



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
<b>Tarifangelegenheiten</b>			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
<b>AöR</b>	<b>M/IX/2016/0245</b>	<b>11.11.2016</b>	<b>16</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	30.11.2016	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	05.12.2016	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	08.12.2016	<input type="checkbox"/>

### **Beschlussvorschlag:**

#### **1) Einführung Westfalentarif**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die weitere Vorgehensweise entsprechend des Entwurfs des Eckpunkte-papiers und der Absprachen zur westfälischen Vertriebsrichtlinie sowie die Anwendung des Westfalentarifs im Übergang zum VRR-Tarif gemäß Vorlage mit Wirkung zum 01.08.2017 zu beschließen.

#### **2) 30-Tage 1.Klasse-Zuschlag**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat das vorgeschlagene VRR-Tarifangebot „30-Tage 1. Klasse-Zuschlag“ zu beschließen.

#### **3) VRR-Ergänzungsaufpreis zu VRS Jobtickets zum 01.01.2017**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die vorgeschlagenen VRR-Ergänzungsaufpreise für VRS-Jobtickets zum 01.01.2017 zu beschließen.

#### **4) VRR-Ergänzungsaufpreis zu AVV Jobtickets zum 01.01.2017**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die vorgeschlagenen VRR-Ergänzungsaufpreise für AVV-Jobtickets zum 01.01.2017 zu beschließen.

#### **5) GreenTicket Essen**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die Einführung des vorgeschlagenen GreenTicket2017 zum 01.03.2017 mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2017 zu beschließen.

#### **6) Der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Unternehmensbeirat sowie der Verwaltungsrat nehmen die nachfolgenden Sachstände zur Kenntnis:**

- Einnahmen und Fahrten
- Touristenangebote im VRR
- Zwischenbericht zur Einnahmesicherung
- Gesamtübersicht Sonderaktionen/-tarife
- Status Sozialticket
- Starttermin VRR-Tarif nach Arnhem und Kooperation NL
- Zwischenbericht Vertriebsprozesse
- Abgleich der Leistungskriterien zur Bildung der Preisstufe A1-A3
- Marktforschung YoungTicketPlus

#### **Begründung/Sachstandsbericht:**

##### **Beschlussvorlagen**

##### **1. Einführung Westfalentarif**

Wie bereits berichtet (siehe Drucksache Nr. **M/IX/2016/0224** vom 23.8.2016), gehen die einzelnen Tarife in den westfälischen Tarifräumen mit Einführung des Westfalentarifs in diesen über. Im VRR wird der künftige Westfalentarif in den Städten und Gemeinden im Übergang anerkannt, in denen auch heute schon Tarife westfälischer Verbände anerkannt werden. Und zwar: Der Münsterlandtarif in den VRR-Städten/-Gemeinden Dorsten und Haltern, und der Ruhr-Lippe-Tarif in den VRR-Städten/-Gemeinden Breckerfeld, Dortmund, Ennepetal, Gevelsberg, Hagen, Herdecke, Schwelm, Waltrop, Wetter, Witten.

Der Einföhrungstermin für den Westfalentarif ist der 1.8.2017.

Für die konkrete Umsetzung hat das Projektbüro Westfalentarif eine Vertriebsrichtlinie entwickelt, die in der Zwischenzeit mit den betroffenen VRR-Verkehrsunternehmen diskutiert wurde.

Gleichzeitig entwickelte das Projektbüro Westfalentarif ein Eckpunktepapier für das Vertragswerk zu Tarif und Einnahmeaufteilung mit den Nachbarräumen von Westfalen-Lippe, so auch für den VRR.

#### Zusammenfassung der vertrieblichen Aspekte:

Die Verkaufssysteme der VRR-Verkehrsunternehmen sind in erster Linie auf die Anwendung und Einhaltung der VRR-Vertriebsrichtlinie ausgelegt. Wirtschaftlich spielt der Westfalentarif für VRR-Verkehrsunternehmen eine untergeordnete Rolle. Dementsprechend ist es Wunsch aus Westfalen, den Westfalentarif soweit möglich in den relevanten Tarifgebieten anzuerkennen und ihn über die räumlichen Grenzen des heutigen VGM/VRL-Tarifs hinaus zu vertreiben. Verpflichtende Bestandteile aus der westfälischen Vertriebsrichtlinie gelten nur für westfälische Verkehrsunternehmen, für VRR-Verkehrsunternehmen sind sie nicht verpflichtend. Dies sind zum Beispiel der Aufdruck des EAV-Codes auf das Ticketpapier, die festgeschriebene Breite des Ticket-Papiers von 75mm oder die Verwendung der Schriftart „Frutiger“. Die betroffenen VRR-VU prüfen jetzt, inwieweit die Vorgaben umsetzbar sind. Verkauft werden mindestens die Ticketangebote wie heute.

Anfang nächsten Jahres wird das Projektbüro Westfalentarif entsprechende Schulungen abhalten. VRR-Verkehrsunternehmen werden gebündelt geschult, um der speziellen Situation im VRR gerecht werden zu können.

#### Eckpunkte für das Vertragswerk zu Tarif- und Einnahmeaufteilung:

- Der überregionale Vertrag befasst sich grundsätzlich mit denjenigen Relationen, die aus dem NRW-Tarif in den Westfalen Tarif überführt werden.
- Gegenseitige Informationspflicht zur Weiterentwicklung des Tarifs, der Einnahmeaufteilung und wesentlicher, vertrieblicher Modifikationen (Vorschlag: Abstimmungsgremium/Lenkungskreis zwischen WT GmbH und VRR)
- Der Westfalentarif wird in den VRR-Tarifgebieten Haltern, Oer-Erkenschwick/Datteln (neue Busverbindung, noch zu klären), Waltrop, Dortmund, Witten/Wetter/Herdecke, Hagen, Schwelm/Ennepetal/Gevelsberg/Breckerfeld angewendet.

Der vollständige Entwurf des Eckpunktepapiers liegt dieser Vorlage als Anlage 1 bei.

## **2. 30 Tage 1. Klasse Zuschlag**

### Ausgangslage:

Zum 1. Januar 2017 werden die 30-TageTickets als 30-TageTicket1000, 30-TageTicket1000 9 Uhr, 30-TageTicket2000 und 30-TageTicket2000 9 Uhr in allen Preisstufen zum Regelausgang. Diese Tickets werden von allen Verkehrsunternehmen angeboten, allerdings ausschließlich über die Onlineshops.

