Der Vorsitzende, Herr Steiner, bemerkte einführend, das Thema sei von Herrn Vogel, Leiter Tarif/Vertrieb beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg, bereits in der Verbandsversammlung des VRS vorgestellt worden. Da im Rhein-Sieg-Kreis viele Kommunen vom 2 b-Tarif betroffen seien, sei Herr Vogel gebeten worden, seinen Vortrag auch hier im Ausschuss zu halten.

Einzelheiten seines Vortrages können der als **Anlage 3** beigefügten Präsentation entnommen werden.

Der Vorsitzende dankte für den Vortrag und bemerkte, dass sicherlich ein Großteil der potenziellen Fahrgäste den ÖPNV aufgrund der Tarifsituation nicht nutze. Das bestätige auch die Tatsache, dass Pendler aus dem Rhein-Sieg-Kreis oftmals mit dem Auto die Tarifzonengrenze überfahren, die an den Randhaltestellen vorhandenen Parkplätze der Einkaufszentren nutzen, um dann an der ersten Haltestelle auf Bonner Stadtgebiet in die Bahn zu steigen und den Tarifsprung so zu umgehen.

Abg. Krauß führte aus, entscheidend sei, dass der Kunde die Preise der einzelnen Verkehrsverbünde vergleiche. Bei den 2 b-Tarifen (Vierer- und Einzelticket) spüre der Kunde die Tarifhärten am ehesten und sehe auch die Gerechtigkeitslücken. Das Tarifsystem sei 2003 eingeführt worden. Seit 2004 gebe es fast jährlich prozentuale Preissteigerungen, die dazu führen, dass die Gerechtigkeitslücken immer größer werden. Vor vielen Jahren sei man schon auf die Einführung des E-Tickets vertröstet worden. Natürlich sei das E-Ticket die große Hoffnung, da man dann nur die Kilometer bezahle, die man tatsächlich fahre. Insofern hoffe er, dass die Einführung des E-Tickets schneller als bisher vorangetrieben werde. Letztendlich wolle man mehr Bürger und Bürgerinnen auf den ÖPNV bringen. Dafür müsse der ÖPNV attraktiv sein. Dazu gehöre auch ein transparentes System. Herr Vogel habe heute einen guten Beitrag zur Kundeninformation geleistet. Seine Fraktion wünsche sich, dass Herr Vogel seine Überlegungen zu den Preishärten auch in den von der 2 b-Stufe besonders betroffenen Kommunen vorstelle, um auch vor Ort für die Thematik zu sensibilisieren. Berücksichtigt werden müsse dabei auch die Einnahmensituation der Verkehrsunternehmen und die Frage der Kapazitäten auf der jeweiligen Linie.

Abg. Tendler äußerte, die Tarifdiskussion werde immer wieder in den VRS-Gremien geführt. Es gebe keinen „Königsweg“, der totale Gerechtigkeit garantiere. Jeder betrachte das Ticket aus seiner persönlichen Sicht. Entscheidend sei, wo man wohne, wo das Ticket genutzt werden solle und wie man fahren möchte. Die Zahlen zeigen aber, dass der Verkehrsverbund Rhein-Sieg als Modell sicherlich ein Erfolgsmodell sei. Es gebe erhebliche Zunahmen bei den Nutzerzahlen (überwiegend Zeitkarten-Nutzer). Wenn man Großstädte wie Köln und Bonn mit ländlichen Kommunen wie Windeck oder Ruppichteroth zusammenbringen müsse, sei es wirklich schwierig, ein gerechtes System zu schaffen. Man habe immer wieder versucht, neue Wege zu finden. Dennoch sei es bisher nicht gelungen, eine 100 %ige Kundenzufriedenheit zu erreichen. Bei aller Digitalisierung müsse aber auch immer darauf geachtet werden, dass die Kunden, insbesondere ältere Menschen, das System noch verstehen und nutzen können. Insofern müsse es vernünftige Übergänge bei der Einführung des E-Tickets geben.

SkB Schroerlücke führte aus, er glaube nicht, dass das E-Ticket in den nächsten fünf Jahren eingeführt werde. Deshalb müsse überlegt werden, wie das jetzige System gerechter gemacht werden könne. Das von Herrn Vogel genannte Beispiel der Linie 66 werde dadurch etwas entschärft, dass es auf dieser Linie sog. Kurzstreckentarife gebe. Im SPNV gebe es diese nicht. Die Bürger und Bürgerinnen von Alfter-Witterschlick bzw. Alfter-Impekoven empfinden es als ungerecht, wenn sie mit der S 23 z.B. zum Arzt nach Bonn-Duisdorf fahren und 3,80 € für eine Station bezahlen müssen. Auch, wenn man normaler Weise mit dem SPNV keine Kurzstrecken fahre, gebe es, wie in dem genannten Beispiel, Ausnahmen, die besondere Härten darstellen.

