

Beschl.-Nr. 2.2

STADT LANDSHUT

## Auszug aus der Sitzungs-Niederschrift

des Werksenats vom 02.03.2010

Betreff: Tarifliche Einbindung von Oberzentren in Verkehrsverbände

Referent: Dr. Mirco Schnell, Director BSL

Von den 10 Mitgliedern waren 7 anwesend.

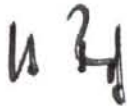
In öffentlicher Sitzung wurde auf Antrag des Referenten

einstimmig  
mit 7 gegen 0 Stimmen beschlossen:

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen (siehe Anlage).
2. Das Gutachten der Fa. BSL wird an den Finanz- und Wirtschaftsausschuss zur weiteren Beratung verwiesen. Wegen der zusätzlich zu erwartenden Verluste sind von der Stadt weitere Gespräche mit den MVV zu führen, um Details über Zeitplan und Kostenstruktur zu erhalten.

Landshut, den 02.03.2010

STADT LANDSHUT



Hans Rampf  
Oberbürgermeister

# Die tarifliche Einbindung von Oberzentren in Verkehrsverbünde

## Qualitativer Vergleich

Stadtwerke Landshut - Verkehrsbetrieb

Hamburg, Januar 2010

© BSL Management Consultants GmbH & Co. KG



## Gliederung

---

- **Einführung**
- Darstellung der Raum- und Tarifsystematik
- Darstellung der Preisniveaus
- Bewertung



# Für den qualitativen Vergleich der tariflichen Integration wurden elf Oberzentren herangezogen

## Ausgangssituation und Zielsetzung

- Es ist geplant, den Schienenverkehr des Landkreises Landshut in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) zu integrieren. Der MVV würde damit bis Landshut Hbf reichen
- Eine darüber hinaus gehende Integration der Stadt Landshut bzw. des Stadtbusses Landshut in den MVV wird derzeit diskutiert
- Der MVV hat bereits ein Konzept erarbeitet, das aufzeigt, wie die Stadt Landshut integriert werden könnte
- Vor diesem Hintergrund möchte sich die Stadt Landshut u.a. darüber informieren, wie andere Städte, die vergleichbar mit Landshut sind, in einen Verkehrsverbund integriert sind
- Dazu soll die nachfolgende, qualitative Analyse dienen
- Für den nachfolgenden Vergleich wird die Stadt Landshut als Oberzentrum betrachtet
- Daher konzentriert sich der Vergleich darauf, wie andere Oberzentren in einen Verkehrsverbund integriert sind, in dem sie jeweils nicht selbst die zentrale Stadt darstellen

BSL Management Consultants ist ein Mitglied der Lloyd's Register Group, Ltd. (Lloyd's Register Group), London, England, UK.



Quelle: BSL Management Consultants 3



# Für den qualitativen Vergleich der tariflichen Integration wurden elf Oberzentren herangezogen

## Oberzentren des Tarifvergleichs

Die verglichenen Städte sind alle **in Verkehrsverbünde integriert**, sind aber in ihren Verbänden jeweils **nicht die Zentralstädte**. Bayreuth und Bamberg sind dem VGN erst zum Jahresbeginn 2010 beigetreten

Aus einer größeren Gesamtheit wurden die folgenden Städte isoliert, die sich hinsichtlich der Strategie der tariflichen Integration und/oder der relativen Tarifniveaus unterscheiden:

	Düren	Bremerhaven	Erlangen	Frankfurt (O)	Freising	Gießen
Einwohner	92.614	116.045	103.753	62.594	44.105	73.958
Verbund	AVV (Aachen)	VBN	VGN	VBB	MVV	RMV
Zentralstadt	Aachen	Bremen	Nürnberg	Berlin	München	Frankfurt, Wiesbaden
	Marburg	Wolfsburg	Zwickau	Bamberg	Bayreuth	Landshut
Einwohner	79.375	120.493	96.786	69.574	73.503	61.923
Verbund	RMV	VRB	VMS	VGN <sup>1)</sup>	VGN <sup>1)</sup>	MVV
Zentralstadt	Frankfurt, Wiesbaden	Braunschweig	Chemnitz	Nürnberg	Nürnberg	München

BSL Management Consultants ist ein Mitglied der Lloyd's Register Group, Ltd. (Lloyd's Register Group), London, England, UK.



1) Seit Januar 2010

Quelle: BSL Management Consultants 4



## Gliederung

---

- Einführung
- **Darstellung der Raum- und Tarifsystematik**
  - **Raumsystematik**
  - Tarifsystematik
- Darstellung der Preisniveaus
- Bewertung

