



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2016/0210	24.05.2016	13

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	16.06.2016	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	20.06.2016	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	30.06.2016	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat folgenden Beschluss zu fassen:
Der Verwaltungsrat stimmt – vorbehaltlich dem Votum der übrigen Kooperationspartner – der Preisliste gemäß Anlage 1 zur Drucksache Nr. M/IX/2016/0210 mit Wirkung zum 01.01.2017 zu.

2. Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat:
 - a. Das Pilotprodukt CityO-Ticket wird in der jetzigen Gestaltung bis 30. Juni 2017 verlängert. Das "SchnäppchenTicket" in der VGN wird in seinen Merkmalen und seinem Preis an das CityO-Ticket angeglichen. Nach Ablauf der verlängerten Pilotzeit wird über die Übernahme des COT in den Regeltarif und die dafür genutzten Vertriebswege befunden. Auch hier wird der aktuelle Preis von 4,00 EUR für 2017 übernommen.
 - b. Das Pilotprodukt HappyHourTicket wird für max. 24 Monate im Regeltarif VRR, beschränkt auf die Preisstufe A, fortgesetzt und auf den Vertriebswegen des e-/m-Commerce angebo-

- ten. Nach 18 Monaten erfolgt eine weitere Beschlussfassung nach Auswertung der Verkaufsergebnisse. Der Preis von 2,99 € wird für 2017 stabil gehalten werden.
- c. Ein 30-TageTicket wird aus Kosten- und Prozessgründen nur in den elektronischen Vertriebswegen angeboten. Dort ersetzt es komplett die bestehenden Kalender-Monatskarten. Die 30-TageTickets werden in allen Zeitkarten-Preisstufen (A-D) angeboten. 30-TageTickets werden auf klassischen Vertriebswegen nicht angeboten.
- d. Das Pilotprodukt 10erTicket Wuppertal mit hohem Rabatt wird erfolgreich beendet und geht in die Betrachtung der Preistabellen für die zukünftigen Tarifmaßnahmen ein.
3. Der Ausschuss für Tarif- und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat folgenden Beschluss zu fassen:
Inhaber des VRR-Semestertickets mit der Region Süd können ab dem 01.08.2016 ohne Zuzahlung durch ein Zusatzticket nach Venlo fahren. Zeitnah soll eine Regelung für die Einnahmeverteilung NRW erarbeitet werden, die eine einnahmeneutrale und tariflich zufriedenstellende Regelung darstellt. Hierzu ist das Kompetenzzentrum Marketing in Köln einzubeziehen.
4. Der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Unternehmensbeirat sowie der Verwaltungsrat nehmen die nachfolgenden Sachstände zur Kenntnis:
- Einnahmen und Fahrten
 - Status SozialTicket
 - Touristenticket im VRR – Planung Euregio und grüne Hauptstadt Essen
 - Bewertung KombiTicket-Angebote
 - Anslussticket Rhein-Ruhr

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Preisanpassung NRW-Tarif zum 01.01.2017

Das Kompetenzzentrum Marketing als Koordinierungsstelle für den NRW-Tarif hat einen Preisvorschlag für die ab dem 01.01.2017 geltenden NRW-Pauschalpreise und -aufpreise vorgelegt, der auf Arbeitsebene am 01.03.2016 im Landesarbeitskreis diskutiert wurde. Einzelne Verbände NRWs haben dazu Anregungen benannt, die in der als Anlage 1 beigefügten Übersicht bereits berücksichtigt sind. Im Landesarbeitskreis arbeiten alle Kooperationspartner in NRW, die DB und das Land NRW zusammen.

Die Beschlussfassung der VRR-Gremien zur Preismaßnahme 01.01.2017 ist erforderlich. In

Absprache mit den Verkehrsunternehmen wird hiermit eine Annahme der als Anlage 1 beigefügten NRW-Preisliste zum 01.01.2017 empfohlen. Die Erlöswirkung im Bereich der Pauschalpreistickets beträgt für die VRR-Verkehrsunternehmen rd. 0,5 Mio. Euro.

Hinzukommen die über die VRR-Einnahmeaufteilung zugeschiedenen höheren Fahrpreiserlöse bei den Relationspreistickets und beim Semesterticket NRW mit einer weiteren Erlössteigerung um rd. 0,4 Mio. Euro.

Bei den in der Anlage ausgewiesenen Relationspreisen handelt es sich nur um den obligatorischen Zuschlag für die kommunalen Verkehrsmittel am Start und Zielort. Der Hauptlauf zwischen diesen Orten wird separat berechnet und orientiert sich an der jeweils gültigen DB-Preisgestaltung im Nahverkehr.

Das KC Marketing kann erst dann das formelle Tarifgenehmigungsverfahren einleiten, wenn alle Kooperationspartner in NRW diesem vorliegenden Preisvorschlag zugestimmt haben. Insofern ist die Beratung und Beschlussfassung in den VRR-Gremien unter dem Vorbehalt zu betrachten, dass auch die übrigen 9 Kooperationspartner zustimmen.

2. Integration und Harmonisierung von Tarifpiloten

CityO-Ticket (COT), HappyHourTicket (HHT), 30-TageTicket (30TT), 10erTicket Wuppertal (10erT-W)

Pilotprodukte Übersicht:

	CityO-Ticket	HappyHourTicket	30-TageTicket	10erT-W'tal
Wo	Oberhausen	DO, BO, GE, HER, W, Kr. RE, Teile Kr. EN	DO, BO, GE, HER, W, Kr. RE, Teile Kr. EN	Wuppertal
Geltungsbereich	PST A in jeweiligen Orten			
wesentl. Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4h gültig ▪ beliebig viele Fahrten ▪ mo-fr ab 9 Uhr ▪ sa, so ganzt. ▪ 1 Person Mitnahme zu üblichen Zeiten ▪ kein SPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 18-6 Uhr ▪ beliebig viele Fahrten ▪ 1 Person 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30Tage gleitend ▪ analog Tikket1000/2000 und 9-Uhr-Varianten, nur persönlich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10 Fahrten ▪ 1 Person
Preis	4,00 €	2,99 €	wie reguläre Monatskarten	19,99 € (1,99 €/Fahrt)
Vertrieb	Fahrer, priv. Vertriebsstellen, KC, Online-Shop	HandyTicket, Online-Shop		
Seite 4				
Start	Juli 2014	Juli 2015		
offizielles Ende	Juli 2016			

Im Juni-Sitzungsblock 2016 ist über den weiteren Umgang mit den Pilotprodukten und eine Übernahme einzelner Pilotprodukte in das Regelsortiment des VRR zu entscheiden.

Sowohl die Ergebnisse der zu den Produkten durchgeführten Online-Erhebungen, als auch die Wirkung der Pilotprodukte in den Verkaufsdaten der e-/m-Verkaufskanäle von den Pilot-Verkehrsunternehmen bzw. der allgemeinen Verkaufsstatistik der betroffenen Verkehrsunternehmen zeigen, dass die Produkte am Pilotort erfolgreich waren.

Zusätzlich hat der VRR zusammen mit den Verkehrsunternehmen in den KVIV-Arbeitskreisen aus strategischem Blickwinkel die Pilotprodukte geprüft und besprochen.

