



In der Sitzungsblockvorlage **M/IX/2016/0212** hat der VRR bereits die mit den VU gemeinsam getroffenen Überlegungen zu einer Veränderung des YoungTicketPLUS dargestellt: In Analogie zu Schoko- und SemesterTickets soll es zum 01. August 2017 verbundweit gültig sein. Bisher wird das YoungTicketPLUS in der aus den Regelzeitkarten bekannten Preisstufenbindung A1/2/3, B, C, D angeboten.

Das YoungTicketPLUS hat bei einer Zahl von ca. 61.000 Abonnenten einen Marktanteil von ca. 40%. Mit dem Aboprodukt YoungTicketPLUS erzielen die Verkehrsunternehmen im VRR eine Tarifeinnahme von ca. 57 Mio. € jährlich.

Angesichts der schon heute beträchtlichen Marktanteile unter den Berechtigten zum YoungTicketPLUS war Bedingung für die erwogene Produktveränderung, sie vor einer geplanten Umsetzung zum August 2017 einer Marktforschung zu 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 Marktforschung wurde vom VRR zum Ende des Jahres 2016 angestoßen. Dabei handelt es sich um eine CATI-Befragung (Computergestützte telefonische Interviews) sowohl unter bestehenden Abonnenten des YoungTicketPLUS, als auch unter potentiellen Kunden für das neue Produkt (monatl. Einzelkäufer von YoungTicket oder anderen Zeitkarten, Barsortiment nutzende Berechtigte und Nichtkunden). Bestehende Abonnenten konnten direkt kontaktiert werden, potentielle Kunden wurden über Anrufe an der Ausbildungsstelle erreicht. Insgesamt wurden 650 Interviews beauftragt. Der Untersuchungszeitraum hat am 02. Januar 2017 begonnen. Anfang Februar lagen dem Marktforschungsinstitut 659 vollständige Interviews vor. Aktuell läuft die Überprüfung der Antwort-Datensätze auf Plausibilität. Die fertigen Ergebnisse liegen dem VRR am 06. März 2017 vor.

Die wirtschaftliche Bewertung der Ergebnisse erfolgt unmittelbar im Anschluss, ebenso die Beratung mit den Verkehrsunternehmen. Die für die Entscheidung notwendigen Ergebnisse der Marktforschung sowie die Empfehlung der Verkehrsunternehmen werden in den Ausschuss für Tarif und Marketing und den Unternehmensbeirat mittels einer Tischvorlage am 20. März 2017 eingebracht. Die Tischvorlage wird eine konkrete Beschlussempfehlung beinhalten.

## **2. Weiterentwicklung NRW-Tarif**

Am 06. Dezember 2016 hat der Landesarbeitskreis Nahverkehr, in dem alle erlösverant-

wortlichen Institutionen des Landes zusammenarbeiten, einige tarifliche Modifikationen beraten. In Absprache mit den Verkehrsunternehmen im VRR wird eine Annahme der nachfolgend beschriebenen Einzelmaßnahmen empfohlen.

#### KlimaExpo.NRW 2017:

Im Rahmen der KlimaExpo.NRW 2017 in NRW soll anlässlich eines Aktionswochenendes Anfang Juli 2017 die Ausweitung der zeitlichen Gültigkeit der landesweiten Pauschalpreistickets SchönerTagTickets NRW von einem auf zwei Geltungstage vorgenommen werden. Dabei sollen Tickets, die für Freitag, 7. Juli 2017 erworben werden, ohne Mehrkosten auch am nachfolgenden Samstag, 8. Juli gelten.

Diese Regelung orientiert sich an den bislang gewährten Fahrpreisermäßigungen anlässlich der NRW-Landesfeste.

#### Mobilitätsgarantie NRW :

Am 1. Januar 2010 wurde seitens der Verkehrsunternehmen in NRW die Mobilitätsgarantie NRW als Antwort auf die europäischen Vorgaben für den Verbraucherschutz eingeführt. Im Rahmen einer Marktforschung zu den Broschüren des NRW-Tarifs sowie in schriftlichen Fahrgastbeschwerden kristallisierten sich Bedenken und Unklarheiten im Verständnis bei den Fahrgästen hinsichtlich der Mobilitätsgarantie NRW heraus.

Zum 1. Juli 2017 sollen nun einige Voraussetzungen zur Inanspruchnahme der Mobilitätsgarantie kundenfreundlicher gestaltet werden.

##### 1. Dynamische Fahrgastanzeigen

Die Mobilitätsgarantie kommt zur Anwendung, wenn ein Nahverkehrsmittel in NRW eine Verspätung von mehr als 20 Minuten aufweist. Bislang ist unklar, ob der Fahrgast 20 Minuten an der Haltestelle warten muss, oder welche Informationsquellen er zur Bemessung der Verspätung heranziehen darf.

Der Fahrgast soll nun Rechtssicherheit bekommen, indem in die Beförderungsbedingungen aufgenommen wird, dass die von Verkehrsunternehmen geschalteten Echtzeitinformationen (Haltestellenanzeige oder App) vom Fahrgast zur Bewertung der Abfahrtsverspätung herangezogen werden können.