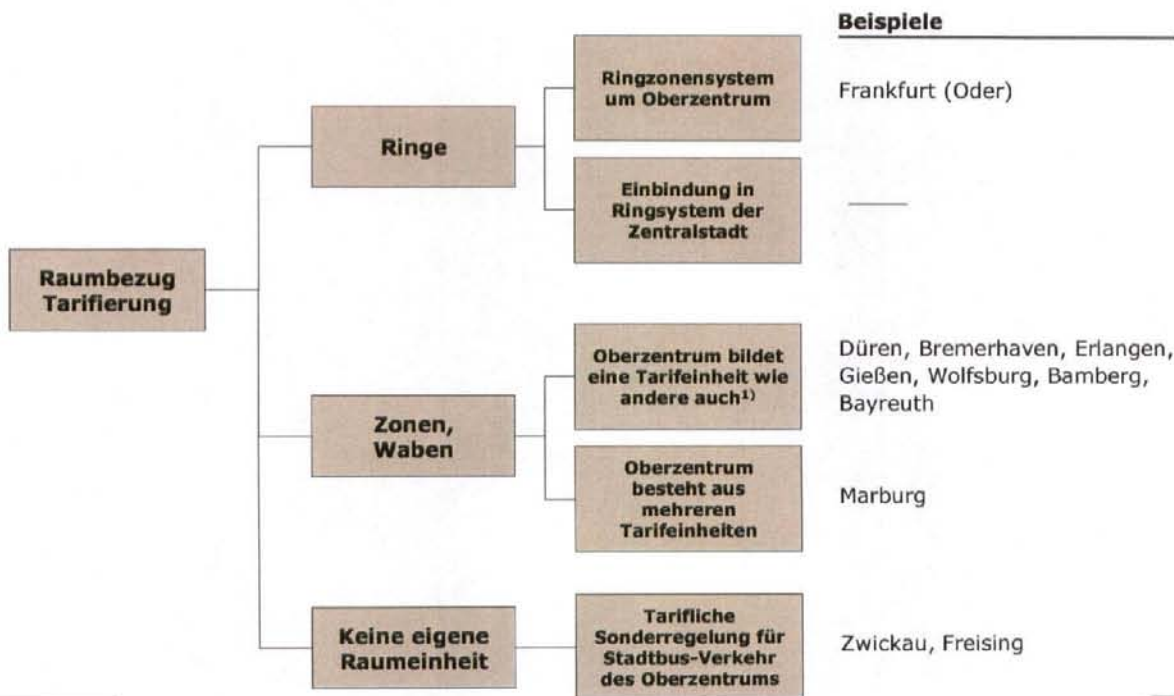
## Zumeist bilden die Oberzentren eine "normale" Raumeinheit innerhalb der Verbundsystematik

### Raumsystematik von Oberzentren

- In der Regel stellt das Oberzentrum in der Raumsystematik des Verbunds eine eigene Raumeinheit da (Zone, Wabe), die sich nicht grundsätzlich von den anderen Raumeinheiten des Verbundes unterscheidet. In Einzelfällen ist die Stadt noch weiter tariflich unterteilt (Marburg)
- Nur in einem Fall – dem VBB Berlin-Brandenburg – besitzt jede kreisfreie Stadt ein eigenes System aus drei Ringzonen, das sich deutlich von den Einheiten im ländlichen Raum (Waben, Landkreiszone) unterscheidet
- In Einzelfällen sind die verbundtypischen Raumeinheiten so groß (Zonen im Falle Zwickau) oder von der Form her ungeeignet (Ringe im Falle Freising), dass tarifliche Sonderregelungen getroffen werden müssen (in der Regel wird dann der Stadtbusverkehr als Kurzstrecke definiert)

# In den meisten Verkehrsverbänden bildet das Oberzentrum eine Raumeinheit wie andere auch

© Lloyd's Register Consulting Services (UK) Ltd. 2013. Lloyd's Register Consulting Services (UK) Ltd. 2013. Lloyd's Register Consulting Services (UK) Ltd. 2013.



1) Ggf. existieren Sonderregelungen für die Zentralstadt des Verbundes, hier ohne Belang



## Gliederung

- Einführung
- **Darstellung der Raum- und Tarifsystematik**
  - Raumsystematik
  - **Tarifsystematik**
- Darstellung der Preisniveaus
- Bewertung

© Lloyd's Register Consulting Services (UK) Ltd. 2013. Lloyd's Register Consulting Services (UK) Ltd. 2013. Lloyd's Register Consulting Services (UK) Ltd. 2013.



# In der Regel werden Oberzentren gemäß einer Stadtpreisstufe oder anderen Sonderregelungen tarifiert

## Tarifierung von Oberzentren

- Nur in wenigen Städten ist die Einbindung der Oberzentren in die gleichsam normale Preisstufensystematik des Verbunds komplett (Gießen, Marburg)
- In der Regel existieren in den Verbänden eine oder mehrere eigene Stadtverkehrspreisstufen. Meist wird diese Preisstufe innerhalb des Verbundes auf mehrere Städte angewandt, im Fall des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN) allerdings mit leicht unterschiedlichem Preisniveau in den Städten Bremen, Bremerhaven und Oldenburg
- Relativ häufig sind Fälle, in denen eine auch im Flächentarif bekannte Tarifstufe in Bezeichnung und Niveau übernommen wird, aber im Stadtbus-Verkehr eine andere Bedeutung bekommt
  - **Preisstufe K** des VGN bedeutet "2 Teilzonen" im ländlichen Raum und "Kurzstrecke" in Nürnberg, hat jedoch die Bedeutung "Stadtverkehr" in Erlangen und Bayreuth
  - Die **Preisstufe Kurzstrecke** (nur Bartarif) erlaubt die Benutzung des gesamten Stadtverkehrs in Zwickau und Freising
- Grundsätzlich sind die Stadtverkehre jedoch in jedem Fall in die Tarife der Verbände integriert. Echte Haustarife der Stadtbus-Unternehmen sind selten, Ausnahme ist nur die Tageskarte "Shopping-Ticket" in Marburg

