öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**M/VIII/2012/0357**	**22.08.2012**	**8**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	17.09.2012	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	21.09.2012	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	27.09.2012	☐

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat die folgenden Beschlüsse zu fassen:

Zu 1. Modifizierung der ZusatzTickets

1. Der Verwaltungsrat beschließt die Zusammenführung der ZusatzTickets 1 und 2 mit Wirkung zum 01.01.2013 auf ein einheitliches Tarifangebot.
2. Das ZusatzTicket soll ab dem 01.01.2013 als EinzelZusatzTicket zum Preis von 3,00 € und als preislich rabattiertes 4erZusatzTicket zum Preis von 10,80 € angeboten werden.

Zu 2. Harmonisierung des Kragentarifs VRR zur VGM

Der Verwaltungsrat beschließt mit Wirkung zum 01.01.2013 eine Ausweitung des bislang bis zur Preisstufe B bestehenden Kragentarifs auf die Reichweite der Preisstufe D. Inbegriffen sind die VGM-Tarifgebiete Borken, Heiden, Raesfeld und Reken. Zusätzlich wird das VGM–Tarifgebiet Rhede in den Kragentarif integriert.

Zu 3. Angleichung der AST-Verkehre

Der Verwaltungsrat beschließt eine Neugestaltung der AST–Verkehre mit Wirkung zum 01.01.2013 mit drei Preisstufen und einer einheitlichen Preisfestsetzung.

Zu 4. Tarifbestimmungen zum Großkunden-Rabattmodell

Der Verwaltungsrat beschließt die vorgeschlagene Ergänzung hinsichtlich des Geltungsbereiches von Tickets im Rahmen des Großkunden-Rabattmodells zum 1. Januar 2013 in die Tarifbestimmungen aufzunehmen.

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Modifizierung der ZusatzTickets

Ausgangslage:

Zur Preisanpassung Januar 2012 wurde im VRR die Spreizung des ZusatzTickets in Zusatz Ticket 1 und ZusatzTicket 2 durchgeführt. Dabei wurde der Preis des neuen ZusatzTickets 1 von 2,60 € auf 2,40 € reduziert (- 7,7%) und der Preis des neuen ZusatzTickets 2 um 34,6 % auf 3,50 € erhöht.

ZusatzTicket 1:	zur Erweiterung des Geltungsbereiches für Inhaber von Zeittickets A1/A2 in eine Nachbarstadt
ZusatzTicket 2:	zur Erweiterung des Geltungsbereiches für Inhaber von Zeittickets auf den gesamten Verbundraum, Fahrradmitnahme und Nutzung der 1. Klasse

Diese Neuordnung führte in der Vergangenheit zu diversen Fragestellungen bei Mitarbeitern und Kunden. In den Gesprächen mit den Vertriebsmitarbeitern Anfang März 2012 wurden Kommunikationsprobleme gegenüber den Kunden dargestellt und eine deutliche Vereinfachung empfohlen. Dieser Empfehlung ist der AK MTV (Arbeitskreis Marketing, Vertrieb und Tarif der Verkehrsunternehmen) mit dem Hinweis auf ein sich einpendelndes Kundenverständnis am 04.05.2012 nicht gefolgt und hat die Beibehaltung dieser Tarifregelung auch für das Jahr 2013 beschlossen. Demzufolge wurden im Rahmen der Preiskalkulation 01.01.2013 auch neue Preise für das ZusatzTicket (1) mit 2,50 € und (2) mit 3,70 € vorgeschlagen.
Der Verwaltungsrat hat am 05.07.2012 den VRR aufgefordert, im September-Sitzungsblock 2012 einen neuen Vorschlag vorzulegen. Wörtlich lautet der Beschluss:
Die vorgesehenen Tarifanpassungen für die Segmente ZusatzTicket 1 bzw. ZusatzTicket 2 werden von der Beschlussfassung ausgenommen. Die Verwaltung wird aufgefordert, zum

Sitzungsblock im September 2012 die Höhe der Einnahmen für die vorgenannten Preissegmente des ersten Halbjahres 2012 gegenüber 2011 unter Einbeziehung der seinerzeit prognostizierten Mehreinnahmen mit Einführung des ZusatzTickets 1 und 2 darzustellen. Angesichts der vertrieblichen Umsetzungsprobleme sowie der weiterhin anhaltenden unbefriedigenden Situation von unbeabsichtigten Fehlkäufen und der damit einhergehenden Unsicherheit bei Zeitticketinhabern ist zu prüfen, inwieweit an der seinerzeit vorgenommenen Differenzierung für das ZusatzTicket festgehalten werden soll.

