

# Übergangstarif für Rotenburg

Matthias Wiarda, Bruno Skibb

2. März 2010

## Derzeitige Übergangstarife

### **Anstoßtarif Rotenburg**

#### Merkmale:

- Zwei Fahrkarten auf einem Ausdruck
- keine tariflichen Anreize

#### Ziel:

- vereinfachter Kaufvorgang

#### Beispiel:

- EVB-/HVV-Bartarif Bremervörde – HVV-Gebiet

## Derzeitige Übergangstarife

### Aufpreismodell Rotenburg und Cuxhaven

#### Merkmale:

- bestehender Tarif bleibt erhalten
- zusätzlich: bestehender Tarif + Aufpreis
- Anerkennung in allen HVV-Verkehrsmitteln in definierten Gebieten
- Einnahmenverluste werden ausgeglichen

#### Ziele:

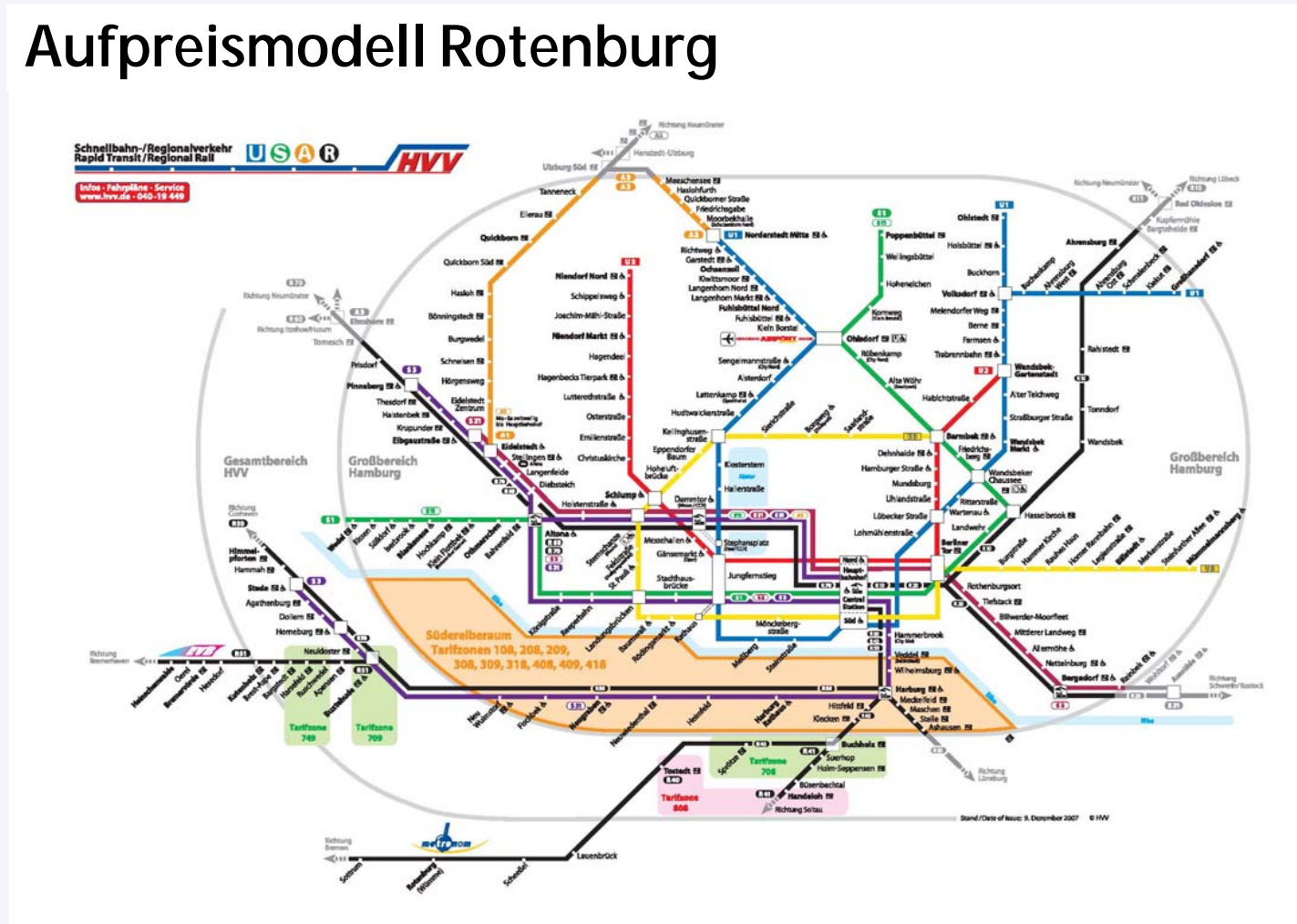
- nur eine Fahrkarte für Verkehre außerhalb und innerhalb des HVV
- preisliche Vergünstigung für Umsteiger

