



öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Allgemeine VRR-Preisanpassung 01.01.2018</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/IX/2017/0328</b>	<b>09.06.2017</b>	<b>19</b>

<u><b>Beratungsfolge</b></u>	<u><b>Zuständigkeit</b></u>	<u><b>Sitzungstermin</b></u>	<u><b>Ergebnis</b></u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	26.06.2017	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	28.06.2017	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	05.07.2017	<input type="checkbox"/>

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, mit Wirkung zum 01.01.2018 der als Tischvorlage vorgelegten Preisübersicht zuzustimmen.

### **Begründung/Sachstandsbericht:**

#### **Allgemeine VRR-Preisanpassung 01.01.2018**

##### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 30.06.2016 ist die Laufzeit der am 01.01.2017 in Kraft getretenen aktuellen VRR-Preisgestaltung bis zum 31.12.2017 befristet. Die nachfolgend beschriebene Preisempfehlung soll mit Wirkung zum 01.01.2018 gelten und eine Laufzeit von zwölf Monaten haben. Nur mit einer dauerhaft gesicherten und stärkeren Nutzerfinanzierung ist auch zukünftig eine gute flächendeckende ÖPNV-Bedienungsqualität im VRR sichergestellt.

Der für das Jahr 2018 zu erwartende Mehraufwand wurde wie im Vorjahr mit einem neuen, auf aktuellen Ist-Daten basierenden Verfahren ermittelt. Zusätzlich wurde ein Abgleich zwischen geplanten und tatsächlich eingetretenen Aufwendungen erarbeitet. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind in den Sitzungen des erweiterten Präsidiums der VRR-Gremien im Mai 2017 vorgestellt worden.

## **2. Tarifstrategischer Ansatz**

Grundlagen der Tarifikalkulation sind die im Marketingplan dargestellten Erwartungen, erkennbare Aufwandssteigerungen seitens der Verkehrsunternehmen und sich verändernde soziodemografische Rahmenbedingungen. Die nachfolgend benannten tarifstrategischen Einzelmaßnahmen orientieren sich an den bereits seit mehreren Jahren erkennbaren Kundenreaktionen.

Wie in den Vorjahren wird bei allen Preismaßnahmen ticket- und preisstufenbezogen differenziert vorgegangen.

Für 2018 wird die Fortführung der aus den Vorjahren bewährten Strategie eines ausgewogenen Pakets empfohlen. Diese bestehen aus einer moderaten allgemeinen linearen Preismaßnahme und tarifstrukturellen Einzelmaßnahmen.

## **3. Bartarif**

Einzel- und 4erTicket im Kurzstreckenbereich werden nach der zum 01.06.2016 in Kraft getretenen Reform auch in 2018 preisstabil gehalten.

Nach der diesjährigen verbundweit einheitlichen Preisanpassung beim Einzelticket für Erwachsene in der Preisstufe A wird künftig in Hinblick auf das unterschiedliche Leistungsangebot sukzessive eine preisliche Differenzierung vorgenommen. Die räumliche Zuordnung der differenzierten Bepreisung orientiert sich an den im Zeitkartenbereich bereits eingeführten Preisniveaus A1, A2 und A3.

Da mit dieser Maßnahme neue vertriebliche und kommunikative Anforderungen entstehen, soll die weitere Ausprägung je nach Marktakzeptanz und gewonnener Erfahrungen in mehreren Stufen erfolgen. So soll in der ersten Stufe zunächst das Einzelticket für Erwachsene in zwei Preisniveaus angeboten werden, wobei in den Orten mit dem Preisniveau A1 und A2 der Preis gehalten wird und zunächst nur in den fünf größten Städten (Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen und Wuppertal) mit dem qualitativ hochwertigsten ÖPNV-Angebot der Preis moderat angehoben wird.

Das in 2016 preisstabil gehaltene und für alle Preisstufen einheitliche EinzelTicket sowie das 4erTicket für Kinder soll weiterhin nicht angepasst werden.

Zur Steigerung des Vertriebs über elektronische Wege wird das per Smartphone kaufbare 10erTicket in allen Preisstufen gegenüber der Fahrt mit einem vergleichbaren Einzel- oder 4erTicket preislich noch attraktiver.

#### **4. Zeitkartentarif**

Im Zeitkartenbereich erfolgt eine Fortführung der am 01.08.2008 begonnenen Preisdifferenzierung in der Preisstufe A durch eine etwas deutlichere Preisanpassung im Preisniveau A2 gegenüber dem Niveau in A1 und eine noch etwas höhere im Preisniveau A 3 gegenüber dem in A2.

Mit dieser differenzierten Vorgehensweise soll dem unterschiedlichen Leistungsangebot in den einzelnen Städten im Verbundraum Rechnung getragen werden.

Insbesondere in den Städten mit einem engmaschigen kommunalen Schienenangebot sind die Bereitstellungskosten ungleich höher als in den eher kleinstädtisch oder ländlich geprägten Gemeinden mit einem überwiegenderen Busangebot.