Zur Orientierung sind der nachfolgenden Tabelle die dem damaligen Beschluss zugrunde liegenden Einnahmen zu entnehmen:

ZusatzTicket

Einnahmen	Jan. – Juni 2011	6,02 Mio. €
Prognostizierte Einnahmen	Jan. – Juni 2012 (Jan. – Juni 2011 + 3,9 %)	6,250 Mio. €

Bisherige Verkaufsentwicklung:

Im ersten Halbjahr 2012 betrug der tatsächliche Umsatz des ZusatzTickets 6,588 Mio. € und liegt damit über der Einnahmenprognose für das erste Halbjahr 2012.

Bei der Prognose wurde ein Absatzverhältnis von 50 % für das ZusatzTicket (1) und 50 % für das Zusatzticket (2) unterstellt. Tatsächlich sind in den ersten 6 Monaten diesen Jahres im Durchschnitt Zusatzticket (1) = 61 % und Zusatzticket (2) = 39 % mit dem Gesamtumsatz von 6,588 Mio. € verkauft worden.

Zu Beginn des Jahres lag im Januar der prozentuale Absatzschwerpunkt beim ZusatzTicket 1 mit 72 %. Dies mag auf Fehlverkäufe und auf die Nutzung der auf Vorrat gekauften ZusatzTickets mit Preisstand 2011 für das ZusatzTicket (2) zurückzuführen sein. Mittlerweile liegt die Verteilung bei 55 % für das Zusatzticket (1) und 45 % für das ZusatzTicket (2). Bei einer Fortsetzung dieses Trends wird für das gesamte Jahr 2012 eine Aufteilung von 50 % für das ZusatzTicket (1) und 50 % für das ZusatzTicket (2) gerechnet. Damit nähert sich der Wert bis Ende des Jahres 2012 auf das ursprünglich kalkulierte Verhältnis. Daraus resultiert eine Gesamteinnahme für 2012 von ca. 13,7 Mio. € (2011 = 12,4 Mio. €).

Neue Tarifüberlegungen:
Um die beiden ZusatzTickets wieder wie vom Verwaltungsrat gewünscht auf ein ZusatzTicket zusammenzuführen und dabei Einnahmenneutralität zu gewährleisten wäre ein durchschnittlicher Preis von 2,88 € / Fahrt notwendig. Berücksichtigt man die Tarifanpassung von 3,9 % müsste der Preis bei 3,00 € festgesetzt werden.
Es sollte dabei aber auch bedacht werden, dass dieser Preis eine überproportionale Preisanpassung innerhalb eines zweijährigen Zeitraumes bedeutet:

Preis ZusatzTicket im Januar 2011: 2,60 €

Preis ZusatzTicket im Januar 2013: 3,00 € ⇨ Erhöhung in 2 Jahren um 15,4 %!

Es bieten sich aus Sicht des VRR zwei Vorschläge an:

Vorschlag 1:
Ein einheitliches ZusatzTicket für alle Anwendungszwecke zum Preis von 2,90 €, sowohl im Einzelkauf als auch in der 4erTicketvariante. Damit würde das in diesem Jahr zu erwartende Ergebnis zumindest erreicht und möglicherweise sogar einen minimalen Mehrertrag erbringen.

Vorschlag 2:
Ein einheitliches ZusatzTicket für alle Anwendungszwecke, **aber Differenzierung in ein EinzelTicket und ein preislich rabattiertes 4erZusatzTicket.**
Hierbei wird vorgeschlagen, den Preis des EinzelZusatzTickets auf 3,00 € festzulegen und ein rabattiertes 4erZusatzTicket (analog dem Zielwert der Rabattierung des 4erTickets von 10 %) zum Preis von 10,80 € (= 2,70 € pro Fahrt) anzubieten.