Zeitgleich werden alle monatscharfen Ticketangebote aus diesen Vertriebskanälen herausgenommen. Neben den Ticket1000 und Ticket2000 Varianten entfällt auf diesen Vertriebskanälen auch der 1.Klasse-Zuschlag für die Monatstickets. Zudem kann der 1.Klasse-Zuschlag auch nur in Ausnahmefällen den Zeitraum abbilden, welches das 30-TageTicket bietet.

### Wirtschaftliche Bedeutung:

Die Absatzzahlen für den 1.Klasse-Zuschlag liegen für den Zeitraum vom 1. August 2015 bis 31. Juli 2016 bei jährlich knapp 2.800 Tickets mit einem Wert von circa 160.000 Euro. Im gleichen Zeitraum wurden gut 1.000.000 Wertmarken für die freiverkäuflichen Monatskarten verkauft. Dies entspricht einem Nutzeranteil der 1.Klasse-Zuschläge von 0,3 % der Kunden, die eine freiverkäufliche Monatskarte kaufen.

Die 30-TageTickets wurden in dieser Zeit nur von ausgewählten Verkehrsunternehmen im Rahmen einer Pilotphase angeboten. Die Absatzentwicklung zeigt deutliche Steigerungen. Im letzten Monat wurden 322 Tickets verkauft. Auf Basis dieser Entwicklungen wurde die Pilotphase positiv bewertet und das Angebot in den Regeltarif überführt. Ab 1. Januar werden diese Tickets bundweit von allen Verkehrsunternehmen angeboten und auch in allen Preisstufen. Ergänzend hierzu fehlt noch das Angebot eines 1.Klasse-Zuschlags für die 30-TageTickets.

### Tarifliche Eckpunkte

Die 30-TageTickets unterscheiden sich in Ihrer tariflichen Ausprägung zu den regulären Monatstickets nur in der Loslösung vom Kalendermonat. Dies bedeutet, dass ein solches Ticket mit jedem Tag des Monats beginnen kann und dann für genau 30 aufeinanderfolgende Tage Gültigkeit erhält. Die Mitnahmeregelungen, die Erweiterung durch ZusatzTickets sowie der größere Geltungsbereich zu bestimmten Zeiten bei den Ticket2000 sind identisch, ebenfalls der Preis.

Der 1.Klasse-Zuschlag soll entsprechend auch für die 30-TageTickets angeboten werden. Der Zuschlag beinhaltet immer denselben Geltungsraum des Grundtickets. Den Zuschlag gibt es in zwei Preisklassen, jeweils in Abhängigkeit vom Grundticket. Für Grundtickets der Preisstufen A und B kostet der Zuschlag im kommenden Jahr 45,45 €, für die Preisstu-

fen C und D 80,90 €.

### 3. VRR-Ergänzungspreise zu VRS

Ca. 5.000 VRS-Jobticket-Kunden nutzen den Ergänzungsaufpreis um aus dem VRR in den VRS zu fahren und ca. 3.000 VRR-Firmenticket-Kunden nutzen den Ergänzungsaufpreis um aus dem VRS in den VRR zu fahren. Das Kundenvolumen ist seit Jahren stabil.

Für das Jahr 2017 wird eine stufenweise Umstrukturierung der Systematik der Ergänzungsaufpreise vorbereitet. Da erste Maßnahmen daraus frühestens im Laufe des Jahres 2017 eingeleitet werden, soll zum 01.01.2017 eine lineare Preisanpassung der bestehenden Aufpreise analog zu den Basistickets (VRR-Firmenticket und VRS-Jobticket) erfolgen.

Der VRR schlägt folgende Preise zum 01.01.2017 vor, die bereits mit dem VRS abgestimmt sind:

	Preis 2016	Preis 2017	Anpassung
100/100	32,32 €	33,20 €	rd. 2,7%
fakultativ	64,80 €	66,40 €	rd. 2,5 %

Die Preisanpassung entspricht der Preisanpassung beim VRR-Firmenticket im relevanten Entfernungsbereich (PST B und C).

### 4. VRR-Ergänzungspreise zu AVV Firmentickets

Rund 200 VRR-Dauerkunden nutzen derzeit die AVV-Aufpreise zu VRR-Firmentickets und Tickets des VRR-Großkunden Rabattmodells. Eine geringere Anzahl nutzt in der Gegenrichtung den VRR-Aufpreis zum obligatorischen und fakultativen JobTicket des Aachener Verkehrsverbundes.

Die Ergänzungsaufpreise zu Firmen- bzw. JobTickets und Großkundenangeboten des VRR und AVV (Aachener Verkehrsverbund) werden für AVV-Kunden, die mit dem Ergänzungsaufpreis den definierten Geltungsbereich im VRR nutzen vom VRR festgelegt und für VRR-Kunden, die mit dem Ergänzungsaufpreis einen Geltungsbereich im AVV-Raum nutzen, vom AVV.

Für die Nutzung des VRR-Raums (linksrheinischer Bereich mit der Achse Mönchengladbach-Düsseldorf) schlägt der VRR zum 1.1.2017 folgende Preise vor:

	Preis 2016	Preis 2017	Anpassung
100/100	54,20 €	55,60 €	rd. 2,6%
fakultativ	83,30 €	85,30 €	rd. 2,4 %

Die Preisanpassung entspricht der Preisanpassung beim VRR-Firmenticket im relevanten Entfernungsbereich (PST B und C).

Nachrichtlich:

Die vom AVV festzulegenden Preise gestalten sich ab dem 1.1.2017 wie folgt:

	Preis 2016	Preis 2017	Anpassung
100/100 Kreis Heinsberg	26,80 €	27,70 €	3,4%
100/100 AVV gesamt	54,00 €	55,80 €	3,3%
Fakultativ Kreis Heinsberg	64,00 €	66,10 €	3,3%
Fakultativ AVV ge- samt	118,00 €	122,00 €	3,4%

## 5. GreenTicket Essen

Im September-Sitzungsblock ist mit der Drucksache **M/IX/2016/0224** die Einführung eines eigenständigen Tickets mit einem besonderen Layout anlässlich des „Grüne Hauptstadt Jahres 2017“ in Essen angekündigt worden.

