„Kurzstreckentarif“ in Lörrach:

1. Ausgangslage aktueller Verbundtarif

1.1 Derzeitiges Tarifangebot für Einzelfahrten

1.2 Derzeitige Preisermäßigungen bei Mehrfahrtenkarten

1.3 Exkurs: Kurzstreckentarif in Basel

2. Allgemeine Anmerkungen sowie Grundsätze aus Verbundsicht

3. Konkrete Ansätze für Preisermäßigungen auf Kurzstrecken im Stadtverkehr

3.1 Klassischer Kurzstreckentarif für definierte Anzahl Haltestellen

3.2 Ermäßigter Stadttarif für ein definiertes Gebiet / definierte Linien

3.3 Verkauf bestehender Fahrscheinangebote durch den lokalen Besteller zu einem rabattierten Preis bei entsprechender Kostentragung

---

Februar 2016

1. Ausgangslage aktueller RVL-Verbundtarif

Im Landkreis Lörrach / RVL besteht seit 1995 ein Tarifverbund auf der Grundlage eines **Flächenzonentarifs**, in dem sich der Fahrpreis nicht unmittelbar aus der tatsächlich zurückgelegten Entfernung, sondern aus der Anzahl der durchfahrenen Zonen ermittelt, d.h. der Preis ist unabhängig davon, ob der Fahrgast innerhalb einer definierten Zone eine kurze oder etwas längere Strecke zurücklegt. Im Verbundsystem ist die Preisbildung insgesamt degressiv, d.h. längere (über mehrere Zonen) und häufigere Fahrten (z.B. mit Zeitkarten) sind im Vergleich zu kurzen (wenige Haltestellen) und seltenen Fahrten (z.B. mit Einzelfahrschein) günstiger.

1.1 Derzeitiges Tarifangebot für Einzelfahrten

Aktueller Verbundtarif (Stand 2015/16):

Einzelfahrt in einer Tarifzone (z.B. Zone 1 Lörrach):	2,30 € Erw.
	1,30 € Kind (6-14 J.)

1.2 Derzeitige Preisermäßigungen bei Mehrfahrtenfahrten

Die RVL-**PunkteCard**, eine rabattierte Mehrfahrtenkarte, stellt eine Möglichkeit für Gelegenheitsnutzer dar, Einzelfahrten zu einem günstigeren Preis als mit dem regulären Einzelfahrschein durchzuführen. Die gegenüber dem Einzelfahrschein gewährte Ermäßigung beträgt etwa 20 %: eine Fahrt in einer Zone kostet für Erwachsene 3 Punkte bzw. umgerechnet derzeit 1,88 € (anstatt 2,30 € für den Einzelfahrschein, s.o.). Die Anwendung der PunkteCard erfolgt unter Beibehaltung der Tarifzonensystematik (d.h. Entwertung einer bestimmten Punkteanzahl je befahrener Zone).

Einzelfahrt in einer Tarifzone (z.B. Zone 1 Lörrach):	1,88 € Erw.
	1,25 € Kind (6-14 J.)