Zu den Pilotprodukten im Einzelnen

a. CityO-Ticket

Hintergrund: Mit dem CityO-Ticket (kurz: COT) wurde in Oberhausen ein 4h-Flatrate in der Preisstufe A eingeführt. Motiv für die Einführung war insbesondere, dass sich mit dieser Art

von Ticket Quartiersverkehre und sonstige innerstädtische Relationen abdecken lassen und sich durch dieses Angebot wieder mehr Kunden für den ÖPNV (zurück-)gewinnen lassen. Für die STOAG hat sich das Angebot bewährt, es sorgte für Einnahmensteigerungen von ca. 30.000 EUR / Monat bei nur geringen Kannibalisierungen insbes. im Bereich der 4erTickets. In der Ausgestaltung ähnlich ist die VGN-Schnäppchenkarte. Allerdings gilt diese nur in dem 4-Stunden-Zeitfenster zwischen 9 und 13 Uhr und kennt nicht die Mitnahme einer Person zu den üblichen Mitnahmezeiten. Erhältlich ist sie (nur) beim Busfahrer. Bevor eine weitere Ausdehnung des COT bzw. einer gleichartigen 4h-Karte auf andere Städte und Kreise des VRR erfolgt, soll zunächst das Angebot "Schnäppchenkarte" an das COT angeglichen werden, sowohl preislich, als auch bzgl. der Ticketmerkmale. Das neue Angebot soll in der Preisstufe A in Kommunen der VGN und in Oberhausen für ein weiteres Jahr getestet werden. Alsdann erfolgt eine Entscheidung über die Ausdehnung, wobei sowohl das Produkt an sich, als auch die dann angewendeten Vertriebswege in die Betrachtung einbezogen werden.

b. HappyHourTicket (HHT)

Das HappyHourTicket wird fast ausschließlich für die Fahrtzwecke "Ausgehen", "Kultur", "Freizeit" genutzt. Aufgrund der Ticketeigenschaften fallen diese Fahrten in die Abendstunden und somit in eine Zeit, in der i.d.R. bei den Verkehrsunternehmen freie Kapazitäten in den Verkehrsmitteln vorhanden sind. Das HHT wurde in drei A3-Städten (DO, BO, W), zwei A2-Städten (GE, HER) und zwei A1-Gebieten (RE, Teile des Kreises EN) eingeführt, mithin in Kommunen mit erheblich unterschiedlich ausfallender Dichte der "Ausgelmöglichkeiten". Das HHT war insbesondere in A3-Städten erfolgreich, aber gerade bei besonderen Veranstaltungen auch in den anderen Städten/Kreisen. Eine allgemeine Einführung für die Preisstufe A im ganzen Verbund wird empfohlen.

c. 30-TageTicket (30TT)

Der Absatz von Monatskarten auf den Vertriebswegen des e-/m-Commerce ist bei allen noch gering. Bei den Pilot-Verkehrsunternehmen verkauft sich das 30-TageTicket im elektronischen Vertriebsweg auf dem insgesamt noch geringen Niveau deutlich besser, als die Kalendermonatskarte. Ein paralleles Anbieten von Kalender-Monatskarten und 30-TageTickets auf elektronischen Vertriebswegen ist nach den Erkenntnissen aus dem Pilotversuch nicht sinnvoll.

Der e-/m-Commerce bietet flexiblere Möglichkeiten, gleitende Zeiträume anzubieten, als alle anderen Vertriebswege, insbes. Automaten. Eine Umrüstung der klassischen Vertriebsinfrastruktur auf den Verkauf von 30-TageTickets wäre mit beträchtlichen Umrüstungskosten verbunden. Zudem ist ein guter Teil des Absatzes von heutigen Monatskarten (insbes. SozialTi-

ckets) an kalendermonatsweise erstellte Berechtigungen gebunden.

d. 10erTicket Wuppertal

Das 10erTicket Wuppertal ist als Pilotprodukt ein normales 10erTicket, jedoch mit einem deutlicheren Rabatt, als ihn das reguläre 10erTicket aufweist. Motivation für die Pilotierung war insbesondere, gelegentliche Kunden zu binden und die Nutzung zu intensivieren. Dieser Effekt ist eingetreten. Zudem lag der Umsatz in dieser Ticketart trotz reduziertem Preis über dem vor der Einführung des Pilotprodukts.

Es ist naheliegend, dass auch außerhalb Wuppertals die festgestellten positiven Effekte eintreten können. Eine rein lokale Wirkung dieser Art ist auszuschließen. Die preisliche Positionierung muss vor einer verbundweiten Einführung überprüft werden. Zudem bestehen Interdependenzen zum 10erTicket Kurzstrecke, das deutlich rabattiert (15 %) eingeführt wird. Die konkrete Rabatthöhe wird im Rahmen der Tarifmaßnahme 2017 festgelegt.

3. Geltungsbereich Semesterticket Region Süd nach Venlo

Das VRR-Semesterticket gilt seit dem 01.01.2016 weiterhin in den Geltungsbereichen Region Nord oder Region Süd entsprechend der vor dem 01.01.2016 gültigen „Preisstufe D“, je nachdem wo die Hochschule ihren Sitz hat. Für alle anderen VRR-Tickets sind diese „Regionen“ als Tarifmerkmale im VRR-Regeltarif nicht mehr existent. Hintergrund dieser Sonderregelung beim Semesterticket ist die Einnahmearteilung, die mit dem NRW-Semesterticket verbunden ist. Diese besagt im Grundsatz, dass nach den damals neun gültigen Kooperationsräumen in NRW die Zuschreibung der Anteile für die kommunale Nutzung des lokalen Semestertickets aus dem NRW-Semesterticket erfolgt. Dieser Grundsatz der Zuschreibung besteht auch heute noch fort, so dass aus dem NRW-Semesterticket sowohl den Unternehmen aus dem VRR-Raum als auch dem VGN-Raum jeweils Anteile zugeschrieben werden. Würde man diese Regelung aufgeben und den VRR- und VGN-Raum als Ganzes bei der Aufteilung der NRW-Semesterticket-Anteile betrachten, so würde vor allem den VGN-Unternehmen ein Verlust von ca. 500 Tausend Euro entstehen.

Die Kommunikation dieser aktuellen Geltungsbereichregelung beim VRR-Semesterticket ist verständlicherweise sehr unglücklich. Beleg hierfür ist z. B. die tarifliche Regelung für Fahrten mit dem VRR-Semesterticket nach Venlo: Die Mitnahme einer weiteren Person und eines Fahrrades ist im gesamten VRR inkl. Venlo zu den freigegebenen Zeiten kostenfrei, die Fahrt nach Venlo selbst muss aber durch den Inhaber eines VRR-Semestertickets der Region Süd

mit einem Zusatzticket erkaufte werden.

In einem Gespräch mit den Studierendenvertretern am 22.02.2016 wurde von Seiten der Studierenden nun angeregt, eine grundsätzliche Lösung für diese für Anwender und Kunden nicht zufriedenstellende Regelung zu finden. Diese Lösung kann nur mit einer Neuregelung der NRW-Einnahmeaufteilungsregelung für das NRW-Semestertickets einhergehen. Diese Regelung sollte für alle Beteiligten eine einnahmenneutrale Lösung darstellen. Da diese Regelung im Rahmen der Arbeits- und Beschlussebenen des NRW-Tarifs (LAG und LAK) sowie im Rahmen der VRR-Gremien (Unternehmensbeirat, KVIV und ZV VRR) erfolgen muss, ist eine kurzfristige Lösung nicht vorstellbar. Vorstellbar ist allerdings, dass für alle VRR-Semesterticket-Inhaber mit dem Geltungsbereich Region Süd die Fahrt nach Venlo ohne den Kauf eines Zusatztickets analog aller anderer VRR-Kunden mit Geltungsbereich Preisstufe D freigegeben wird.