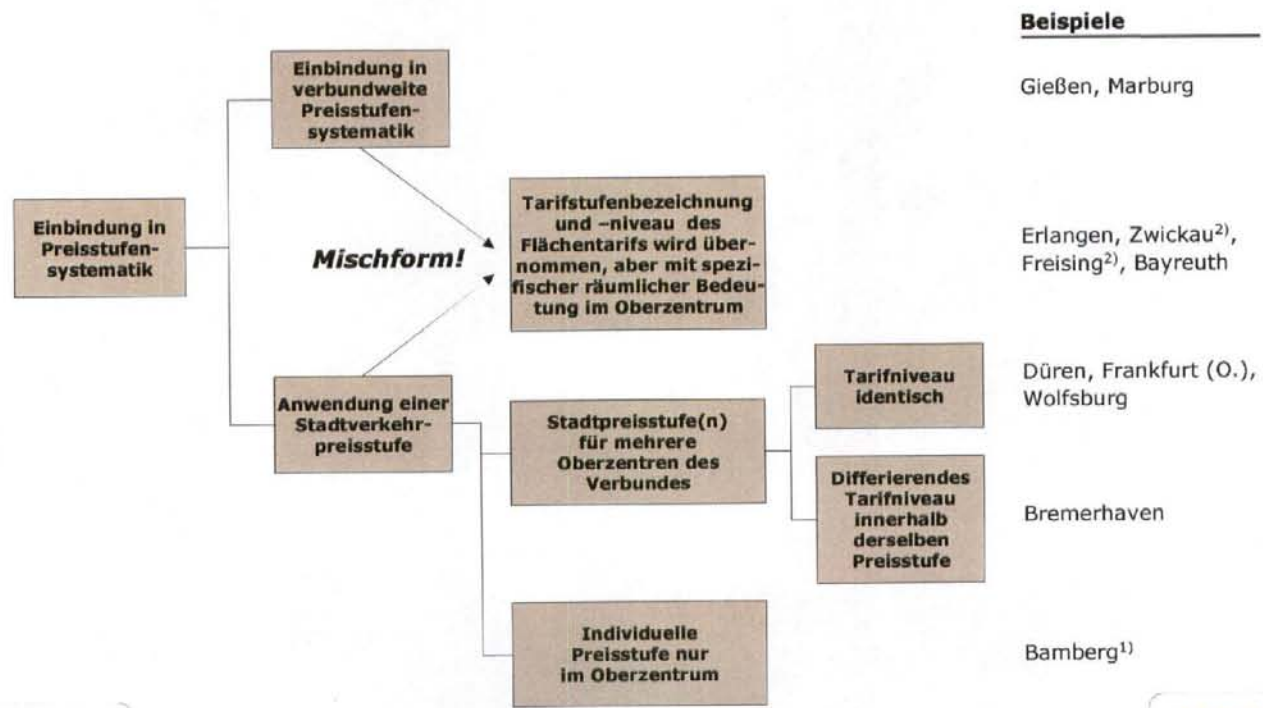
© BSL Management Consultants of the Lloyd's Register Group



Quelle: BSL Management Consultants 9



## Viele Verbände kennen spezielle Tarifstufen für den Verkehr in Oberzentren



© BSL Management Consultants of the Lloyd's Register Group



1) In Bamberg gelten nach dem Verbundbeitritt 2010 für den Stadtbusverkehr weiterhin die Haustarife der STVP und nicht die Verbundtarife des VGN  
 2) Im Bartarif



## Gliederung

---

- Einführung
- Darstellung der Raum- und Tarifsystematik
- **Darstellung der Preisniveaus**
- Bewertung