Das Einnahmeergebnis wäre in beiden Fällen nahezu gleich. Beim zweiten Vorschlag würden wir der VRR-Strategie bzgl. der Rabattierungen auch im Bereich der ZusatzTickets folgen, was bisher noch nicht der Fall gewesen ist und wir würden den Forderungen nach familienfreundlichen Lösungen im Bereich der Fahrradmitnahme gerecht werden. Vertriebliche Mehraufwendungen entstehen unserer Ansicht nach nicht, da auch schon jetzt 4erZusatzTickets angeboten werden.

Das ZusatzTicket (1) wurde vor allem unter der Maßgabe konzipiert, dass auch nach der tariflichen Zusammenführung Zeitkartenkunden mit der am häufigsten nachgefragten Preisstufe A 1 / 2 ein attraktives Angebot für kurze stadtübergreifende Fahrten gewährleistet werden sollte. Mit dem Preis von 2,70 € / Fahrt bei Nutzung eines 4erTickets wird unseres Erachtens dieser Forderung Rechnung getragen. Der Preis von 2,70 € / Fahrt in 2013 würde unter Be-

rücksichtigung von 2 allgemeinen Preismaßnamen noch deutlich unterhalb einer ansonsten nachvollziehbaren Preisentwicklung des ehemaligen Preises von 2,60 € in 2011 entsprechen. Angesichts der allgemeinen Anpassungen in Höhe von jeweils 3,9 % kann ohne Berücksichtigung der bislang durchgeführten Reform in 2013 von einem Preis für das Zusatzticket von 2,80 € ausgegangen werden (0,20 € = + 7,7 %).

Bei Abwägung aller Vor- und Nachteile und unter Berücksichtigung der bislang gemachten Erfahrungen mit dem Zusatzticket empfiehlt der VRR in Absprache mit den Verkehrsunternehmen die Annahme des Vorschlags 2.

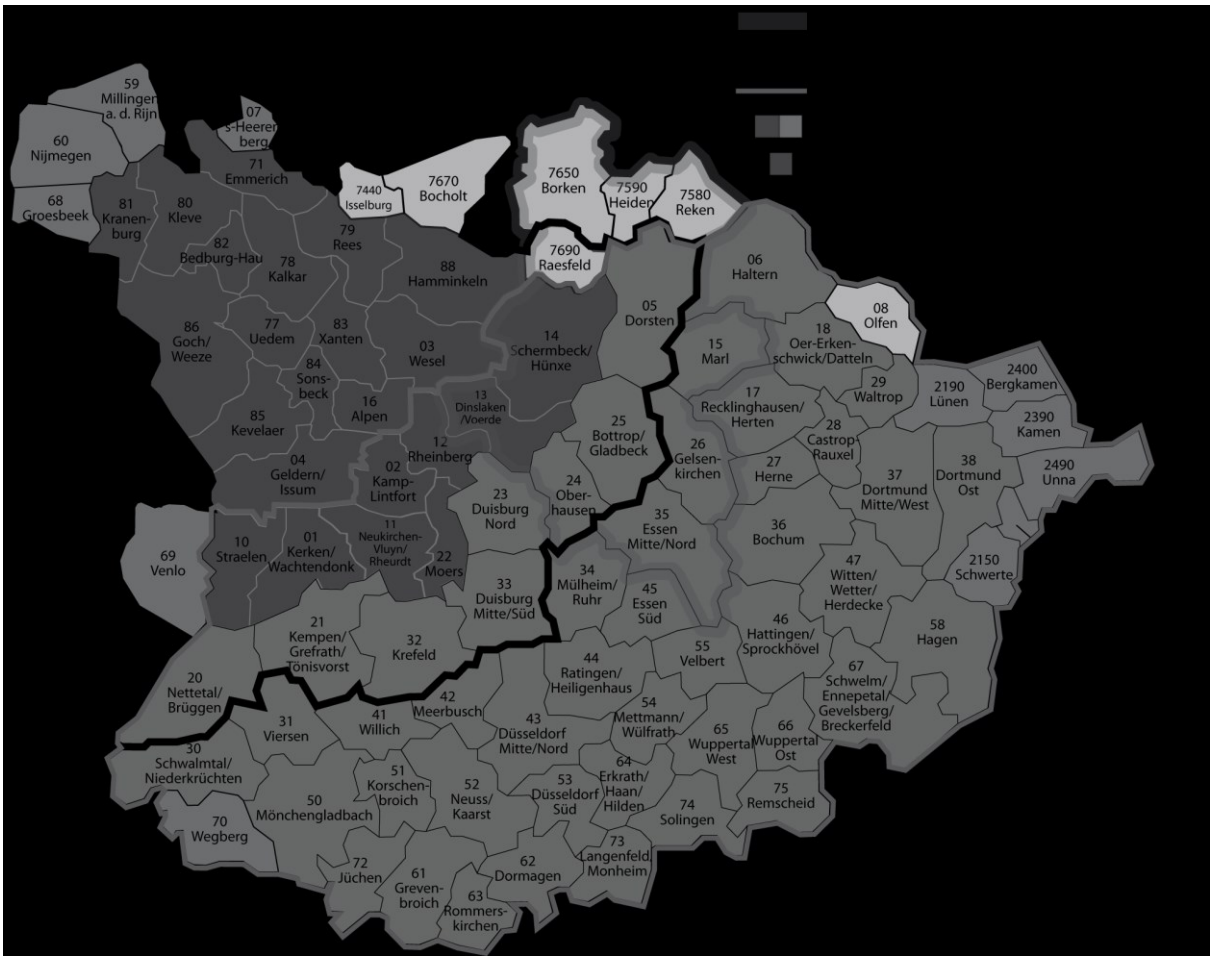
2. Harmonisierung des Kragentarifs VRR zur VGM