Sachstandsberichte

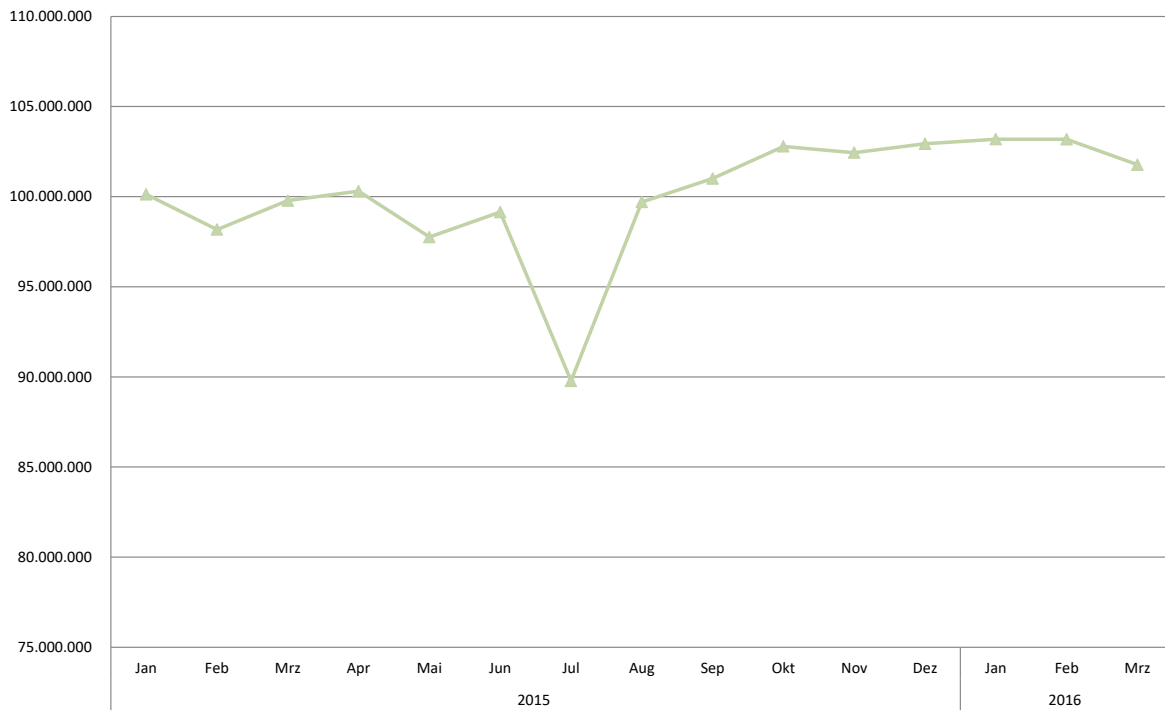
1. Einnahmen und Fahrten

Im ersten Quartal 2016 zeigen die Einnahmen eine sehr erfreuliche Entwicklung und sind von 298,1 Mio. € auf 308,2 Mio. € um +10,1 Mio. € gestiegen (+3,4 %). Die Einnahmen des SozialTickets sind in den ersten drei Monaten um 3,4 Mio. € (+18,4 %) gestiegen, die SemesterTickets u.a. aufgrund des im Vorjahr neu verhandelten SemesterTicketpreises um 2,8 Mio. € (+22,2 %), das Barsortiment um +1,7 Mio. € (+2,7 %), Regelzeitkarten mit +1,4 Mio. € (+1,3 %) und den Schüler-/AzubiTickets mit + 0,7 Mio. € (+1,1 %).

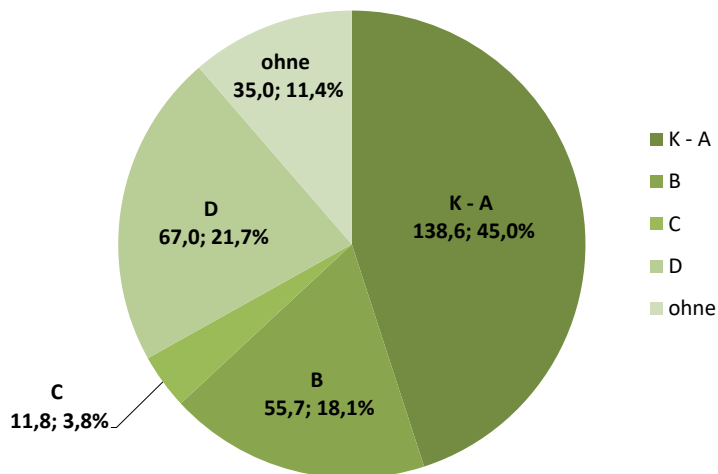
Die Entwicklung der Fahrten im VRR zeigt im ersten Quartal mit +1,1 Mio. Fahrten (+0,4 %) eine leicht positive Entwicklung.

Die Absatzzahlen des SozialTickets sind in den letzten Monaten noch immer leicht gestiegen. Im Monatsdurchschnitt der ersten drei Monate 2016 verzeichnet der VRR 144,0 Tsd. Kunden, dies entspricht einer Nutzerquote von 11,7%.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2015 bis März 2016



Einnahmeanteile Januar bis März 2016 in Mio. € nach Preisstufen



**Absatz-, Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -**

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2015	Jan-Mrz 2016		
Summe von Absatz	1. Klasse Zuschlag	9.379	8.522	-857	-9,1
	Barsortiment	15.736.506	15.925.384	188.878	1,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.709.337	11.842.812	133.475	1,1
	davon 4erTicket Erwachsene	1.640.819	1.599.829	-40.990	-2,5
	TagesTicket-Varianten	374.388	413.969	39.581	10,6
	FirmenTickets	409.274	399.715	-9.559	-2,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	215.669	206.493	-9.176	-4,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	145.487	146.205	718	0,5
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	48.118	47.017	-1.101	-2,3
	Regelzeitkarten	1.496.944	1.454.973	-41.971	-2,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	776.161	764.093	-12.068	-1,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	287.985	268.967	-19.018	-6,6
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	305.771	297.331	-8.440	-2,8
	davon BärenTicket	127.027	124.582	-2.445	-1,9
	Schüler/AzubiTickets	1.479.420	1.457.202	-22.218	-1,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	672.004	661.773	-10.231	-1,5
	davon YoungTicketplus	204.035	190.548	-13.487	-6,6
	StudentenTickets	680.853	725.284	44.431	6,5
	NRW-weite Tickets	146.421	147.783	1.362	0,9
	SozialTickets	391.525	458.296	66.771	17,1
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	467.183	458.465	-8.718	-1,9
	Barsortiment	62.428.614	64.089.591	1.660.977	2,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	34.266.873	35.067.594	800.721	2,3
	davon 4erTicket Erwachsene	17.036.329	16.814.375	-221.954	-1,3
	TagesTicket-Varianten	4.810.302	5.379.760	569.458	11,8
	FirmenTickets	25.444.833	25.394.460	-50.373	-0,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	11.208.191	11.004.197	-203.994	-1,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	10.526.993	10.667.639	140.646	1,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.709.649	3.722.624	12.975	0,3
	Regelzeitkarten	105.564.623	106.925.903	1.361.280	1,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	53.177.965	54.475.042	1.297.077	2,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	19.184.125	18.443.766	-740.359	-3,9
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	23.224.798	23.897.266	672.468	2,9
	davon BärenTicket	9.977.734	10.109.829	132.095	1,3
	Schüler/AzubiTickets	68.552.335	69.288.775	736.440	1,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	22.425.239	22.930.434	505.195	2,3
	davon YoungTicketplus	12.167.635	11.726.523	-441.112	-3,6
	StudentenTickets	12.548.163	15.338.344	2.790.181	22,2
	NRW-weite Tickets	4.489.526	4.644.441	154.915	3,5
	SozialTicket inkl. Zuwendung	18.592.212	22.007.674	3.415.462	18,4
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	21.614.978	21.842.790	227.812	1,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.748.079	11.901.318	153.239	1,3
	davon 4erTicket Erwachsene	6.563.276	6.399.316	-163.960	-2,5
	TagesTicket-Varianten	1.458.354	1.677.791	219.437	15,0
	FirmenTickets	18.775.031	18.493.443	-281.588	-1,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	6.254.401	5.988.297	-266.104	-4,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	9.441.078	9.496.058	54.980	0,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.079.552	3.009.088	-70.464	-2,3
	Regelzeitkarten	89.786.428	87.224.289	-2.562.139	-2,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	49.553.228	48.819.258	-733.970	-1,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	16.545.719	15.327.707	-1.218.012	-7,4
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	17.971.266	17.471.134	-500.132	-2,8
	davon BärenTicket	5.716.215	5.606.190	-110.025	-1,9
	Schüler/AzubiTickets	112.127.543	110.463.464	-1.664.079	-1,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	51.072.304	50.294.748	-777.556	-1,5
	davon YoungTicketplus	15.302.625	14.291.100	-1.011.525	-6,6
	StudentenTickets	20.425.590	21.758.520	1.332.930	6,5
	NRW-weite Tickets	441.495	445.499	4.004	0,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	23.883.025	27.956.056	4.073.031	17,1
Gesamt: Summe von Absatz		20.350.322	20.577.159	226.837	1,1
Gesamt: Summe von Einnahmen		298.087.489	308.147.653	10.060.164	3,4
Gesamt: Summe von Fahrten		287.054.090	288.184.061	1.129.971	0,4

2. Status SozialTicket

Abschluss 2015:

Im abgelaufenen Jahr 2015 nutzten monatlich rd. 129.200 Kunden ein SozialTicket. Dem noch mit alten Mafoergebnissen ermittelten Finanzierungsbedarf in Höhe von 25,9 Mio. € standen insgesamt 27,2 Mio. € Landesmittel gegenüber. Diese setzten sich aus 18,8 Mio. € für das Haushaltsjahr 2015 und 8,4 Mio. € Übertrag aus dem Haushaltsjahr 2014 zusammen. Für das Jahr 2015 ist die Finanzierung als gesichert zu betrachten.