Dieses Angebot, mit dem Namen GreenTicket2017, richtet sich in erster Linie an Essener Bürgerinnen und Bürger. Die Grundnutzen und somit der Basispreis ist identisch mit dem Ticket1000 im monatlichen Einzelkauf mit den für 2017 von den VRR – Gremien beschlossenen Preisen. Als Zusatznutzen ist die Nutzung des Metropolrads und des Carsharing-Angebot von Stadtmobil einbezogen.

## Layout:



### Das GreenTicket2017 bietet die folgenden Leistungen:

- Preisstufe A3 im Essener Stadtgebiet (Tarifgebiete 35/45)
- Gültig in allen Nahverkehrsmitteln
- Persönliches Ticket
- Mitnahme von bis zu 3 Kindern unter 15 Jahren werktags ab 19.00 Uhr und ganztägig an Wochenenden
- Monatskarte wahlweise als Chipkarte und als Papierticket
- Vollzeitvariante und 9Uhr –Variante
- Zahlbar monatlich bar oder per Lastschrift (analog SozialTicket)
- Preis T1000 MoKa (2017)
- Ticket erhältlich im Zeitraum März bis Dezember 2017
- ZusatzTicket für Fahrten über den Geltungsbereich hinaus, Nutzung 1.Klasse oder Mitnahme eines Fahrrads
- EinfachWeiterTicket für Fahrten über die VRR –Grenzen hinaus in die Nachbarverbünde AVV und VRS

### Darüberhinaus sind die folgenden Zusatznutzen einbezogen:

- Nutzung Bike-Sharing (30 Minuten freie Nutzung)
- Nutzung Car-Sharing (Wegfall der Anmeldegebühr)
- Weitere Zusatznutzen erfolgen nach Absprache mit dem jeweiligen Partner. Gespräche sind hierzu noch nicht abgeschlossen

## Sachstandsberichte

### 1. Einnahmen und Fahrten

In den ersten drei Quartalen 2016 setzt sich die erfreuliche Einnahmen- und Fahrtenentwicklung weiter fort. Die Einnahmen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von 885,8 Mio. € auf 921,1 Mio. € um + 35,3 Mio. € gestiegen (+ 4,0 %). Hier hat sich das Barsortiment um + 6,7 Mio. € (+ 3,4 %), die Regelzeitkarten um + 6,6 Mio. € (+ 2,1 %) und die Schüler-/AzubiTickets um + 1,2 Mio. € (+ 0,6 %) positiv entwickelt.

Die Entwicklung der Fahrten im VRR zeigt bis September mit + 6,2 Mio. Fahrten (+ 0,7 %) ebenfalls einen positiven Verlauf.

#### **Kurzanalyse einzelner struktureller Maßnahmen 2016:**

**Kurzstreckenreform:** Zum 1. Juni 2016 wurde die Kurzstrecke im VRR reformiert. Durch die bis dato nicht einheitliche Definition kam es zu Irritationen bei den Kunden. Nach Betrachtung der ersten vier Verkaufsmonate nach Start der Reform kann von einem Erfolg gesprochen werden. Die Fahrten sind in der PST K trotz Zurücknahme einzelner Entfernungen und Herausnahme des SPNV um ca. 130 Tsd. Fahrten zwar zurückgegangen. Auf der anderen Seite konnten allerdings in der PST A Fahrtenzuwächse von ca. 415 Tsd. Fahrten verzeichnet werden. Somit hat diese Reform nicht nur zum Verständnis der Kurzstrecke beigetragen, sondern sich auch noch finanziell positiv ausgewirkt.

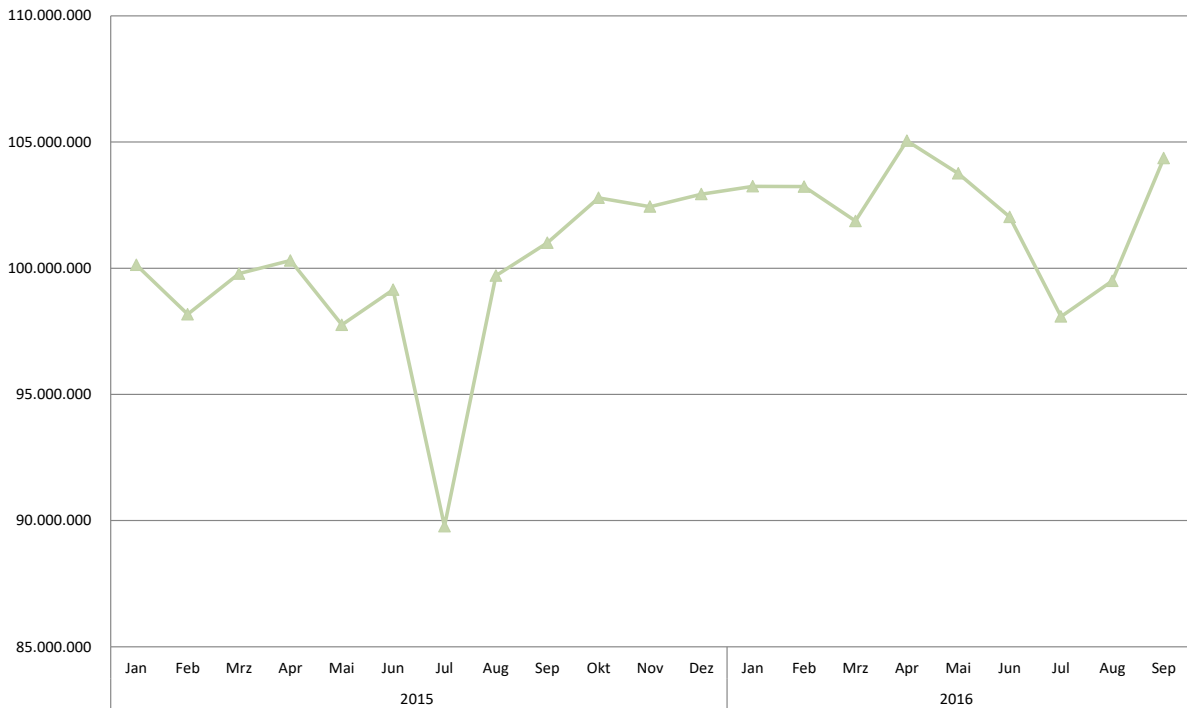
**SemesterTickets:** Das bisherige Ergebnis bei den SemesterTickets ist mit einem Plus bei den Einnahmen von 7,3 Mio. € (+ 18,3 %) sehr positiv. Dabei spielen 2 wesentliche Komponenten eine große Rolle. Im Herbst 2015 wurde der SemesterTicketpreis mit den ASten nachverhandelt und im Ergebnis konnten sich beide Parteien auf eine Anpassung von 2,00 € / Monat ab Wintersemester 15/16 einigen, zum Sommersemester 2016 wurden die Tickets nochmals um + 2,9% plus monatl. 45 Cent auf nunmehr 22,12 € angehoben. Ein zweiter positiver Faktor ist der Anstieg der Studenten um 2,8%.