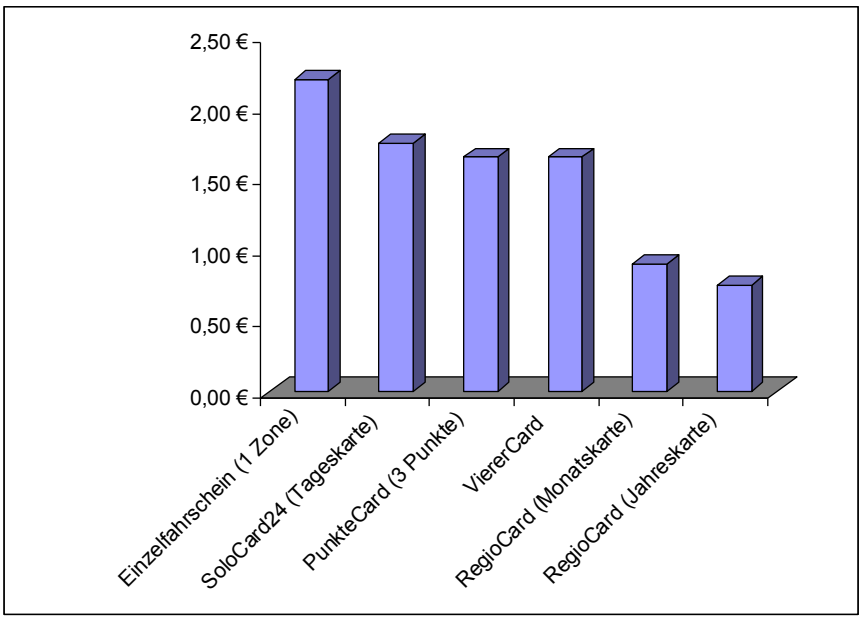
Im Jahr 2009 wurde einem Anliegen der Stadt Lörrach Rechnung getragen und eine ermäßigte Vierfahrtenkarte (ohne finanzielle Belastung der Stadt) eingeführt; diese **ViererCard** beinhaltet gegenüber dem Regeltarif ebenfalls eine Rabattierung von etwa 20 %, d.h. statt 2,30 € beträgt der Fahrpreis für eine einzelne Fahrt in einer Tarifzone - wie mit der PunkteCard - 1,88 €. Das Angebot wurde auch eingeführt, um die mögliche preisliche Einstiegshürde (12,50 €) beim Kauf einer PunkteCard zu senken. Die ViererCard für eine Tarifzone, z.B. Zone 1 Lörrach, kostet derzeit 7,50 €. Die Rabattierung und das mögliche Erlösrisiko tragen Verbund und Verkehrsunternehmen. Jede weitere Ermäßigung eines bestehenden Verbundtarifs würde aber eine entsprechende Gegenfinanzierung durch einen Besteller voraussetzen.

ViererCard und PunkteCard stellen verbundweite Angebote dar; eine tarifarische Gleichbehandlung aller Bürger und Fahrgäste im Verbund - egal ob in Lörrach oder in einer anderen Stadt oder auch in der Region - ist somit gegeben; lokale Insellösungen im Tarif sind in einem Verbundsystem aus Gleichheits- und Transparenzgründen zu vermeiden. In einem Verbundtarif wird auch nicht nach Verkehrsmitteln unterschieden; Verbundfahrscheine gelten grundsätzlich bei allen Verkehrsunternehmen und in allen Verkehrsmitteln.

Ein Sondertarif existiert im RVL allerdings für die relativ kleinräumigen **Citybus**-Verkehre in Rheinfelden, Grenzach-Wyhlen und Schopfheim: hier kostet die Einzelfahrt 1,90 € für Erwachsene bzw. 3 Punkte und 1,30 € für Kinder bzw. 2 Punkte, was ziemlich genau dem derzeitigen Tarif mit der PunkteCard oder ViererCard entspricht. Es handelt sich bei den Citybustarifen nicht um einen Kurzstreckentarif für eine bestimmte Haltestellenanzahl, sondern um einen Sondertarif für ein räumlich und verkehrlich abgegrenztes Bedienungsgebiet (Gemeinde, Kommune, Linie). Diese reduzierten Tarife für einzelne lokale Citybus-Verkehre bestanden bereits vor der Einführung des Verbundsystems im Landkreis Lörrach und wurden in diesen dann integriert, wobei in den letzten Jahren der Citybustarif zunehmend an das Niveau des regulären Einzeltarifs herangeführt wurde.

Der Preis für eine Einzelfahrt in einer Tarifzone wird als relativ teuer empfunden, jedoch existieren im Einzelfahrtenbereich mit der PunkteCard, der ViererCard oder der Tageskarte Card24 durchaus preisgünstige Alternativen.
Ein Vergleich der (mit durchschnittlichen Nutzungshäufigkeiten umgerechneten) Fahrpreise für eine einzelne Fahrt innerhalb einer Tarifzone zeigt, dass die Fahrt mit alternativen Angeboten wie Zeitkarte, Tageskarte oder Punktekarte – Angebote, auf die der Kunde jederzeit zurückgreifen kann - wesentlicher günstiger ist als mit einem Einzelfahrschein.