Ausblick 2016:

Auf Basis der ersten beiden Verkaufsmonate könnte der monatliche Absatz auf rd. 140.000 Kunden / Monat steigen. Nach ersten Marktanalysen mit den Verkehrsunternehmen konnte die unterjährige Preismaßnahme erfolgreich am Markt umgesetzt werden. Darauf deutet die Befragung hin, die vom VRR bei einigen Verkehrsunternehmen durchgeführt wurde. Auf Basis der Mafoergebnisse und den Hochrechnungen ist ein Finanzierungsbedarf in Höhe von rd. 23,9 Mio. € zu erwarten. Demgegenüber steht die Förderzusage des Landes in Höhe von 23,0 Mio. € aus dem aufgestockten Landesetat 2016 und ein Übertrag von rd. 1,3 Mio. € aus dem Haushaltsjahr 2015. Mit insgesamt 24,3 Mio. € ist auch das Jahr 2016 als finanziell abgesichert zu betrachten. Der erste Förderbescheid des Landes NRW für das Haushaltsjahr 2016 in Höhe von rd. 20,7 Mio. ist mittlerweile beim VRR eingegangen. Ein weiterer für die Restsumme ist für das Jahresende 2016 zu erwarten.

Perspektive 2017:

Momentan geht der VRR mit Wirkung zum 01.01.2017 von einer Preisanpassung des SozialTickets im durchschnittlichen allgemeinen Erhöhungsmaß aus. Eine evtl. davon abweichende notwendige Preisfestsetzung würde im Sitzungsblock September 2016 der VRR-Gremien beraten und entschieden.

3. Touristenticket im VRR – Planung Euregio und grüne Hauptstadt Essen

Planung Euregio

In einem wirtschaftlich und kulturell zusammenwachsenden Europa gewinnen grenzüberschreitende Fahrten mehr und mehr an Bedeutung. Bereits heute gilt der VRR-Tarif für eine grenzüberschreitende SPNV-Linie: RE 13 Hamm – Düsseldorf – Venlo. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 kommt der RE 19 Düsseldorf – Arnheim hinzu.

Seit 2000 gilt der VRR-Tarif für Fahrten zum Bahnhof Venlo. Ab 12/2016 gilt der VRR-Tarif laut Beschluss der VRR-Gremien im März 2016 ebenfalls zwischen dem VRR und dem Bahnhof Arnheim. Allerdings gilt der VRR-Tarif jeweils nur im SPNV, es gibt keine kommunale

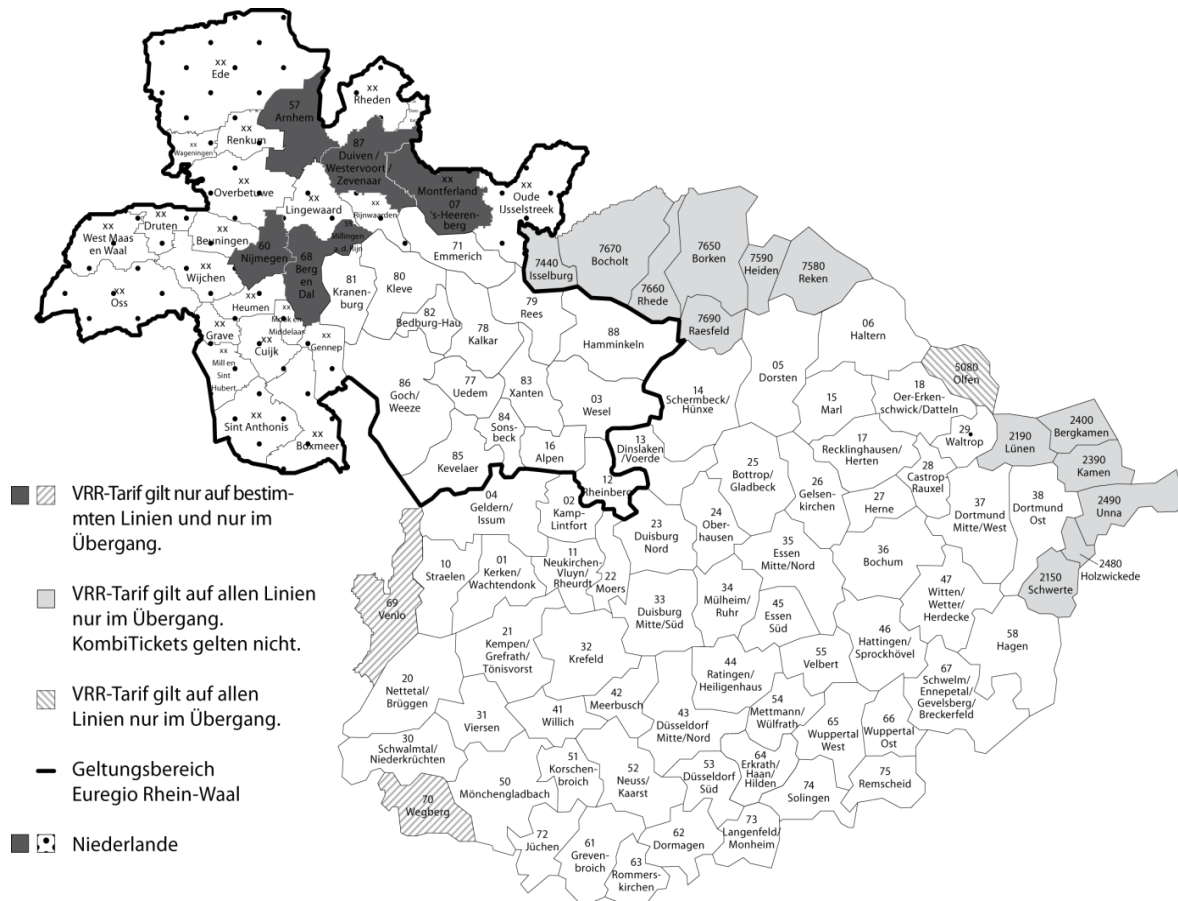
le Anbindung in den Niederlanden.

Ein erster Schritt zur Integration der kommunalen Verkehrsangebote in den Niederlanden, sowohl in Venlo, als auch in Arnheim, soll die Einführung eines speziellen Touristenangebots analog des EuregioTickets in der Euregio Maas-Rhein (Aachen/Maastricht/Lüttich) sein.

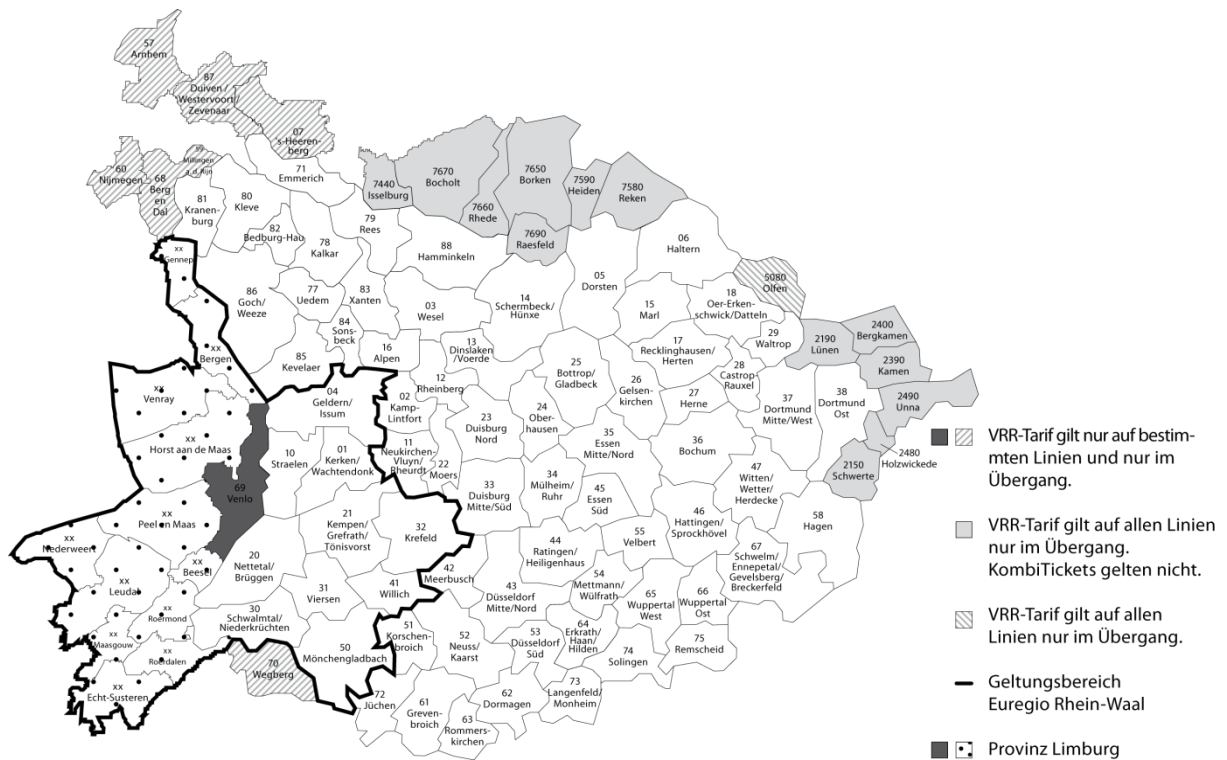
Es soll ein Angebot konzipiert werden, dass sich vorrangig an Familien richtet. Dieses konkurriert nicht mit bestehenden VRR-TagesTickets und zu gleichen Konditionen für die jeweilige Euregio-Region:

- Klassisches Tagesticket von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss, bzw. 3 Uhr des Folgetages
- Für 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 15 Jahre
- Ticket inklusive kommunalem Vor-/Nachlauf auch in den niederländischen Tarifgebieten

Geplant sind zwei spezielle Euregiotickets mit größerem Geltungsbereich in den Niederlanden, analog des Euregiotickets Maas-Rhein, um Neuverkehre aus den Niederlanden zu generieren. Die möglichen Geltungsräume sind nachfolgend dargestellt:



Geltungsraum Euregoticket Rhein-Waal



Geltungsraum Euregoticket Rhein-Maas Nord

Ticket-Angebot im Rahmen der Grünen Hauptstadt Europas - Essen 2017

Ziel der Grünen Hauptstadt Europas ist es, neben auswärtigen Besuchern vorrangig auch die Essener Bürger zu einem nachhaltigen Verhalten anzuregen – insbesondere zu einer umweltfreundlichen Mobilität.

Im Gegensatz zur Kulturhauptstadt 2010 finden die speziellen Aktionen ausschließlich in Essen statt.

Der Zugang zum ÖPNV soll für alle Besucher so einfach wie möglich sein, u.a. mit einem attraktiven, speziell für die Grüne Hauptstadt kreierten Ticket.

Bei der Gestaltung dieses Tickets bietet sich die Orientierung an der bereits vorhandenen ESSEN.WelcomeCard an. Diese beinhaltet neben dem vergünstigten Zugang zu diversen, hauptsächlich im kulturellen Bereich angesiedelten Veranstaltungen, auch ein ÖPNV-Ticket für das Stadtgebiet Essen. Sie ist in den folgenden Varianten erhältlich:

Dauer	Einzelperson	Gruppe/Familie bis zu 5 Personen
24 Stunden	9,00 €	18,00 €
48 Stunden	14,00 €	28,00 €
72 Stunden	19,00 €	39,00 €

Dieses Angebot gibt es in den gleichen Varianten mit der gleichen Preisgestaltung wie in Essen auch in den folgenden Städten im VRR:

- Düsseldorf / DüsseldorfCard
- Duisburg / DuisburgCard
- Mülheim an der Ruhr / WelcomeCard Mülheim an der Ruhr

Seit März 2016 wird auch die Bochum WelcomeCard in den gleichen Varianten, aber mit etwas höheren Preisen angeboten.

Im Rahmen der Grünen Hauptstadt ist es einerseits denkbar, die bereits vorhandene ESSEN.WelcomeCard um einige weitere spezielle Angebote zu ergänzen oder ein eigenständiges Ticket inhaltlich neu zu definieren.

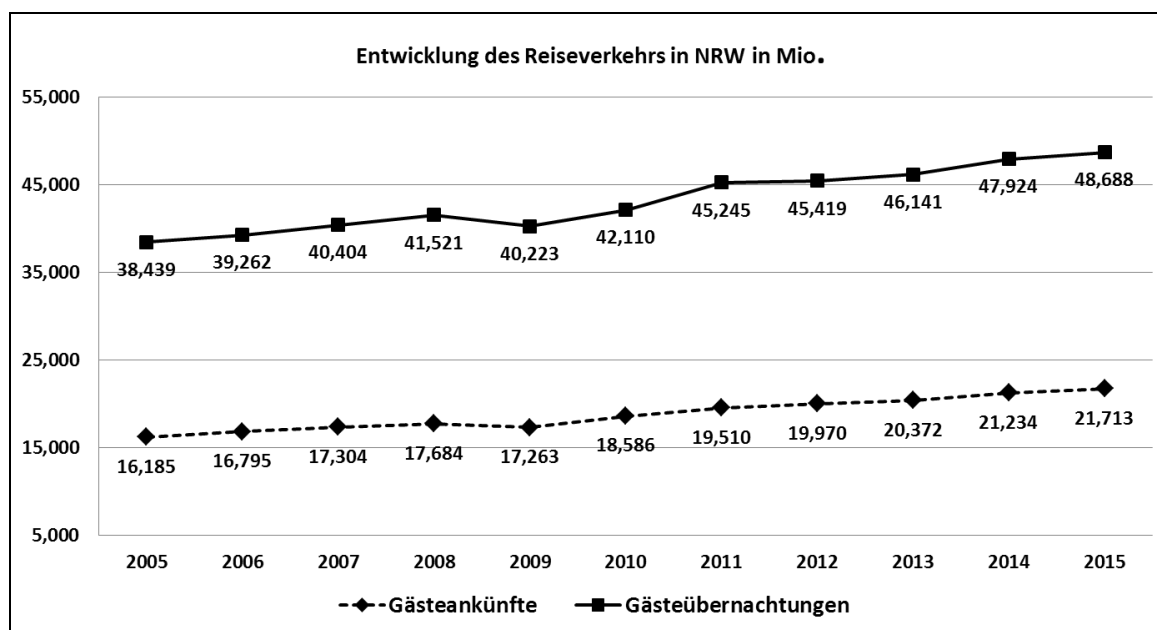
Das Ticket ist aufgrund der lokalen Begrenzung nur in der Preisstufe A für die Tarifgebiete 35 (Essen Mitte / Nord) und 45 (Essen Süd) erforderlich.

Ende Mai 2016 werden mit Vertretern des Projektbüros Grüne Hauptstadt Europas - Es-

sen 2017, der Essener Verkehrs-AG und dem VRR weitere Details erarbeitet.

Städteübergreifende Touristentickets

Die Bereiche Freizeit und Tourismus haben in Nordrhein-Westfalen und somit auch im Gebiet des VRR immer weiter an Bedeutung gewonnen, wie die folgenden Darstellungen belegen:



Quelle: Tourismus NRW e. V. nach IT.NRW 2016

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Gästeankünfte und der Gästeübernachtungen im Jahr 2015 auf die einzelnen VRR-Regionen. Danach betrug der Anteil gemessen am gesamten NRW-Aufkommen an den Gästeankünften 39,1 % und an den Gästeübernachtungen 34,1 %.

Region	Gästeankünfte	Anteil	Gästeübernachtungen	Anteil	Ø-Dauer der Aufenthalte
VRR Niederrhein	2,034	9,4 %	4,182	8,6 %	2,1
Düsseldorf	3,188	14,7 %	5,366	11,0 %	1,7
Ruhrgebiet	6,264	14,8 %	6,264	12,9 %	2,0
Berg. Dreieck	0,794	1,6 %	0,794	1,6 %	2,3
VRR Summe	8,775	39,1 %	15,752	34,1 %	1,9
Übrige Regionen	12,938	60,9 %	32,172	65,9 %	2,5

NRW	21,713		47,924	8,6 %	2,2
------------	---------------	--	---------------	-------	------------

Quelle: Tourismus NRW e. V. nach IT.NRW 2016

Daher ist es sinnvoll, für diese Kunden ein attraktives Angebot zur Nutzung der touristischen Einrichtungen zu schaffen.

