

VERBUND- UND TARIFSTRUKTUREN IM VBB

Erfahrungsbericht aus Berlin-Brandenburg

Landtag Schleswig-Holstein
Kiel, 12.02.2020

Dr. Kerstin Wendt
Bereichsleiterin Tarif und Vertrieb

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/3556



Inhaltsübersicht

1 Der VBB stellt sich vor: Verbundgebiet und Tarifstrukturen

2 Der VBB-Tarif

3 Aktuelle Herausforderungen für eine Verkehrswende



#VBBLand: Das Verbundgebiet

Berlin.

Fläche: 892 km²

Einwohner: 3,520 Mio.

12 Bezirke

Brandenburg.

Fläche: 29.654 km²

Einwohner: 2,484 Mio.

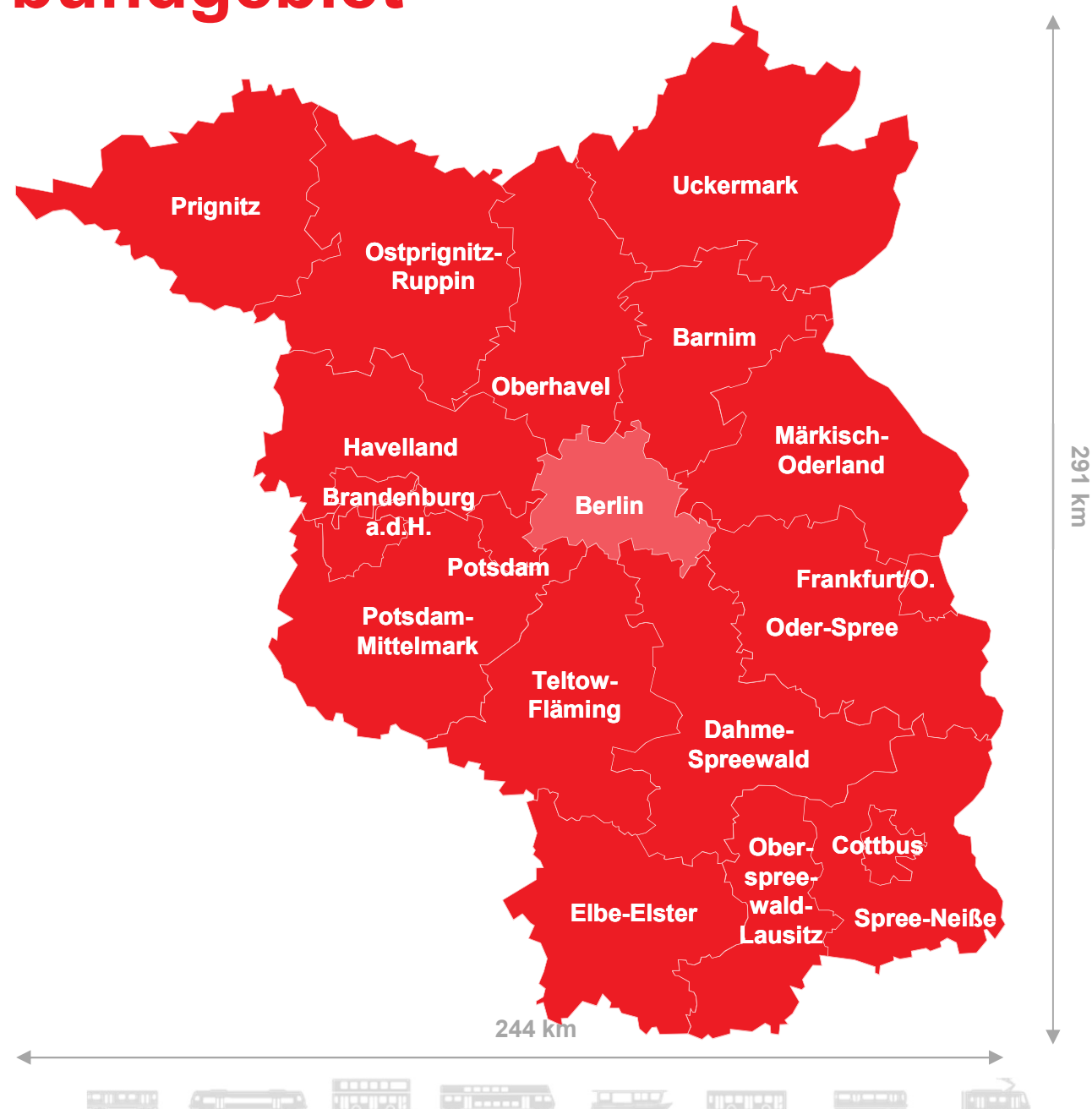
14 Landkreise, 4 kreisfreie Städte

VBB.

Fläche: 30.546 km²

Einwohner: 6,004 Mio.

Zwei Bundesländer



Regionale Unterschiede zwischen Berlin und Brandenburg



Foto: Getty Images



Foto: rbb-online.de



Dynamischer Verflechtungsraum

Pendelverkehr gesamt 2016:

ÖPNV und Individualverkehr

Pendler nach Berlin

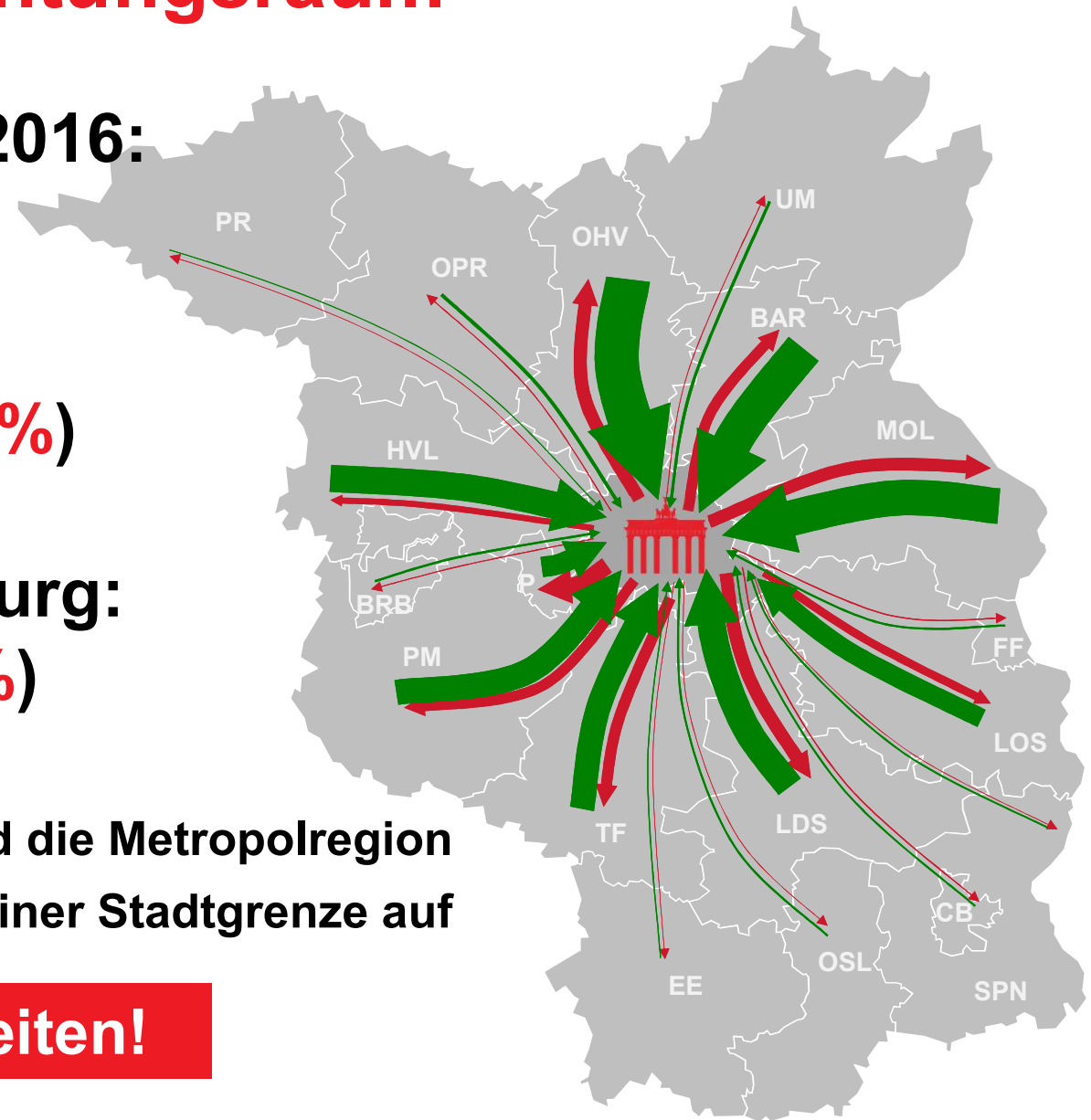
199.227 (seit 2005 **+29,6%**)