## Nur in wenigen Fällen entspricht der Tarif der Oberzentren vollkommen dem der ländlichen Räume

### Preisrelationen von Oberzentren

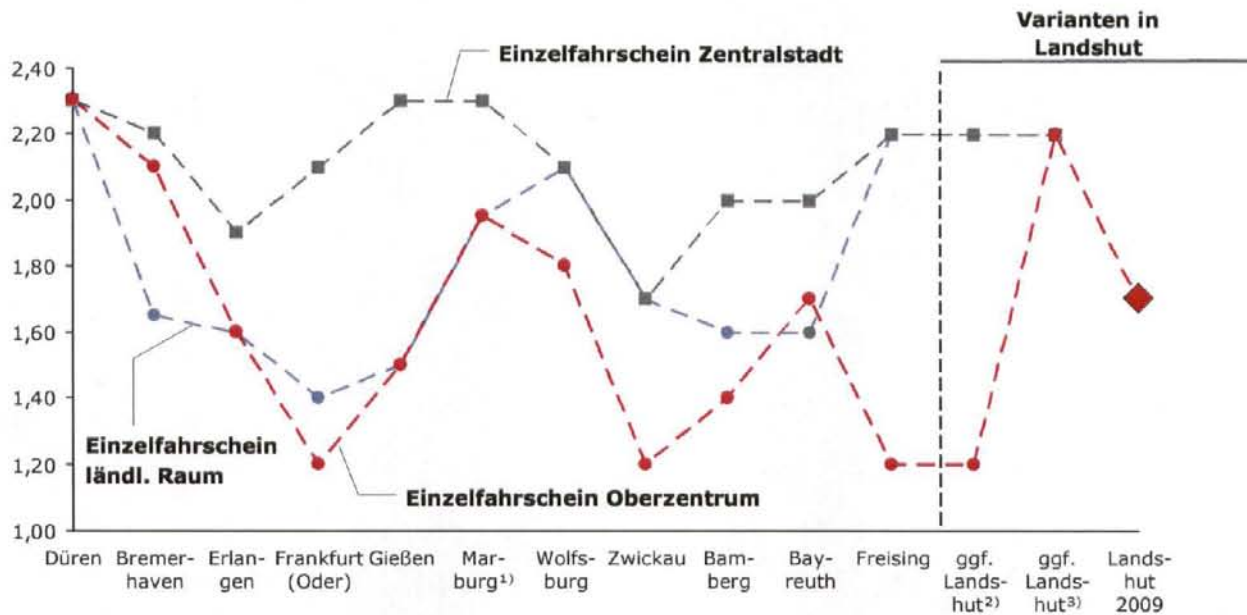
Das relative Preisniveau von Oberzentrum, Verbundzentrum und ländlichem Raum ist von Verbund zu Verbund sehr unterschiedlich gestaltet

Die Preisrelationen differieren auch zwischen den Tarifprodukten:

- Im **Bartarif** (Beispielprodukt: Einzelfahrschein) ist der Tarif des Stadtverkehrs im Oberzentrum teilweise **deutlich preiswerter** als im ländlichen Raum. Verantwortlich hierfür sind spezielle Stadt-Tarifstufen (Frankfurt (O.), Wolfsburg) oder die Anwendung einer Kurzstreckenregelung für den gesamten Stadtverkehr (Freising, Zwickau). Für die – im Gegensatz dazu – **höheren** Preise in Bremerhaven ist der dortige Stadttarif verantwortlich, der sich an der Zentralstadt Bremen orientiert
- Im **Zeitkartentarif** (Beispielprodukt: Monatskarte) orientiert sich der Preis fast immer am Niveau des Flächentarifs, weil Kurzstreckenregelungen hier i.d.R. nicht zur Anwendung kommen. Abweichungen (Düren, Bremerhaven, Frankfurt) sind auf Stadttarifstufen zurück zu führen
- Die Preise der Zentralstädte liegen meist höher als in Oberzentrum und ländlichem Raum, wofür eigene Stadttarifstufen für die Zentralstadt oder eigene Zählregeln (zentrale Tarifzone wird doppelt gezählt) verantwortlich sind
- Nur in Bremerhaven orientiert sich der Tarif des Oberzentrums eindeutig an der Zentralstadt, in allen anderen Orten bezieht er sich eher auf den ländlichen Raum oder liegt noch deutlich darunter

## Im Bartarif sind die Fahrpreise für den Stadtverkehr oft niedriger als der (niedrigste) Flächentarif

Preise Einzelkarte 2009<sup>4)</sup>: Oberzentrum, Verbundzentrum, Fläche (niedrigste Preisstufe)



- 1) Gesamtgemeinde, inkl. eingemeindeten Dörfern
- 2) Variante 1: Anwendung der Kurzstrecken-Regelung des MVV für Landshut
- 3) Variante 2: Keine Anwendung der Kurzstreckenregelung des MVV für Landshut
- 4) Bamberg, Bayreuth: 2010 (nach Verbundbeitritt)