#### Beispiele (nur Zeitkarten):

- Cuxhaven – Stade / Buxtehude / Süderelberaum / Großbereich Hamburg
- Rotenburg – Tostedt / Buchholz/ Süderelberaum/ Großbereich Hamburg
- Heinschenwalde – Harsefeld / Buxtehude / Süderelberaum /  
Großbereich Hamburg

# Derzeitige Übergangstarife

## Aufpreismodell Rotenburg



# Derzeitige Übergangstarife

## Zeitkartenmodell Soltau

### Merkmale:

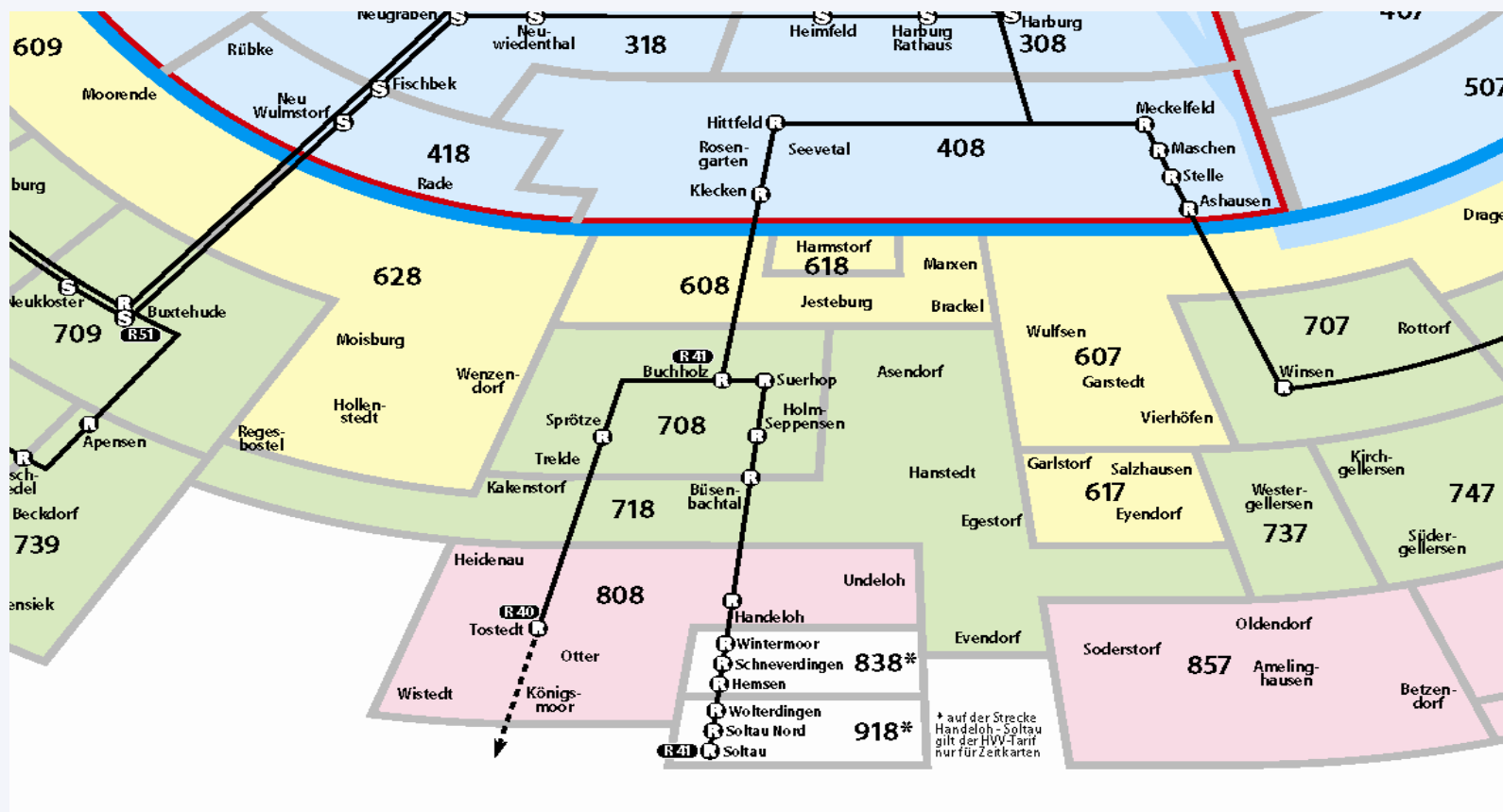
- Ausweitung des HVV-Tarifgebietes auf der Schienenstrecke Handeloh – Soltau für alle Zeitkarten
- HVV-Tarif ersetzt DB-Tarif für Binnenrelationen
- alle Gesamtbereichskarten gelten für diese Schienenstrecken (Allgemeines Abo, Schalterkarten, Großkundenabonnement, Semestertickets)
- Einnahmenverluste werden vom Landkreis Soltau-Fallingb. ausgeglichen