Pendler nach Brandenburg:

81.873 (seit 2005 **+36,0%**)

Rund 70 Linien verbinden Berlin und die Metropolregion
Wachstum hört nicht an der Berliner Stadtgrenze auf

Grenzen überschreiten!

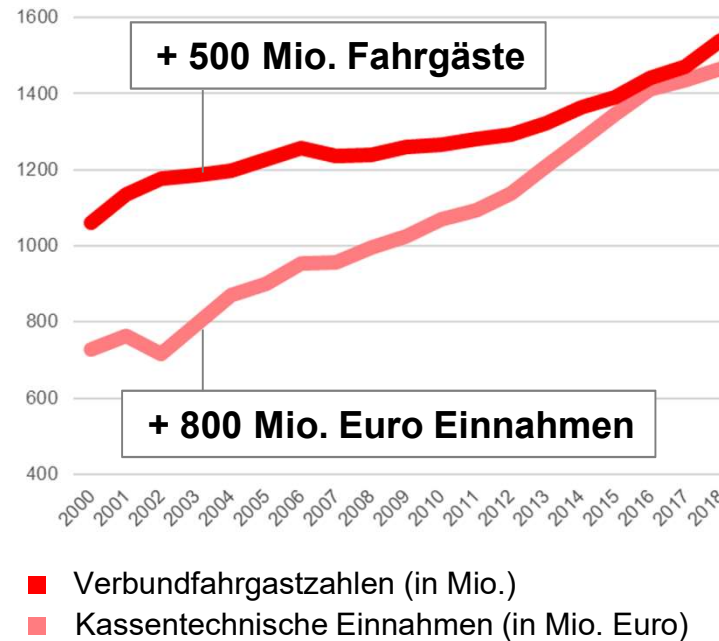


Messbarer Erfolg: Enormer Anstieg von Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen seit 1999

Berlin, Brandenburg und die kreisfreien Städte sind in den letzten 20 Jahren verkehrlich zu einer Metropolregion zusammengewachsen.

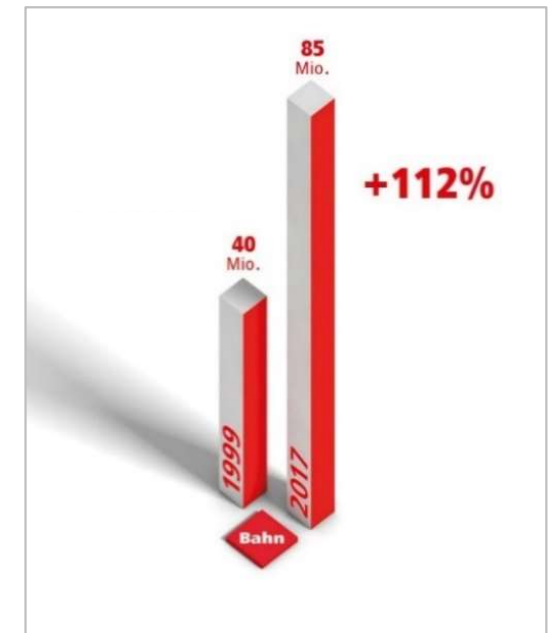


Fahrgastzahlen und Einnahmen



1999: 1,0 Mrd. Verbundfahrgäste; 0,7 Mrd. Euro Einnahmen
2018: 1,5 Mrd. Verbundfahrgäste; 1,5 Mrd. Euro Einnahmen

Zahl der Fahrgäste im Regionalverkehr



Ungleiche Bevölkerungsentwicklung. Mehr Touristen. Mehr Fahrgäste.

Bevölkerung im #VBBLand 2011-15:

Berlin: +5,8 Prozent.

Brandenburg: +1,3 Prozent.

Touristen im #VBBLand 2011-15:

+ 22,3 Prozent.

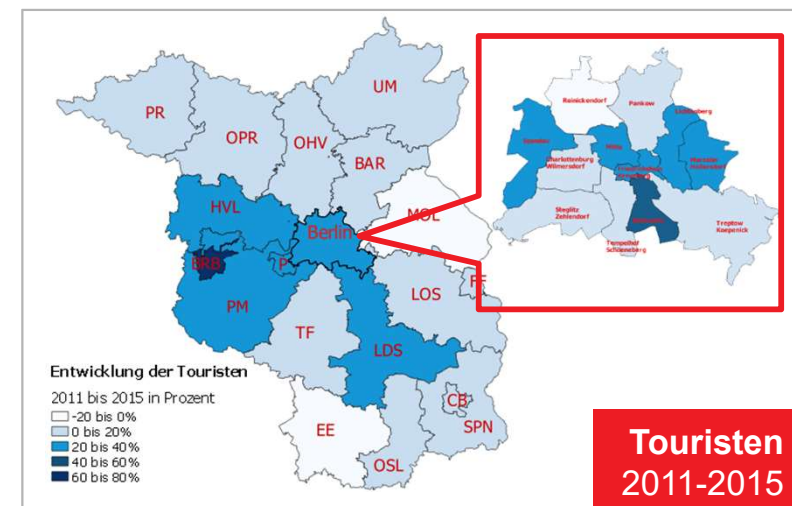
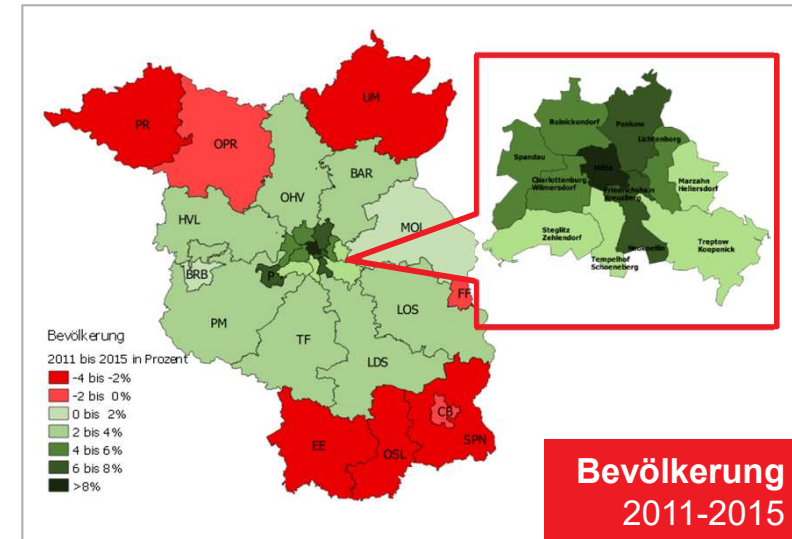
Fahrgäste im #VBBLand 2011-2018:

+20 Prozent.

2018: 1,54 Mrd. jährlich; 4,22 Mio. täglich.

**Steigende ÖPNV-Nachfrage
im #VBBLand.**

Quelle: VBB.



Die Verkehrsunternehmen im VBB

38 private und kommunale
Verkehrsunternehmen

6 Eisenbahnverkehrsunternehmen

32 Verkehrsunternehmen des
übrigen ÖPNV

rd. 400 Mio. Fahrplankilometer
pro Jahr

Berlin AB: Verkehrsleistungen von
14 Verkehrsunternehmen

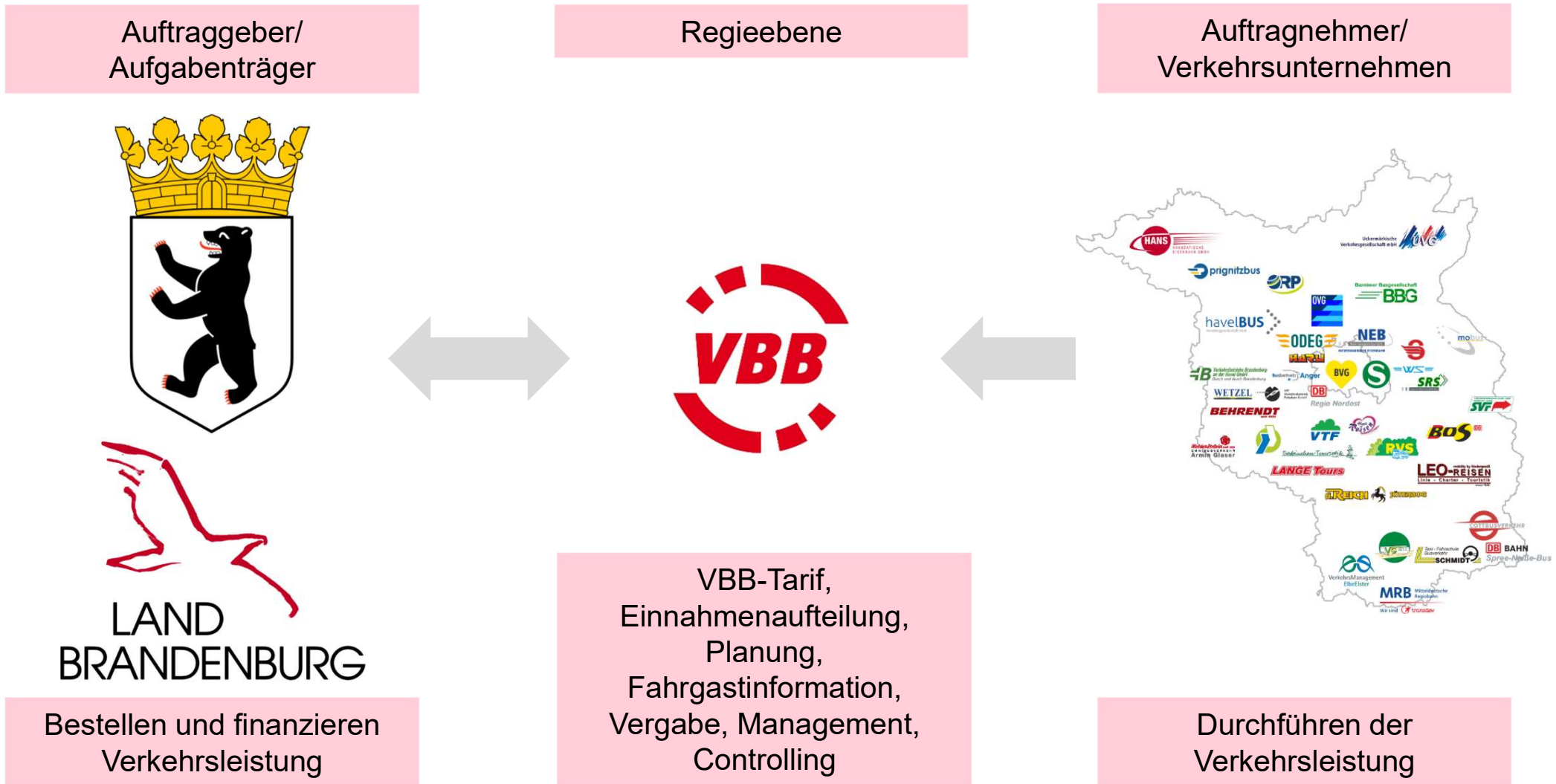
Berlin ABC: Verkehrsleistungen von
18 Verkehrsunternehmen



Stand: 1. September 2017



Der VBB an der Schnittstelle der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen



Auftraggeber/
Aufgabenträger



LAND
BRANDENBURG

Bestellen und finanzieren
Verkehrsleistung

Regieebene



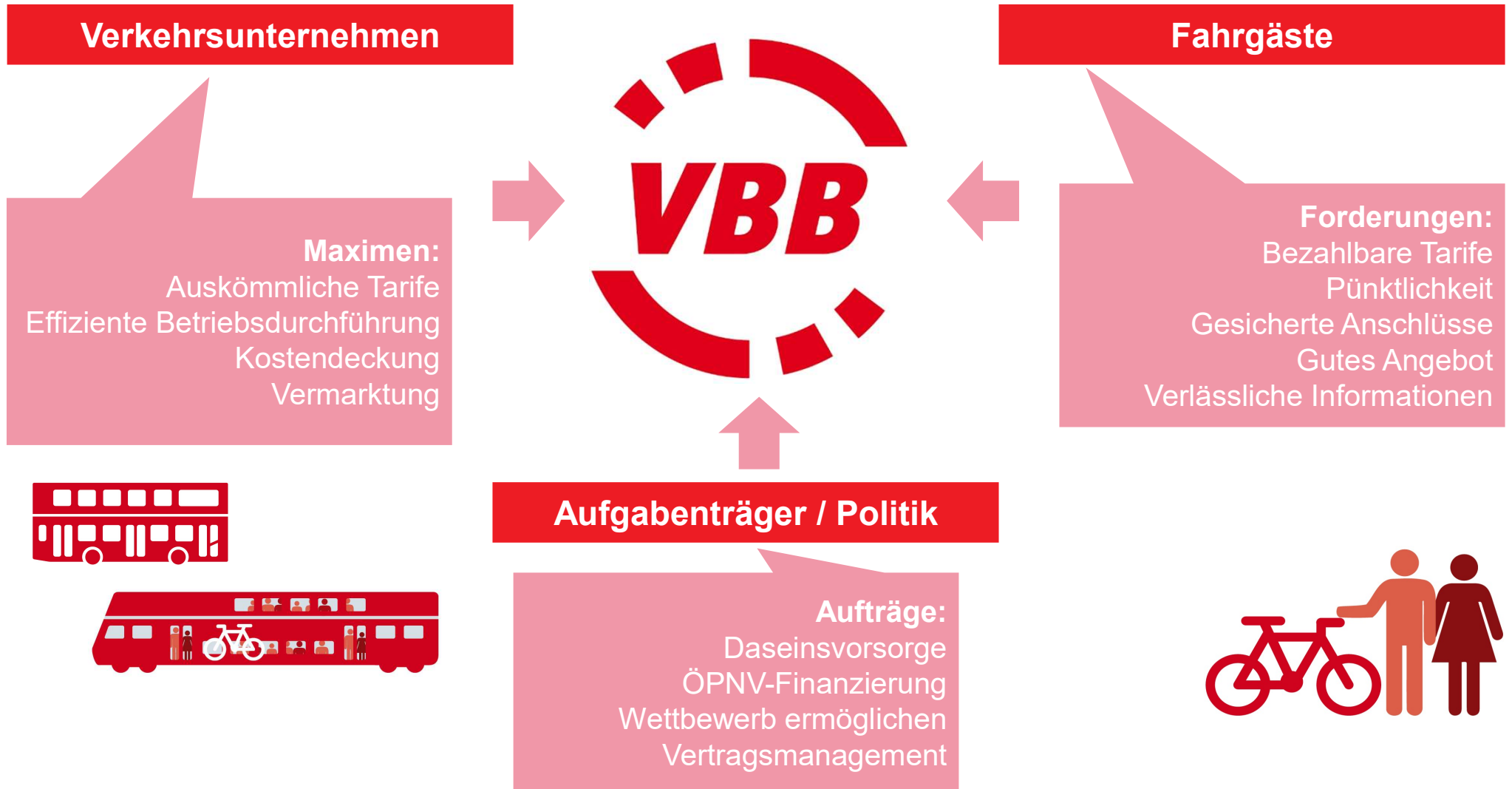
VBB-Tarif,
Einnahmenaufteilung,
Planung,
Fahrgastinformation,
Vergabe, Management,
Controlling

Auftragnehmer/
Verkehrsunternehmen

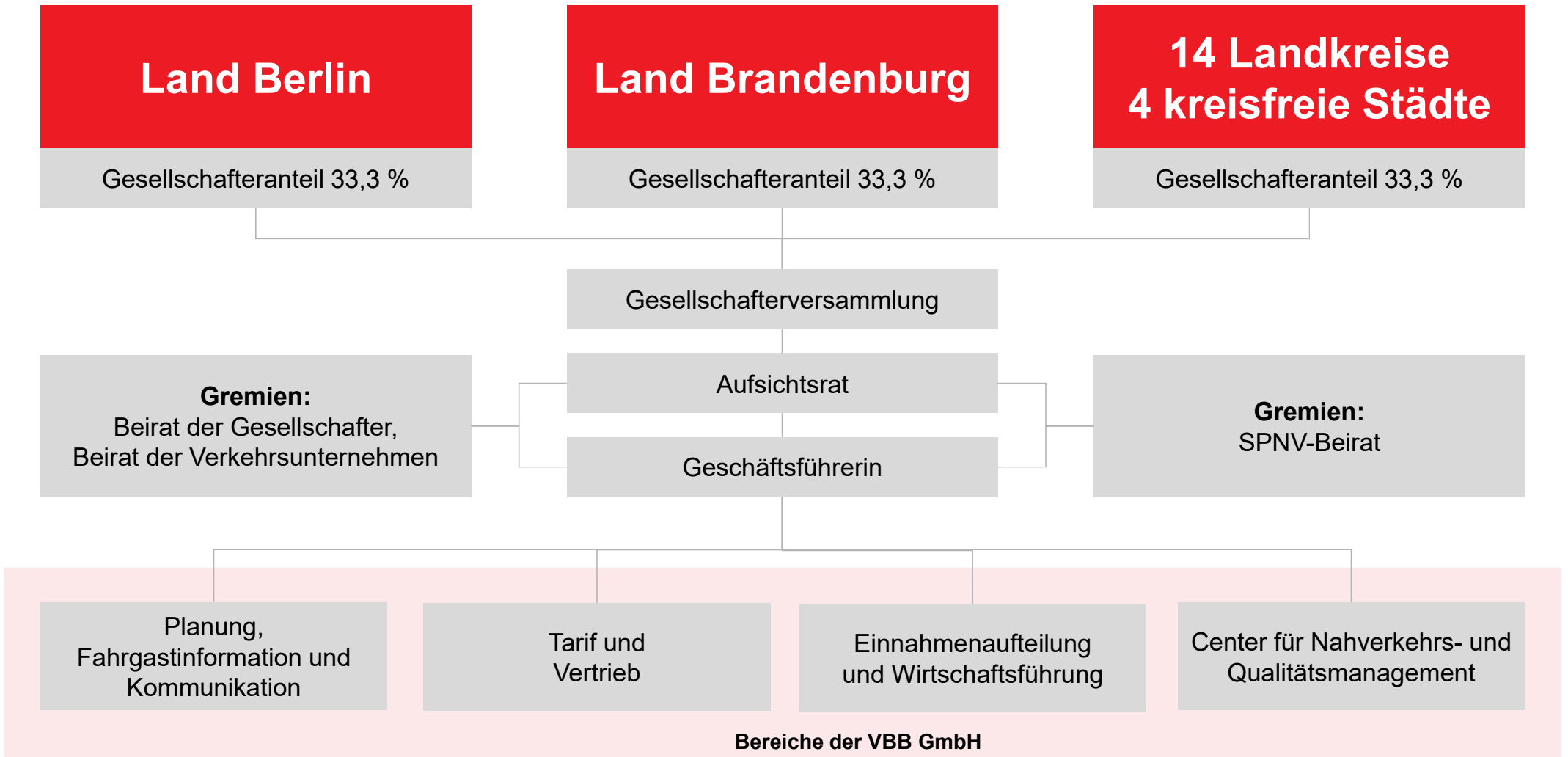


Durchführen der
Verkehrsleistung

Ausgleich verschiedener Interessen



Die Verbundstruktur – Der VBB als Aufgabenträgerverbund



Aufgaben im Auftrag der Gesellschafter

VBB-Tarif und Vertrieb.