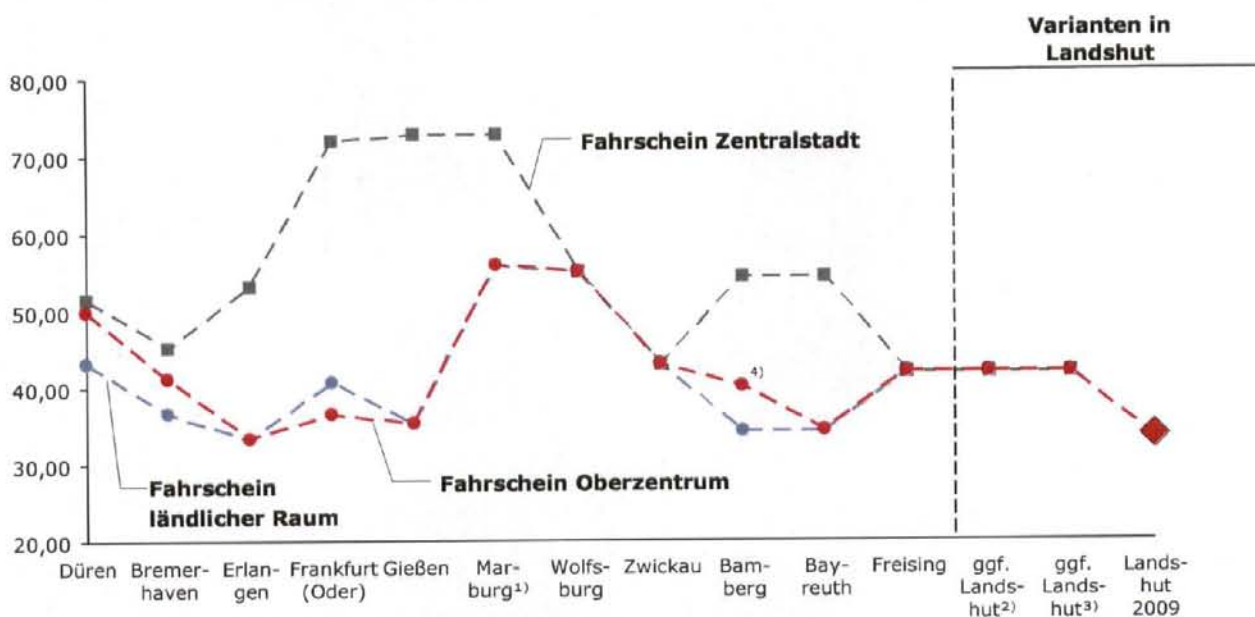


Quelle: BSL Management Consultants 13



## Im Zeitkartentarif orientiert sich das Tarifniveau zumeist am Flächentarif

Preise Monatskarte 2009<sup>5)</sup>: Oberzentrum, Verbundzentrum, Fläche (niedrigste Preisstufe)



- 1) Gesamtgemeinde, inkl. eingemeindeten Dörfern
- 2) Variante 1: Anwendung der Kurzstrecken-Regelung des MVV für Landshut
- 3) Variante 2: Keine Anwendung der Kurzstreckenregelung des MVV für Landshut
- 4) Bei Erwerb am Automaten 2 EUR billiger
- 5) Bamberg, Bayreuth: 2010 (nach Verbundbeitritt)



Quelle: BSL Management Consultants 14



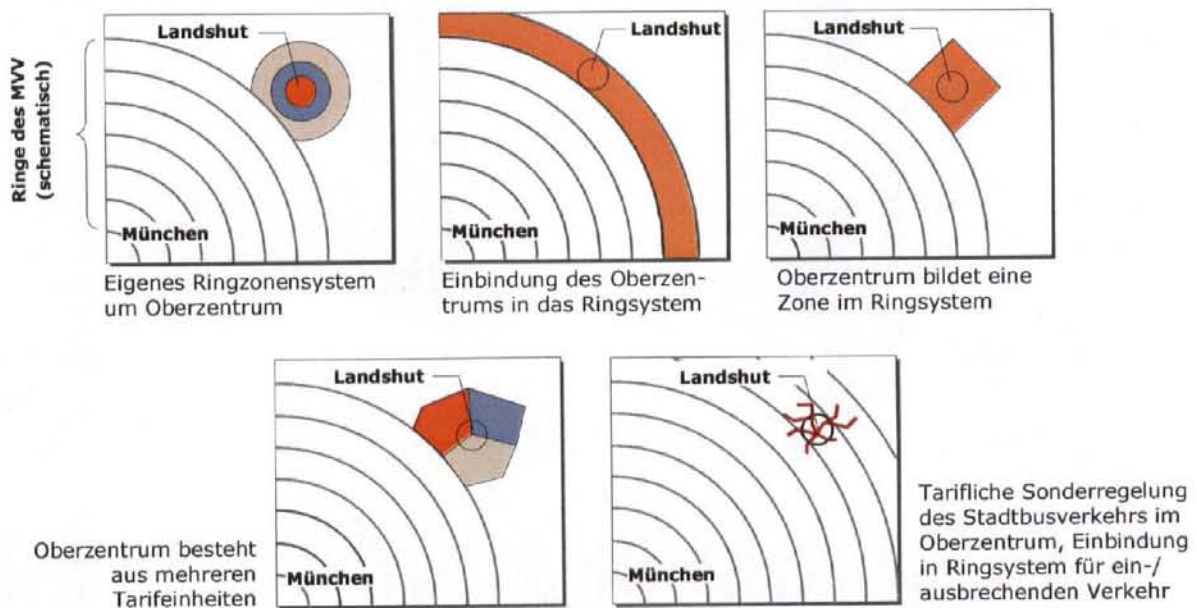


## Gliederung

- Einführung
- Darstellung der Raum- und Tarifsystematik
- Darstellung der Preisniveaus
- **Bewertung**