### Ziele

- preisliche Vergünstigung für alle Nutzer
- nur eine Fahrkarte
- HVV-Tarif als Standortargument

# Derzeitige Übergangstarife

## Zeitkartenmodell Soltau



## Derzeitige Übergangstarife

### Kalkulation Zeitkartenmodell

1. Feststellung der Alteinnahmen
  - Feststellung der relevanten Nachfrage und benutzten Fahrscheine
2. Prognose der zukünftig genutzten Fahrscheine für die festgestellte relevante Nachfrage
  - Unterstellung: optimale Tarifwahl
  - => durchschnittlicher Ausgleichsbedarf pro Fahrgast
3. Feststellung Ist-Nachfrage nach Einführung
  - Ausgleich des durchschnittlichen Verlustes pro Fahrgast
  - ggf. Abschmelzfaktor für Mehrverkehr
  - ggf. Differenzierung der Ausgleichsbedarfe für Teile der Nachfrage

außerdem: Einrichtungs- und Kommunikationskosten

## Kalkulation Zeitkartenmodell Rotenburg

### Jährlicher Finanzierungsbedarf

1. laufende Kosten KBS 120 (Metronom Rotenburg - Hamburg)  
mit Metronom vorabgestimmt, mit LNVG noch nicht abgestimmt  
präzisiert: DB-Tarif auf der Strecke, Tarifstand 1.1.2010 642 T€  
Harmonisierungsverlust VBN/HVV-Nutzer statt DB-Tarif 48 T€  
Summe jährliche tarifliche Verluste 690 T€  
zusätzlich ca. 50 T€ im VBN-Pool **Zuscheidung an Metronom zu verhandeln!!**
  2. laufende Kosten KBS 122 (EVB Heinschenwalde - Buxtehude)  
Abstimmung EVB und LNVG steht noch aus  
Harmonisierungsverluste EVB ca. 70 T€
  3. jährliche Vertriebskosten für 3 Servicestellen ca. 9 T€  
abgeleitet aus Soltau
- Summe jährlicher Finanzierungsbedarf ca. 770 – 820 T€