Einnahmenaufteilung.

Übergreifende Angebotsplanung und Konzeption.

Information der Fahrgäste.

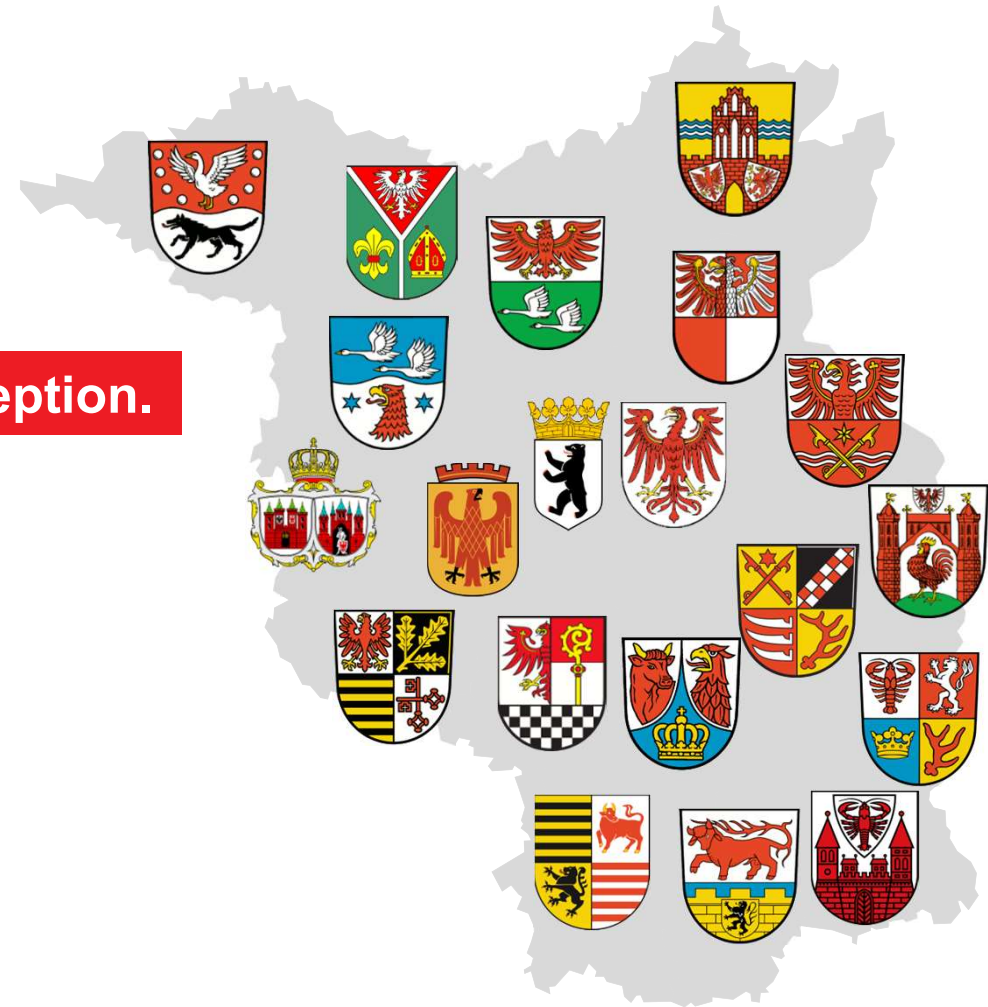
Kommunikation.

Vertragsmanagement SPNV.

Wettbewerbliche SPNV-Vergabe.

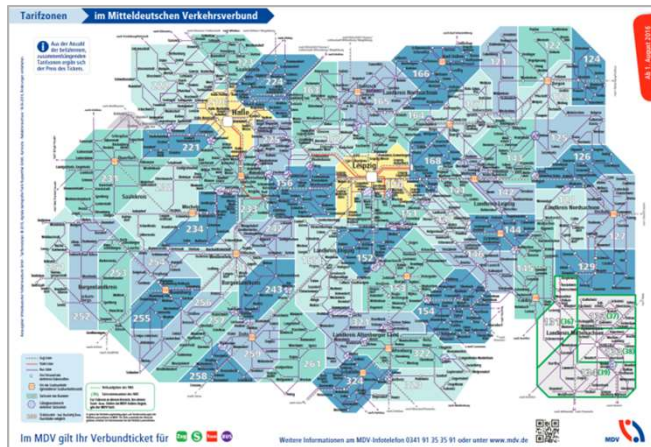
Qualitätsmanagement.

Infrastrukturmanagement.

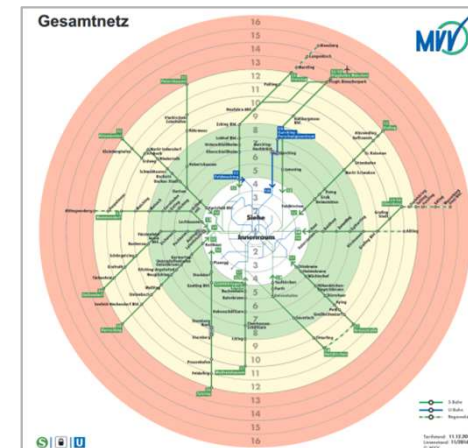
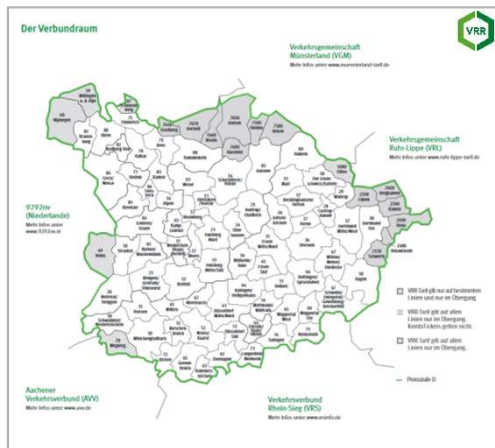
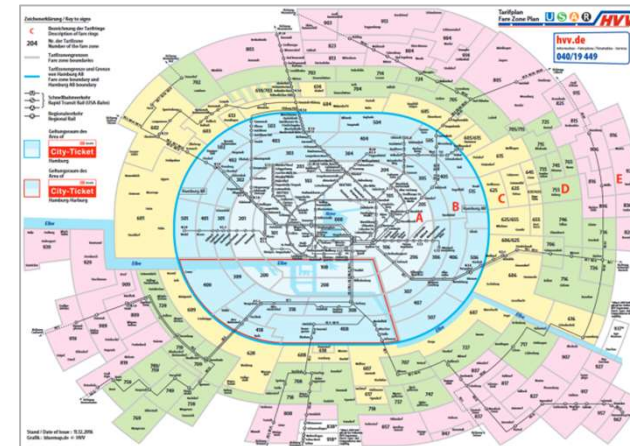


Der VBB-Tarif vereint die Vorteile...

