

[REDACTED]
@fragdenstaat.de

Ihr Antrag nach IFG NRW vom 20.10.2021 Tarifgebiete, Tarifgestaltung und das Klima

B E S C H E I D

Sehr geehrte [REDACTED]

vielen Dank für Ihre Anfrage auf Informationszugang zur Tarifgestaltung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR.

1. Ihrem Antrag wird stattgegeben. Wir erteilen Ihnen die unter II. ausgeführte Auskunft.
2. Die Entscheidung ist gebührenfrei.

I.

Mit E-Mail vom 20.10.2021 haben Sie – gestützt auf das IFG NRW – über die Webseite www.fragdenstaat.de beantragt, Auskunft über folgende Fragen und Ausführungen zu erteilen:

Frage 1: Welche Erwägungen und Überlegungen haben dazu geführt, dass man diverse Städte, unter anderem Düsseldorf in Gebiete wie Mitte/Nord und Süd unterteilt? Auch Essen, Duisburg und Wuppertal wurden in 2 Tarifgebiete unterteilt.

Ich zum Beispiel habe ein FirmenTicket von der Rheinbahn (Arbeitgeber ist im Tarifgebiet Düsseldorf-Mitte/Nord ansässig) mit der Bezeichnung "B64 / Erkrath, Haan, Hilden" im Feld "Wabe/Tarifgebiet". Damit komme ich bis nach Wuppertal-West. Will ich aber nach Wuppertal-Ost, muss ich entweder ein Zusatzticket kaufen oder für die nächsthöhere Preisstufe fast 30 € mehr bezahlen.

Frage 2: Wäre es für einen modernen öffentlichen Personennahverkehr nicht kundenfreundlicher, die Städte als ganzes zu betrachten? Woher will ein einfacher Kunde wissen, wo nun Wuppertal-Ost beginnt?

Ansprechpartner
Kundenmanagement

Telefon
0209 1584-0

Fax
0209 1584123-355

E-Mail
info@vrr.de

Unser Zeichen
I31

Gelsenkirchen,
15. November 2021

**Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR**

Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

www.vrr.de
Telefon 0209 1584-0

Vorstand:
Ronald R.F. Lünser
José Luis Castrillo

**Vorsitzender des
Verwaltungsrates:**
Erik O. Schulz

Sitz der Gesellschaft:
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)
45127 Essen
Telefon 0201 8810-830

USt.-ID:
DE 250 085 017

Handelsregister:
Amtsgericht Essen
HRA 8767

Bankkonto:
Sparkasse Gelsenkirchen
BIC: WELADED1GEK
IBAN:
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Hbf Gelsenkirchen

*Klar kann man am Automaten den Zielort eingeben und man erhält das richtige Ticket, aber im Falle der Abos finde ich dieses Tarif- und Preismodell unübersichtlich.
Frage 3: Was hält den VRR also davon ab, diese West/Ost bzw Nord/Süd-Unterteilungen aufzugeben und die Städte als ein einziges Tarifgebiet zu betrachten?*

Frage 4: Sind in absehbarer Zeit Reformen des Tarifsystems geplant?

Frage 5: Welche Ideen und Vorschläge sind Kernpunkte einer eventuell geplanten Reform?

Frage 6: Welchen Beitrag kann und will der VRR Ihrer Meinung nach dazu leisten, den ÖPNV als ganzes wieder attraktiver zu gestalten?

Viele Städte Ihres Tarifgebiets wollen die Innenstädte nach und nach für den motorisierten Individualverkehr unattraktiver machen und wollen dabei verstärkt auf den ÖPNV setzen. Die Stadtwerke in Wuppertal und auch in Düsseldorf verweisen in diversen Medienberichten aber stets an den VRR, der die Spielregeln für die Preisgestaltung über das gesamte Tarifgebiet hinweg vorgibt.

Frage 7: Welche Möglichkeiten kann der VRR (derzeit und künftig) den lokalen Verkehrsunternehmen einräumen, ihren ÖPNV lokal zu stärken?

Frage 8: Wie sehen Sie das Modell eines Klimatickets, wie es kürzlich in Österreich eingeführt wurde?

Frage 9: Kann der VRR nicht sogar eine Vorreiterrolle übernehmen, um ein solches Ticketsystem NRW-weit, auch über die Tarifgebiete der anderen Verkehrsverbände hinweg einzuführen?