Preis für eine Einzelfahrt (Erw.) in einer Tarifzone (z.B. Lörrach) im Vergleich:



Tarifstand 2015/16

1.3 Exkurs: Kurzstreckentarif in Basel

Häufig wird in Diskussionen der Basler Kurzstreckentarif als Beispiel und Vorbild angeführt. Eine genauere Betrachtung des aktuellen Tarifniveaus in unserem Schweizer Nachbarverbund TNW zeigt allerdings, dass der Basler Kurzstreckentarif deutlich über dem liegt, was sich Antragsteller für Lörrach (1 €-Tarif!) vorstellen:
Aktuell beträgt der Kurzstreckentarif im TNW für bis zu 4 Haltestellen mit Tram oder Bus 2,20 CHF (für Kinder 1,70 CHF), also etwa 2,00 € Erw. und 1,55 € Kind. Mit vorhandenem Halbtax-Abo kann der Kurzstreckentarif noch auf 1,70 CHF (=1,55 €) reduziert werden.
Die Fahrt mit der RVL-PunkteCard / ViererCard in einer RVL-Zone - unabhängig von der Haltestellenanzahl – beträgt demgegenüber 1,88 € für Erwachsene und 1,25 € für Kinder und liegt somit preislich sogar unter dem regulären Basler Kurzstreckentarif (ohne Halbtax).

2. Allgemeine Anmerkungen sowie Grundsätze aus Verbundsicht

Ein günstigerer Einstiegspreis für Einzelfahrten innerhalb einer Zone auf kurzen Distanzen („Kurzstreckentarif“) wurde in der Vergangenheit – auch in Lörrach - wiederholt diskutiert, u.a. auch im Gemeinderat der Stadt. Die seinerzeit dargelegten Randbedingungen und Zusammenhänge sind nach wie vor gültig.

Ein einheitliches Tarifsystem sollte grundsätzlich möglichst ohne lokale Sonderlösungen auskommen; jede Ausnahme geht zu Lasten der Transparenz des Gesamtsystems. Der Fokus liegt im RVL v.a. auf einem möglichst einfachen und günstigen Angebot an Monats- und Jahreskarten, an Angeboten also für Vielfahrer und Stammkunden. Eine solche Tarifstruktur fördert einerseits die selbstverständliche Nutzung des ÖPNV und schafft andererseits auch Sicherheit für die Planung des Verkehrsangebots. Die bisherige über 20 Jahre anhaltend positive Absatz- und Einnahmenentwicklung im Verbund bestätigt den eingeschlagenen Kurs hinsichtlich Fahrscheinangebot und Tarifpolitik. Die erfolgreiche Strategie des Verbundes besteht seit Jahren darin, den Zeitkartenabsatz zu stärken, d.h. Vielfahrer zu gewinnen und Stammkunden /Abonnenten zu binden.

Selbstverständlich hält der Verbund jedoch auch für alle anderen, nicht regelmäßigen Fahrtzwecke und singulären Fahrtbedürfnisse die passenden Tarifangebote wie Tageskarten, Mehrfahrtenkarten, Einzelfahrscheine etc. vor – also für Gelegenheitsfahrer, bisherige „Nichtnutzer“, Besucher, Ausflügler, etc.