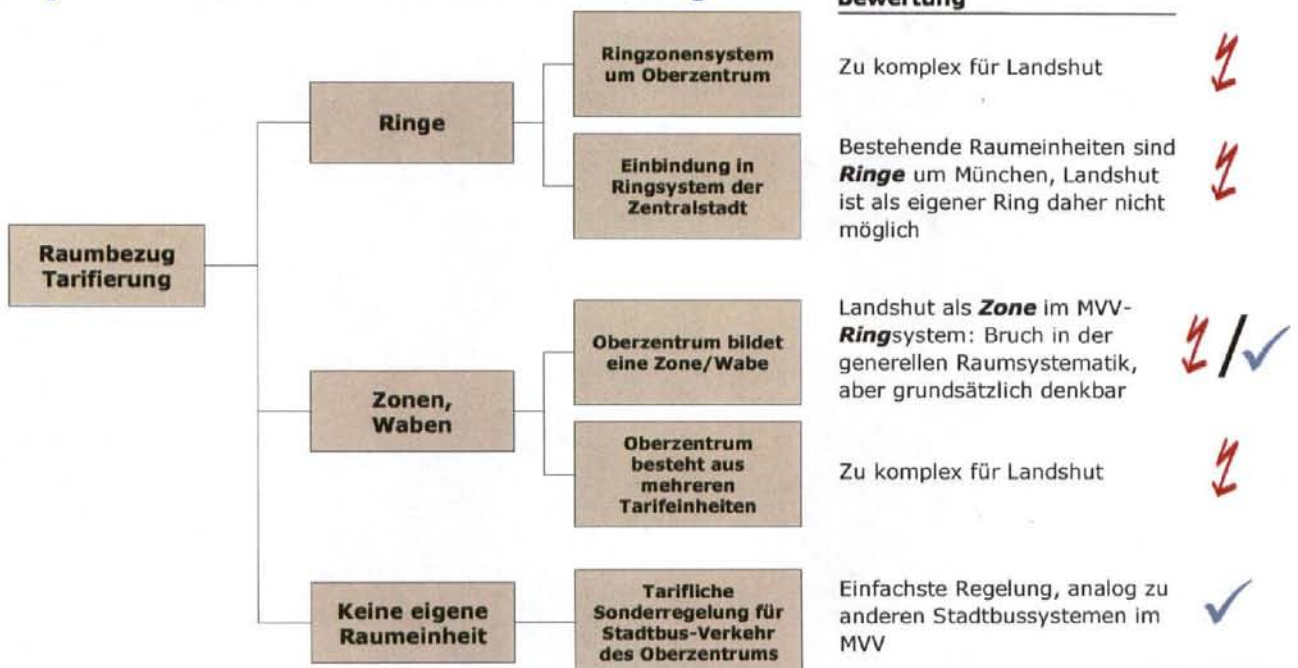
## Mehrere Konzepte zur Einbindung des Stadtbusverkehrs in den MVV sind grundsätzlich denkbar

### Mögliche Raumstrukturen für Landshut



# Im MVV-Ringsystem wäre die räumliche Einbindung als Stadtbussystem – analog Freising - am einfachsten

## Mögliche Raumstrukturen für Landshut: Bewertung



## Das bisherige Tarifangebot des MVV im Bartarif erscheint nicht angemessen für Landshut

### Preisniveau: Zusammenfassung Bartarif

Für den Stadtverkehr Landshuts hält der MVV im Bartarif bisher keine im Preisniveau passende Preisstufe bereit:

- Im Bartarif (Beispiel Einzelfahrschein) wird üblicherweise für vergleichbare Städte ein Preisniveau deutlich **unter** dem Niveau der Zentralstadt gewählt (ausgenommen Düren)
  - Die **Variante 2** (Stadtverkehr Landshut = 1 Zone MVV<sup>1)</sup>) ist daher vergleichsweise **sehr teuer**, da dann das Tarifniveau in Landshut dem in München entspräche
- Der Bartarif-Preis des Stadtverkehrs liegt dennoch meist bei **deutlich** mehr als 50% des Preises der Zentralstadt (Ausnahmen Frankfurt (O.) und das deutlich kleinere Freising)
  - Die **Variante 1** (Stadtverkehr Landshut = Kurzstrecke MVV) ist daher vergleichsweise **sehr billig**, da dann das Tarifniveau nur bei 50% des Münchners läge
- Das Preisverhältnis im Bartarif zwischen dem Tarif des Oberzentrums und dem Flächentarif ist unterschiedlich ausgestaltet<sup>2)</sup>, insbesondere bei Städten mit Kurzstreckenregelung liegt das Tarifniveau deutlich unter dem der ländlichen Räume
  - Im MVV entspricht der Flächentarif sogar dem Tarif der Zentralstadt. Dies ist sonst nur bei den Verbänden VRB und VMS mit den wesentlich kleineren Zentralstädten Wolfsburg und Chemnitz der Fall. Im MVV ist somit auch das Fahren im ländlichen Raum vergleichsweise teuer

1) Im Bartarif ist der Verbundraum des MVV in vier (Ring-)Zonen aufgeteilt. Jede Zone entspricht vier Ringen des Zeitkartentarifs. Für Kurzstreckenfahrten und in den Stadtverkehren der Kleinstädte kommt eine preislich um 50% reduzierte Kurzstreckenpreisstufe zur Anwendung  
 2) Hier spielt auch die Größe der Raumeinheiten in den jeweiligen Verbänden eine Rolle



# Das Tarifniveau des MVV im Zeitkartenbereich ist für Landshut grundsätzlich angemessen

## Preisniveau: Zusammenfassung Zeitkartentarif

In der derzeitigen Tarifstufung des MVV kommt für den Stadtverkehr Landshuts nur die niedrigste Tarifstufe des Zeitkartentarifs, "2 Ringe"<sup>1)</sup>, für Landshut in Frage