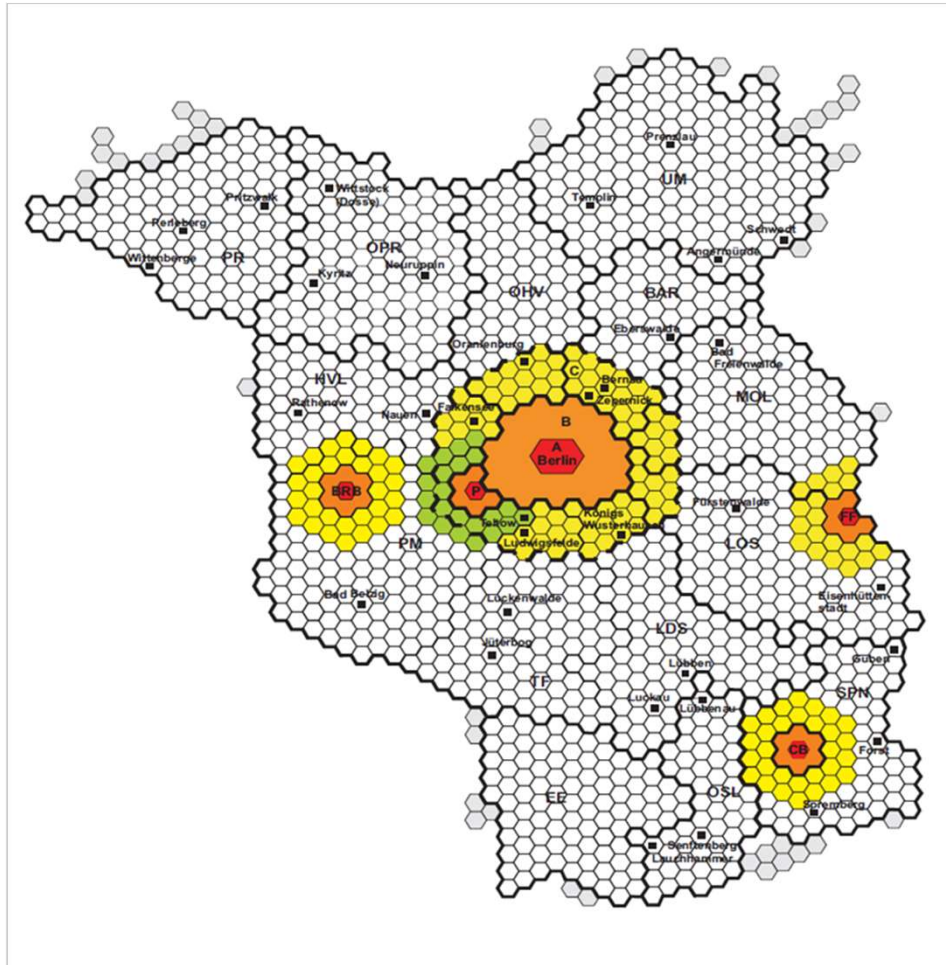
... der klassischen
Flächenzonen-Verbünde ...



... sowie der Verbünde mit
ringförmig angeordneten Tarifzonen



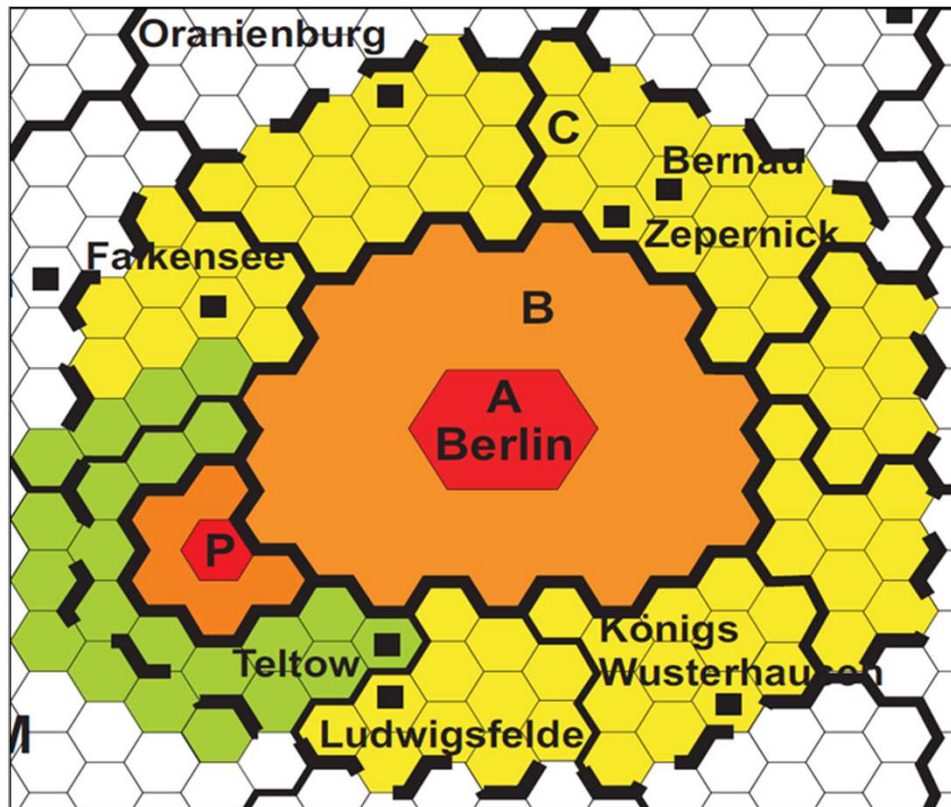
VBB-Tarif – Das Verbundgebiet



- ca. 1500 Tarifwaben
- Automatische Preisermittlung anhand der VBB-Tarifdatenbank
- Landkreise dienen der Zeitkarten-Tarifierung
- Tarifbereiche A, B sowie C für Berlin und die vier kreisfreien Städte
- Orte mit Stadtlinienverkehr
→ eigene Tarifierung in besonderen Stadtverkehren
- Außerhalb der großen Städte entfernungsbasierter Tarif (5km-Waben)
- „Auslandswaben“ für ausgewählte Linienverkehre nach Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern oder nach Polen



VBB-Tarif – Die Tarifbereiche



A-Bereich

- Innenstadt
→ Berlin: Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings

B-Bereich

- äußeres Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze

C-Bereich

- Gürtel um die jeweilige Stadtgrenze (ca. 10 bis 15 km)
- Unterteilung in Waben für eine gerechte Tarifierung für Binnenfahrten

Fahrausweise sind nur in den Kombinationen AB/BC/ABC erhältlich



Der VBB-Tarif spielt seit 21 Jahren eine wichtige Rolle für das Zusammenwachsen der Metropolregion

