

Kurzfassung

Die nachfolgende Arbeit „Tarifharmonisierung im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen“ gibt Aufschluss über die technische, politische und gesellschaftliche Möglichkeit einer vollständigen Tarifvereinheitlichung im nordrhein-westfälischen Personennahverkehr. Dabei werden die Zielvorstellungen der Landesregierung in NRW und die gegenwärtig stattfindenden Tarifharmonisierungen im Rheinland und im Raum Westfalen berücksichtigt.

Zu Beginn wird die aktuelle Tariflandschaft in Nordrhein-Westfalen auf makroskopischer (NRW-weite Aufteilung der Tarifräume) und mikroskopischer (Besonderheiten in der Tarifierung der einzelnen Tarifräume) Ebene analysiert. Im Anschluss wird diese Ausgangssituation im nationalen und internationalen Vergleich im Hinblick auf eine mögliche, vollständige Tarifharmonisierung bewertet. Im Ergebnis ist hier festzuhalten, dass sich die Tarifstrukturen in den Tarifräumen bereits stark ähneln. Auch der kooperationsraumübergreifende Dachtarif – der sog. „NRW-Tarif“ – lässt die Ausgangssituation im Hinblick auf eine Tarifvereinheitlichung positiv dar stehen.

Als problematisch erweist sich die mangelnde technische Vereinheitlichung von Vertriebssystemen in Nordrhein-Westfalen. Während die Verkehrsverbünde Rhein-Sieg und Rhein-Ruhr bereits langjährige Erfahrung im Vertrieb von elektronischen Tickets besitzen, ist die technische Entwicklung im Raum Westfalen-Lippe vergleichsweise weit rückständig.

Insgesamt ist festzuhalten, dass eine Tarifvereinheitlichung in Nordrhein-Westfalen technisch gesehen sehr gut möglich ist. Dies ist auf die bereits sehr ähnlichen Tarifstrukturen in den einzelnen Tarifräumen und die Implementierung des verbundraumübergreifenden NRW-Tarifs zurückzuführen. Dabei ist es aus Sicht der Kunden und der Verkehrsunternehmen sinnvoll, mittelfristig auf einen Flächenzonentarif hinzuwirken, um auf eine vollständige Neuausrichtung von mehreren Millionen Stammkunden zu verzichten.

Bei einer fortschreitenden Tendenz zur Digitalisierung des öffentlichen Nahverkehrs sollen aber auch Möglichkeiten zur langfristigen Implementierung von Leistungstarifen zur Steigerung der tariflichen Fairness in Erwägung gezogen werden.

Problematisch wird es, eine politische Überzeugungskraft für eine Tarifvereinheitlichung zu erzielen, da der gesamte Prozess mit einem hohen organisatorischen, politischen und monetären Aufwand verbunden ist. Hier müssen die Mehrwerte für Verkehrsverbünde im Detail ermittelt und überzeugend vermittelt werden. Weiterhin ist auf eine faire Einnahmenaufteilung auf die einzelnen Erlösverantwortlichen zu achten, um die politische Überzeugungskraft erneut zu erhöhen.

Abstract

This bachelor Thesis is about the continuing fare harmonization in the north rhine-westphalian public transport system. What brought it about is the medium-dated aim of the north rhine-westphalian government to support the cooperation of the eight existing public transportation authorities. The next step is to shrink the total amount of fare systems in this part of Germany to only three ones. This aim is declared in the north rhine-westphalian law for public transport (ÖPNVG NRW).

First of all, the current fare structure in North Rhine-Westphalia gets examined detailedly. The quintessence is, that the fare structures in the respective public transportation Authorities are quite similar to each other. In addition, there is almost a fare, which can be used for journeys between the public transportation authorities – the so called “NRW-Tarif”.

In summary, it can be stated that there is a lot of technical potential for a following complete fare harmonization in the initial situation. This is because of the similar fare structures in the current public transportation Authorities. Furthermore, the existence of the “NRW-Tarif” can be used as a base to connect the three existing cooperating areas with each other. The advantages are less barriers for passengers to use public transport systems, savings in technical investments and labour costs, less organizational effort and possibly the acquisition of new costumers.

There are some possibilities to design a new fare structure for North Rhine-Westphalia. The most logical way is to create a fare system, which is separated to two levels. On the first level, passengers pay for the number of crossed zones in a specific radius. The separation in zones is equal to the segmentation of North Rhine-Westphalia in municipalities. For journeys, which are longer than the radius is, an individually calculated supplement can be added to the price for the crossed zones. The computational model of the “NRW-Tarif” can be used as a logical base for this calculation.

Nevertheless, it is indispensable to get into a dialog between the current public transportation authorities, the communal government, the regional government of North Rhine-Westphalia and the public transportation companies to work on a complete fare harmonization together. It is very important, that a fair way to distribute the receipts gets created and no public transportation company gets disadvantaged.

With regard to a complete fare harmonization, the insufficient standardization of technical requirements can be seen as one of the cure problems. Particularly the area of Westphalia in the eastern part of North Rhine-Westphalia doesn't fulfil the standards of the western public transportation Authorities. In contrast to the Westphalian area, public transportation companies in the Verkehrsverbund Rhein-Ruhr and the Verkehrsverbund Rhein-Sieg use smartcards to distribute and control their tickets.