

Tarifgutachten zum VSN-Tarif Maßnahmen

Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
(ZVSN)

Ein Jugendfreizeitticket ohne verpflichtende Basiskarte soll den ÖPNV auch außerhalb des Pendelwegs attraktiveren

Jugendfreizeitticket ohne verpflichtende Basiskarte: Konzept

Konzept

- Die bestehende Schülerfreizeitkarte wird durch ein Jugendfreizeitticket abgelöst. Für dieses gilt:
 - Das Jugendfreizeitticket ermöglicht beliebig viele Fahrten im Verbundgebiet außerhalb der definierten Sperrzeit (Sperrzeiten: Schüler: Schultage bis 14:00; Azubis: Mo-Fr bis 16:00)
 - Eine bestehende Basiskarte (derzeit Schülermonatskarte, Schüler-Sammelzeitkarte) ist für den Kauf nicht mehr erforderlich.
 - Nutzungsberechtigt sind alle Kunden, die eine Zeitkarte des Ausbildungsverkehrs kaufen können.
 - Zukünftig kann das Ticket auch in den Sommerferien genutzt werden.

Intention

- Für Schüler/Auszubildende, die keine Zeitkarte für ihren Pendelweg benötigen, aber Freizeitmobilität wollen, wird ein attraktiveres Angebot gegenüber dem Bartarif geschaffen.
- Langfristige Kundenbindung: wenn heutige Schüler über ein attraktives Produkt den ÖPNV positiv besetzen, bleiben sie ggf. auch nach Ende der Ausbildung – als wahlfreie Personen – ÖPNV-Kunden

Zielgruppe

- Freizeitticket: Personen in Ausbildung, die in der Freizeit auch im Verbundraum außerhalb der Zonen des Pendelweges mobil sein möchten, für den Regelweg jedoch keinen ÖPNV benötigen

Verbreitung

- Einige Verbünde in Deutschland

Eine Sperrzeit ist notwendig, um Kannibalisierungen des Regel-Ausbildungstarifs zu vermeiden

Jugendfreizeitticket ohne verpflichtende Basiskarte: Sperrzeit

Hintergrund

Angenommene Sperrzeit

Inhalt

- Die Nutzung des Jugendfreizeittickets soll die Attraktivität von Zeitkarten auf dem Regel-Ausbildungsweg nicht verändern.
- Das Produkt ist daher mit einer Sperrzeit zu versehen, um den Regel-Ausbildungstarif nicht zu kannibalisieren. Die Sperrzeit soll dabei die Nutzung auf dem Hinweg des Regelwegs vermeiden.
- Bei Personen bis 14 Jahren soll weiterhin auch die regelmäßige Nutzungsmöglichkeit auf dem Rückweg des Regelwegs vermieden werden, da sonst eine Kombination des Jugendfreizeittickets mit ermäßigten Bartarifen günstiger als die Nutzung von Zeitkarten wird.
- Die Sperrzeitregelung differenziert zwischen Schülern allgemeinbildender Schulen und anderen Auszubildenden. Angesetzt wurden:
 - **Schüler:** Schultage ab 14 Uhr, alle anderen Tage (Wochenende, Feiertage, Ferien) ganztägig
 - **Andere Auszubildende:** Montag bis Freitag ab 14 Uhr, Wochenende und Feiertage ganztägig

Für Personen mit zwei Ausbildungsorten besteht ein tariflicher Lösungsbedarf

2-Wege-Azubi-Ticket: Konzept

Konzept

- Für Personen im Ausbildungssegment mit zwei Pendelwegen (zur Berufsschule, zum Ausbildungsbetrieb), die dabei aber i.d.R. je Tag nur zu einem der beiden Ziele fahren, wird die tarifliche Möglichkeit geschaffen, diese Wege günstiger zurückzulegen (ohne zusätzlichen Bartarifkauf oder den Kauf zweier Zeitkarten).
- Bei Nachweis der beiden Pendelwege werden auf der Kundenkarte die Zonen für beide Wege zugelassen, der Kunde zahlt nur den **günstigeren** der beiden Einzelpreise. Wegen des hohen Bearbeitungsaufwandes wird das Produkt nur im Jahresabonnement angeboten.

Intention

- Auszubildende mit zwei Wegen (zur Ausbildungsstätte und zum Ausbildungsbetrieb) sollen gegenüber anderen Pendlern nicht benachteiligt werden.