Derzeitige Regelungen

Zwischen dem VRR und der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) gibt es derzeit unterschiedliche Regelungen für Fahrgäste im Übergang zwischen den beiden Verbundräumen. Diese Unterschiede wurden seit der Tarifharmonisierung mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein noch deutlicher. Die ehemaligen VGN-Regularien wurden auch nach der durchgeführten Tarifharmonisierung zunächst unverändert fortgeführt mit der Folge, dass heute im Übergang zwischen dem VRR und der VGM je nach Zielort insgesamt 4 unterschiedliche tarifliche Regelungen bestehen:

zwischen		Regelung
VRR	VGM-Städten/Gemeinden: Isselburg/Bocholt/ Raesfeld	VRR-Tarif bis Preisstufe D (Nord), mit Ausnahmen bei SemesterTickets, BärenTickets und SchokoTickets
VRR	VGM-Städten/Gemeinden: Borken/Heide/Reken/ Raesfeld	VRR-Tarif bis Preisstufe B
VRR	VGM-Gemeinde: Rhede	Keine Regelung
VRR	VGM-Gemeinde: Olfen	VRR-Tarif bis Preistufe D (Süd)

Heutige Anwendung des VRR – Tarifs zum NWL



Mit dem nachfolgenden 2-Stufenkonzept soll hier eine Harmonisierung des Kragentarifs erfolgen.