Ohne Nachverhandlung mit den ASten läge der SemesterTicketpreis heute bei 19,61 €, dies entspräche einer Einnahmesteigerung von ca. 2,3 Mio. €. Durch die intensiven und schwierigen Verhandlungen mit den ASten konnten in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 **zusätzliche Einnahmen von ca. 5,0 Mio. €** generiert werden!

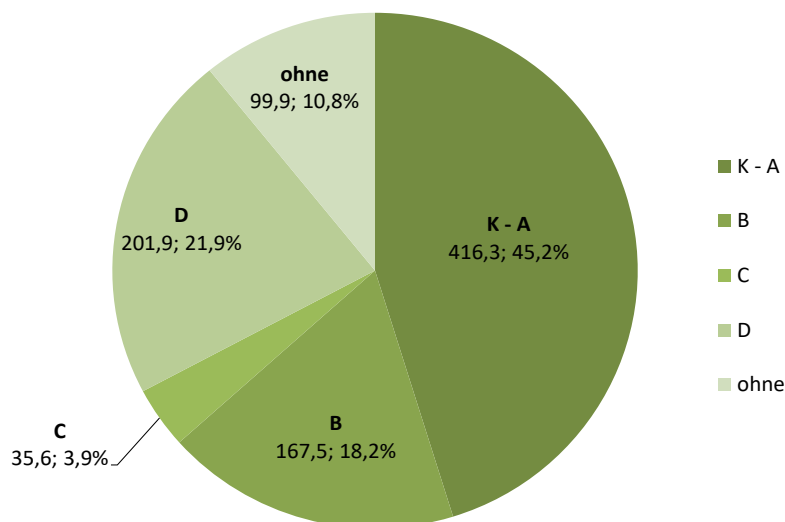
**SozialTicket:** Bei den SozialTickets verzeichnet der VRR auch im fünften Jahr noch steigende Absätze. Bis September 2015 lag der Absatz-Ø bei 124.500 Tickets / Monat. Im gleichen Betrachtungszeitraum 2016 liegt er nun bei ca. 152.000 Tickets, ein Plus von 23 %. Dies entspricht einer Nutzerquote von 12,4 %. Diese positiven Absatzzahlen wirken sich natürlich auch auf die Einnahmen aus. Im Betrachtungszeitraum sind diese um 13,7 Mio. € (+ 25,2 %) gestiegen. Dieses Ergebnis muss jedoch etwas relativiert werden, da viele SozialTicketkunden aus dem Regelangebot des VRR kommen. Betrachtet man die Absatzzahlen bei den Ticket1000/2000-Varianten in der PST A muss man feststellen, dass in allen Varianten die

Absätze zwischen 1,1 und 9,6 % zurückgegangen sind. Aufgrund der großen Nachfrage bei den Kunden drohte die Finanzierung des Tickets nicht mehr möglich zu sein. Daher wurde das SozialTicket ab April 2016 nochmals um 2,80 € auf 34,75 € angehoben und der Zuwendungsbetrag des Landes NRW um die gleiche Summe abgesenkt. Dadurch hat sich die Einnahme nicht verändert, die Finanzierung des Tickets wurde jedoch von Seiten des Landes zu einem kleinen Anteil auf die Kunden übertragen. Somit ist die Finanzierung für 2016 nach heutigem Stand gesichert.

**Entwicklung der Einnahmen von Januar 2015 bis September 2016**



**Einnahmeanteile Januar bis September 2016 in Mio. € nach Preisstufen**



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Sept 2015	Jan-Sept 2016		
Summe von Absatz	1. Klasse Zuschlag	27.027	24.591	-2.436	-9,0
	Barsortiment	48.286.168	49.395.114	1.108.946	2,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	35.526.545	36.380.586	854.041	2,4
	davon 4erTicket Erwachsene	4.935.706	4.835.930	-99.776	-2,0
	TagesTicket-Varianten	1.274.040	1.379.825	105.785	8,3
	FirmenTickets	1.219.683	1.183.157	-36.526	-3,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	644.052	609.988	-34.064	-5,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	431.275	435.383	4.108	1,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	144.356	137.786	-6.570	-4,6
	Regelzeitkarten	4.388.948	4.301.032	-87.916	-2,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.325.681	2.276.004	-49.677	-2,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	832.988	810.632	-22.356	-2,7
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	850.244	840.576	-9.668	-1,1
	davon BärenTicket	380.035	373.820	-6.215	-1,6
	Schüler/AzubiTickets	4.384.254	4.306.337	-77.917	-1,8
	davon SchokoTicket Selbstzahler	2.017.224	1.973.261	-43.963	-2,2
	davon YoungTicketplus	581.520	543.969	-37.551	-6,5
	StudentenTickets	2.110.128	2.163.787	53.659	2,5
	NRW-weite Tickets	508.218	516.959	8.741	1,7
	SozialTickets	1.147.319	1.415.516	268.197	23,4
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.345.033	1.319.412	-25.621	-1,9
	Barsortiment	194.102.368	200.773.250	6.670.882	3,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	105.324.964	109.202.665	3.877.701	3,7
	davon 4erTicket Erwachsene	51.333.532	51.107.190	-226.342	-0,4
	TagesTicket-Varianten	16.773.042	18.116.800	1.343.758	8,0
	FirmenTickets	75.694.877	74.949.364	-745.513	-1,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	33.399.690	32.481.410	-918.280	-2,7
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	31.186.512	31.724.500	537.988	1,7
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	11.108.674	10.743.454	-365.220	-3,3
	Regelzeitkarten	309.446.392	316.014.567	6.568.175	2,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	159.479.063	162.169.096	2.690.032	1,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	55.353.362	55.432.814	79.453	0,1
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	64.757.599	68.077.164	3.319.565	5,1
	davon BärenTicket	29.856.367	30.335.493	479.126	1,6
	Schüler/AzubiTickets	195.252.204	196.490.273	1.238.069	0,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	67.316.155	68.373.494	1.057.339	1,6
	davon YoungTicketplus	34.674.403	33.505.287	-1.169.116	-3,4
	StudentenTickets	39.816.221	47.095.800	7.279.579	18,3
	NRW-weite Tickets	15.532.290	16.161.068	628.778	4,0
	SozialTicket inkl. Zuwendung	54.587.333	68.318.250	13.730.917	25,2
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	66.631.723	67.569.844	938.121	1,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	35.671.757	36.583.193	911.436	2,6
	davon 4erTicket Erwachsene	19.742.824	19.343.720	-399.104	-2,0
	TagesTicket-Varianten	5.230.150	5.604.613	374.463	7,2
	FirmenTickets	55.924.320	54.511.133	-1.413.187	-2,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	18.677.508	17.689.652	-987.856	-5,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	28.008.028	28.003.177	-4.851	0,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	9.238.784	8.818.304	-420.480	-4,6
	Regelzeitkarten	263.184.242	257.738.214	-5.446.028	-2,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	148.516.799	145.366.870	-3.149.929	-2,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	47.637.374	46.200.140	-1.437.234	-3,0
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	49.928.494	49.349.304	-579.190	-1,2
	davon BärenTicket	17.101.575	16.821.900	-279.675	-1,6
	Schüler/AzubiTickets	332.344.760	326.517.646	-5.827.114	-1,8
	davon SchokoTicket Selbstzahler	153.309.024	149.967.836	-3.341.188	-2,2
	davon YoungTicketplus	43.614.000	40.797.675	-2.816.325	-6,5
	StudentenTickets	63.303.840	64.913.610	1.609.770	2,5
	NRW-weite Tickets	1.671.004	1.691.743	20.739	1,2
	SozialTicket inkl. Zuwendung	69.986.459	86.346.476	16.360.017	23,4
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>62.071.745</b>	<b>63.306.493</b>	<b>1.234.748</b>	<b>2,0</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>885.776.717</b>	<b>921.121.984</b>	<b>35.345.267</b>	<b>4,0</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>853.046.348</b>	<b>859.288.666</b>	<b>6.242.318</b>	<b>0,7</b>