Die Einführung eines günstigeren Kurzstreckentarifs führt zu Mindereinnahmen in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung und Tarifhöhe. Es kann nicht selbstredend von einer Kompensation dieser Mindereinnahmen durch entsprechende Mehrnachfrage infolge des attraktiveren Einzeltarifs ausgegangen werden, zumal auch noch Abwanderungen von anderen ertragsstarken Fahrscheinangeboten mit entsprechenden Einnahmeverlusten zu erwarten sind (mit der Gefahr der Kannibalisierung anderer Tarifangebote wie Tages- und Monatskarten). Durch Einführung von Kurzstreckentarifen wird das Lösen von Einzelfahrscheinen wieder deutlich attraktiver - auch zu Lasten übriger Tarifangebote.
Zusätzliche Ermäßigungen müssen finanzierbar und wirtschaftlich vertretbar sein und sind unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht ohne entsprechende Kofinanzierung darstellbar. Ein Handlungsspielraum für weitere Tarifermäßigungen ohne Ausgleich ist verbundseitig infolge der Pauschalierung von Tarifzuschüssen nicht gegeben. Für den Verbund müssen die Einnahmen wie im Vergleichsfall ohne Kurzstreckentarif gewährleistet sein – für einen entstehenden Abmangel hat der Verursacher aufzukommen.

Die Verbünde in Baden-Württemberg (und darüber hinaus) sind sich einig, dass die aktuellen Rahmenbedingungen, gekennzeichnet durch rückläufige Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand und steigende Kosten bei wachsenden Anforderungen an das System Öffentlicher Verkehr, dazu zwingen, die Finanzierung des ÖV insbesondere auch durch dessen Nutzer über die Fahrpreise zu steigern - die Neueinführung von ermäßigten oder rabattierten Tarifangeboten - selbst wenn diese bezuschusst werden - ist im Sinne der grundsätzlich und perspektivisch erforderlichen stärkeren Nutzerfinanzierung eher kontraproduktiv.

Ein Kurzstreckentarif im Verbundraum ist somit immer eine Kostenfrage, jedoch auch eine technisch-organisatorische Frage (Gültigkeit, Kontrolle, Kommunikation, Vertrieb). Ein Kurzstreckentarif – auf Haltestellen/ Entfernungen oder nach Zeit begrenzt – muss praktikabel handhabbar, überprüfbar und räumlich abgrenzbar (Linien, Haltestellen, Ortsteile oder Zonen) sein. Dies erfordert einen erhöhten Vertriebs- und Prüfaufwand, ist technisch aufwendiger und schwerer kontrollierbar und hat u.U. auch negative Auswirkungen auf den Fahrbetrieb durch erhöhten Zeitbedarf infolge steigendem Verkauf von Einzelfahrscheinen und deren Kontrolle im Bus).

Mit einem Kurzstreckentarif verbunden sind:

- erhöhter Vertriebsaufwand (Anpassungskosten in der Vertriebstechnik der Verkehrsunternehmen für Automaten, Verkaufsgeräte im Bus, etc.).

- erhöhter Informations- und Erklärungsbedarf in den Verbundmedien und bei den Verkehrsunternehmen in den Fahrzeugen sowie an den Haltestellen.

- Problematik des „Graufahrens“ => erforderliche Erhöhung der Fahrausweiskontrollen im Gültigkeitsgebiet mit entsprechendem personellen Mehraufwand.

Es gilt festzuhalten, dass bei allen Ansätzen und Kalkulationen die Kosten einer wie auch immer gearteten Tarifabsenkung unabhängig von Leistungsverbesserungen im betrieblichen Bereich (Fahrtenangebot, Taktung, etc.) sind. Eine Fahrtenmehrung ist mit der Finanzierung einer Tarifermäßigung nicht verbunden.

3. Konkrete Ansätze für Preisermäßigungen auf Kurzstrecken im Stadtverkehr

Aus Verbundsicht existieren drei verschiedene Ansätze, um einen politisch gewünschten günstigeren Einzeltarif für kurze Distanzen oder ein Stadtgebiet zu realisieren:

3.1. Klassischer Kurzstreckentarif (ermäßigte Einzelfahrt über eine definierte Haltestellenanzahl, u.U. differenziert für Zug/S-Bahn und Bus/Tram; kein Umstieg innerhalb einer Kurzstrecke)