Einige bestehende Angebote sind auch heute schon für Touristen interessant:

- TagesTickets im VRR und im NRW-Tarif
- WelcomeCards in den genannten Städten
- Hotel-KombiTicket bei einigen Hotels in Düsseldorf, Bochum, Gelsenkirchen, Essen und Wuppertal
Die Zimmerausweise beinhalten ein Ticket zur Fahrt im VRR-Raum.
- Pauschalarrangements für Touristen in Duisburg und Mülheim
Touristen, die eine Pauschalreise über Duisburg Kontor oder die Mülheimer Stadtmarketing und Tourismus GmbH (MST) buchen, erhalten mit ihrer Buchung eine Fahrtberechtigung. Der Geltungsbereich erstreckt sich bei mehrtägigen Reisen auf den VRR-Raum, bei Tagesausflügen in Duisburg auf das Duisburger Stadtgebiet.
- CityTicket
Reisende, die Fernverkehrstickets der DB mit BahnCard 50 und 25 erwerben, erhalten zusätzlich jeweils eine Fahrt zum/vom Start- und Zielbahnhof in der jeweiligen Stadt in 19 Städten mit mehr als 10.000 Einwohnern. Die BahnCard 100 gilt zudem als Netzkarte in allen CityTicket-Städten.
- Rail&Fly inklusive
Flugscheine beinhalten die Fahrt zum/vom Start- und Zielflughafen (Düsseldorf/Dortmund) im VRR-Raum.
- Messe-KombiTickets
- KombiTicket ExtraSchicht

Trotzdem ist in gemeinsamen Sitzungen mit den Verkehrsunternehmen festgestellt worden, dass diese Angebote dem Bedarf noch nicht vollständig gerecht werden. Sie stoßen sowohl bei den räumlichen als auch bei den zeitlichen Geltungsbereichen vielfach an Grenzen.

Daher werden folgende Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen:

- Städteübergreifende Paketlösungen
- Mehrtageskarten, z. B. für die Dauer eines Wochenendes
- Flexible TagesTickets, z. B. nach Entwertung 20 Stunden gültig

Erste Ansätze hierzu sind bereits mit den Verkehrsunternehmen diskutiert worden. Gleichzeitig gab es unter anderem Gespräche mit der Ruhr Tourismus GmbH zur Gewinnung von Partnern für die touristischen Vergünstigungen über Stadtgrenzen hinaus.

Diese Ansätze werden in den nächsten Monaten weiter ausgearbeitet, so dass voraussichtlich im September-Sitzungsblock eine Beschlussvorlage vorgelegt werden kann.

4. Bewertung KombiTicket-Angebote

Wie im Ausschuss für Tarif und Marketing in seiner Sitzung am 03.12.2014 gewünscht, wird hiermit der Bericht über die Höhe und die Struktur der KombiTicket-Angebote im Jahr 2015 vorgelegt. Die Vorlage dieses Berichtes wird zukünftig jedes Jahr im Juni erfolgen.

Das KombiTicket ist eine Leistungskombination mit Dritten, bei der eine Grundleistung aus einem anderen Bereich (z. B. Eintritt) gleichzeitig eine Fahrtberechtigung für den ÖPNV enthält. Mit dem Abschluss von KombiTicket-Verträgen sind wirtschaftliche und verkehrspolitische Zielsetzungen verbunden. Zum einen ermöglicht das KombiTicket den Verkehrsunternehmen, die Gesamteinnahmen zu halten bzw. zu steigern und zum anderen die Kosten – insbesondere die Vertriebskosten – zu senken. Außerdem können durch einen reduzierten Anteil von Schwarz- und Graufahrern Einnahmen gesichert werden.

Auch dem Kunden bietet das KombiTicket viele Vorteile, indem es ihm eine einfache An- und Abreise durch Nutzung des ÖPNV ermöglicht, ohne dass er zusätzliches Tarifwissen benötigt. Dadurch eröffnen sich für die Verkehrsunternehmen Möglichkeiten, neue Kunden an den ÖPNV heranzuführen.

Der Vertrieb der KombiTickets erfolgt in der Regel über den Veranstalter. Selbstverständlich können Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den Veranstaltern diese Tickets auch aus den Verkaufssystemen der Verkehrsunternehmen verkaufen.

Entwicklung der Umsätze

Im Jahr 2015 sind 175 KombiTicket-Verträge mit einem Umsatz von insgesamt rd. 15.398.000,00 €. einschließlich CityTicket abgeschlossen worden. Von besonderer Bedeutung sind die folgenden Segmente:

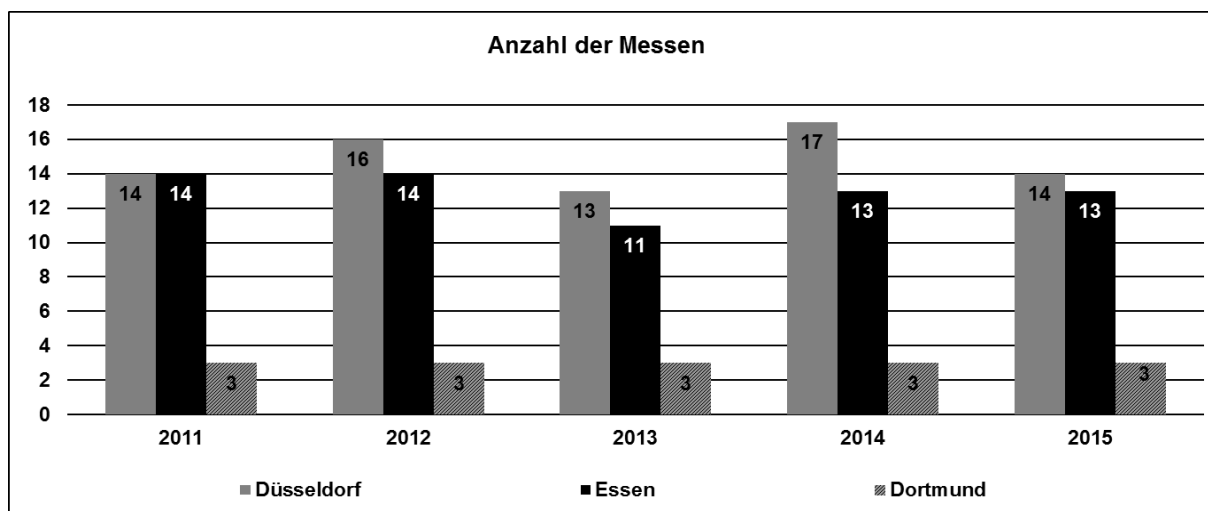
- CityTicket
- die Kooperationen mit den Messegesellschaften in Düsseldorf, Dortmund und Essen
- die KombiTicket-Vereinbarungen mit Sportvereinen .

Die beiden Segmente Messen und Sportvereine werden im Folgenden detailliert erläutert.

KombiTickets mit Messegesellschaften

Im Bereich des VRR sind insbesondere die drei Messestandorte Dortmund, Düsseldorf und Essen als große KombiTicket-Partner zu erwähnen. Mit den Messeveranstaltern werden verschiedene Angebote verhandelt. So gibt es ein KombiTicket für die Besucher der Messe, welches an das Eintrittsticket geknüpft ist. Daneben kann jedoch auch ein KombiTicket für die Aussteller abgeschlossen werden, welches an den Ausstellerausweis geknüpft ist und über die Anzahl der gültigen Tage abgerechnet wird.

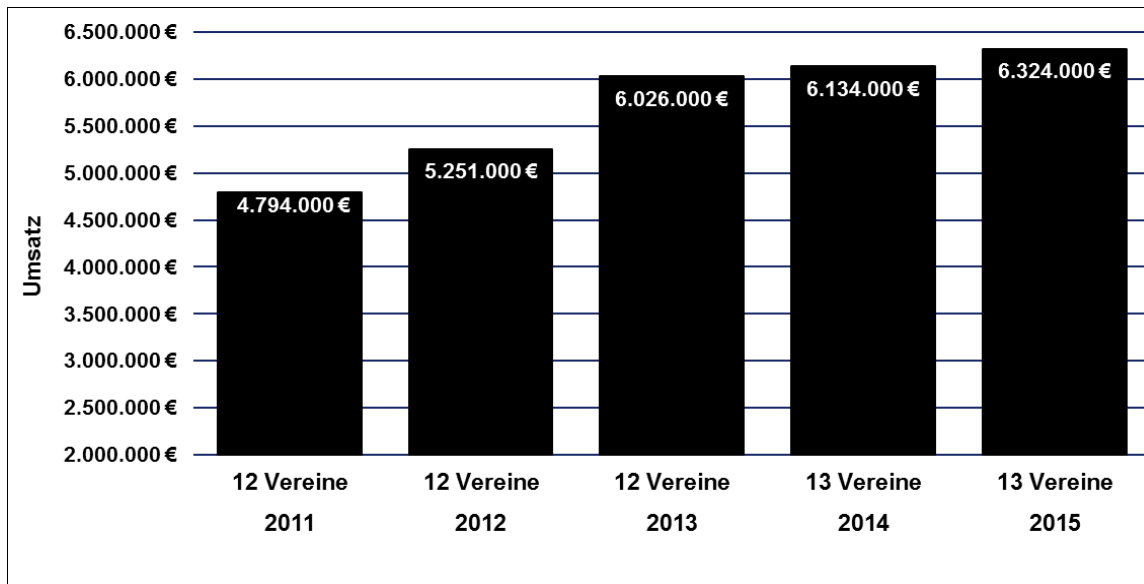
Die folgende Grafik zeigt die Anzahl der Messeveranstaltungen mit KombiTicket-Vereinbarungen von 2011 bis 2015:



KombiTickets mit Bundesligavereinen

In der Saison 2015/2016 sind insgesamt dreizehn KombiTicket-Vereinbarungen abgeschlossen worden, davon zwölf im VRR mit acht Verkehrsunternehmen und mit Bayer 04 Leverkusen eine im VRS. Die KombiTickets im Bereich Sportvereine gliedern sich in die Kategorien Fußball (1. Bundesliga und 2. Bundesliga, 3. Liga, Regionalliga West, Oberliga Niederrhein, Allianz Frauen-Bundesliga) und Eishockey.

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der letzten Jahre:



Bei den Spielen der Bundesliga und der Regionalliga handelt es sich um Massenveranstaltungen, deren verkehrliche Abwicklung alle zur Verfügung stehenden Ressourcen ausschöpft. Ein individueller Ticketverkauf für den ÖPNV würde das System zum Erliegen bringen, da keine hinreichenden Verkaufskapazitäten für eine solche Veranstaltung bereitgehalten werden könnten. Die Folge wären Einnahmenverluste, da ein Großteil der Besucher die Fahrt ohne gültiges Ticket antreten würde.

Die Kalkulation der Fahrgeldanteile stellt sich wie folgt dar:

Zunächst wird der durchschnittliche Fahrgeldanteil pro Fahrt ermittelt. Als Grundlage werden alle Fahrten in einem Jahr genommen und nach genutzter Preisstufe gewichtet. In die Berechnung fließen EinzelTickets und 4er-Tickets ein. Bei dieser Berechnung wird unterstellt, dass sich die Stadionbesucher in ihrer Reiseweite genauso verhalten, wie es die Gesamtheit dieser Ticketnutzer tut.

Da dieser durchschnittliche Fahrgeldanteil bei obligatorischen KombiTickets von allen Besuchern gezahlt wird, jedoch nicht jeder Besucher mit dem ÖPNV anreist, muss dieser Wert mit dem Modal Split-Wert des jeweiligen Stadions gemittelt werden. Der Modal-Split Wert ist abhängig von einer ganzen Reihe von Faktoren. Wichtig ist die Verkehrsanbindung. Ist die Spielstätte unmittelbar mit dem SPNV oder U-Bahnlinien erreichbar, so steigt der Modal Split Wert deutlich an. Dies trifft für die Spielstätte in Dortmund zu. Einen mittleren Modal Split-Wert erreichen Spielstätten, die über ausreichende Straßenbahnstrecken angebunden werden. Dies trifft für Düsseldorf, Bochum und Gelsenkirchen zu. Die ausschließlich über Busshuttle angebundenen Spielstätten erreichen den unteren Modal Split-Wert, so z. B. in Oberhausen. Der ÖPNV-Anteil ist jedoch nicht nur abhängig von der ÖPNV-Anbindung des Stadions, sondern mindestens ebenso stark von der Erreichbarkeit des Stadions mit dem PKW, den verfügbaren Parkplätzen und den Parkgebühren.

Spielstätten, die eine gute bis sehr gute Straßenanbindung und ausreichende Parkplatzkapazitäten haben, wie beispielsweise die esprit ARENA in Düsseldorf oder die Arena auf Schalke, verringern wiederum die ÖPNV-Nutzung.

Anschließend ist die Kalkulation noch um die Nutzung von vorhandenen Zeittickets und Schwerbehinderten-Freifahrten zu bereinigen.

Aus diesen Überlegungen heraus ist eine durchschnittliche ÖPNV-Nutzung in folgenden Kategorien anzunehmen, die dann wiederum eine Preisspanne für die KombiTicket-Vereinbarung ergibt:

Modal Split von 35 % bis 45 %	Modal Split von 25 % bis 35 %	Modal Split von 15 - 25 %
1,22 € - 1,57 €	0,87 € - 1,22 €	0,52 € - 0,87 €

Preisstand: 1. Januar 2015

Werden diese Werte mit den aktuellen Abschlüssen in der Bundesliga und in der Regionalliga West verglichen, so entsteht folgendes Bild:

Spielstätte	Zielwert	aktueller Abschluss
Dortmund	1,22 € bis 1,57 €	1,25 € → Spiele Bundesliga / pro Spiel bei Dauerkarten 1,55 € → Spiele Bundesliga / Tageseintrittskarte
Gelsenkirchen	0,87 € bis 1,22 €	1,01 € → Spiele Bundesliga 1,01 € → sonstige Fußballspiele 1,93 € → sonstige Veranstaltungen
Mönchengladbach	0,52 € bis 0,87 €	0,89 € → Spiele Bundesliga
Düsseldorf	0,87 € bis 1,22 €	0,98 € → Spiele 2. Bundesliga 1,00 € → sonstige Veranstaltungen
Duisburg	0,52 € bis 0,87 €	0,74 € → Spiele 2. Bundesliga
Bochum	0,87 € bis 1,22 €	0,88 € → Spiele 2. Bundesliga

Oberhausen	0,52 € bis 0,87 €	0,62 € → Spiele Regionalliga West
Essen	0,52 € bis 0,87 €	0,43 € → Spiele Regionalliga West

Der Durchschnittspreis im VRR liegt bei (gewichtet) 0,94 €. Die Spanne reicht von 0,43 € bis 1,55 €.

Bei dieser Darstellung wird deutlich, dass derzeit lediglich ein Abschluss im Bereich Regionalliga den Zielwert nicht erreicht. Außerdem wird hier der Einfluss bei unterschiedlicher Gewichtung der Kalkulationsparameter je nach Art der Veranstaltung auf die Höhe der Entgelte sichtbar.

Den auf Grund der Kalkulationen ermittelten Zielwerten stehen allerdings die Werte gegenüber, die auf dem Markt realisierbar sind. Hier kommt es zu Konflikten, wenn trotz aller Bemühungen der Zielwert nicht zu erreichen ist. Im Extremfall würde hierdurch eine Fortsetzung der KombiTicket-Kooperation nicht mehr möglich sein. Bundesweit hat bisher lediglich ein Verein keine KombiTicket-Vereinbarung.

Den Einnahmen aus der KombiTicket-Vereinbarung steht jeweils eine erhebliche Ausweitung des Betriebsprogramms entgegen. Fallen die Einnahmen weg, so müssten die Verkehrsunternehmen auch die Verkehrsleistung wegfallen lassen, was wiederum zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Straßen führen würde. Die Kommunen wären hier gefordert, andere Verkehrskonzepte, gegebenenfalls mit erheblichen finanziellen Aufwänden, zu erstellen. Praktisch kann die Mehrleistung der Verkehrsunternehmen also nicht entfallen. Somit stellt sich die Frage nach der Finanzierung dieser Mehrleistung. Ein regulärer Verkauf von Tickets an die Besucher ist nicht zu gewährleisten. Hier muss auf die Forderung der Polizei verwiesen werden, dass an Tagen, an denen Großveranstaltungen stattfinden, wie beispielsweise der 1. Mai, keine Fußballspiele stattfinden dürfen, da nicht genügend Personal für mehrere Großveranstaltungen zur Verfügung steht. So kann es den Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen nicht zugemutet werden, dass sie ordnungspolitisch tätig werden. Ein geregelter Verkauf ist somit nicht möglich.

Wenn somit kein KombiTicket-Vertrag abgeschlossen werden darf, der unterhalb der Zielwert-Spanne liegt, so entfallen sämtliche Einnahmen, ohne dass eine Kostenkompensation möglich ist.