<u>Neues Stufenkonzept mit 2 Phasen</u>

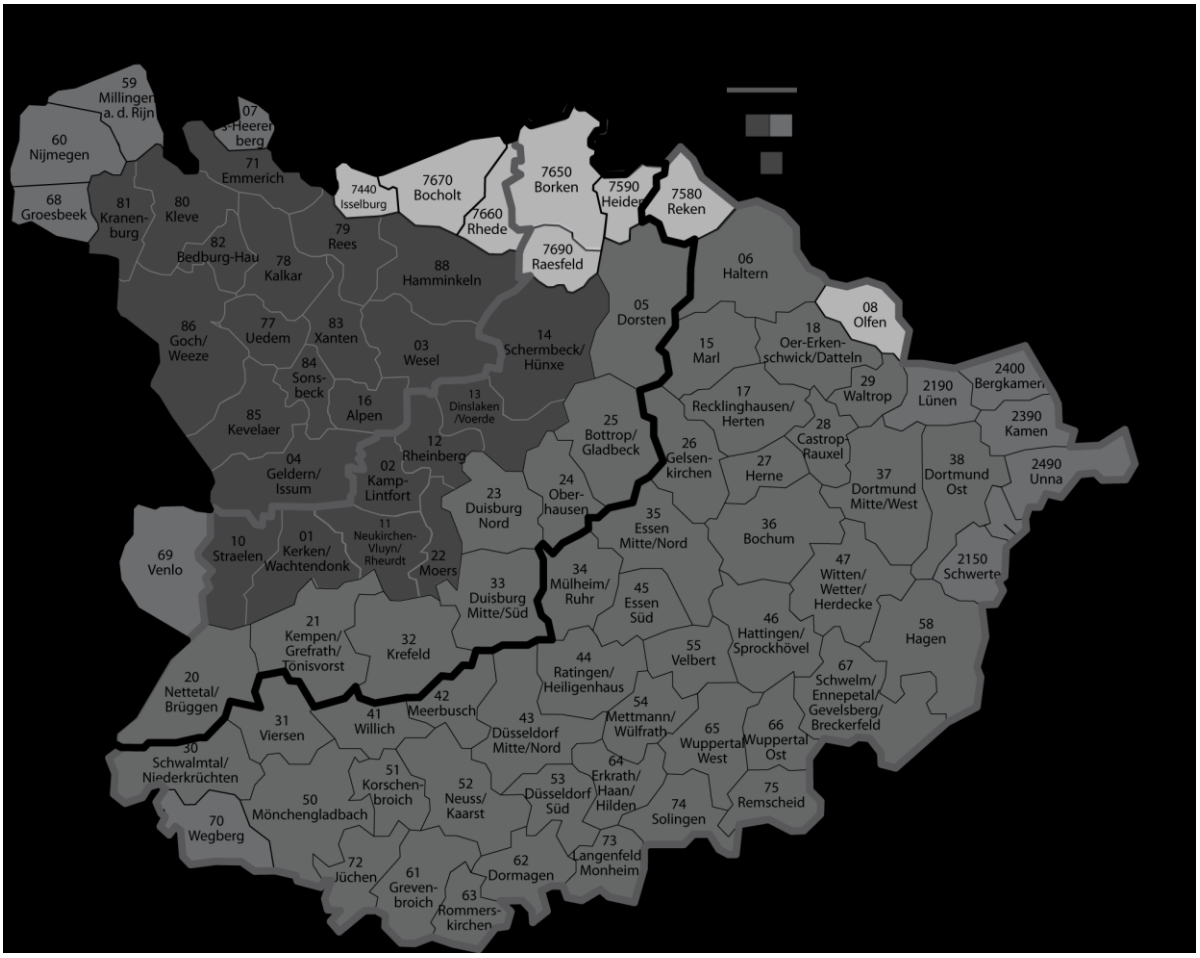
Phase 1:

Da nach der erfolgten Tarifharmonisierung mittlerweile ein Handlungsbedarf im nun neuen gemeinsamen Übergangsbereich zwischen VRR/alt-VGN und der VGM aufgrund geänderter Fahrtwünsche und Geltungsbereichsdefinition bestimmter Tickets erkennbar wurde, schlagen die beteiligten Geschäftsstellen VGM, VGN und VRR gemeinsam ein gestuftes Verfahren vor, bei dem in der ersten Phase zumindest die Fahrten aus dem VRR zu allen bereits in die bestehenden Kragentarife integrierten VGM-Tarifgebiete gleichlautende tarifliche Inhalte definiert werden. Einzig das zwischen den VGM-Tarifgebieten Bocholt und Borken befindliche VGM-Tarifgebiet Rhede kommt als Lückenschluss hinzu.

Mittlerweile liegen landesweit gültige Empfehlungen für künftige Kragentarife zwischen den künftig nur noch drei Verbundräumen vor. Obwohl diese noch nicht einvernehmlich von allen zuständigen Gremien verabschiedet sind, decken sie sich mit den hier gemachen VRR-Vorschlägen für eine einheitliche Handhabung der Kragentarife, sofern der VRR-Tarif zur

Anwendung kommt. Auch eine zeitlich stufenförmige Vorgehensweise bei deren Umsetzung wird ausdrücklich befürwortet.
Demzufolge wird nun zunächst die erste Stufe einer gleichförmigen Anwendung des VRR–Tarifs in den Kooperationsraum NWL (Nahverkehrszweckverband Westfalen–Lippe), zu dem auch die an den VRR angrenzenden Tarifräume VRL und VGM gehören. vorgeschlagen. Damit tritt sowohl für Kunden, als auch für Mitarbeiter eine deutliche Vereinfachung der derzeit komplexen Regelungen ein.