3.2. Ermäßigter Citytarif für ein abgegrenztes Bedienungsgebiet mit bestimmten Linien

3.3. Ermäßigung bestehender Fahrscheinangebote seitens des lokalen Bestellers (Kommune)

Ein **Kurzstreckentarif** innerhalb eines Stadtgebiets gilt in aller Regel für eine definierte Haltestellenanzahl. Damit können kürzere Distanzen innerhalb einer Kernstadt oder auch innerhalb von Ortsteilen günstiger zurückgelegt werden. Ein Kurzstreckentarif ist jedoch nicht geeignet, um aus den Ortsteilen die Kernstadt zu erreichen, da hier in aller Regel größere Distanzen zurückgelegt und mehr Haltestellen durchfahren werden.

Demgegenüber gewährleistet ein **Citytarif** eine ermäßigte Einzelfahrt innerhalb einer definierten Zone/Stadtgebiet unabhängig von der Haltestellenanzahl. Somit wird jede Einzelfahrt im definierten Gebiet günstiger.

3.1 Klassischer Kurzstreckentarif für definierte Anzahl Haltestellen

Üblicherweise wird ein **Kurzstreckentarif für eine Entfernung von 3-4 Haltestellen bei Bus oder Tram sowie von 1-2 Haltestellen bei S-Bahnen** (aufgrund der größeren Haltestellenabstände im Zugsystem) angelegt (Beispiel Basel oder Stuttgart).

Ansatz (I)
Das Potential für Kurzstreckenfahrten in Lörrach würde somit alle Fahrten mit dem Stadtbus über bis zu 4 Haltestellen sowie mit der S-Bahn über bis zu 2 Stationen innerhalb der RVL-Tarifzone 1 umfassen.

Unter Bezugnahme auf den politischen Vorstoß im Gemeinderat der Stadt Lörrach wird ein **Signalpreis von 1,00 €** für den Kurzstreckentarif unterstellt.

Der Verkehrsverbund hat sich für die erforderliche Kalkulation mit separater Beauftragung und eigener Kostentragung vom Gutachter PTV aus dessen vorliegender Verkehrserhebung das für einen Kurzstreckentarif in Zone 1 relevante Mengengerüst ermitteln lassen.
Auf dieser Basis konnten die entstehenden Mindereinahmen kalkuliert werden als Differenzbildung der relevanten Fahrten im Bartarif nach heutigem Fahrpreis versus einem ermäßigten Kurzstreckentarif. Dies bedeutet, dass bei gleicher Absatzmenge zwangsläufig Einnahmen fehlen. Dieser Abmangel ist aufzufüllen; darüber hinausgehende Mehrverkäufe würden dann – wenn sie überhaupt eintreten – keinen weiteren Ausgleichbedarf hervorrufen.
Auf Basis von rund 130.000 relevanten Beförderungsfällen p.a. im Bartarif in der Tarifzone 1 bei Busfahrten über bis zu 4 Haltestellen und Zugfahrten über bis zu 2 Stationen ergibt sich ein zu deckender Fehlbetrag zu den heutigen Einnahmen in Höhe von 170 T€ p.a.

Zusätzlich zum entstehenden Abmangel bei den Fahrgeldern entstehen Kosten für Systemanpassungen des Vertriebs der Verkehrsunternehmen (Programmierung von stationären Automaten und Busverkaufsgeräten) sowie Implementierungskosten für erforderliche neue Software (neue Preise für bestimmte Fahrtziele, abhängig vom Startort; neue Zielmatrix; Fahrschein-informationen zu Uhrzeit, Einstiegshaltestelle, Fahrtziel). Sowohl die Ausgabe von Einzelfahrscheinen für Kurzstrecken als auch deren Kontrolle erfordern zusätzliche systemtechnische Anpassungen.