Dennoch besteht die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, in den Verhandlungen zum nächsten Vertragsabschluss, d. h. zur Saison 2016/2017 die Zielwerte zu erreichen. Damit diese Verhandlungen erfolgreich verlaufen, sind unterstützende Maßnahmen durch die Kommunalpolitik wünschenswert und teilweise notwendig.

Bei der Fortschreibung der Zielwerte mit einem Erhöhungsmaß von 3,4 % ergeben sich für

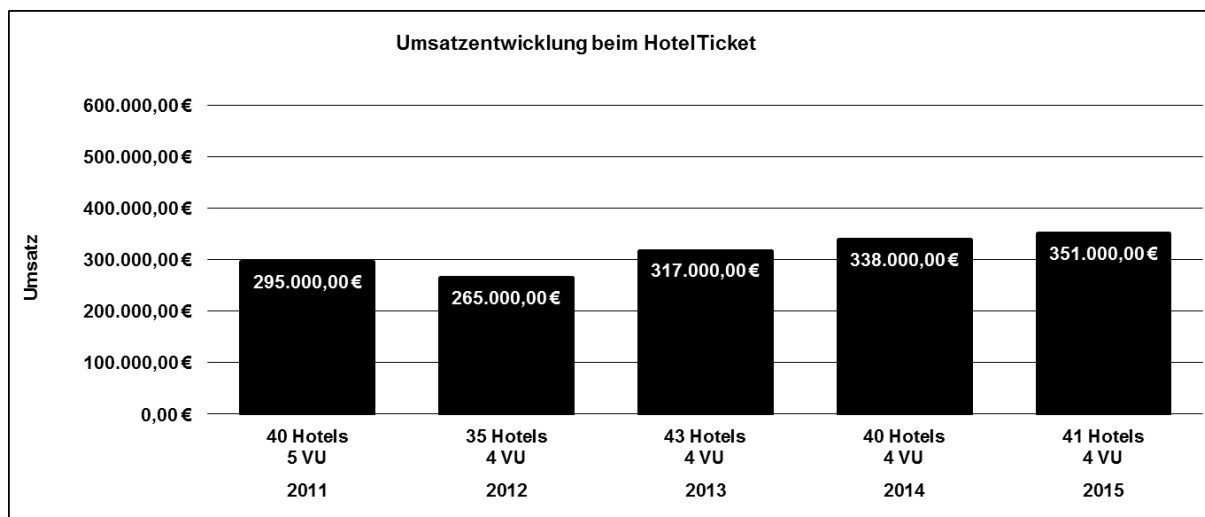
die Saison 2016/2017 folgende Werte:

Modal Split von 35 % bis 45 %	Modal Split von 25 % bis 35 %	Modal Split von 15 - 25 %
1,26 € - 1,63 €	0,90 € - 1,26 €	0,54 € - 0,90 €

Preisstand: 1. Januar 2016

Hotel-KombiTickets

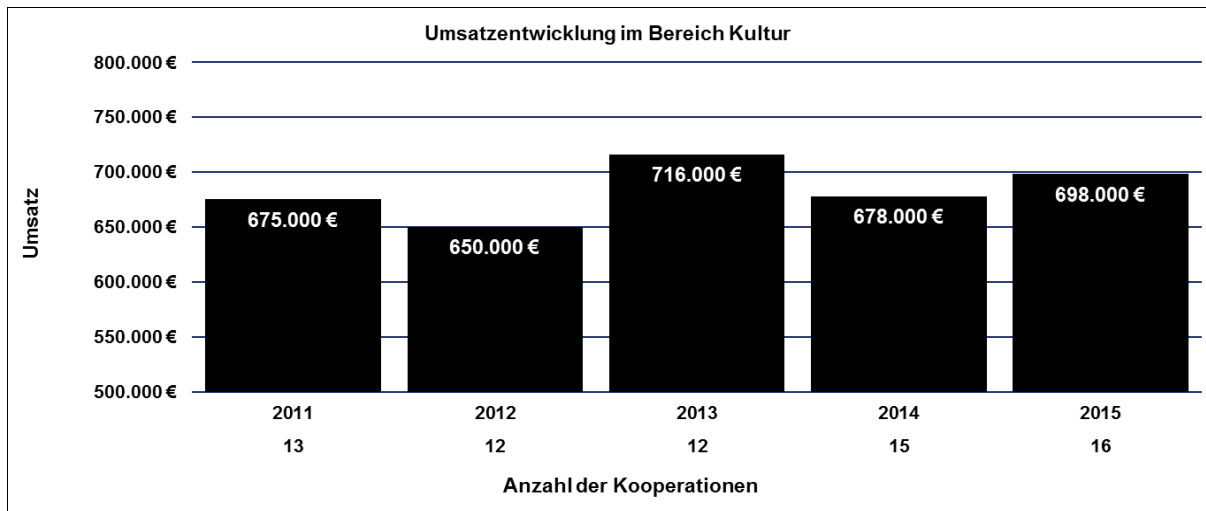
Im Jahr 2015 konnte eine Vereinbarung nicht verlängert werden, dafür sind zwei neue hinzugekommen. Die Gesamtzahl der Hotel-Kooperationen beträgt 41. Auch der Umsatz ist gegenüber dem Jahr 2014 gestiegen.



Kultur-KombiTickets

Zu den regelmäßig wiederkehrenden Einzelveranstaltungen gehören im Wesentlichen Events wie die Dortmunder Museumsnacht und die ExtraSchicht.

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung für die sich jährlich wiederholenden Kooperationen.



Kombinierte Tickets im Rahmen von VKF-Aktionen

In der Vergangenheit wurden KombiTickets für „freie Veranstaltungen“, also Veranstaltungen ohne Eintrittskarte, abgeschlossen. Da für diese KombiTickets eine obligatorische Abnahme durch alle Teilnehmer nicht gewährleistet ist, kann es zu Kannibalisierungseffekten mit dem Regeltarif kommen, die Wirtschaftlichkeit ist dann nicht mehr gegeben. In der Sitzung des AK KVIV MTV am 30.04.2015 wurde darauf hingewiesen, dass solche Produkte zukünftig nicht mehr zustimmungsfähig sind. Daher sind im Jahr 2015 die Weihnachtsmarkttickets nicht mehr aufgelegt worden.

5. Anslussticket Rhein-Ruhr

Das pauschale Anslussticket des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zu VRS-Zeitkarten für 3,50 Euro/Fahrt gilt im Rahmen des VRS-Kragentarifs auch in einem Bereich von Mönchengladbach über Neuss und Düsseldorf bis Wuppertal.

Dadurch besteht eine Diskrepanz zu Zeitkartenkunden des VRR, die eine Zeitkarte z.B. für Düsseldorf besitzen und für Anschlussfahrten nach Köln das entfernungsabhängige NRW-Anslussticket bzw. ein preisstufenabhängiges VRS-Einzelticket lösen müssen.

Der VRS hatte mittlerweile ein Modell für ein pauschales VRS-Anslussticket für VRR-Zeittickets entwickelt und kalkuliert. Der dafür bereits im Sitzungsblock März 2016 in den VRR-Gremien kommunizierte Preis in Höhe von 4,20 € kann nun doch nicht wie ursprünglich angekündigt zum 01.06.2016 in Kraft treten (siehe **Z/IX/2016/0164**, Punkt 12 des Sachstandsberichts). Dieser Preis hätte nur durch eine generelle Anhebung des Anslussticketpreises aller übrigen VRS-internen Relationen realisiert werden können. Dies erscheint dem VRS und den dortigen Verkehrsunternehmen als derzeit nicht vermittelbar.

Zwischenzeitlich hat das Kompetenzzentrum Marketing eine Konzeption für ein pauschales NRW-Anschlussticket vorgelegt. Zu einem Planpreis von rd. 6,40 € sollen demzufolge alle Zeitkartenkunden der Verbände Aachen (AVV), Rhein-Sieg (VRS) und VRR alle Ziele des jeweils benachbarten Verbundes erreichen können. In der Sitzung des Landesarbeitskreises Nahverkehr am 21.06.2016 sollen weitere Einzelheiten, u.a. endgültige Preisfestlegung und möglichst zeitnahe Einführungszeitpunkt verabredet werden.

Eine landesweit gültige Anschlussticketregelung, in die auch die fünf westfälischen Verbände einbezogen sind, kann erst nach Inkrafttreten des Westfalentarifs ab dem 01.08.2017 erfolgen.