Hier stelle sich die Frage, ob man in diesen besonderen Härtefällen im SPNV nicht eine Kilometergrenze festlegen könne, innerhalb derer der Kurzstreckentarif gelte.

Abg. Chauvistré bemerkte, die Zahl der von der Preishärte 2 b betroffenen Nutzer der Linie 66 sei relativ gering. Er glaube aber, dass die Zahl der betroffenen Nicht-Nutzer, die man natürlich nicht kenne, sehr hoch sei. Deshalb halte er es für wichtig, jetzt etwas zu tun und nicht auf die Einführung des E-Tickets zu warten. Nach seiner Auffassung sollte man für den Bereich der Kurzstrecke keine Einzelfalllösung für bestimmte Linien festlegen. Man könnte allerdings die Zahl der Haltestellen, die eine Kurzstrecke definieren, erhöhen. Darüber hinaus könnte man die unmittelbar an Bonn angrenzenden Gemeinden in die Bonner Tarifzone einbeziehen. Er wollte wissen, ob sich der VRS hierzu Gedanken gemacht habe.

Abg. Dr. Kuhlmann wies darauf hin, dass er als Einwohner von Alfter-Witterschlick ebenfalls von den Preishärten im VRS-Tarif betroffen sei. Eine Lösung für das Problem sehe er nur über die Einführung eines E-Tickets (wie z.B. die Oyster Card in London). Der Fahrpreis sollte grundsätzlich von der Länge der Fahrstrecke abhängig gemacht werden. Insofern sehe er dringenden Handlungsbedarf. Man müsse beim E-Ticket deutlich schneller vorankommen.

Abg. Krupp merkte an, im VRS-Verbund können sich ältere Menschen auch zusammentun und sich für 60 € im Monat ein Senioren-Ticket ausstellen lassen. Dieses Ticket sei übertragbar. Sie kenne in Rheinbach 14 Personen, die ein solches Senioren-Ticket gemeinsam nutzen. Es werde an einem bestimmten Ort hinterlegt und wer es brauche, hole es sich dort ab. Dadurch komme man auf einen unschlagbar günstigen Fahrpreis. Zwischen Rheinbach und Meckenheim liege auch eine Preisstufe. Bürger und Bürgerinnen, die bei den Preisen lieber mit dem Auto in die Stadt fahren, weise sie auf die Parkplatzsuche und die Parkgebühren hin, die oftmals bei 3 €/Stunde liegen. Wenn man sich als Autofahrer einen Parkplatz suche, der für diesen Zweck nicht ausgerichtet sei (z.B. an Einkaufszentren), dann sei dies auch nicht in Ordnung.

Herr Vogel erklärte, auf Einladung komme er auch gerne in die Kommunen und halte dort seinen Vortrag. Wie er dargestellt habe, werde die Problematik der Preisverwerfung grundsätzlich auch beim VRS gesehen und analysiert. Er warne aber davor, aufgrund der identifizierten Probleme eine Tarifreform anstoßen zu wollen. Er glaube, dass sich mit Hilfe des E-Tarifs gute Möglichkeiten bieten, die Preishärten auszugleichen. Grundsätzlich sei das E-Ticket beim VRS gut platziert. Als Pionierverbund habe der VRS bereits im Jahre 2003 das erste E-Ticket eingeführt. Jetzt gehe es um den E-Tarif, der über das Smartphone abgebildet werde und der es ermöglichen solle, entfernungsbasiert zu tarifieren und damit die Preishärten abzufedern ohne die Gesamtsystematik in Frage zu stellen. Das müsse man sich aber genau anschauen. Es gebe derzeit kein System von der Stange, was man einfach einkaufen und implementieren könne. Alle Systeme befinden sich noch im Pilotstadium. Den wirklichen Echtbetrieb über den Gesamttarif gebe es zurzeit noch nicht.
Das von Herrn Schroerlücke dargestellte Problem mit der S-Bahn zwischen Alfter-Impekoven und Bonn-Duisdorf sei ein extremes Beispiel. Normaler Weise gehe der VRS davon aus, dass die genutzten SPNV-Relationen nicht kurzstreckenrelevant seien. Wenn man hier eine Kilometergrenze einführen würde, würde man das Kurzstreckensystem mit heute vier Haltestellen durchbrechen. Falls man darüber nachdenken wolle, müsse es aber auf das gesamte Verbundgebiet angewendet werden und das bedeute einen deutlichen Eingriff ins Tarifsystem.
Herr Chauvistré habe darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Nichtnutzer aufgrund der Preishärten sehr hoch sei. Dies könne durchaus sein. Er habe sich die aktuellen Nutzerzahlen aufgrund von Verkehrserhebungen angeschaut. Da diese Zahlen so niedrig waren, glaube er nicht, dass sie durch die Nicht-Nutzer-Zahlen eine derart hohe Relevanz erhalten würden, dass sich daraus ein wirklicher Handlungsbedarf ergeben würde. Es wäre aber sicherlich interessant,