Nach Rücksprache mit den für den Fahrscheinvertrieb in Lörrach zuständigen Unternehmen DB Vertrieb und SWEG ist überschlägig von einmaligen Kosten in Höhe von ca. **15 - 20 T€** für die Anpassung der Vertriebssysteme (Fahrscheinautomaten entlang der S-Bahn; Busdrucker, Fahrscheinautomaten Innenstadt) auszugehen.
Bei Bedarf und entsprechender Umsetzung sind konkrete - möglicherweise noch von der Schätzung abweichende - Angebote der Vertriebsdienstleister einzuholen.

Es gilt jedoch als sicher, dass eine Implementierung in den bestehenden Verkaufsgeräten (Busdrucker und Automaten der SWEG) kapazitätsmäßig nicht realisierbar ist, eine technische Umsetzung also nicht kurzfristig, sondern erst mit einer neuen Gerätegeneration angegangen werden könnte.

Ergänzend wurde auf Wunsch der Stadt Lörrach der weitergehende Ansatz ausgewertet, dass ein **Kurzstreckentarif für bis zu 6 Bushaltestellen und bis zu 3 S-Bahn-Stationen** gelten solle.

Ansatz (II):
Das Potential für Kurzstreckenfahrten in Lörrach würde somit alle Fahrten mit dem Stadtbus über bis zu 6 Haltstellen sowie mit der S-Bahn über bis zu 3 Stationen innerhalb der RVL-Tarifzone 1 umfassen.

Der Verkehrsverbund hat sich auch für diese erforderliche Kalkulation aus der vorliegenden Verkehrserhebung das für den Kurzstreckentarif in Zone 1 relevante Mengengerüst vom Gutachter PTV mittels einer Zusatzbeauftragung ermitteln lassen.
Auf dieser Basis konnten die entstehenden Mindereinahmen kalkuliert werden als Differenzbildung der relevanten Fahrten im Bartarif nach heutigem Fahrpreis versus einem ermäßigten Kurzstreckentarif. Auch hier fehlen bei gleicher Absatzmenge zwangsläufig Einnahmen. Dieser Abmangel ist aufzufüllen; darüber hinausgehende Mehrverkäufe würden dann – wenn sie überhaupt eintreten – keinen weiteren Abmangel erzeugen.

Auf Basis von rund 225.000 relevanten Beförderungsfällen p.a. im Bartarif in der Tarifzone 1 bei Busfahrten über bis zu 6 Haltestellen und Zugfahrten über bis zu 3 Stationen ergibt sich ein zu deckender Fehlbetrag zu den heutigen Einnahmen in Höhe von 295 T€ p.a.

Zusätzlich zum entstehenden Abmangel bei den Fahrgeldern entstehen auch hier Kosten für Systemanpassungen des Vertriebs der Verkehrsunternehmen (Programmierung von stationären Automaten und Busverkaufsgeräten) sowie Implementierungskosten für erforderliche neue Software (neue Preise für bestimmte Fahrtziele, abhängig vom Startort; neue Zielmatrix; Fahrschein-informationen zu Uhrzeit, Einstiegshaltestelle, Fahrtziel). Sowohl die Ausgabe von Einzelfahrscheinen für Kurzstrecken als auch deren Kontrolle erfordern zusätzliche systemtechnische Anpassungen.

Nach Rücksprache mit den für den Fahrscheinvertrieb in Lörrach zuständigen Unternehmen DB Vertrieb und SWEG ist überschlägig von einmaligen Kosten in Höhe von ca. **15 - 20 T€** für die Anpassung der Vertriebssysteme (Fahrscheinautomaten entlang der S-Bahn; Busdrucker, Fahrscheinautomaten Innenstadt) auszugehen.
Bei Bedarf und entsprechender Umsetzung sind konkrete - möglicherweise noch von der Schätzung abweichende - Angebote der Vertriebsdienstleister einzuholen.

Es gilt auch hier, dass eine Implementierung in den bestehenden Verkaufsgeräten (Busdrucker und Automaten der SWEG) kapazitätsmäßig nicht realisierbar ist, eine technische Umsetzung also nicht kurzfristig, sondern erst mit einer neuen Gerätegeneration angegangen werden könnte.