Zielgruppe

- Auszubildende mit unterschiedlichen Wegen zur Ausbildungsstätte und zum Ausbildungsbetrieb
- Zu erwägen: Sonstige Schüler mit zwei nachgewiesenen Pendelwegen¹⁾

Verbreitung

- In Verbänden mit verbundweitem, pauschalem Ausbildungsticket entsteht das Problem nicht.
- In anderen Verbänden oft diskutiert, bisher aber nur selten umgesetzt (bspw. MDV).

1) Z. B. Schüler mit Betreuung im Wechselmodell bei Scheidungskindern

Mit einem im gesamten VSN-Gebiet gültigen Sozialtarif soll Berechtigten vergünstigte Mobilität ermöglicht werden

Sozialtarif: Konzept

Konzept

- Für alle Berechtigte der VSN-Landkreise wird ein Sozialtarif angeboten, der vergünstigte Mobilität ermöglicht. Der Kreis der Berechtigten umfasst dabei die nachfolgenden sechs Gruppen:
 - SGB II
 - SGB XII
 - Asylbewerberleistungsgesetz
 - Wohngeldgesetz
 - §6b Kindergeldgesetz
 - Bundesversorgungsgesetz
- Es wird eine reduzierte, verbundweit gültige Monatskarte zu einem Preis auf dem Niveau des Regelsatz-Anteils Verkehr“ eingeführt (35 € p.m.)
- Das Produkt ist ganztägig gültig, um „Aufstocker“ nicht *de facto* auszuschließen.

Intention

- Personen mit niedrigem Einkommen soll eine finanzierbare Mobilität ermöglicht werden.

Zielgruppe

- Personen mit niedrigem Einkommen, die den ÖPNV nutzen möchten.

Verbreitung

- Sozialtarife sind in Deutschland – oft als kommunale Angebote - weit verbreitet. Im VSN derzeit in Stadt GÖ und Kreis Holzminden.

Bei einem Pauschalpreis des Sozialtarifs von 35 € p.m. beträgt der Rabatt zwischen 18 % und 83 %

Sozialtarif Var. 1 bis 3: Preis- und Rabattübersicht
in € und %

**Zum Vergleich:
ursprüngliche Variante 0**

		Variante 1	Variante 2	Variante 3		Zum Vergleich: ursprüngliche Variante 0			
Preis- stufe	Monats- karte	Sozial- ticket Var. 1	Rabatt Var. 1	Sozial- ticket Var. 2	Rabatt Var. 2	Sozial- ticket Var. 3	Rabatt Var. 3	Sozial- ticket Var. 0	Rabatt Var. 0
1	60,00	30,00	50 %	35,00	42 %	16,81	72 %	16,81	72 %
2	75,00		60 %		53 %	21,01	72 %	21,01	72 %
3	88,50		66 %		60 %	24,79	72 %	24,79	72 %
4	99,00		70 %		65 %	27,74	72 %	27,74	72 %
5	115,50		74 %		70 %	32,36	72 %	32,36	72 %
6	126,00		76 %		72 %	35,30	72 %	35,30	72 %
7	148,50		80 %		76 %	35,30	76 %	41,60	72 %
8	175,50		83 %		80 %	35,30	80 %	49,17	72 %
9	208,50		86 %		83 %	35,30	83 %	58,41	72 %
C	42,50		29 %		18 %	11,91	72 %	11,91	72 %

Hinweise: Preise sind nicht gerundet, eine Rundung wird erst im Abschluss nach Auswahl aller Tarifmaßnahmen empfohlen.
Die dargestellten Preise sind *ceteris paribus* zu verstehen, berücksichtigen also nicht eine Umsetzung der Maßnahme „5 €-Ticket“

Mit einem attraktiven verbundweiten Tarifangebot sollen Senioren an den ÖPNV gebunden werden

Seniorenticket: Konzept

Konzept

- Für alle Personen ab 65¹⁾ wird ein Seniorenticket als Abo eingeführt, das im Vergleich zum regulären Abo bei einem Preis etwas über Preisstufe 1 eine verbundweite Gültigkeit ermöglicht.
- Für die Kalkulation wurde dabei ein Preis von 59 € pro Monat angesetzt.
- Das Ticket wurde ohne Mitnahme und Übertagbarkeit konzipiert

Intention

- Senioren werden nicht als „arme“ und/oder wenig mobile Personengruppe begriffen, für die reduzierte Tarife angeboten werden müssen, sondern als aktive Gruppe, die gerne Ausflüge unternimmt. Diese sollen mit einem attraktiven Angebot an den ÖPNV gebunden werden. So sollen einerseits neue Kundengruppen erschlossen werden, andererseits auch im Alter günstige Mobilität ermöglicht werden.