Frage 10: Wie viel Einfluss nehmen die regionalen Verkehrsunternehmen auf die Gestaltung des Tarifsystems des VRR?

Frage 11: Wie funktioniert der Prozess der Willensbildung und Entscheidungsfindung im VRR im Einzelnen?

Frage 12: Wie finden BürgerInneninteressen, organisiert in Fahrgastverbänden und div. bürgerschaftlich engagierten Vereinen, aber auch unorganisiert (zB durch Anfragen wie diese) ihre Würdigung in der Willensbildung und Entscheidungsfindung im VRR?

II.

Ihre Fragen haben wir aufgrund von inhaltlichen Überschneidungen gebündelt und beantworten diese wie folgt:

Fragen 1-3:

Vor Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr – heute Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) - in den 70er Jahren bestand in allen fünf geteilten Städten ein Einheitstarif, d.h. Fahrten innerhalb einer Stadt wurden zu einem einheitlichen Preis tarifiert. Um Preissprünge bei Einführung des VRR-Tarifs im Jahr 1980 zu vermeiden, wurden diese Städte tariflich in zwei Tarifgebiete geteilt. Im Jahre 1980 bestand die Preisstufenabfolge: Preisstufe 1 = eine Wabe, Preisstufe 2 = zwei Waben oder ein Tarifgebiet. Die Preisstufe 2 war im Mittel an die Höhe der Preisstufen in den fünf geteilten Städten vor Gründung des VRR in den 70er Jahren angelehnt. Die Einteilung der fünf Städte in zwei Tarifgebiete hat für Fahrten innerhalb der Städte keine Auswirkungen. Hier gilt, wie in allen anderen Tarifgebieten, für Fahrten die Preisstufe A. Damit bestehen für ca. 80 % der Fahrten innerhalb der Tarifgebiete keine Zugangshemmnisse für Kund*innen. Die Beibehaltung der fünf geteilten Städte ist für die Tarifierung von Fahrten nach außerhalb dieser Städte relevant: aufgrund der Ausdehnung der fünf geteilten Städte (z.B. Düsseldorf im Durchmesser ca. 25 km) wäre eine Abschaffung der Teilung mit Tarifungerechtigkeiten, z.B. im Zeitkartenbereich (Festlegung der Geltungsbereiche), verbunden. Außerdem müssten dann auch die Tarifgebiete, welche aus mehreren

Städten bestehen, nach Ihrer Logik auf die Stadtgebiete aufgespalten werden. Dies würde schon aufgrund der geringen Größe und des teilweise geringen Angebotes zu weiteren Tarifungerechtigkeiten führen und ist deshalb nicht zielführend. Informationen über die Einteilung der Preisstufen sind an jeder Haltestelle über Informationstafeln, in Kundencentern und im Internet verfügbar.

Fragen 4-6:

Das Tarifsystem des VRR wurde in den letzten Jahren kontinuierlich vereinfacht. Hier sind zum einen die Abschaffung zusätzlicher Preisstufen zu nennen. Der VRR hat mit seinen vier Preisstufen plus der Kurzstrecke im Vergleich zu anderen Tarifsystemen und gemessen an der Verbundgröße eine überschaubare Anzahl an Preisstufen, die insbesondere die ÖPNV-Nutzung für Gelegenheitskund*innen vereinfacht. Die Einführung von Pauschalangeboten, die verbundweit gültig sind, hat ebenfalls zu einer Vereinfachung beigetragen. Im Stammkundensegment ist z.B. das Seniorenticket verbundweit gültig, ein Auseinandersetzen mit Preisstufen entfällt hier vollkommen. Der kontinuierliche Vereinfachungs- und Attraktivierungsprozess soll auch in Zukunft fortgesetzt werden. Wichtig hierbei ist die Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen als Grundlage eines leistungsstarken ÖPNV.