#### **5. Ausbildungsverkehr**

Beim SchokoTicket haben die Eigenanteile für das erste anspruchsberechtigte Kind bzw. für die volljährigen Schülerinnen und Schüler die gesetzlich zulässige Obergrenze in Höhe von 12,00 € (im Tarifraum unterer Niederrhein werden für Grundschüler stets 6,00 € erhoben) bzw. 6,00 € für das zweite anspruchsberechtigte Kind erreicht und werden demzufolge nicht weiter angehoben.

Bei den Zahlungen der Schulträger wird die Preisanpassung leicht unterproportional steigen. Das SchokoTicket für Selbstzahler soll leicht überdurchschnittlich – gemessen am allgemeinen Erhöhungsmaß – angeglichen werden.

Das SchülerTicket ÜT VRR/VRS ist inhaltlich und preislich an das VRR-SchokoTicket einerseits und an das SchülerTicket des VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) andererseits angelehnt und gilt im großen Grenzverkehr zwischen VRR und VRS. Um den VRR-Tarif oder den VRS-Tarif nicht zu unterlaufen, soll das SchülerTicket ÜT VRR/VRS in Absprache mit dem VRS zum 01.01.2018 ebenfalls auf den Preis des VRR-SchokoTickets für Selbstzahler angehoben werden.

#### **6. Tarifstrukturelle Einzelmaßnahmen**

##### **6.1 Verlängerung nach Arnheim**

Seit dem 06.04.2017 verkehrt der RE19 über Emmerich hinaus bis nach Arnheim.

Gemäß Beschluss der VRR-Gremien mit Drucksache **M/IX/2016/181** gilt auch auf allen Relationen zwischen dem VRR und Arnheim der komplette VRR-Tarif und führt somit zu einer Einnahmemehrung. In 2018 wirkt sich diese zusätzliche Einnahme ganzjährig aus. Gesprä-

che über weitergehende Kooperationen wie z.B. Kombiticketvereinbarungen sind mittlerweile initiiert worden.

## **6.2. VRR-Semesterticket**

Auch für das VRR-Semesterticket wird ein neuer Preis mit Wirkung für das Sommersemester 2018 vorgeschlagen, der sich am endgültigen Erhöhungsmaß der allgemeinen Preismaßnahme orientiert. Zusätzlich zur allgemeinen Preisanpassungsrate wird vertragsgemäß ein Sonderbetrag in Höhe von 0,45 € / Monat erhoben.

## **6.3. Touristenticket**

Die bisher auf einen Kalendertag bezogenen Tagestickets sollen stärker an die Bedürfnisse der Bewohner und Touristen in der VRR-Region angepasst werden. Geplant ist eine neue Festlegung auf eine 24-stündige Geltungsdauer nach Entwertung.

Diese zeitlich größere Flexibilität soll durch einen moderaten Preisaufschlag gewürdigt werden. Auch für die heutigen Tagesticketnutzer ist diese Reform vorteilhaft, denn je nach Entwertungszeitpunkt ergeben sich im Ticketpreis enthaltene Fahrmöglichkeiten am Folgetag, die bislang kostenpflichtig sind. Neu ist zudem eine zusätzliche Variante mit einer nach Entwertung beginnenden 48-stündigen Geltungsdauer. Beide Angebote sollen über alle Vertriebswege erhältlich sein.

Bei beiden Angeboten soll zudem die bisher bewährte Tarifierungspraxis von einem Grundpreis für eine Person und einem gleichbleibenden Aufpreis für jede bis zu vier weiteren Personen beibehalten werden. Damit bleibt die Preisgerechtigkeit für unterschiedlich große Gruppen erhalten.

## **6.4. YoungticketPLUS**

Mit dem Schulabschluss endet auch die Berechtigung zum Erwerb des SchokoTickets. In der Mehrzahl der Fälle folgt das Semesterticket, das ähnlich wie das Schoko Ticket einen großen Geltungsbereich umfasst und nur in einer Preisstufe angeboten wird. Das Angebot für gewerbliche und kaufmännische Auszubildende wird preisstufenbezogen angeboten. Somit muss sich der Auszubildende räumlich neu orientieren und Tarifgrenzen erlernen, die er vorher nicht gewohnt war. Insofern soll auch für die Auszubildenden ein dem Schoko Ticket ähnliches Angebot ab dem 01.01.2018 gelten.

Eine durchgeführte Marktbefragung unter den bisherigen und künftigen Nutzern dieses Tarifangebots hat u. a. ein großes Interesse der Zielgruppe belegt. Mehr als 60% befürworten eine Veränderung des bisherigen Angebotes. Zudem trägt ein transparenteres Angebot zu einer deutlichen Steigerung des Bekanntheitsgrades bei. So kennen aktuell rund 40% der Nichtnutzer das für sie passende YoungTicket bzw. YoungTicketPLUS nicht.

