernde Kurzstrecke“ in den Gremien des AVV diskutiert. Diese Diskussion ist nunmehr infolge der entsprechenden Passage in der Koalitionsvereinbarung der Ratsmehrheit in der Stadt Aachen erneut aufgekommen. Die Verbundgesellschaft bzw. die ASEAG wurden gebeten, ein solches Angebot nochmals zu untersuchen und vor der Sommerpause ein entsprechendes Konzept vorzulegen. In der Diskussion mit Vertretern der Ratsmehrheit in Aachen wurde angeregt, einen solchen Tarif nicht nur auf das Stadtgebiet Aachen zu beschränken, sondern in der gesamten StädteRegion Aachen einzuführen. Des Weiteren wurde diskutiert, den bestehenden Tarif „City-XL“ beizubehalten und – im Falle der Einführung eines Tarifs „Wandernde Kurzstrecke“ – die derzeitigen Kurzstreckenzonen abzuschaffen. Oberste Priorität soll jedoch eine positive Wirtschaftlichkeit des Angebotes haben. Es sei jedoch jetzt bereits darauf hingewiesen, dass für einen Teil der heutigen Nutzer des Kurzstreckenzonen-Tarifs eine zum Teil deutliche Verteuerung der Fahrten durch das Angebot einer „Wandernde Kurzstrecke“ eintreten wird.

Der AVV-Unternehmensbeirat hat sich in seiner Sitzung am 03.05.2011 eingehend mit der Thematik befasst und den der Vorlage beigefügten 1. Entwurf eines Konzeptes (**Anlage**) grundsätzlich verabschiedet. Der Aufsichtsrat der AVV GmbH berät darüber in seiner Sitzung am 01.07.2011. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

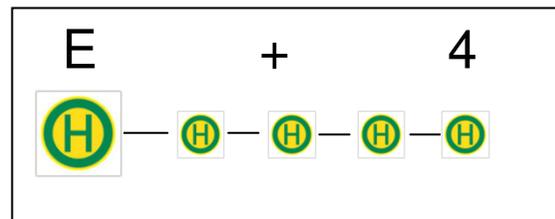
Auf Beschluss des AVV-Unternehmensbeirates hat sich eine Arbeitsgruppe „Wandernde Kurzstrecke“, in der neben Vertretern der Verbundgesellschaft alle betroffenen Verkehrsunternehmen im AVV vertreten sind, gebildet, deren konstituierende Sitzung Mitte Juni getagt hat. Hier wurde nochmals von allen Verkehrsunternehmen im AVV die Zustimmung zur Einführung des Tarifs „Wandernde Kurzstrecke“ gegeben. Es wurde gleichzeitig angeregt, diesen Tarif ggf. verbundweit, d.h., auch in den Kreisen Düren und Heinsberg, einzuführen. Nach Abschluss der Beratungen in der Arbeitsgruppe wird das endgültige Konzept den jeweiligen Regionalen AVV-Beiräten zur Beratung vorgelegt.

Begleitet werden soll die Arbeitsgruppe bezüglich der finanziellen Auswirkung durch IVV Aachen, die bereits in der Vergangenheit Grundlagenarbeit geleistet haben.

Beschlussempfehlung 6/2011

Die Verbandsversammlung stimmt dem Konzept „Wandernde Kurzstrecke in der StädteRegion Aachen“ grundsätzlich zu und beauftragt die Geschäftsführung der AVV GmbH, das tarifliche Angebot – unterstützt durch IVV Aachen – in diesem Sinne weiter voranzutreiben und zu präzisieren sowie auf eine verbundweite Lösung hinzuwirken.

Konzept
Tarifliches Angebot
„Wandernde Kurzstrecke“
(WK-Tarif)
in der StädteRegion Aachen (SRAC)



Ausgangslage

Im Aachener Verkehrsverbund wurde im Rahmen einer Tarifstrukturreform in 1994/1995 das bis dahin geltende „Teilstrecken“-System in einen Flächentarif, der sich an kommunalen Grenzen orientiert, umgewandelt. Dies bedeutet, dass innerhalb einer Kommune – im Gegensatz zum vorherigen System – ein einheitlicher Tarif gilt. In diesem Zusammenhang wurden auch Überlegungen angestellt, für kürzere Reiseweiten im Bartarif einen „Kurzstreckentarif“ einzuführen, der preislich unter der Preisstellung für 1 Preisstufe angesiedelt ist.