3.2 Ermäßigter Stadttarif für ein definiertes Gebiet / definierte Linien

In verschiedenen Städten existieren lokale Sonder-/**Citytarife**. Die Ermäßigung des Tarifs wird hierbei durch die jeweiligen Besteller (Städte / Gemeinden) getragen. Die Realisierung eines Citytarifs für eine Stadt oder Gemeinde, die die kalkulierten Ertragsausfälle übernimmt, ist grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Die Höhe der Ermäßigung hängt auch im RVL im Wesentlichen zunächst von der jeweiligen Kommune ab. Der Verbund und die Verkehrsunternehmen können und werden das entstehende Einnahmenrisiko nicht tragen.
Auf Basis einer Auswertung des Absatzes von Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten innerhalb der Zone 1 (Lörrach) für das Jahr 2014 wurde seitens RVL kalkuliert, welche Mindereinnahmen durch eine Ermäßigung des Einzeltarifs in dieser Zone bei unverändertem Absatz entstehen. Dies bedeutet, daß jeder Einzelfahrschein, der künftig ermäßigt verkauft wird, einen Abmangel zum heutigen Verkaufspreis hervorruft, den es auszugleichen gilt bis zum Erreichen des heutigen Einnahmenniveaus. Erst stückzahlmäßig darüber hinausgehende Verkäufe wären nicht mehr zur Höhe des Regeltarifs aufzufüllen.

Im Einzelnen wurden seitens RVL 4 Fälle eines ermäßigten Citytarifs in Zone 1 berechnet:

A) Citytarif 1,90 €:
Für einen **Citytarif in Lörrach (komplette RVL-Zone 1)** in Höhe von **1,90 €** statt 2,30 € wäre mit einem Abmangel von etwa **100 T€ p.a.** zu rechnen.
Der im RVL in einigen Stadtverkehren bereits existierende Citytarif für Einzelfahrten (1,90 €) entspricht den Preisen, die bereits heute unter Verwendung der PunkteCard oder ViererCard auch in Lörrach erreicht werden können, von daher würde dieser Ansatz außer für die Einzelfahrscheine (1,90 € statt 2,30 €) keine weitergehende tarifarische Verbesserung darstellen.

B) Citytarif 1,50 €:
Für einen **Citytarif in Lörrach (komplette RVL-Zone 1)** in Höhe von **1,50 €** statt 2,30 € wäre mit einem Abmangel von **270 T€ p.a.** zu rechnen.

C) Citytarif 1,30 €:
Für einen **Citytarif in Lörrach (komplette RVL-Zone 1)** in Höhe von **1,30 €** statt 2,30 € - d.h. der bestehende Citytarif Kind würde maßgebender Tarif für alle Fahrten - wäre mit einem Abmangel von **360 T€ p.a.** zu rechnen.

D) Citytarif 1,00 €:
Für einen **Citytarif in Lörrach (komplette RVL-Zone 1)** in Höhe von **1,00 €** statt 2,30 € wäre mit einem Abmangel von **520 T€ p.a.** zu rechnen.

Auch für den Fall der Umsetzung eines Citytarifs entstehen einmalige Kosten für die Implementierung des neuen Tarifs in den Verkaufssystemen.
Nach Rücksprache mit den für den Fahrscheinvertrieb in Lörrach zuständigen Unternehmen DB Vertrieb und SWEG ist überschlägig von einmaligen Kosten in Höhe von ca. **10 - 15 T€** für die Anpassung der Vertriebssysteme (Fahrscheinautomaten entlang der S-Bahn; Busdrucker, Fahrscheinautomaten Innenstadt) auszugehen.

Auch hier gilt, dass eine Implementierung in den bestehenden Verkaufsgeräten (Busdrucker und Automaten der SWEG) nicht kurzfristig, sondern erst mit einer neuen Gerätegeneration angegangen werden könnte.