- In vielen Städten liegt der Preis der Zeitkarten im ländlichen Raum niedriger als in den Zentralstädten (oft auf Grund besonderer Zählregeln in der Zentralstadt)
- Der Preis der Oberzentren orientiert sich sehr oft stark an den Preisen der ländlichen Räume, da eventuelle Kurzstreckenregeln im Zeitkartentarif nicht gelten
- Im MVV – auch hier existieren keine Kurzstrecken-Zeitkarten – entsprechen sich die Preise von Zentralstadt, Oberzentrum und Fläche in allen Varianten komplett
- Wegen der Tariffdifferenzierung *innerhalb* Münchens (2-3-4 Ringe) wäre das *absolute* Tarifniveau Landshuts bei einer Integration in die Tarifstufe "2 Ringe" nicht ungewöhnlich hoch
- Dass dies gleichwohl eine deutliche Preisanhebung in Landshut nach sich zöge, liegt an der derzeitig vergleichsweise sehr günstigen Monatskarte (33,50 EUR) mit einer niedrigen Nutzenschwelle zum Einzelfahrschein (1,70 EUR) von nur 19,7.
- Bei einigen Tarifprodukten des Zeitkartentarifs wird die Tarifstufe "2 Ringe" nicht angeboten, hier wäre von Kunden in Landshut derzeit die Tarifstufe "Außenraum", entsprechend den Ringen 5-16, zu erwerben. Für Kunden, die vor allem im Stadtverkehr Landshuts mobil sein möchten, liegt das Preisniveau dieser Tarifstufe sehr hoch, so ist z. B. die IsarCard 9Uhr Außenraum (45 EUR) teurer als die allgemeine IsarCard 2 Ringe (42 EUR)

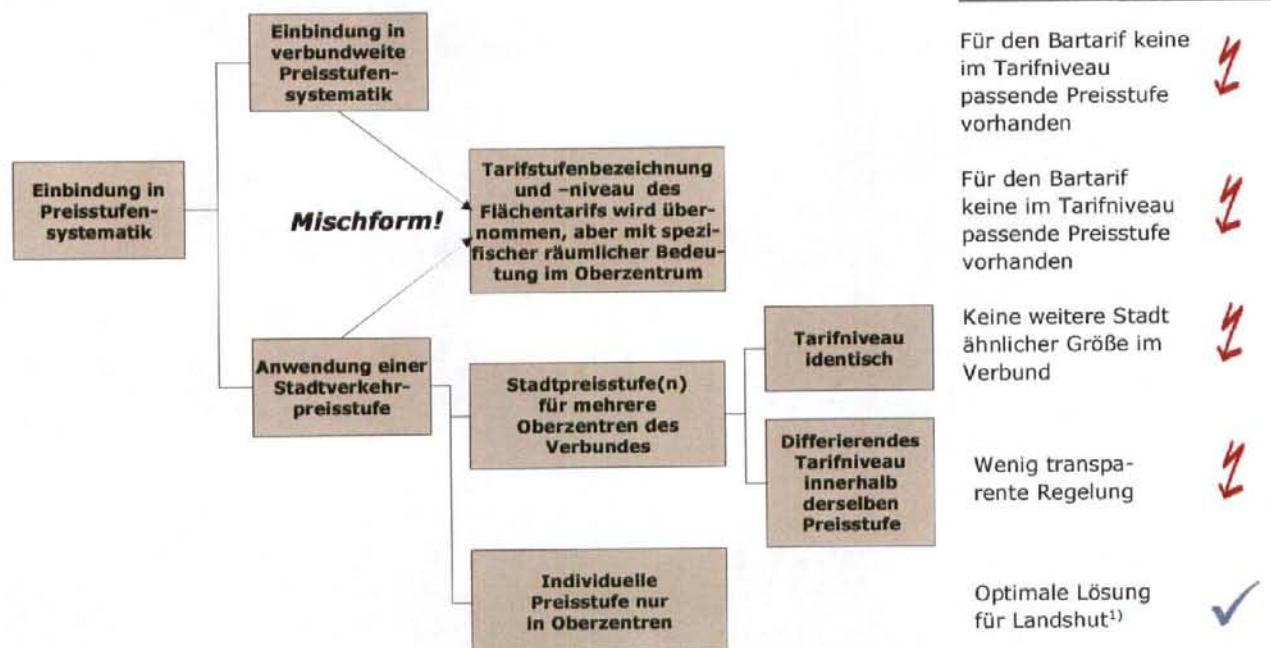
1) Im Zeitkartentarif ist das Gebiet des MVV in 16 konzentrische Ringe aufgeteilt. Die Anzahl der durchfahrenen Ringe bestimmt die Tarifstufe, die niedrigste Tarifstufe umfasst jedoch zwei Ringe. Einige Zeitkartenprodukte wie Talzeitkarte und Seniorenkarte werden nur in den Tarifstufen "Innenraum" (Ringe 1-4, Stadtgebiet München), "Außenraum" (Ringe 5-16, Verbundraum außerhalb Münchens), "XXL" (Ringe 1-12) und "Gesamtraum" angeboten