Ab dem 01.01.2013 vorgeschlagener Kragentarif zwischen VRR und VGM / VRL



Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen untersucht. Demzufolge ist im ersten Jahr mit einer Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses um rd. 60 000,00 € zu rechnen. Um unangemessene umfangreiche vertriebliche Umstellungsarbeiten zu vermeiden, wird die Umsetzung der ersten Stufe zeitgleich mit der zum 01.01.2013 in Kraft tretenden allgemeinen Preisanpassung vorgeschlagen.
Phase 2:
In der noch zu terminierenden zweiten Phase soll der vollständige Lückenschluss zwischen

den VGM-Tarifgebieten Reken und Olfen erfolgen. Konform mit der NRW-Strategie des Landes werden dann zusätzlich die VGM-Gemeinden Coesfeld, Dülmen und Lüdinghausen in den Kragentarif zwischen VRR und VGM einbezogen.

3. Angleichung der AST-Verkehre

Beim AnrufSammeltaxi handelt es sich um eine den ÖPNV ergänzende Bedienungsform, die eine Mischung zwischen dem regulären ÖPNV – Angebot und dem individuellen Taxiverkehr darstellt. Der Kunde steigt wie beim ÖPNV üblich an besonders ausgewiesenen Haltestellen und nach Voranmeldung zu vorgegebenen Zeiten ein, wird aber vom Taxifahrer im Gegensatz zum ÖPNV bis vor die Haustür gebracht. Dies begründet einen gegenüber dem ÖPNV leicht höheren Fahrpreis.

Dabei wird unterschieden zwischen dem vollen Fahrpreis und dem ermäßigten Fahrpreis. Letzterer wird dann erhoben, wenn der Kunde bereits im Besitz eines VRR – Zeittickets ist oder auch für Kinder.

Zu den wenigen Tarifpositionen, die nach der zum 01.01.2012 erfolgten Tarifharmonisierung zwischen der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) und dem VRR noch nicht vollständig angeglichen wurden, gehört das AST – Angebot.

Innerhalb der VGN gibt es neben der unten dargestellten Preisstellung noch weitergehende Differenzierungen, denn in Geldern wird die Fahrt über mehr als eine Wabe zur höheren Preisstufe (= 2 Tarifgebiete) tarifiert.

Am Gesamtumsatz gemessen hat der AST-Verkehr nur eine nachrangige Bedeutung.

Im VRR wird das AST–Angebot lediglich bei 6 Verkehrsunternehmen vorgehalten, wobei in 2011 insgesamt rd. 36 000 Fahrten mit einem Gesamtumsatz von ca. 83 Tsd. € verbucht wurden, von denen bei 2 VU (BVR und SR) knapp 2 000 Kunden ein Tarifgebiet weit fahren, die überwiegende Mehrzahl bleibt in einer Wabe. In gut der Hälfte der Fahrten wird der ermäßigte Fahrpreis erhoben. Dieser gilt u.a. für VRR–Zeitkartenkunden und Kinder.

In der VGN wurden bei 3 Verkehrsunternehmen in 2011 rd. 7 000 Fahrten mit einem Umsatz von ca. 24 Tsd. € durchgeführt.

Hinsichtlich der räumlichen Einteilung und Preisfestsetzung des AnrufSammelTaxi – Angebots gibt es derzeit zwischen dem VRR und der VGN insgesamt 4 unterschiedliche Preisstufen, die zu 3 zusammengefasst werden sollen.

Derzeit gelten folgende Preise und Geltungsbereiche:

	Voller Fahrpreis	Ermäßigter Fahrpreis
VRR eine Wabe	2,60 €	2,00 €
VRR ein Tarifgebiet	4,20 €	2,40 €
Alt-VGN ein Tarifgebiet	3,60 €	2,40 €
Alt-VGN zwei Tarifgebiete	5,00 €	4,00 €

Vorgeschlagen wird nun eine räumliche und preisliche Harmonisierung mit insgesamt 3 Preisstufen:

	Voller Fahrpreis	Ermäßigter Fahrpreis
Preisstufe 1 eine Wabe	2,60 €	2,00 €
Preisstufe 2 ein Tarifgebiet	5,20 €	2,60 €
Preisstufe 3 zwei Tarifgebiete	7,80 €	4,00 €

Für die Kunden ergeben sich sowohl positive, als auch negative Preisveränderungen.
Günstiger wird es für Kunden in den VGN–Gebieten, die nur eine Wabe weit fahren. Teurer wird es für die Kunden in den VRR–Gebieten, die ein Tarifgebiet weit fahren und alle Kunden in der VGN, die mehr als eine Wabe befahren. Preislich stabil bleibt es für die VRR–Kunden, die eine Wabe befahren.