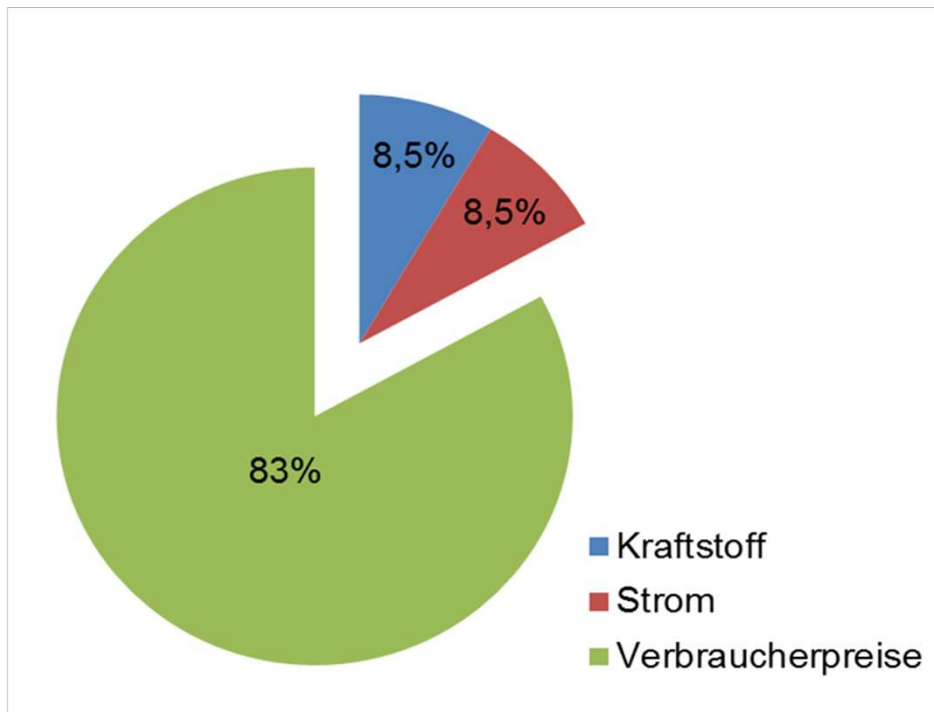
- Gemeinsames Tarifsystem hat die Nutzung des ÖPNV in Berlin und Brandenburg stark vereinfacht und seine Attraktivität enorm erhöht
- Bus- und Bahnsystem im VBB präsentiert sich einheitlich gegenüber den Fahrgästen
- Stetig steigende Nachfrage → kontinuierliche Prüfung von Angebotsverbesserungen



Zwei Länder. 38 Verkehrsunternehmen. Ein Tarif.



Der „VBB Tarifindex“ – Mehr Transparenz für Tarifentwicklung



- Orientierung vorrangig an den Lebenshaltungskosten in Berlin und Brandenburg
- Berücksichtigung zweier Komponenten, die die Verkehrsunternehmen stärker belasten als den Normalbürger
- Berechnung durch Verwendung allgemein zugänglicher Ausgangsdaten (Quellen Statistisches Bundesamt, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)
- Betrachtung der vergangenen 60 Monate
- Tarifierungsrate dient als Rahmen zur Fortschreibung der Preise des VBB-Tarifs im Rahmen einer Tarifierung



Inhalte des Tarifentwicklungsverfahrens: Index

Vom VBB-Aufsichtsrat am 9.10.2014 beschlossen

(1) Durchführung regelmäßiger Tarifanpassungen einmal jährlich zu einem Stichtag

(2a) Ermittlung des VBB-Tarifindex auf Basis einer festgelegten Formel

(2b) Liegen zwischen zwei Anpassungsterminen mehr oder weniger als 12 Monate, wird der Indexwert extrapoliert.

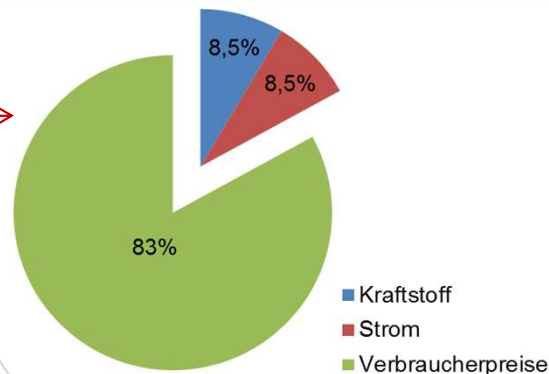
(3a und b) Grundzüge des Tarifentwicklungsverfahrens

(4) Schüler- und Auszubildendentarife steigen nicht auf mehr als 75 % des zugrundeliegenden Regeltarifs