3.3 Verkauf bestehender Fahrscheinangebote durch den lokalen Besteller zu einem rabattierten Preis bei entsprechender Kostentragung

Aus Sicht des Verbundes wäre prinzipiell auch vorstellbar, dass der Verkauf der PunkteCard/ViererCard durch einen Kooperationspartner zu einem ermäßigten Preis erfolgen kann. Beispielsweise wäre es grundsätzlich möglich, dass die Stadt ihren Bürgern an bedienten Verkaufsstellen, Rathäusern, Ortsverwaltungen, o.ä. PunkteCards/ViererCards zu einem nochmals ermäßigten Preis verkauft und den entstehenden Einnahmenausfall dem Verbund bzw. den Verkehrsunternehmen erstattet. Die Kosten für eine solche Lösung liegen unter denen für einen separaten Kurzstrecken-Einzeltarif oder gar einen Citytarif. Ein solcher Ansatz ist mit einem geringen wirtschaftlichen Risiko verbunden und im bestehenden RVL-Tarifsystem - vorbehaltlich der Zustimmung der Verbundgremien - realisierbar. Risiko reduzierend für den Besteller wäre hierbei die Möglichkeit einer Kontingentierung, d.h. eine definierte maximale Gesamtstückzahl, die die Stadt zu ermäßigten Konditionen verkauft.
Über die Höhe der Rabattierung kann der Kooperationspartner, der die Kostendifferenz trägt, entscheiden. Für den Kunden besteht dann je nach Rabattierung ein noch attraktiveres Tarifangebot, insbesondere auch für kurze Fahrten, und die Stadt kann den Umfang der Ermäßigung steuern und entscheiden, wie viel sie für ihre Bürger und Fahrgäste übernehmen möchte.
Fragen, wie der Zugang zur Ermäßigung gesteuert werden und wie der Vertrieb hierfür erfolgen könnte, müssten noch im Detail betrachtet und geklärt werden.

Beispiel:

Verkaufspreis RVL-PunkteCard:	12,50 €
Verkauf Stadt:	10,00 € (d.h. die Stadt ermäßigt zusätzlich um ca. 20 %).
Verkaufspreis ViererCard:	7,50 €
Verkauf Stadt:	6,00 € (d.h. die Stadt ermäßigt zusätzlich um ca. 20 %)

Damit würde sich beispielsweise der Fahrpreis mit der PunkteCard/ViererCard innerhalb einer Zone (Stadtgebiet Lörrach) für alle Fahrten von 1,88 € auf 1,50 € (gegenüber 2,30 € Einzelfahrscheintarif) reduzieren.
Nachteilig wäre, dass der Ansatz nicht über die elektronischen Vertriebssysteme realisierbar, sondern lediglich im bedienten Verkauf umsetzbar wäre. Damit wäre zunächst auch keine Ermäßigung für Spontanfahrer gegeben, die beim Busfahrer oder am Automaten eine Einzelfahrt lösen möchten. Dennoch wäre der Ansatz ein vergleichsweise einfach umzusetzender Einstieg in einen zusätzlich ermäßigten Einzeltarif innerhalb der Stadt Lörrach insbesondere für die Einwohner der Stadt.

Das Finanzierungsvolumen eines solchen Ansatzes läge deutlich unter den Kosten eines Kurzstrecken- oder gar Citytarifs (je nach gewählter Preishöhe und Stückzahl), z.B. **25 T€** für 10.000 Punktekarten (bei Rabattierung auf 1,50 € je Fahrt) bzw. **15 T€** für 10.000 ViererCards (bei Rabattierung auf 1,50 € je Fahrt) oder **35 T€** für 10.000 ViererCards (bei Rabattierung auf 1,00 € je Fahrt).

Grundsätzliche Beschlusslage im RVL zur Frage eines ermäßigten Kurzstreckentarifs:

Aus Sicht des Verbunds und der Verkehrsunternehmen kann über das Thema „Tarifermäßigung für Kurzstreckenfahrten“ diskutiert werden, so lange die Erträge gesichert sind bzw. ein Besteller für entstehende Mindereinnahmen aufkommt.