Bezüglich des Preises wird von den heutigen Nutzern abhängig von derer bisherigen Preisstufe eine Bandbreite zwischen 60 € und 90 € / Monat als angemessen benannt. Hierbei ist anzumerken, dass rund 90% der Kunden mit den Preisstufen A oder B regelmäßig ihren Geltungsbereich mit Zusatztickets erweitern. Diese Zusatztickets mit einem Wert von 7,00 € / Fahrt wären dann für alle Kunden entbehrlich.

Parallel zur Neugestaltung der Abovariante YoungticketPLUS soll auch das monatliche YoungTicket neu gestaltet werden. Auch dieses wird es ab dem 01.01.2018 exklusiv in einer netzweiten Ausprägung geben. Die bisher nur beim YoungTicketPLUS enthaltenen Zusatznutzen wie Mitnahme einer weiteren Person und eines Fahrrads werden dann auch zeitgleich auf das Monatsticket übertragen. Bislang sind im Monatsticket YoungTicket keine Zusatzleistungen enthalten.

Bei der Preisfestsetzung für die beiden netzweit gültigen Angebote werden sich für die heutigen Kunden in der Preisstufe A Preisanhebungen ergeben, für alle anderen Kunden in den Preisstufen B,C und D aber sehr deutliche Preisabsenkungen.

## **6.5. Regionen statt Preisstufe C**

Aktuell haben die Kunden in der Preisstufe C die Wahlmöglichkeit zwischen insgesamt 172 verschiedenen Geltungsbereichen. Grundlage für deren Festlegung sind immer zwei nebeneinanderliegende sogenannte Zentraltarifgebiete. Nur mit Hilfe eines umfangreichen Tarifberaters sind die für den entsprechenden Kunden günstigsten Geltungsbereiche herauszusuchen. Erschwerend kommt hinzu, dass viele Geltungsbereiche in den größten Städten Duisburg, Dortmund, Düsseldorf, Essen und Wuppertal inmitten des jeweiligen Stadtgebiets verlaufen.

Nun sollen laut aktuellem Planungstand 19 großräumigere, sich überlappende Regionen die aktuell 172 Geltungsbereiche der Preisstufe C ersetzen. Damit verbunden ist eine deutliche vertriebliche und kommunikative Vereinfachung.

Von dieser Reform profitieren zunächst alle heutigen Kunden mit einem Ticket der Preisstufe C, denn sie erhalten einen deutlich größeren Geltungsbereich und ersparen sich somit evtl. notwendige Zusatztickets für die Fahrt zu Zielen, die außerhalb ihres Geltungsbereiches liegen.

Zudem ergibt sich nun auch die Möglichkeit, dass etliche Kunden mit einem netzweit gültigen Ticket der Preisstufe D zu einer für sie preislich günstigeren Region in der Preisstufe C wechseln können. Dies wären rund 10% der heutigen Kunden mit einem Ticket der Preisstufe D.

Der größere Geltungsbereich für die Kunden der Preisstufe C und die Preisabsenkung für etliche Kunden mit einem Ticket der Preisstufe D soll mit einer rd.1,5%igen Preisanpassung über dem allgemeinen Anhebungsmaß gewürdigt werden.

## **6.6. Sozialticket**

Die Richtlinie zur finanziellen Förderung des Landes NRW zum Sozialticket ist zunächst bis zum 31.12.2017 befristet. Rund 170.000-180.000 Kunden nutzen momentan ein preiswertes, vom Land NRW gefördertes Monatsticket zum Preis von 35,55 €. Damit kostet dieses Ticket weniger als die Hälfte der vergleichbaren Monatskarte des Ticket1000.

Vorbehaltlich der Weiterführung der Landesförderung in 2018 wird auch für das Sozialticket ein neuer Preis vorgeschlagen. Dessen Höhe soll sich am 50%igen Wert einer Monatskarte des Ticket1000 orientieren. Das Ticket1000 und das Sozialticket beinhalten die gleichen tariflichen Leistungen. Der Berechtigtenkreis für das Sozialticket und die Geltungsbereiche (kreisfreie Stadt oder Kreisgebiet) sollen weiterhin erhalten bleiben.

## **7. Erwartete Markteffekte**

Insgesamt werden für das Kalenderjahr 2018 durch die vorgeschlagene Preisanpassung die geplanten Kostensteigerungen zumindest mit dem derzeitigen Kostendeckungsgrad von rd. 50% über alle Betriebszweige gerechnet kompensiert. Die Fahrgastzahlen werden sich auch moderat positiv entwickeln. Mit den vorgeschlagenen Strukturmaßnahmen werden die Ziele der Tarifvereinfachung und Neukundengewinnung erreicht. Die detaillierten Preise befinden sich im Abstimmungsprozess und werden als Tischvorlage vorgelegt.