(5) Die Regelungen nach Ziffer 1 - 4 werden evaluiert

Berechnungsgrundlagen für den VBB-Tarifindex

Zusammensetzung der Formel



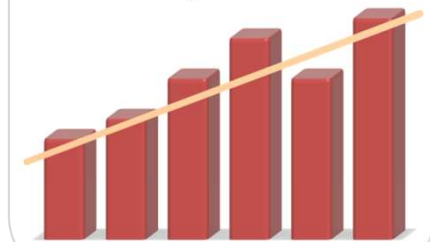
Betrachtungszeitraum

Betrachtung der Formelinhalte über den Zeitraum der

letzten 60 Monate

Bildung Indexwert

Mittelwert aus linearer Regression



Hochrechnung des Indexwertes auf eine sogenannte „Laufzeit“ der Tarifmaßnahme

Anpassungstermin A

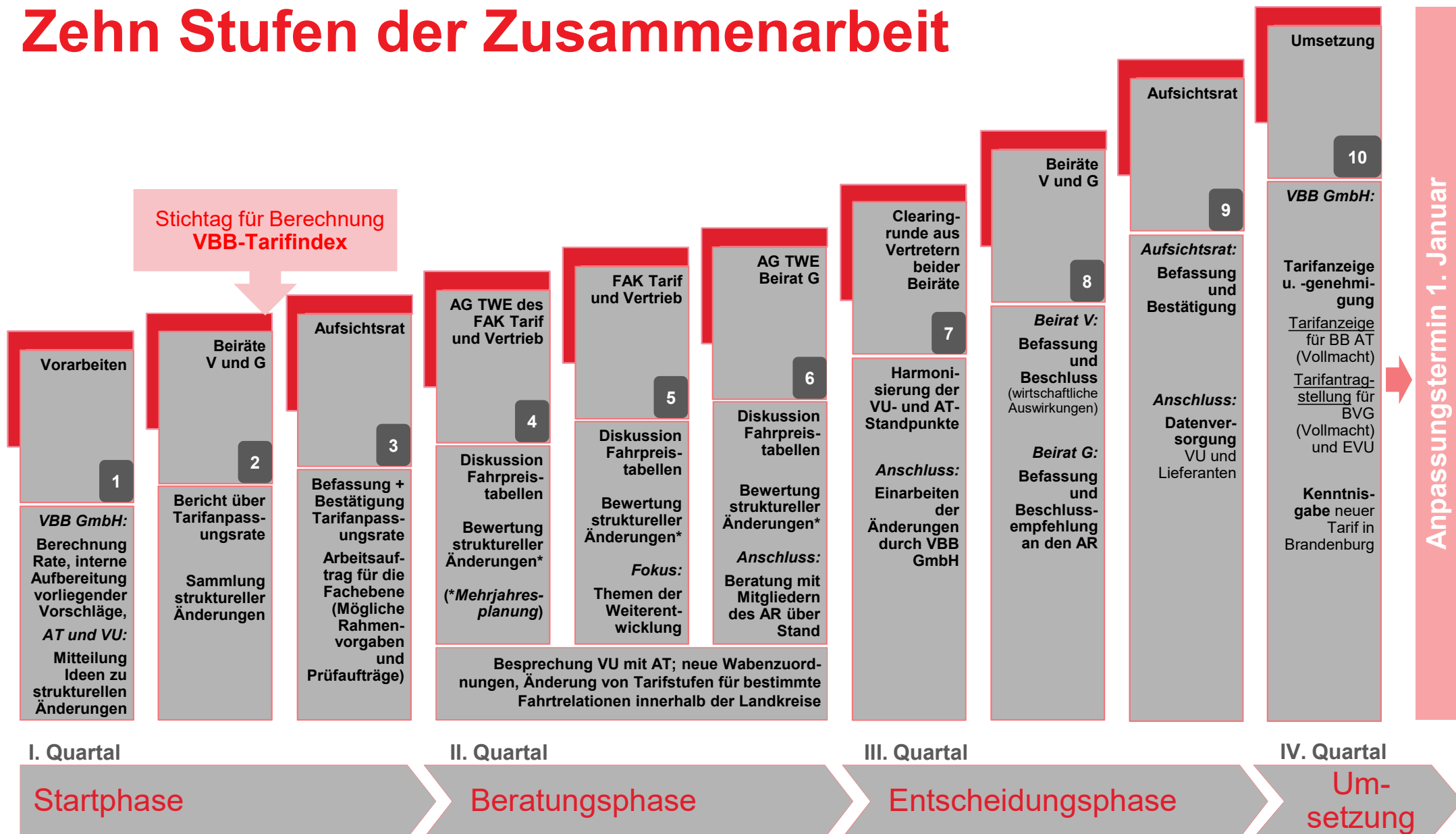
Anpassungstermin B



VBB-Tarifindex



Tarifentwicklungsverfahren (TEV): Zehn Stufen der Zusammenarbeit



Das VBB-Tarifentwicklungsverfahren - Inhalte



Neue Tarifprodukte mit Start in 2019

- Kostenloses Schülerticket in Berlin – finanziert durch das Land Berlin
- VBB-Abo Azubi verbundweit für 365 EUR – teilfinanziert durch die Länder Brandenburg und Berlin
- VBB-Firmenticket mit verpflichtendem Arbeitgeberzuschuss (Einstieg in die Drittmittelfinanzierung für den ÖPNV)



Kurz- und mittelfristige Herausforderungen im VBB-Tarif

- Tarifmodernisierung für mehr Einfachheit, Transparenz und Gerechtigkeit - insbesondere an politischen Grenzen
- Diskussion um eTarif führen
- Vereinheitlichung von Mitnahmeregelungen
- Zugangshemmnisse und Komplexität (für Gelegenheitskunden) durch einfachen digitalen Vertrieb abbauen (CiBo/CiCo-Systeme)

➤ **Tarif ist nur ein Aspekt –
das Produkt ist Mobilität.**



Aktuelle Herausforderungen: Neue Wege in der ÖPNV-Finanzierung?

Dritte Finanzierungssäule zur ÖPNV-Finanzierung

DEUTSCHLAND REGINE GÜNTHER

Berliner Senatorin will Zwangs-Bahn-Ticket für Autofahrer

Veröffentlicht am 31.05.2019

„Neue urbane Mobilität“

Berliner Senatorin fordert Zwangs-Bahnticket für Autofahrer

Die Koalition gibt eine umfassende Machbarkeitsstudie in Auftrag, deren Ergebnis bis Ende 2019 vorgelegt werden soll. Darin werden die **Einführung einer Nahverkehrsabgabe/Infrastrukturabgabe** für Berlin und das Tarifgebiet des VBB, die **Einführung einer solidarischen Umlagefinanzierung im ÖPNV in Berlin und im Tarifgebiet des VBB** und die Übernachtungspauschale für Gäste getrennt voneinander untersucht.“

Koalitionsvereinbarung 2016-2021 des Landes Berlin, S. 44



Mit Tarifen erfolgreich die Verkehrswende gestalten?

Die Top-10-Thesen zum Tarif Der Tarif der Zukunft ...

...stellt die Grundlage dar für eine hohe Qualität im ÖPNV.

...passt für jede Lebenslage.

...ist für alle da und verbindet weiter Stadt und Land.

...ist smart, mobil und schon mit einem Klick zu haben.

...ist ein Kernprodukt des Verkehrsverbunds: ein Ticket für alle.

...ist auch digital – und damit supereinfach.

...ist nur eine von vielen Finanzierungssäulen des ÖPNV.

...benötigt ein gutes Verkehrsangebot, um erfolgreich zu sein.

...ist die Basis für eine echte Verkehrswende.

...entwickelt sich zu einem Mobilitätstarif.



Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck

Die Herausforderungen sind vielfältig, das Dilemma:

- 1. Klimawandel und Schadstoffbelastung:** Erderwärmung steigt, Gesundheitsbelastung in den Städten ist einklagbar: Reduzierung des Schadstoffausstoßes und des MIV ist ein Muss
→ Gelingt der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel allein durch Tarifangebote?
 - 2. Urbanisierung:** Überalterung der ländlichen Regionen vs. Zuzug in Städten vs. Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse allgemein → unterschiedliche verkehrliche & tarifliche Lösungen gefragt
 - 3. Stadtraumgestaltung:** Priorität des Autoverkehrs vs. Aufenthaltsqualität in Innenstädten
→ wie wollen wir zukünftig (gesund) leben (& atmen) und uns (schnell) fortbewegen?
- **Kann der ÖPNV es richten? Und welche Rolle spielt der Tarif in der Verkehrswende?**



Mit Tarifen erfolgreich die Verkehrswende gestalten?

Stichwort Push & Pull

→ **Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitigen Einschränkungen für den Autoverkehr**

1. **Investitionen ins System** kombinieren mit (digitaler) Tarifreform, die Interessen der öffentlichen Hand, der Verkehrsunternehmen und der Fahrgäste ausgleicht
2. **Einführung einer dritten Säule der ÖPNV-Finanzierung** zur Ressourcensteigerung (neben Ticketeinnahmen und Zuschüssen aus Steuergeld) → mehrere Modelle denkbar: City-Maut, Bürgerticket, Parkraumbewirtschaftung etc.
3. **Stärkung des Umweltverbunds** und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere in Innenstädten

➤ **Für eine echte Verkehrswende brauchen wir eine konzertierte Aktion!**



Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck

Welche Rolle spielt der Tarif in der Verkehrswende?

- 1. Abhängigkeiten zwischen Preis und Angebot:** Fahrgastzahlen steigen, Kapazitäten auf der Schiene und in Bahnhöfen müssen ausgebaut, neues Wagenmaterial angeschafft werden → Zuverlässigkeit und Qualität entscheiden, ob Menschen lieber Bus und Bahn nehmen statt des eigenen Autos
- 2. Balance zwischen Stadt und Land:** dichte Taktung und bequeme Verbindungen sind die Voraussetzung für ÖPNV-Affinität, flexible Rufbussysteme und smarte Lösungen müssen mit dem System Bus und Bahn verknüpft werden
- 3. Einfachheit gewinnt:** der Tarif ist die erste Zugangshürde zum ÖPNV-System. Er muss einfach und unkompliziert, aber vor allem mit einem Klick zu haben sein.

➤ **Der Tarif ist eines von mehreren Tools für die Verkehrswende!**



VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT!