## 2. Touristenangebote im VRR

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2016/0210** wurden die derzeit bestehenden vielfältigen Touristenticket-Angebote im VRR vorgestellt. Im Touristenbereich sehen VRR und VU trotz der aktuellen TagesTickets und KombiTickets noch einige tarifliche Optimierungsmöglichkeiten. Nachfolgende Szenarien wurden gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen betrachtet und diskutiert:

- Städteübergreifende Paketlösungen
- Mehrtageskarten, z. B. für die Dauer eines Wochenendes
- Flexible TagesTickets, z. B. nach Entwertung 24, 48 und evtl. 72 Stunden gültig

Alle Verkehrsunternehmen sind sich darin einig, dass die Einführung von flexibleren Tagestickets und auch Mehrtageskarten den Bedürfnissen der Kunden am ehesten entsprechen. Vom VRR wird kalkulatorisch geprüft, ob die bestehenden, auf einen Kalendertag bezogenen Tagestickets in einem ersten Schritt in einen 24-stündigen Geltungszeitraum umgewandelt werden können. Dabei soll die bewährte nutzungsabhängige Bepreisung beibehalten werden. Derzeit gibt es in allen 4 Preisstufen einen Grundpreis für eine Person, in der Preisstufe A z.B. 6,70 € und dann für jeden bis zu 4 Mitreisenden einen gleich hohen Aufpreis, der z.B. in der Preisstufe A 2,20 € beträgt.

In einem zweiten Schritt könnten dann in allen Preisstufen 48-Stunden-Varianten und ggf. auch 72-Stunden-Varianten folgen, die preislich zwischen dem Preis für eine und zwei heutigen Tagesticketpreisen positioniert werden könnten.

Diese Überlegungen haben den Vorteil, dass die VRR-Ticketpalette weiterhin überschaubar bleibt, zeitlich den Bedürfnissen von Touristen eher entspricht und zudem eine klare räumliche und inhaltliche Abgrenzung zu den landesweiten TagesTickets „SchönerTagTicket NRW“ (Single und Gruppe) gewährleistet.

## 3. Zwischenbericht zur Einnahmesicherung

Im September-Sitzungsblock ist mit der Drucksache Nr. **M/IX/2016/0224** ein ausführlicher EBE-Jahresbericht für das Jahr 2016 angekündigt worden. Dieser wird neben der reinen Statistik auch die mit den Verkehrsunternehmen und dem VRR abgestimmten Maßnahmen zur Verringerung der Schwarzfahrerquote beinhalten. Die Maßnahmen sollen einen Beitrag zur Steigerung der Einnahmen leisten und somit zu einer geringeren Belastung der zahlenden Fahrgäste beitragen.

In einem ganztägigen Workshop mit allen Verkehrsunternehmen werden Konzepte zur Einnahmesicherung erarbeitet. Zur Vorbereitung des Workshops sind bereits vorab Erfahrungen ausgewählter VU's zum bisherigen Meldeverfahren und zu Einzelmaßnahmen zusam-

mengetragen und erste Schritte diskutiert worden.

Der bislang vorgelegte EBE-Bericht basiert auf Meldungen der Verkehrsunternehmen über die Ergebnisse der Fahrausweisprüfungen mit dem angestrebten Kontrollgrad von 2,3 %. Das bisher verwendete Meldeverfahren ist allerdings aktualisierungsbedürftig, da verschiedene Begrifflichkeiten und statistische Grundlagen neu definiert werden müssen.

Dies betrifft z.B. die prozentuale Bewertung des kontrollierten Vordereinstiegs. Dieser wird verbundweit durchgeführt und allen VU mit 0,3 %-Punkten in Anrechnung gebracht. Reine Busunternehmen kontrollieren annähernd 100% aller Tickets zumindest beim Einstieg in die Fahrzeuge. Verkehrsunternehmen, die auch Schienenverkehr betreiben kontrollieren hierbei den größeren Anteil der Fahrten beim Einstieg nicht. Auch der Begriff der Ticketprüfung lässt zurzeit einen großen Interpretationsspielraum zu. So erhöht sich die Prüfquote deutlich, wenn nur die zeitliche und räumliche Gültigkeit überprüft wird. Wird ein persönliches Ticket dagegen auch auf die Korrektheit des Nutzers durch Erfassung des mitzuführenden Lichtbildausweises überprüft, so steigt der Zeitbedarf für die Prüfung und die Zahl der überprüften Tickets sinkt. Der Zeitbedarf erhöht sich durch Hinzuziehen der Polizei zur Feststellung der Personalien.