Zielgruppe

- Senioren, die den ÖPNV nutzen
- Aktive Senioren, die in Orten mit regelmäßiger Verkehrsanbindung leben (somit die verbundweite Gültigkeit gut nutzen können) als Neukunden

Verbreitung

- Seniorentickets mit verbundweiter Gültigkeit mit zunehmender Verbreitung in der deutschen Verbundlandschaft

1) Signifikante Kannibalisierung des Regeltarifs soll vermieden werden, Bindung an die Verrentung aus praktischen und juristischen Gründen nicht empfohlen. Eine Anpassung der Altersgrenze kann im Rahmen der Verschiebung des Renteneintrittsalters vorgenommen werden.

Mit einem günstigeren Einstiegspreis sollen kurze Fahrten in ländlichen Räumen attraktiver werden

Preisstufe C im Binnenverkehr aller Zonen: Konzept

Konzept

- Im Binnenverkehr aller Zonen wird Preisstufe C angewendet (bisher außerhalb einiger Städte bereits Preisstufe 1). Zone Göttingen natürlich unverändert Stadt-Preisstufe GÖ

Intention

- Im Binnenverkehr anderer Zonen wird trotz geringerer Zonengröße und fehlendem Stadtbusverkehr Preisstufe 1 fällig (höherer Preis *und* oft geringeres Angebot als in Städten)
- Auch von Kundenseite wird bemängelt, dass schon bei sehr kurzen Fahrten im ländlichen Raum ein hoher Preis fällig wird.

Zielgruppe

- Personen mit sehr kurzen Fahrstrecken außerhalb von Stadtverkehren

Verbreitung

- Der Einstiegspreis für kurze Strecken ist in ländlichen Räumen Deutschlands üblicherweise niedriger als im VSN.

Die Basis-Premium-Differenzierung des Abonnements soll unterschiedlichen Kundenbedürfnissen gerecht werden

Basis-Premium-Differenzierung: Konzept

Konzept

- Das Jedermann-Abonnement wird zukünftig in zwei Varianten angeboten – einer dem heutigen Abonnement bei Preis und Zusatzleistungen entsprechenden **Basisvariante** und einer neuen, mit einem Aufpreis versehenen, **Premiumvariante** mit erhöhten Zusatzleistungen.

Intention

- Erzielung von Mehrerlösen bei Kunden, die höhere Zahlungsbereitschaft für Komfortleistungen haben
- Verbesserte Nutzungsmöglichkeit von Zeitkarten im Freizeitverkehr durch verbundweite Gültigkeit in Talzeiten, insbesondere am Wochenende

Zielgruppe

- Bestandskunden, die Zusatzleistungen häufig nutzen und/oder Zahlungsbereitschaft für Komfortleistungen haben

Verbreitung

- In den letzten Jahren zunehmend häufig angeboten. Exemplarisch (und damals Trendsetter): VRR

Die Premiumvariante ermöglicht zukünftig verbundweite Fahrten in Talzeiten

Basis-Premium-Differenzierung beim Jedermann-Abonnement: Zusatzleistungen

Produkt

Basisvariante

Inhalt

- **Gegenüber bestehender Abo-Monatskarte identischer Preis**
- Übertragbar wie bisher
- Kostenfreie Mitnahme wie bisher: 1 Erwachsener und bis zu 3 Kindern, Mo-Fr ab 19 Uhr, Sa ab 14 Uhr, So ganztägig

Premiumvariante

- **Gegenüber bestehender Abo-Monatskarte höherer Preis (preisstufenabhängig, maximal 9,50 €)**
- Übertragbar
- Kostenfreie Mitnahme von 1 Erwachsenen und bis zu 3 Kindern Mo-Fr ab 19 Uhr, am Wochenende ganztägig
 - Zusätzlich gegenüber Basiskarte: auch Samstags ganztägig
- Zusätzlich gegenüber Basiskarte: Erweiterte räumliche Gültigkeit im gesamten Verbundgebiet von Mo-Fr ab 19 Uhr, am Wochenende ganztägig