Vorrang bei diesen Überlegungen hatte das tarifliche Angebot eines WK-Tarifs, bei dem eine bestimmte Anzahl von Haltestellen – unabhängig von der Einstiegshaltestelle - zu einem günstigen Tarif abgefahren werden kann. Da die Vertriebsgeräte in den Fahrzeugen der AVV-Verkehrsunternehmen (z. T. mechanische ALMEX-Drucker) nicht die technischen Möglichkeiten hergaben, für Kontrollzwecke die Einstiegshaltestelle auf den Fahrausweis aufzubringen, konnte ein WK-Tarif zunächst nicht weiter verfolgt werden.

Als Alternative zum WK-Tarif wurden daraufhin die „Kurzstrecken-Zonen“ eingeführt. Dies bedeutet, dass jede Kommune in durchaus unterschiedlich große Zonen mit einer unterschiedlichen Anzahl von Haltestellen unterteilt wurde. In dieser Zone gilt nunmehr der verbilligte „Kurzstrecken-Zonen“-Tarif. Ergänzend gilt für Fahrten zwischen benachbarten Kurzstreckenzonen unterschiedlicher Kommunen zur Abfederung von zu hohen Preissprüngen im Bartarif die Preisstufe 1.

Aktuelle Situation

Von Seiten der Fahrgäste, diverser Interessenvertreter und der politischen Entscheidungsträger vor allem in der Stadt Aachen wurde in den letzten Jahren immer wieder gefordert, aus Gründen vermeintlich höherer Tarifgerechtigkeit einen WK-Tarif im Stadtgebiet Aachen oder darüber hinaus einzuführen, zumal die technischen Voraussetzungen, die Vertriebsgeräte in den Fahrzeugen der AVV-Verkehrsunternehmen betreffend, mittlerweile die Ausgabe eines solchen Tarifes auch prüfungssicher gewährleisten können.

In einem Gespräch zwischen Vertretern der Stadt Aachen, politischen Entscheidungsträgern und der Verbundgesellschaft wurde die Verbundgesellschaft gebeten, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im AVV die Möglichkeiten der Einführung eines WK-Tarifs nunmehr in der SRAC – insbesondere auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – erneut zu prüfen. Hierzu wurden von Seiten der Verbundgesellschaft und der ASEAG in ersten Überlegungen folgende Merkmale und Ausprägungen eines WK-Tarifs in der SRAC festgelegt:

Merkmale und Ausprägungen

- Mit Einführung eines WK-Tarifs in der SRAC werden die „Kurzstrecken-Zonen“ in diesem Verkehrsgebiet abgeschafft.
- Mit dem WK-Tarif können ab der Einstiegshaltestelle maximal die folgenden 4 Haltestellen („E+4“) abgefahren werden; wobei die Gesamtlänge der Fahrtstrecke 2 km nicht überschreiten soll.
- Der WK-Tarif gilt grundsätzlich nicht im SPNV mit der Konsequenz, dass vereinzelt unterschiedliche Fahrpreise im parallelen ÖSPV gelten; ggf. sind Sonderregelungen zu prüfen.
- Für Schnellbuslinien bzw. Linien mit großen Haltestellenabständen (z. B. Linie 52 Aachen – Eschweiler über die Autobahn) müssen Sonderregelungen (beispielsweise fiktive Haltestellen) geschaffen werden.
- Die Regelung WK-Tarif = E+4 ist auch dann gültig, wenn innerhalb des Bussystems umgestiegen werden muss.
- In den Grenzbereichen zwischen dem Gebiet der SRAC und dem Kreis Düren bzw. Kreis Heinsberg sowie ggf. den Niederlanden und Belgien wird der „Benachbarte Kurzstreckenzonen“-Tarif abgeschafft, es gilt der WK-Tarif „E+4“. Dies gilt für Fahrten in beide Richtungen.