Für die beiden VUs Busverkehr Rheinland und Stadtwerke Remscheid bedeutet der höhere Preis für ein Tarifgebiet eine Mehreinnahme von rd. 2 000,00 € / p.a.
Für die Verkehrsunternehmen in der ehemaligen VGN ergibt sich eine Mehreinnahme von geschätzt rd. 2 500,00 – 3 000,00 € / p.a.

4. Tarifbestimmungen zum Großkunden-Rabattmodell

In den Tarifbestimmungen zum FirmenTicket ist festgelegt, dass der Geltungsbereich des FirmenTickets die Relation Wohnort - Arbeitsstätte umfassen muss.

Im Gegensatz dazu ist in den Tarifbestimmungen zum Großkunden-Rabattmodell bislang keine Regelung hinsichtlich des Geltungsbereiches enthalten. Dies führt dazu, dass wiederholt Kunden statt der gesamten Relation Wohnort - Arbeitsstätte einen kleineren Geltungsbereich wünschen, z. B. weil ein Teil des Arbeitsweges mit anderen Verkehrsmitteln wie Park & Ride durchgeführt wird. Teilweise kommt es auch zu Anfragen, ob das Ticket nur auf den Geltungsbereich des Wohnortes ausgestellt werden kann. Die bislang unklare Definition des

notwendigen Geltungsbereichs führt in der Praxis zu Missverständnissen bei den Verkehrsunternehmen und den Kunden und soll nun durch eine neue Formulierung der Tarifbestimmungen geklärt werden.
Die Möglichkeit, zur Erreichung der Arbeitsstätte als Geltungsbereich nicht die gesamte Relation Wohnort - Arbeitsstätte wählen zu können, soll im Rahmen einer kundenfreundlichen Regelung weiterhin eingeräumt werden. Problematisch wird dagegen gesehen, die Geltungsbereiche von Tickets nach dem Großkunden-Rabattmodell so zu wählen, dass die Arbeitsstätte nicht erreicht werden kann. Die Verkehrsunternehmen schlagen deshalb vor, dass bei allen Tickets im Großkunden–Rabattmodell unabhängig vom Wohnort die Arbeitsstätte im jeweiligen gewünschten Geltungsbereich enthalten sein muss.

Die Tarifbestimmungen für das Großkunden-Rabattmodell sind daher um den kursiv gesetzten Satz wie folgt zu ergänzen:

Großkunden-Rabattmodell
Das Großkunden-Rabattmodell kann von natürlichen oder juristischen Personen in Anspruch genommen werden. Abnehmer eines Großkunden-Rabattmodells können Unternehmen oder Behörden sein, die die Voraussetzungen für die Abnahme erfüllen. Der Abnehmer verpflichtet sich, Tickets, die im Rahmen des Großkunden-Rabattmodells abgenommen werden, nur an seine Mitarbeiter als Nutzer weiterzugeben.

Verkehrsunternehmen bieten folgende Abonnement-Tickets im Rahmen des Großkunden-Rabattmodells an: Ticket2000, Ticket2000 9 Uhr, Ticket1000, Ticket1000 9 Uhr, BärenTicket sowie YoungTicketPLUS.

Tickets im Rahmen des Großkunden-Rabattmodells werden nur persönlich ausgestellt; d. h. sie sind nicht auf andere Personen übertragbar, auch wenn die sonstigen Tarifbestimmungen für jedermann dieses zulassen. *Der Geltungsbereich muss mindestens das Tarifgebiet/die Tarifgebiete umfassen, in dem sich die Arbeitsstätte befindet.* Es gelten ansonsten die Tarif- und Abonnementbestimmungen zu den einzelnen Tickets.