Quelle: BSL Management Consultants 19

## Nur mit einer eigenen Preisstufe kann ein angemessener Tarif für den Stadtverkehr Landshut realisiert werden

### Optionen für Landshut



1) Im Falle des zukünftigen Beitritts ähnlicher Städte (Rosenheim etc.) könnte diese Preisstufe dort übernommen werden



## Im Falle einer Integration sind eine eigene Stadtverkehrspreisstufe oder ergänzende Haustarife die beste Lösung für Landshut

### Fazit

- Der aktuelle Tarif des MVV hält keine passende Preisstufe für den **Bartarif** in Landshut bereit. Im Falle eines Beitritts zum MVV wären folgende Strategien denkbar
  - Entwicklung einer neuen Stadtverkehrspreisstufe auf dem gewünschten Tarifniveau (z.B. Einzelfahrschein 1,70 EUR)
  - Einführung eines ergänzenden Haustarifs zusätzlich zu den Verbundangeboten (z.B. "Landshut-Einkaufskarte" für 3,50 EUR), um im Bedienungsgebiet der Stadtbusse Landshut den Großteil der Bartarifkunden ohne große Preisanhebungen befördern zu können
- Der **Zeitkartentarif** "2 Ringe" ist für Landshut nicht grundsätzlich überhöht. Denkbar wären
  - Eine eigene Stadtverkehrspreisstufe (s. o.), die sich im Zeitkartentarif an der Preisstufe "2 Ringe" orientieren könnte
  - Eine Überführung der Tarife im Stadtverkehr Landshuts in die Preisstufe "2 Ringe" mit Hilfe mehrjähriger Übergangstarife
  - Handlungsbedarf herrscht bei Tarifpositionen, die derzeit im MVV nicht für "2 Ringe" angeboten werden (IsarCard 60, IsarCard 9Uhr)
- Nach einem Beitritt zum MVV kann die Stadt Landshut – anders als heute – ihre Tarife nicht mehr eigenständig festlegen

## Eine Stadtverkehrspreisstufe hätte zudem Vorteile bei der Einnahmeverteilung

### Auswirkungen der Stadtpreisstufe auf die Einnahmeverteilung

- Eine Stadtverkehrspreisstufe für den Stadtbusverkehr brächte weitere Vorteile bei der im Verkehrsverbund notwendigen Einnahmeverteilung (EAV)
  - Die Stadtwerke Landshut sind das einzige Unternehmen, welches innerstädtischen Verkehr in Landshut abwickelt<sup>1)</sup>
  - Im Falle einer Integration in den MVV stünden alle aus dem Verkauf der Stadtpreisstufe und der Kurzstrecke resultierenden Einnahmen der LAV zu und müssten keinem EAV unterliegen<sup>2)</sup>
  - Nur für die Fahrausweise anderer Preisstufen wäre eine Einnahmeverteilung noch notwendig. Hier ist bei den Verhandlungen auf einen angemessenen Anteil der Einnahmen für die LAV zu achten, insbesondere auch angesichts der vermutlich häufigen Unternutzung von Zeitkarten<sup>3)</sup>
- Wäre der Stadtverkehr dagegen komplett in die bisherige Preisstufensystematik des MVV integriert, unterlägen sämtliche Einnahmen – außer der Kurzstrecke – der Einnahmeverteilung
- In jedem Fall ist die Form des EAV vor einem Beitritt zum MVV zu klären

1) Einzelne Fahrten auf den ein-/ausbrechenden Linien des Regionalbusverkehrs sind möglich  
2) Im Falle der Verbundintegration auch der Regionalbusse wäre hier jedoch eine Übereinkunft nötig, siehe Anmerkung 1)  
3) Käufer von Zeitkarten höherer Tarifstufen fahren auf vielen Fahrten doch nur im Stadtverkehr

# Im Rahmen der Entscheidung eines Beitritts zum MVV sind vorab weitere Fragen zu klären

## Offene Fragen (Auswahl)

Aspekte	Erläuterung
<b>Flughafen-Linie</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Preisliche Integration in MVV-Tarifstruktur?</li><li>▪ Welche Einnahmen gehen ggf. verloren?</li></ul>
<b>Buswerbung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wer beauftragt?</li><li>▪ Welche Rahmenbedingungen in Bezug auf Fläche, Farben etc.?</li><li>▪ Welche Einnahmen gehen ggf. verloren?</li></ul>
<b>Standards</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Durchschnittliches und maximales Fzg.-alter mit aktueller/ geplanter Situation bei VBL kompatibel?</li><li>▪ Sonstige Fzg.-standards mit aktueller/geplanter Situation bei VBL kompatibel?</li><li>▪ Welche zusätzlichen Kosten entstehen durch andere Standards ggf.?</li></ul>

**Diese Aspekte können je nach Ausgestaltung einen erheblichen Einfluß auf die wirtschaftliche Situation des VBL haben**



Quelle: BSL Management Consultants 23



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



**Dr. Mirko Schnell**  
*Director*

**Matthias Schulz**  
*Senior Business Analyst*

**BSL Management Consultants GmbH & Co. KG**  
Barmbeker Straße 4a · D-22303 Hamburg  
T +49 (0)40 30 96 18-300  
F +49 (0)40 30 96 18-330  
info@bsl-consulting.de · www.bsl-consulting.de