In o.g. Workshop werden Best Practice – Beispiele für die Ticketprüfungen vorgestellt und gemeinsam verabredet, z.B.:

- Gemeinsame Prüfungen von Verkehrsunternehmen
- Linienübergreifende Prüfungen durch Fremd-VU
- Bei speziellen Aktionen auch auf Mitarbeiter aus Bereichen zurückgreifen, die bei Prüfungen sonst nicht tätig sind.
- Beachtung von Sicherheitsaspekten und Deeskalationsmaßnahmen
- Umgang bei Prüfungen in überfüllten Fahrzeugen
- Umgang zur Personenfeststellung ohne Zeitverzug

#### **Weitere Schritte**

Best Practice-Workshop mit allen Verkehrsunternehmen	Januar 2017
Auswertung der EBE-Meldungen der Verkehrsunternehmen	März 2017
Vorlage des Maßnahmenkataloges und des EBE-Berichtes	Sitzungsblock Juni 2017

#### **4. Gesamtübersicht Sonderaktionen/-tarife**

Die Verkehrsunternehmen im VRR bieten Sonderaktionen bzw. Sondertarife unter verschiedenen Ausprägungen an:

- **Sonderaktionen**

Besondere Ticketangebote für einzelne Anlässe wie Umwelttage, Maifeiertag oder Equal-pay-Tag

- **Nulltarif**

- ÖPNV-Werbeaktion  
z. B. für Strecken- oder Bahnhofseröffnungen, Unternehmensjubiläen und/oder Tage der offenen Tür
- Freifahrt anlässlich des Weltkindertages

- **Tarifliche Pilotprojekte**

Aktuelle Beispiele für das zweite Halbjahr 2016:

- HappyHourTicket
- 30Tageticket
- CityOTicket
- ermäßigtes 10erTicket in Wuppertal
- Ab in die City Ticket in Wuppertal

Im Jahr 2016 sind folgende Sonderangebote durchgeführt worden bzw. geplant:

**Sonderaktionen**

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Maßnahmen</b>
HCR	<p><b>Kundgebung zum 1. Mai</b></p> <p>Gemäß Rahmenvereinbarung zwischen der HCR und dem DGB hatten alle Teilnehmer/innen, die einen Mai-Pin oder eine Mai-Nelke tragen, anlässlich der Maikundgebung freie Fahrt auf allen HCR-Linien.</p> <p>Der finanzielle Ausgleich erfolgt durch den DGB.</p>

**Nulltarif**

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Maßnahmen</b>
DSW21	<p><b>Öffeltag / Tag des offenen Denkmals am 11.09.2016</b></p> <p>DSW21 gewährte allen Fahrgästen Freifahrt auf den eigenen Linien.</p> <p>Die Einnahmeverluste wurden durch Dokom21 als Sponsor getragen.</p>

HCR NEW Möbus STOAG	<b>Weltkindertag</b> Die landesweite Freifahrt zum Weltkindertag für alle Kinder unter 15 Jahren wird gemäß dem Beschluss im Sitzungsblock Mai/Juni 2008 für das Jahr 2008 und für alle folgenden Jahre gewährt. Hierbei handelt es sich um besondere flankierende einnahmenneutrale Aktionen.
---------------------------	---

Die Sonderaktionen zur Maikundgebung und zum Weltkindertag werden voraussichtlich auch für das Jahr 2017 geplant. Weitere Maßnahmen sind bisher nicht benannt worden.

### 5. Status SozialTicket

Auf Basis der Monate Januar – September 2016 zeichnet sich ein mittlerer monatlicher Absatz des Sozialtickets von rd. 152.000 Kunden/Monat ab. Auch einige Monate nach Inkrafttreten der unterjährigen Preismaßnahme ist weiterhin kontinuierlich eine leichte Verkaufssteigerung zu verzeichnen. Die Anstiege sind in allen Städten und Kreisen gleichermaßen zu beobachten. Das Sozialticket ist immer noch rund 50 % preiswerter als das ansonsten notwendige Ticket1000. In den Kreisgebieten ist der Preisvorteil noch deutlich größer.

Dank des auf insgesamt 40 Mio. € aufgestockten Landesetats, aus dem dem VRR zunächst eine Förderung in Höhe von rd. 23,0 Mio. € zugesprochen wurde und einem Übertrag von rd. 1,3 Mio. € aus dem Haushaltsjahr 2015, ist auch nach aktuellem Erkenntnisstand von einer gesicherten Finanzierung für das Jahr 2016 auszugehen. Eine endgültige Abrechnung kann erst nach Eingang und Auswertung aller Verkäufe des Jahres 2016 erfolgen. Dieses wird im Frühjahr 2017 der Fall sein. Wie in den Vorjahren, ist in der wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung ein möglicher Nachschlag zur Landesförderung berücksichtigt. Dieser Betrag speist sich aus nicht ausgeschöpften Förderbeträgen anderer Kooperationsräume des Landes NRW. Laut geändertem Förderbescheid wird dem VRR hieraus ein zusätzlicher Betrag in Höhe von 1,04 Mio. € zugewiesen.

Zwischenzeitlich sind aussichtsreiche Gespräche mit dem Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW sowie der Bezirksregierung Düsseldorf geführt worden, um die notwendigen Rahmenbedingungen abzuklären, unter denen die Landesförderung zum Sozialticket auch bei den Ausgleichszahlungen für die Beförderung Schwerbehinderter berücksichtigt werden kann. Es handelt sich hierbei um einen Betrag in einer Größenordnung von rd. 1,2 – 1,4 Mio. € / p.a. Die Anrechnung dieses Betrags für die Verkehrsunternehmen im VRR erschloss sich aufgrund der in NRW unterschiedlichen Regelungen zunächst nicht für das zuständige Ministerium.