Preisstellung (einschl. „City-XL“-Tarif in der Stadt Aachen)

Die „City-XL“-Tarifzone innerhalb des Stadtgebietes Aachen bleibt auch bei Einführung des WK-Tarifs unverändert bestehen. Die Preisstellung des „City-XL“-Tarifs wird bereits im Herbst 2011 (ggf. 01.10.2011) angepasst (1. Zielvorstellung = 1,40 € Bartarif; 1,20 € 4Fahrten-Ticket). Bis zum Jahr 2013 sollen die Preise des City XL-Tarifs und des WK-Tarifs identisch sein.

Die Preisstellung des „City-XL“-Tarifs muss mittelfristig (innerhalb von 3 Jahren) oberhalb der Preisstellung für den WK-Tarif liegen, da der „City-XL“-Tarif höhere Reiseweiten zulässt als der WK-Tarif (1. Zielvorstellung = Preis des Kurzstreckenzonen-Tarifs zum Zeitpunkt der Umsetzung, ggf. 1,60 €). Zur Abfederung zu hoher Preissprünge wird ein rabattiertes 4Fahrten-Ticket angeboten. Hierbei ist zu beachten, dass bestehende Zeitkartentarife, beispielsweise für Auszubildende, nicht unterlaufen werden.

Vertrieb

Der WK-Tarif muss von allen Busverkehrsunternehmen in der SRAC verkauft werden; hierzu gehören neben den AVV-Verkehrsunternehmen ASEAG, West, RVE und Taeter Aachen auch VEOLIA (NL) und TEC (B). Inwieweit die DKB bezüglich Fahrten zwischen Kreis Düren und SRAC zu beteiligen ist, ist zu prüfen. Dies bedarf einer Abschätzung hinsichtlich des mit der Umsetzung des WK-Tarifs verbundenen vertrieblichen Aufwandes.

Wirtschaftlichkeit

IVV Aachen wird beauftragt, die gutachterlichen Untersuchungen aus dem Jahr 2009, die wirtschaftlichen Auswirkungen eines WK-Tarifs unter Einbeziehung des erhöhten Vertriebsaufwandes in der Stadt Aachen betreffend, zu aktualisieren bzw. die Untersuchung auf das ehemalige Kreisgebiet Aachen auszudehnen.

Fragen der Einnahmenaufteilung innerhalb des AVV, die mit der Tarifänderung verbunden sind, sind noch zu prüfen.

Marketing und Fahrgastinformation

Die Einführung eines WK-Tarifs muss mit aktiven Marketingmaßnahmen aller beteiligten Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft begleitet werden.

Unter der Prämisse, dass der WK-Tarif auch dazu berechtigt, innerhalb des Bussystems umzusteigen und Sonderregelungen für Schnellbusse etc. zu schaffen sind, ist eine entsprechend Fahrgastinformation an jeder Haltestelle, wie weit der WK-Tarif gilt, im Verkehrsgebiet der SRAC unerlässlich, da ein einfaches „Abzählen“ der Haltestellen nicht möglich ist.

Die elektronische Fahrplan- und Tarifinformation des AVV muss für die Preisauskunft eines WK-Tarifs ertüchtigt werden.

Weiteres Vorgehen

- Die Einführung eines WK-Tarifs ist für das Frühjahr 2013 geplant.
- Erste Beratung des Konzeptes in der Sitzung des AVV-Unternehmensbeirates am 03.05.2011.
- Vorstellung des Konzeptes in der Sitzung des Aufsichtsrates der AVV GmbH am 01.07.2011 und der Zweckverbandsversammlung am 08.07.2011.
- Die Einführung des WK-Tarifs in der SRAC kann in einem ersten Schritt erfolgen und später auf die Kreise Düren und Heinsberg ausgedehnt werden; die Einführung dieses Tarifs im gesamten Verbundgebiet sollte jedoch angestrebt werden.
- Es müssen ggf. die weiteren Entwicklungen im Hinblick auf eine modifizierte Tariflandschaft NRW beachtet werden.
- Von Seiten der Verbundgesellschaft wird eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aller im Gebiet der SRAC tätigen Verkehrsunternehmen einberufen, die die Voraussetzungen zur Einführung eines WK-Tarifs erarbeitet.
- Nach Vorliegen der Ergebnisse der AVV-Arbeitsgruppe erfolgt die Beratung in den jeweiligen Regionalen AVV-Beiräten.