über Marktforschung und Kundenbefragung hierzu genauere Zahlen einzuholen.
Durch die Integration benachbarter Kommunen in die Großstädte schaffe man nur neue Grenzen und verlasse den Tarifgrundsatz „Eine Gemeinde, ein Preis“. Dies führe zumindest zu einer kleinen Tarifstrukturreform und beinhalte auch ein Transparenzproblem gegenüber dem Kunden. Die Kommunikationslücke müsste mit viel Aufwand geschlossen werden. Wenn man die Anzahl der Kurzstrecken erhöhe, sei man beim Thema „Mindererlöse“. Insofern halte er diese Lösungsansätze nicht für umsetzbar.
Eine grundsätzliche Tarifierung nach Entfernung schaffe natürlich auch wieder Gewinner und Verlierer (Beispiel: Chorweiler-Flughafen, 31 km innerhalb der Stadt Köln). Im E-Tarif könnte man solche Verwerfungen aber durch Preisobergrenzen, Rabatte o.ä. in den Griff bekommen. Schwierig sei dagegen die Einführung der „Oyster Card“, die in London ein „geschlossenes System“ darstelle. In Deutschland gebe es dagegen „offene Systeme“. Dadurch würden sich schwere Verwerfungen gegenüber den anderen Verkehrsträgern und auch den Nachbarverbundräumen innerhalb eines Bundeslandes ergeben. Deshalb könne er sich nicht vorstellen, dass der VRS ein „geschlossenes System“ einführen würde.

SkB Schroerlücke ergänzte, natürlich gebe es in einem System immer Härten, aber das von ihm genannte Beispiel im SPNV-Verkehr zwischen Alfter und Bonn stelle eine extreme Härte dar. Wenn Herr Vogel die Einführung der Kurzstrecke im SPNV als eine grundsätzliche Änderung der Tarifstruktur bezeichne, die nicht gewollt sei, habe er hierfür ein gewisses Verständnis. Er gebe aber zu bedenken, dass der SPNV im Bereich Kurzstrecke jetzt schon eine Ausnahme darstelle, weil die Kurzstrecke im SPNV nicht existiere. Wenn es schon eine Ausnahme sei, dann könne man diese Ausnahme auch anders gestalten.

Abg. Windhuis machte deutlich, seine Fraktion werde regelmäßig von den Bürgern und Bürgerinnen auf die Tarifungerechtigkeiten angesprochen. Insofern sei es für ihn äußerst unbefriedigend, wenn der VRS hier keinen akuten Handlungsbedarf sehe. Er erkundigte sich, wann eine gerechtere Tarifstruktur erwartet werden könne. Selbst das E-Ticket sei, gerade auch im Hinblick auf die älteren Menschen, kein „Allheilmittel“.

Herr Vogel äußerte, das Thema „Betroffenheit“ sollte man sich noch einmal genauer anschauen. Wenn die Vertreter aus Alfter das Gefühl haben, dort herrsche ein höherer Betroffenheitsgrad als der VRS das wahrnehme, dann müsse dieses Wahrnehmungsdefizit auf jeden Fall abgebaut werden. Wie der VRS mit den Preishärten umgehe, habe er versucht, in dem Vortrag darzustellen. Es bestehe die Möglichkeit einer konventionellen Tarifreform mit allen Schwierigkeiten und Risiken, die eine solche Reform mit sich bringe. Aus der Sicht des VRS sei aber der Ansatz über einen E-Tarif mit der Pilotierung von Entfernungskomponenten eine vernünftige Möglichkeit, um die Preishärten abzufedern. Auf die Frage nach dem zeitlichen Horizont antwortete er, es sei schwierig, einen konkreten Zeitpunkt zu nennen. Der VRS werde sich aber jetzt mit dem Aufsetzen eines konkreten E-Piloten beschäftigen. Gespräche mit den Anbietern werden ebenfalls bereits geführt. Er hoffe, dass das Pilotprojekt innerhalb von 1 bis 1,5 Jahren umgesetzt werden könne, um dann Erfahrungen zu sammeln, inwieweit es von den Kunden genutzt werde, wie es funktioniere, und ob es tatsächlich einen tariflichen Lösungsansatz biete.

Der Vorsitzende dankte Herrn Vogel für den Vortrag und appellierte an alle Ausschuss-Vertreter aus den betroffenen 2 b-Kommunen, das Angebot von Herrn Vogel anzunehmen und ihn in die dortigen Fachausschüsse einzuladen.