## Kalkulation Zeitkartenmodell Rotenburg

### Einmaliger Finanzierungsbedarf

1.	Abo-Umstellung DB-Tarif bzw. Metronom-Tarif abgeleitet aus Soltau	ca. 7 T€
2.	Tarifverbindungen sperren abgeleitet aus Soltau	ca. 5 T€
3.	Einrichtung von drei Servicestellen (Rotenburg, Scheeßel, Bremervörde) abgeleitet aus Soltau	ca. 9 T€
4.	Werbekosten zur Einführung durch Landkreis/Gemeinden festzulegen	<u>ca. 12 T€</u>
	Summe einmaliger Finanzierungsbedarf	<u><u>ca. 33 T€</u></u>

# Kalkulation Zeitkartenmodell Rotenburg

## Weitere Schritte zur Realisierung Zeitkartenmodell

- Grundsatzentscheidung LK Rotenburg
- Vertragsverhandlungen ME, EVB, LNVG, LK/VNO, HVV, (DB)  
Erfahrung: langwierig!
- Klärung Direktzuscheidung VBN-Pool
- Abstimmung Harmonisierungsverluste EVB
- Klärung Einmalkosten
- Klärung laufende Vertriebskosten

=> Umsetzung

## Derzeitige Übergangstarife

### Schleswig-Holstein-Tarif

#### Merkmale:

- SH-Tarif gilt in Schleswig-Holstein für Bahn und größtenteils Bus wenn Start oder Ziel außerhalb des HVV-Gebietes
- bei Start oder Ziel im HVV-Ring B -> Fahrtberechtigung in Ring B
- bei Start oder Ziel im HVV-Ring A -> Fahrtberechtigung in Ringen A und B
- HVV-Pool erhält Preisanteile von jeder verkauften SH-Tarif-Fahrkarte mit Start oder Ziel im Ring A oder B

#### Ziele:

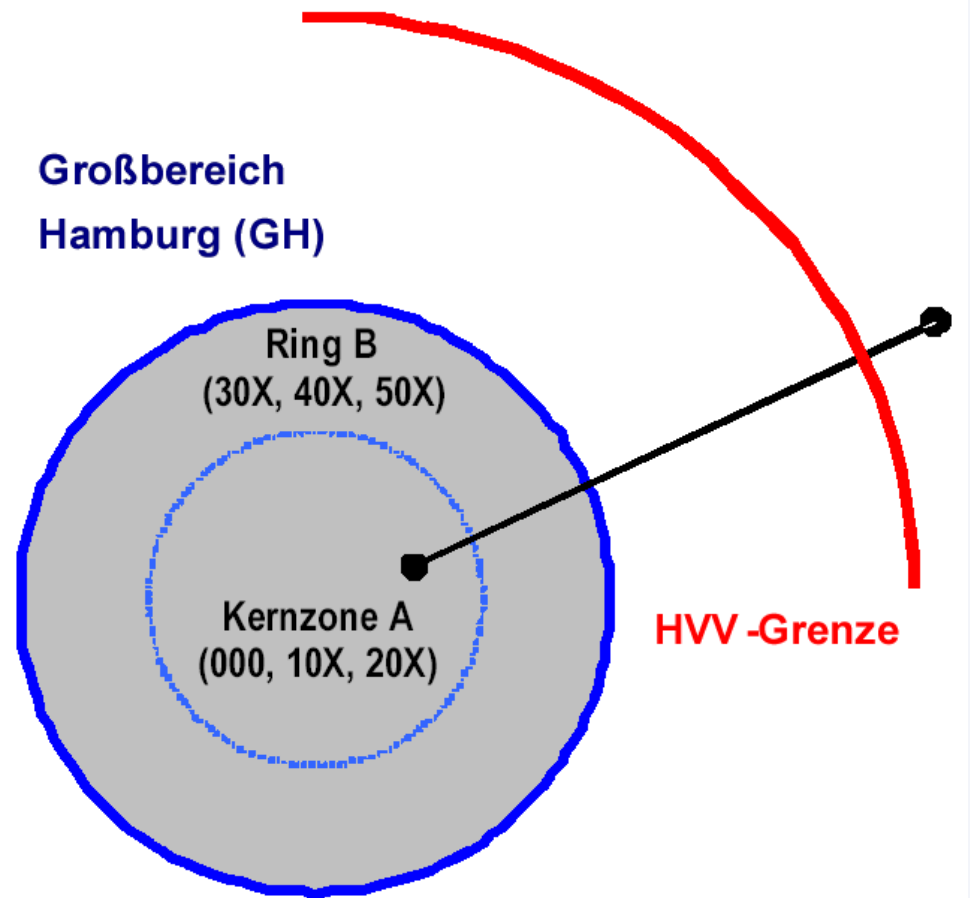
- nur eine Fahrkarte für Umsteiger SH- / HVV-Tarif
- preisliche Vergünstigung für Umsteiger