Für zukünftige Reformen werden insbesondere die Möglichkeiten durch neue digitale Services genutzt. ÖPNV-Kund*innen sollen sich möglichst gar nicht mehr – oder nur sehr begrenzt – mit dem Tarif auseinandersetzen müssen. Hier ist insbesondere der elektronische Tarif (eTarif) zu nennen. Mit dem eTarif können sich Kund*innen vor der Fahrt über eine App einchecken. Die Tarifierung erfolgt nach Beendigung der Fahrt automatisch. Die Bepreisung basiert hierbei auf der Luftlinie zwischen der Start- und Zielhaltestelle – somit immer anhand des kürzesten Wegs. Preissprünge, wie sie im heutigen Flächenzonentarif vorkommen können, gibt es nicht mehr. Das Prinzip des eTarif wird in ganz NRW umgesetzt, so dass sich Kund*innen nicht mehr über Tarife anderer Verbünde informieren oder ein zusätzliches Ticket lösen müssen. Im analogen Bereich wird der bereits eingeschlagene Pfad der kontinuierlichen Vereinfachung und Attraktivierung ebenfalls fortgesetzt. Die Komplexität des Tarifs soll durch eine stärkere Pauschalisierung reduziert werden.

Der VRR, als moderner Mobilitätsdienstleister, arbeitet in vielen Bereichen, um den ÖPNV zu stärken. Der Bereich Tarif und insbesondere die weitere Vereinfachung und Attraktivierung des Tarifportfolios, wie auch die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen, gehört zu den Kernthemen, um einen leistungsstarken ÖPNV auch in der Zukunft sicherzustellen. Auch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn, die weitere Optimierung von Informationssystemen sowie die Stärkung eines intermodalen Verkehrs gehört zu den Themen, die vom VRR für einen attraktiven ÖPNV vorgebracht werden.

Fragen 8+9:

Der VRR hat die Einführung des Klimatickets in Österreich interessiert verfolgt. Eine deutschlandweite Umsetzung ist denkbar, jedoch aufgrund der Größe des Bahnnetzes, den regionalen Differenzen in den verschiedenen Bundesländern Deutschlands und den unterschiedlichen Strukturen der Verkehrsunternehmen und -verbünde gegenüber Österreich schwer umsetzbar.

Aufgrund der Differenzen versucht der VRR, andere Anreize zu setzen, um den ÖPNV zu stärken, bspw. indem zielgruppenspezifischere Angebote geschaffen werden. Ab dem 01.01.2022 können VRR-Kund*innen ein FlexTicket kaufen, welches Kund*innen, die vermehrt im Home-Office arbeiten, entgegenkommt. Bereits heute können Kund*innen mit einem Ticket1000 oder Ticket2000 im VRR alle Verbindungen des ÖPNV nutzen.

Des Weiteren gab es im September 2021 eine Aktion für zwei Wochen, bei der Abonnent*innen in allen teilnehmenden Verbänden in Deutschland den ÖPNV außerhalb ihres Heimatverbundes kostenfrei nutzen durften – erste Ansätze gibt es also bereits auch in Deutschland.

Der VRR startet zeitnah mit dem eTarif, einem Luftlinientarif, welcher in allen Verkehrsverbänden in ganz NRW genutzt werden kann. Basierend auf den ersten Erfahrungen mit dem eTarif wird der

VRR gemeinsam mit den anderen Verbänden sukzessive weitere Tarifprodukte entwickeln, welche Verbundgrenzen verschwimmen lassen.

Fragen 7, 10-12:

Der VRR-Tarif wird gemeinsam von der VRR-Verwaltung, den kommunalen Verkehrsunternehmen und den politischen Gremien des VRR (hier: Ausschuss für Tarif und Marketing) gestaltet. Im Kontext der VRR-Gremienarbeit finden Interessen der Verkehrsunternehmen und der Politik Einfluss in den VRR-Tarif. In den VRR-Gremien sind über die politischen Fraktionen auch Vertreter*innen der Fahrgastverbände organisiert, die ihren Einfluss auf die VRR-Tarifgebung ausüben können. Darüber hinaus pflegt die VRR-Verwaltung einen regelmäßigen Austausch mit den Fahrgastverbänden.

III.

Diese Auskunft ergeht als einfache schriftliche Auskunft nach § 11 Abs. 1 IFG NRW i.V.m. 1.2 der Anlage zu § 1 S. 1 VerwGebO IFG NRW gebührenfrei.

Mit freundlichen Grüßen



Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erheben.

Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Ergänzender Hinweis

Neben der Beschreitung des Rechtsweges haben Sie gemäß § 13 Abs. 2 IFG NRW das Recht, die Landesbeauftragte für den Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, Kavaleriesstr. 2-4, 40213 Düsseldorf als Beauftragte für das Recht auf Information anzurufen.