

I) Auszug aus dem RVL-Positionspapier zum Kurzstreckentarif (Exkurs Citytarif):
(Feb. 2016)

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.

Aktualisiert wurde für die vorliegende Ergänzung nur Fall D) mit Tarifstand 1.8.2016:

D) Citytarif 1,00 €:

Für einen **Citytarif in Lörrach (komplette RVL-Zone 1)** in Höhe von **1,00 €** statt **2,40 €** wäre mit einem Abmangel von **560 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.

II) Zwischenzeitlicher Antrag der SPD-Fraktion im Gemeinderat Lörrach nach Einführung eines Citytarifs in Lörrach (=RVL-Zone 1) für 1,00 Euro
(Juni 2016)

III) Ergänzende Bemerkungen zum Ansatz eines Citytarifs aus Sicht des Verbunds RVL (September 2016)

Ein in der o.g. Größenordnung (1,00 €) angestrebter Tarif für ein ganzes Stadtgebiet stellt eine erhebliche Preisreduzierung bzw. **Subventionierung** von Einzelfahrten dar und zieht absehbar weitere (auch kostenmäßig relevante) Folgen nach sich. Eine wesentliche Subventionierung von Einzelfahrten und Gelegenheitsfahrern konterkariert die strategischen Ansätze und erfolgreichen Bemühungen des Verbunds, den Zeitkartenabsatz zu stärken, Abonnenten zu gewinnen, Stammkunden zu binden und damit auch eine Verstetigung der Nachfrage und regelmäßige Auslastung zu erreichen – eine aus Verbundsicht wesentlich nachhaltigere Strategie als die markante Verbilligung von Einzelfahrscheinen.

Der Verbund bietet heute bereits eine etwa 20 - 25 %-ige Rabattierung des Einzelfahrscheins mit seinen Angeboten an **Mehrfahrtenkarten** (PunkteCard und ViererCard) an. Damit wird der Preis für eine Einzelfahrt bereits deutlich reduziert (z.B. 1 Zone: 1,95 € statt 2,40 €), gleichzeitig wird der Kunde durch den Bezug einer Mehrfahrtenkarte eher an die wiederholte ÖV-Nutzung herangeführt als bei einem stark subventionierten Einzelfahrschein.

Für die Zielsetzung einer Vereinfachung und Attraktivierung des ÖPNV für **Ortsfremde** und somit des Tarifsystems Unkundige, d.h. Urlaubsgäste, Ausflügler und (Einkaufs)touristen, erscheint ein Citytarif aus Verbundsicht nicht als das geeignete und notwendige tarifarische Instrument.

Urlauber - sofern sie in der Stadt Lörrach nächtigen - genießen ohnehin die Vorteile der KONUS-Gästekarte und benötigen überhaupt keinen weiteren Fahrschein.

Für alle anderen Besucher (Ausflügler, Einkaufstouristen) bietet der RVL ein breites Angebot an attraktiven Tageskarten, die an allen Automaten, beim Busfahrer oder an bedienten Verkaufsstellen erhältlich sind, auch bereits z.B. in Basel. Für diese Zielgruppe bedarf es keiner Subventionierung des Einzeltarifs, zumal das RVL-Preisniveau ohnehin bereits unter dem Schweizer Level liegt.

Ein Citytarif führt also nicht nur zu dem dargestellten Abmangel im Einzelfahrscheinbereich, sondern führt tendenziell zu einer unerwünschten **Kannibalisierung** weiterer Tarifangebote wie Mehrfahrtenkarten, Tageskarten und auch Zeitkarten, die in diesem Rahmen nicht kalkuliert werden konnte, jedoch keinesfalls vernachlässigbar sein wird.

Abschließend zur Frage, inwieweit eine durch den sehr günstigen Citytarif induzierte Mehrnachfrage dazu beitragen kann, den auszugleichenden Abmangel von mindestens 560 T€ zu verringern:

Hierzu wurde das für die Kalkulation des Citytarifs verwendete Mengengerüst, resultierend aus der PTV-Verkehrserhebung, herangezogen. **Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich die Nachfrage im Stadtverkehr im Citytarif mehr als verdoppeln müsste**, um zunächst einmal das status quo-Einnahmenniveau zu erreichen - ein aus Nachfragesicht mehr als ambitioniertes Ziel.

Erst eine darüber hinaus generierte Mehrnachfrage kann dem Abmangel gegengerechnet werden und mindert diesen, sofern sie im Rahmen des bestehenden Angebots abbildbar ist und keine Sprungkosten entstehen.

Da eine Verdoppelung der Nachfrage sich jedoch absehbar nicht gleichmäßig verteilen wird, sondern schwerpunktmäßig genau dann auftritt wenn ohnehin bereits Nachfrage vorhanden und eine Auslastung gegeben ist, führt dies im System unweigerlich zu **Sprungkosten** für Taktverdichtung/ zusätzliche Fahrleistungen und Fahrzeugmehrbedarf.

Es bleibt eine politische Entscheidung der Kommune, einen Citytarif einzuführen und damit jedem Kunden einen erheblich vergünstigten Einzelfahrschein zu finanzieren, indem der entstehende Abmangel ausgeglichen wird. Der Verbund verfolgt wie oben erwähnt eine andere Tarifstrategie und sieht nicht die Notwendigkeit der Einführung eines 1 Euro-Citytarifs, sperrt sich jedoch nicht gegen eine Realisierung unter der Voraussetzung eines entsprechenden politischen Votums.