# Derzeitige Übergangstarife

Anerkennung

Schleswig-Holstein-Tarif

im HVV



### Niedersachsentarif

- neuer Tarif für alle Schienenstrecken in ganz Niedersachsen
- orientiert sich am derzeitigen DB-Tarif
- zur Zeit inhaltliche Vorbereitung
- Entscheidung Aufgabenträgergremien Ende 2010 geplant
- obligatorischer Übergang zum HVV wird von LNVG und HVV angestrebt

## Vergabesituation Hansenetz

- Hansenetz an Metronom vergeben
- Fahrplanwechsel Dezember 2010
- Vergabekammer
- Klage Oberlandesgericht möglich

⇒ Verantwortliche für Tarif und Vertrieb unklar

### Neuer Metronom-Tarif außerhalb des HVV

- in Anlehnung an den vorhandenen DB-Tarif
  - neu geplant: inkl. Übergänge zum HVV für alle Fahrgäste (obligatorisches Modell)
  - keine oder geringe Finanzierungsbeitragung der Landkreise
  - zusätzliche Tarifsüventionierung denkbar
  - Übergang in Niedersachsentarif geplant (Umsetzung 2012 vorgesehen)
- ⇒ **nur ein Fahrschein für Metronom und HVV-Gebiete**
- ⇒ **Haushaltsbelastung Tarifsüventionierung durch Landkreis steuerbar**
- ⇒ **kein HVV-Tarif, aber HVV-Aufdruck auf allen Fahrkarten**

## Projekte Metronom

### **Komplett neue Vertriebsinfrastruktur**

- Servicestellen
- Fahrkartenautomaten
- Kontrollgeräte
- eigenes eTicketing außerhalb und innerhalb des HVV
  
- Migrationskonzept in Abstimmung mit DB  
strategische Ausrichtung DB Vertrieb nicht bekannt



## Projekte Metronom

### Randbedingungen

- Einführung Dezember 2010  
(sofern Vergabe an Metronom vor Vergabekammer bestätigt wird)
  - für alle Metronomstrecken
  - Zeitplan und technischer Anspruch äußerst ambitioniert
- => zusätzliche Projekte für Metronom 2010 nicht machbar  
auch nicht Zeitkartenmodell Rotenburg

## Übergangstarif Rotenburg

### Empfehlung

- Metronom-Tarif mit Übergang zum HVV begrüßen
- prüfen, ob LK für seine Bürger Tarif subventionieren will  
=> falls ja, Gespräche mit Metronom / LNVG darüber führen
- in 2011 HVV-Zeitkartenmodell erneut prüfen

**Vielen Dank  
für die Aufmerksamkeit !**