Nach Einschätzung der VSN GmbH kann das „5 € –Ticket“ nur in einer abgewandelten Version umgesetzt werden

5 €-Ticket mit Preisstufe „N“: Konzept

Konzept

- Der Fahrpreis des Einzelfahrscheins wird auf 5 € gedeckelt. Andere Tarifprodukte werden auf einem aus den jeweiligen Nutzenschwellen von den 5 € abgeleiteten Niveau in Preisstufe 5 gedeckelt. Tageskarten und Zeitkarten der Preisstufe 5 können *jede* gewünschte und fahrbare Einzel-Relation umfassen, haben aber keine Verbundgültigkeit.
- Für Jedermann-Zeitkarten und Firmentickets wird eine neue Preisstufe „N“ (für „netzweit“) eingeführt, die verbundweit gültig ist und etwa auf dem Niveau der heutigen PS 6 liegt. Die kleine Personengruppe, die dies möchte, kann die Karte erwerben. Auch dieses Produkt ist noch deutlich günstiger als die derzeitige PS 9.

Intention

- Für längere Reiseweiten im VSN soll ein klar kommunizierbarer Maximalpreis definiert werden.
- Personen mit langen Reiseweiten sollen insgesamt günstiger im VSN-Gebiet unterwegs sein.

Zielgruppe

- Personen mit langen Reiseweiten im VSN

Verbreitung

- Keine bekannt, einige Verbünde erreichen ihren Maximalpreis schon bei im Vergleich zur Verbundgröße sehr kurzer Reiseweite

Mit der Einführung eines 5 €-Tickets müssen zur Tarifkonsistenz auch andere Tarifprodukte neu bepreist werden

5 €-Ticket: Übersicht ausgewählter Preise (noch ungerundet)

in €

Preisstufe	Einzel-fahr-schein	Einzel-fahr-schein Kinder	4er-Karte	4er-Karte Kinder	Tages-karte	Klein-gruppen-karte	7-Tage-Karte	Monats-karte	ABO-Karte	Schüler-monats-karte
1	2,50	1,70	8,80	5,90	6,00	11,20	20,00	60,00	50,00	45,00
2	3,30	2,20	11,50	7,70	7,00	13,20	25,00	75,00	62,50	56,10
3	3,90	2,60	13,50	9,00	8,20	15,20	29,50	88,50	73,75	66,00
4	4,40	2,90	15,30	10,10	9,10	17,60	33,00	99,00	82,50	74,10
5	5,00	3,27	17,21	11,44	10,19	19,90	37,02	111,06	92,55	83,08
6	5,00	3,27	17,21	11,44	10,19	19,90	37,02	111,06	92,55	83,08
7	5,00	3,27	17,21	11,44	10,19	19,90	37,02	111,06	92,55	83,08
8	5,00	3,27	17,21	11,44	10,19	19,90	37,02	111,06	92,55	83,08
9	5,00	3,27	17,21	11,44	10,19	19,90	37,02	111,06	92,55	83,08
C	1,70	1,00	5,90	3,50	4,30	9,00	14,15	42,50	35,45	31,80
N	-	-	-	-	-	-	42,00	126,00	105,00	83,00

Hinweis: Preise sind nicht gerundet, eine Rundung wird erst im Abschluss nach Auswahl aller Tarifmaßnahmen empfohlen. Dargestellt ist lediglich eine Auswahl der Tarifprodukte, andere Produkte (z. B. 8er-Karten, Firmenabos) werden analog angepasst.

Ein Anslussticket zielt auf die Vereinfachung der Nicht-Alltags-Mobilität von Zeitkartenkunden ab

Anslussticket für Zeitkartenbesitzer: geändertes Konzept

Konzept

- Es wird ein Anslussticket eingeführt, das die räumliche Gültigkeit von allen Zeitkarten mit Ausnahme der Wochenkarte erweitert.
- Dieses Anslussticket gilt als Einzelkarte für Fahrten aus dem räumlichen Gültigkeitsbereich der Zeitkarte hinaus, in diesen hinein und auch für Fahrten komplett außerhalb.
- Der Preis eines Anslusstickets entspricht dem Preis einer Einzelkarte der um 1 kleineren Preisstufe (Anslussticket PS 4 entspricht preislich Einzelkarte PS 3).