## **6. Starttermin VRR-Tarif nach Arnheim und Kooperation NL**

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2016/0224** hat der Verwaltungsrat beschlossen, dass der VRR-Tarif mit Betriebsaufnahme des RE 19 bis Arnheim für Fahrten aus dem VRR-Gebiet zu den SPNV-Haltepunkten Zevenaar und Arnheim gilt. Zwischenzeitlich sind die Genehmigungen für die Fahrzeuge in den Niederlanden vorangeschritten, sodass der Termin zur Betriebsaufnahme in die Niederlande auf Donnerstag, den 6. April 2017 terminiert ist.

Darüber hinaus soll die Tarifkooperation sowohl in der Provinz Gelderland mit den Haltepunkten Zevenaar und Arnheim als auch in der Provinz Limburg mit dem Haltepunkt Venlo über den SPNV hinaus ausgebaut werden.

Die Anerkennung des VRR-Tarifs im kommunalen Vor- und Nachlauf in Venlo sowie in Zevenaar und Arnheim kann einen ersten Schritt zur Integration der kommunalen Verkehrsangebote in den Niederlanden darstellen. Hierdurch könnten Mehreinnahmen durch Neukunden realisiert werden, die aus den Niederlanden beispielsweise in die Einkaufszentren im VRR reisen.

Derzeit laufen Gespräche mit dem niederländischen Partner in Venlo zur Anerkennung des VRR-Tarifs über den SPNV hinaus ins Zentrum von Venlo bzw. umgekehrt. Ähnliche Gespräche werden mit den Partnern in Zevenaar und Arnheim angestoßen, sobald das Verfahren in Venlo umsetzungsreif ist.

Ebenso sind Gespräche geplant, um die Idee eines Euregotickets (vgl. M/IX/2016/0210) mit den niederländischen Partnern konzeptionell weiter zu entwickeln. Vorbild hierzu ist das in der Euregio Maas-Rhein (Aachen/Maastricht/Lüttich) bestehende Angebot.

## **7. Zwischenbericht Vertriebsprozesse**

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2016/0220** hat der Verwaltungsrat beschlossen, dass sich der VRR im Rahmen zukunftsgerichteter Vertriebsprozesse auch mit verschiedenen Fragestellungen des Vorverkaufs beschäftigen soll.

Im ersten Schritt wird dazu von jedem VRR-Verkehrsunternehmen neben den Absatz- und Umsatzzahlen der im Vorverkauf erworbenen Tickets eine Vielzahl struktureller Daten über die dafür notwendigen technischen Einrichtungen erhoben. Dazu gehören z.B. auch Anzahl der Entwerter, Aufwand für deren Betrieb und Investitionsaufwand für Neubeschaffungen. Die Ergebnisse der aktuell laufenden Bestandsaufnahme sollen noch in diesem Jahr zusammengestellt und allen Verkehrsunternehmen zwecks Plausibilitätsüberprüfung zugeleitet werden.

Aufbauend auf diese Ergebnisse ist eine wirtschaftliche Bewertung der verschiedenen Vorverkaufspraktiken vorgesehen, die gutachterlich gestützt wird. Zusätzlich werden denkbare tarifliche und kommunikative Szenarien für geänderte Vorverkaufsregularien konzipiert. Hierbei ist auch ein Abgleich mit den tariflichen und vertrieblichen Vorgaben in den angrenzenden

Verbundräumen in NRW und dem über die Verbundgrenzen geltenden NRW-Tarif vorgesehen.

Sofern sich gegenüber dem Status quo aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus Änderungen als sinnvoll herausstellen, werden diese in der nächsten Phase einer Kundenbefragung unterzogen, um auch die Präferenzen aus Kundensicht zu ermitteln. Zusätzlich werden bei allen tariflichen Änderungen die Wechselwirkungen innerhalb des Ticketsortiments beachtet, die dann auch im Rahmen der Einnahmeverteilung berücksichtigt werden.

Sofern sich tarifliche und vertriebliche Änderungen auch unter Berücksichtigung der Kundeninteressen als sinnvoll herausstellen, werden den VRR – Gremien diese tariflichen Überlegungen rechtzeitig und umfassend zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Um einen kontinuierlichen Wissenstand der VRR –Gremien zu gewährleisten, sind auch in den nächsten Sitzungsblöcken weitere Zwischenberichte zum jeweiligen Projektstand vorgesehen.

Folgende nächste Schritte nach derzeitigem Stand im Überblick:

11/2016	Bestandsaufnahme der Absatz-, Umsatz- und Aufwandsdaten
12/2016	Zusammenfassung und Weiterleitung an Verkehrsunternehmen zwecks Plausibilitätsüberprüfung
1-2/2017	Wirtschaftliche Betrachtung der Vorverkaufswege und ggfls. Konzeption geänderter tariflicher Szenarien und daraus prognostizierter finanzieller Auswirkungen
3-5/2017	Durchführung einer an das Beratungsergebnis angepassten Kundenbefragung

### **8. Abgleich von Leistungskriterien zur Bildung der Preisstufe A1-A3**

Mit Drucksachen Nr. **M/IX/2014/0042** wurde im Sitzungsblock November 2014 der Kriterienkatalog für die weitere Differenzierung der Preisniveaus in der Preisstufe A im Zeitkartenbereich beschlossen. Hierzu wurden für die Zuordnung für alle Tarifgebiete, die zum Teil aus mehreren Städten / Gemeinden bestehen, 13 Kategorien mit diversen Teilaspekten zugrunde gelegt. Die sachgerechte Zuordnung einer Stadt / eines Tarifgebiets zum Preisniveau A1, 2 oder 3 ist dabei vorrangig vom jeweiligen Leistungsangebot abhängig. So soll z.B. bei einer Zuordnung zum A3-Niveau das kommunale Angebot für 5 Jahre aufrecht erhalten bleiben. Eine umfassende Überprüfung der Einhaltung aller Kriterien ist nach Beschluss der VRR – Gremien in einem 4jährigen Rhythmus vorgesehen.

Als Zwischenbericht wird hiermit ein Abgleich der angebotenen Betriebsleistungen vorweggenommen. Mit rd. 60 % Entscheidungsrelevanz nimmt das Leistungsangebot den bedeutendsten Teil der Kriterien ein, wobei das kommunale Angebot das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs bildet. Demzufolge wird hiermit ein Abgleich der kommunalen Betriebsleistungen im Zeitvergleich 2014 - 2016 vorgenommen.

