

Entwicklung eines neuen Fahrgeldzuscheidungsmodells im KVV

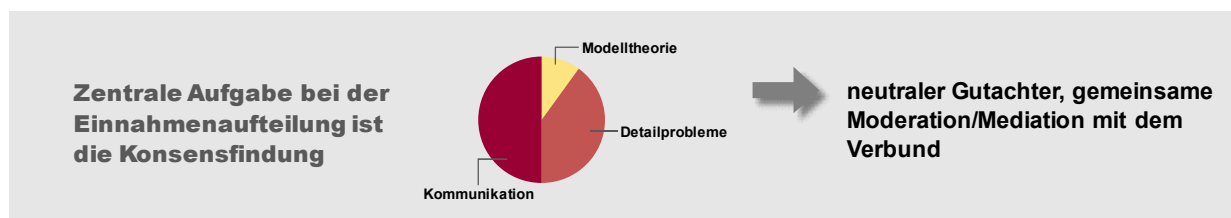
Auftraggeber	Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)
Bearbeitungszeit	2016 / 2017
Leistungen	Konzeption und Bewertung eines Fahrgeldzuscheidungsmodells im KVV
Ansprechpartner	Dr.-Ing. C. Oltrogge, M. Sc. B. Chutsch

Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) ist der drittgrößte Verkehrsverbund in Baden-Württemberg. Die Fahrgeldeinnahmen aus KVV-Verbundtarifen betragen ca. 135 Mio. EUR bei ca. 176 Mio. Fahrgästen. Mit der letzten Verbunderhebung 2008/2009 wurde ein neues Fahrgeldzuscheidungsmodell entwickelt und umgesetzt, das im Rahmen dieses Projektes überarbeitet bzw. neu entwickelt werden soll. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich aus Vertretern der Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und des KVV zusammensetzt, Anforderungen an das neue Verfahren formuliert hat und die Verfahrensentwicklung intensiv begleiten soll.

An das Einnahmeaufteilungsverfahren werden u. a. die folgenden Anforderungen gestellt werden, es soll:

- **nachfrageorientiert**,
- **wettbewerbsneutral**,
- **transparent** und
- **kostengünstig** sein.

Eine zentrale Aufgabe bei der Einnahmeaufteilung ist die Konsensfindung zwischen den Einnahmeaufteilungspartnern, so dass bei der Beratung des Einnahmeaufteilungsverfahrens alle Beteiligten eingebunden werden und eine Lösung unvoreingenommen entwickelt und abgestimmt wird.



In gemeinsamen Arbeitskreissitzungen (ca. 10 Workshops) wird ein sachgerechtes und konsensfähiges Verfahren entwickelt, präzisiert, mit Modellrechnungen bewertet und abgestimmt. Neben der Entwicklung des Fahrgeldzuscheidungsmodells werden die Fortschreibung und Migration des neuen Ansatzes geklärt.

Der Auftaktworkshop zum o. g. Projekt fand im September 2016 statt. Seit dem trifft sich die Arbeitsgruppe ca. alle 6 Wochen. In den weiteren Workshops wurden drei Basismodelle zur Fahrgeldzuscheidung entwickelt, die einen Grund- und Arbeitspreis zur monetären Bewertung der Fahrgäste zu Grunde legen. Grund- und Arbeitspreis orientieren sich am Tarif und sind abhängig von der zugelegten Reiseweite in Kilometern bzw. in Tarifzonen. Für den Ausbildungstarif wird ein Routingverfahren untersucht.

Der aktuelle Sachstand wurde im Januar 2017 dem Aufsichtsrat vorgestellt. In den kommenden Sitzungen sollen die Verfahrensansätze weiter präzisiert, Vorschläge zur Fortschreibung und Migration erarbeitet und spezielle Module zur Behandlung von Spezialthemen (z. B. Zubringerfunktion und Demografie-Faktor) diskutiert werden.

Der Zeitplan sieht vor, das Zuschiedungsmodell in der Arbeitsgruppe bis zum Ende dieses Jahres abzustimmen und in der Aufsichtsratssitzung im Januar 2018 über das Verfahren zu entscheiden.