

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Bürgereingabe nach § 24 GO NRW betr.: Neue Kurzstreckentarife Ka und Kb (Az.: 84/19 B)

Beschlussorgan

Ausschuss für Anregungen und Beschwerden

Gremium	Datum
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	03.09.2019

Beschluss:

Der Ausschuss dankt den Petenten für ihre Eingabe, die jedoch aufgrund der in der Begründung genannten Aspekte – insbesondere der Transparenz und Gerechtigkeit – nicht weiter verfolgt wird.

Begründung:

Mit der als Anlage 1 beigefügten Bürgereingabe begehren die Antragsteller die Aufteilung des Kurzstreckentarifs des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) in die Preisstufen Ka und Kb, womit eine in Großstädten im Vergleich zu den übrigen Bereichen günstigere Kurzstreckenfahrt erreicht werden soll.

Nach Abstimmung mit dem VRS vertritt die Verwaltung hierzu folgende Auffassung:

Seit 2004 gibt es den heutigen Kurzstreckentarif als Baustein des VRS-Gemeinschaftstarifs. Den Regelpreisstufen 1 bis 7 ist der Kurzstreckentarif vorgeschaltet, mit dem man von jeder Einstiegshaltestelle aus vier Haltestellenabstände weit fahren kann. Abweichungen aufgrund von verkehrlichen oder betrieblichen Gegebenheiten sind möglich und jeweils dargestellt. Auf den Linien des SPNV sowie Strecken bzw. Streckenabschnitten der Schnellbuslinien und auf der Schnellbuslinie 60 kommt der Kurzstreckentarif nicht zur Anwendung. Neben dieser räumlichen Gültigkeit der Tickets gibt es auch eine zeitliche Gültigkeitskomponente, welche besagt, dass Kurzstreckenfahrtscheine ab Entwertung maximal eine Geltungsdauer von 20 Minuten besitzen.

Die im gesamten VRS einheitlich geltende Kurzstreckenregelung steht damit im Kundensinn für Transparenz und Einfachheit. Eine zweite Kurzstreckenpreisstufe ist aus Gründen der Transparenz abzulehnen, aber auch aus Gründen der Systematik schwer mit dem Gesamtsystem zu vereinbaren. Denn generell handelt es sich beim VRS-Gemeinschaftstarif um einen Flächentarif, in dem ein Tarifgebiet einer Kommune entspricht. Um Kunden im unmittelbaren Übergangsbereich von einer Kommune in die Nachbarkommune bzw. von einem Tarifgebiet in das Nachbartarifgebiet, teilweise auch innerhalb von Kommunen nicht große finanzielle Sprünge zumuten zu müssen, wurde hier der Kurzstreckentarif als streckenbezogene Übergangslösung vorgelagert. Der Großteil der Kunden begrüßt diese Systematik ausdrücklich.

Den Preis für die Kurzstrecke in Großstädten abzusenken, würde deutlich gegen die Tarifgerechtigkeit sprechen, Kunden der Preisstufen 1 bis 7 müssten die durch die Kurzstrecke verursachten Einnahmenverluste durch höhere Preise mitfinanzieren.

Zudem ist die damit verbundene Preisdifferenzierung kaum vermittelbar. Fahrausweise der Preisstufe 1b sind teurer als diejenigen der Preisstufe 1a. Gleiches gilt für Fahrausweise der Preisstufe 2b und diejenigen der Preisstufe 2a. Wenn demgegenüber Fahrausweise einer neuen Preisstufe Kb günstiger sein sollen als Fahrausweise einer Preisstufe Ka widerspräche dies somit der Tarifierungslogik.

Auch die Aussage, in den Großstädten seien die Haltestellenabstände kleiner als in den Umlandgemeinden wird in dieser Pauschalität nicht geteilt. Zum einen gibt es auch in den Großstädten zum Teil große Haltestellenabstände (z.B. bei Nutzung der Stadtbahnsysteme), zum anderen werden auch die Kernorte im Umland mit kleinen Haltestellenabständen erschlossen.

Das Konzept der Kurzstrecke ist sehr erfolgreich. Dies dokumentiert die Tatsache, dass auch in anderen deutschen Verbänden analoge oder ähnliche Regelungen Gültigkeit haben. Der Kurzstreckentarif ist auch bei den Kunden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg akzeptiert und beliebt.

Dementsprechend sehen VRS und Verwaltung derzeit keine Veranlassung, den Kurzstreckentarif abzuschaffen oder komplizierter auszugestalten.