Gebietskörperschaften	Preisniveau	Zug-/Bus-Km		
		Ist 2014	Ist 2015	Plan 2016
Stadt Düsseldorf	A3	26,238	26,681	27,086
Stadt Essen	A3	20,338	20,570	20,144
Stadt Dortmund	A3	19,824	19,649	19,711
Stadt Wuppertal	A3	14,173	14,348	14,416
Stadt Bochum	A3	13,020	13,129	13,050
Stadt Duisburg	A2	12,686	12,561	12,799
Stadt Oberhausen	A2	9,138	9,214	9,177
Stadt Mönchengladbach	A2	8,713	8,820	8,906
Stadt Gelsenkirchen	A2	8,517	8,596	8,611
Stadt Hagen	A2	7,549	7,677	7,685
Stadt Krefeld	A2	6,439	6,399	6,482
Stadt Mülheim a.d. Ruhr	A2	5,096	5,161	5,503
Stadt Neuss	A2	5,164	5,207	5,205
Nur Kreis Neuss (ohne Stadt)	A1/A2	4,796	4,861	4,905
Stadt Herne	A2	4,985	5,085	5,097
Stadt Solingen	A2	5,031	4,958	5,039
Stadt Bottrop	A1	3,936	3,993	3,971
Stadt Remscheid	A2	3,680	3,742	3,744

Die Zuordnung der kreisangehörigen Gemeinden in den Kreisen Kleve und Wesel wurde hilfsweise mit den Schlüsseln Einwohnerzahl und Fläche im Vergleich zu den Kreisen im alt-VRR hergestellt.

Gebietskörperschaften	Preis-niveau	Zug-/Bus-Km		
		Ist 2014	Ist 2015	Plan 2016
Kreis Recklinghausen	A1	15,621	15,702	15,746
Kreis Mettmann	A1	13,673	13,820	13,791
Nur Stadt Monheim	A1	1,106	1,145	1,138
Ennepe-Ruhr-Kreis	A1	9,912	9,991	9,979
Kreis Viersen	A1	4,310	4,337	4,383
Nur Stadt Viersen	A1	2,109	2,116	2,123
Kreis Kleve	A1	Fläche:	1.232,99 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	310.337 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>252 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	
Kreis Wesel	A1	Fläche:	1.042,8 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	462.664 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>444 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	
Kreis Viersen	A1	Fläche:	563,28 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	297.661 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>528 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	
Rhein-Kreis Neuss	A1/A2	Fläche:	576,52 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	450.026 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>781 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	
Ennepe-Ruhr-Kreis	A1	Fläche:	408,46 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	325.954 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>798 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	
Kreis Recklinghausen	A1	Fläche:	760,45 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	617.807 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>812 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	
Kreis Mettmann	A1	Fläche:	407,22 km <sup>2</sup>	
		Einwohner:	483.279 (31. Dez. 2015)	
		Bevölkerungsdichte:	<b>1187 Einwohner je km<sup>2</sup></b>	

Bis auf Neuss, dass zusammen mit Kaarst dem Preisniveau A2 zugeordnet ist, sind alle anderen kreisangehörigen Gemeinden im alt-VRR dem Niveau A1 zugeordnet. Aufgrund der zu diesen im Durchschnitt geringerer Einwohnerzahl und dünnerer Siedlungsdichte sind aktuell alle kreisangehörigen Gemeinden in den Kreisen Kleve und Wesel dem Niveau A1 zugeordnet. Im Vergleich aller kreisangehörigen Gemeinden im gesamt VRR erscheint die damit verbundenen Zuordnung zum A1 – Niveau weiterhin sachgerecht.

Nach Abgleich der vorliegenden Betriebsdaten ist festzustellen, dass die aktuelle Zuordnung zu den Preisniveaus A1, A2 und A3 weiterhin Bestand haben kann.

Rechtzeitig vor der regulären Überprüfung wird in 2019 mit den VRR – Gremien beraten, ob und mit welcher Gewichtung die bislang zugrunde gelegten Kriterien weiterhin als sachgerecht angesehen werden können.

## 9. Marktforschung YoungTicketPlus

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2016/0212** hat der VRR bereits seine Überlegungen zu einer Veränderung des YoungTicketPLUS dargestellt. Es wird erwogen, dieses in Analogie zu Schoko- und SemesterTickets zum **1.8.2017** in einer ausschließlich verbundweit gültigen Form anzubieten, statt wie bisher in der aus den Regelzeitkarten bekannten Preisstufenbindung A1/2/3, B, C, D.

Das YoungTicketPLUS, also die um Zusatzleistungen ergänzte Abo-Variante des YoungTicket, besteht in der heutigen Form seit 2003. In den Städten und Kreisen des VRR-Raums befinden sich ca. 160.000 Menschen in einer Berufsausbildung bzw. studieren an einer Hochschule ohne SemesterTicket-Vertrag. Mithin erreicht das YoungTicketPLUS bei einer Zahl von ca. 61.000 Abonnenten einen Marktanteil ca. 40% (ohne Studenten: 47%). Mit dem Abo Produkt YoungTicketPLUS erzielen die Verkehrsunternehmen im VRR eine Tarifeinnahme von ca. 57 Mio. € jährlich.

Angesichts der schon heute beträchtlichen Marktanteile unter den Berechtigten des YoungTicketPLUS wird der VRR die erwogene Produktveränderung zum August 2018 zuvor einer Marktforschung unterziehen.

Insbesondere zu untersuchen sind

- die Produktakzeptanz,
- das Neukundenpotential,
- die Preisbereitschaft für das veränderte Produkt

und daraus resultierend

- die wirtschaftlichen Auswirkungen der Produktveränderung in Abhängigkeit vom Preis.

Die Auswirkungen der geplanten Produktveränderung werden nach Abschluss der Marktforschung in den KVIV-Arbeitskreisen "Marketing, Tarif, Vertrieb" und "Wirtschaftliche Angelegenheiten" analysiert und bewertet.

Die für eine Ausschreibung der Marktforschung notwendigen Unterlagen, insbesondere die Leistungsbeschreibung für die potentiellen Auftragnehmer, sind verfasst. Anfang November 2016 gehen die Aufforderungen zur Angebotsabgabe an geeignete Institute. Die Feldarbeit soll im Dezember 2016 und Anfang Januar 2017 durchgeführt werden. Die entscheidungsrelevanten Ergebnisse der Untersuchung werden den Gremien im März-Sitzungsblock 2017 zur Beratung vorgelegt.