Intention

- Kunden, die aus dem räumlichen Gültigkeitsbereich herausfahren, sollen den Bereich, für den sie bereits eine Karte haben, nicht doppelt bezahlen.
- Die Karte stellt zudem eine Art Zusatzleistung für Kunden dar, die sich über ihre Zeitkarte bereits grundsätzlich an den VSN gebunden haben.

Zielgruppe

- Vielfahrer im VSN, die Zeitkarten mit mindestens monatlicher Gültigkeit besitzen

Verbreitung

- Anslusstickets werden in diversen Verkehrsverbänden in unterschiedlichen Konzepten angeboten.

Mit einem erhöhten Kinderrabatt soll die Familienfreundlichkeit des Tarifs weiter erhöht werden

Erhöhung Rabatt Kindertarif: Konzept

Konzept

- Der Kinderrabatt wird auf 50 % gegenüber dem regulärem Bartarif erhöht, die Kinderkarten werden damit günstiger (bisher schon realisiert in Stadtpreisstufe GOE).
- Dies betrifft Einzelfahrscheine sowie Mehrfahrtenkarten.

Intention

- Das Preisniveau für Gelegenheitsfahrten junger Fahrgäste soll gesenkt werden.
- Die Familienfreundlichkeit des Tarifs soll gesteigert werden.

Zielgruppe

- Gelegenheitskunden im Alter des Kindertarifs

Verbreitung

- Rabatte im Kindertarif liegen in Deutschland überwiegend auf einem Niveau zwischen 40 und 55 %.

Mit der Bepreisung der Tageskarte in Länderticketlogik soll für Familien und kleine Gruppen ein Angebot entstehen

Tageskarte in Länderticketlogik: Konzept

Konzept

- Tageskarten werden in eine flexible 1-5-Personen-Logik überführt:
 - Der Kunde zahlt den Tageskartenpreis für die erste Person. Eventuelle Mitfahrer können durch einen preisstufenabhängigen Aufpreis „dazugebucht“ werden
 - Das Verfahren entspricht den DB-Ländertickets und bspw. dem Niedersachsenticket, allerdings wird die Tageskarte weiterhin in allen Preisstufen angeboten.
- Die Preissetzung wird dabei so gewählt, dass für 2-4 Personen eine Preissenkung gegenüber dem heutigen Tarif entsteht. Die Tageskarte für 1 Person bleibt unverändert, der Preis der 5-Personen-Tageskarte entspricht dem der Kleingruppenkarte.
- Eine Kindermitnahme von bis zu 3 Kindern im Alter von bis zu 14 Jahren ist kostenfrei möglich (analog Ländertickets).

Intention

- Personen mit niedrigem Einkommen soll eine finanzierbare Mobilität ermöglicht werden.

Zielgruppe

- Familien mit Kindern und kleine Gruppen (2 Personen)

Verbreitung

- Immer mehr Verbund-Gruppentageskarten werden auf das „Länderticketmodell“ umgestellt, derzeit in ca. 30 % der größeren Verbünde.

Die Preissetzung bei der Überführung der Tageskarten in eine flexible 1-5-Personen-Logik orientiert sich am Bestand

Tageskarten in Länderticketlogik: Preisübersicht in €

Preisstufe	Tageskarte	Klein-gruppen-karte	Tages-karte 1 Person	Tages-karte 2 Personen	Tages-karte 3 Personen	Tages-karte 4 Personen	Tages-karte 5 Personen
1	6,00	11,20	6,00	7,30	8,60	9,90	11,20
2	7,00	13,20	7,00	8,55	10,10	11,65	13,20
3	8,20	15,20	8,20	9,95	11,70	13,45	15,20
4	9,10	17,60	9,10	11,23	13,35	15,48	17,60
5	10,60	20,70	10,60	13,13	15,65	18,18	20,70
6	11,70	22,50	11,70	14,40	17,10	19,80	22,50
7	14,00	27,00	14,00	17,25	20,50	23,75	27,00
8	17,20	32,80	17,20	21,10	25,00	28,90	32,80
9	21,30	37,00	21,30	25,23	29,15	33,08	37,00
C	4,30	9,00	4,30	5,48	6,65	7,83	9,00

Hinweise: Preise sind nicht gerundet, eine Rundung wird erst im Abschluss nach Auswahl aller Tarifmaßnahmen empfohlen.
Die dargestellten Preise sind ceteris paribus zu verstehen, berücksichtigen also nicht eine Umsetzung der Maßnahme „5 €-Ticket“