##### 2. Alternative Fahrtverbindung

Heute wird der Inanspruchnahme der Mobilitätsgarantie NRW nur insoweit stattgegeben, wenn keine Möglichkeit besteht, ein anderes Verkehrsmittel vom selben Bahnhof/Haltestelle zu nutzen, um das Ziel zu erreichen. Dieser Sachverhalt verunsichert Fahrgäste, sie haben Angst mit dieser Begründung ihre finanzielle Vorleistung nicht erstattet zu bekommen.

Ab Juli 2017 soll deswegen auf diese Einschränkung verzichtet werden. Ausnutzungsgefahr wird aufgrund der ohnehin aufwändigen Erstattungsformalitäten und der begrenzten Erstattungshöhen nicht gesehen.

### 3. Relevante Abfahrtsverspätungen

Die Mobilitätsgarantie NRW kommt bei einer Abfahrtsverspätung von „mehr als 20 Minuten“ an der Einstiegshaltestelle zur Anwendung. Streng genommen bedeutet dies, dass eine Verspätung von mindestens 21 Minuten gegeben sein muss, um die Garantie in Anspruch zu nehmen.

Künftig wird die geänderte Formulierung „Abfahrtsverspätung ab 20 Minuten“ verwendet.. Dies bedeutet, dass die Mindest-Abfahrtsverspätung von 21 auf 20 Minuten abgesenkt wird.

#### Abschaffung des SchnupperAbos:

Anlässlich der Regionale 2016 in Coesfeld wurde die Einführung eines SchnupperAbos für den NRW-Tarif beschlossen. Der Aktionszeitraum sollte jährlich neu festgelegt werden. Es wurde mit 17 Neukunden ein Schnupperabo abgeschlossen, von denen 11 das Abo fortgeführt haben. Ein Erfolg der Aktion kann somit nicht gesehen werden. Aus diesem Grund sollen keine weiteren SchnupperAbo-Aktionen im NRW-Tarif durchgeführt werden.

#### SchöneFerienTicket NRW Weihnachten 2017 :

Auf Grund der besonderen Terminfestlegung für die Weihnachtsferien 2017/2018 soll im Kundeninteresse der Geltungszeitraum für das SchöneFerienTicket NRW erweitert werden. Das SchöneFerienTicket NRW deckt lt. Tarifbestimmungen den Ferienzeitraum ab. Diese beginnen am Mittwoch, 27. Dezember 2017 und enden am Samstag, 06. Januar 2018. Somit würde das Ferienticket weder die Weihnachtstage, noch das Wochenende nach den Ferien abdecken. Um Unzufriedenheit und ggf. Verärgerung der Kunden von vornherein auszuschließen, soll der Geltungszeitraum des SchöneFerienTicket NRW Weihnachten 2017 in ganz NRW vom Samstag, 23. Dezember 2017 bis zum Sonntag, 07. Januar 2018 festgelegt werden. Ein finanzieller Mindererlös wird als zu vernachlässigen eingeschätzt.

#### Anerkennung des Pauschalpreistickets (PPT) bis Arnheim:

Mit Inbetriebnahme der SPNV-Linie RE 19 über Emmerich hinaus nach Zevenaar und Arnheim sollen auch die landesweiten Pauschalpreistickets SchönerTagTicket NRW Single und Gruppe ohne Mehrkosten auf diesem Streckenabschnitt gelten. Damit wird ein Gleichklang mit der ähnlichen Regelung in Richtung Venlo hergestellt.

### **3. Schnellbus S91**

Mit Einführung des Westfalentarifs zum 1. August 2017 soll die heutige Schnellbuslinie S

91 des Regionalverkehrs Münsterland (RVM) von Münster nach Lüdinghausen über Seppenrade und Olfen bis nach Datteln verlängert werden. Gleichzeitig wird die heute von der Vestischen Straßenbahnen betriebene Linie 282 eingestellt. Um drei verschiedene Tarife für einen vergleichsweise kleinen Linienabschnitt zu vermeiden, wird in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen vorgeschlagen, die ab diesem Zeitpunkt verlängerte Schnellbuslinie S91 durchgängig zum Westfalentarif anzubieten. Die Linienkonzession für den gesamten Streckenverlauf befindet sich bei dem Regionalverkehr Münsterland.

Die betroffene Relation ist aktuell mit 40 Fahrgästen pro Tag im Bartarif-Segment und 23 Fahrgästen im Zeitkartensegment, die demnächst ohne Umstieg in Olfen bis Datteln durchfahren, vergleichsweise wenig nachgefragt. Von einem durchgängigen Verbundtarif mit einem breit gefächerten Angebot und bei gleichzeitig durchgängiger Verkehrsanbindung versprechen sich die betroffenen Verkehrsunternehmen nennenswerte Fahrgaststeigerungen und dauerhafte Kundenbindungen. So wird mit der neuen Schnellbuslinie z.B. die Vestische Kinderklinik in Datteln angebunden, die bereits Ihr Interesse an einem Job-Ticket des Westfalentarifs angemeldet haben, da viele Mitarbeiter aus dem Münsterland kommen. Insgesamt erwarten die betroffenen Verkehrsunternehmen eine Mehreinnahme aus der Durchtarifizierung von rd. 103.000 €/Jahr.

Im Abschnitt Olfen-Datteln und weiter zu allen Zielen im VRR wird weiterhin der VRR-Tarif angewendet.

## **Sachstände:**

### **1. Einnahmen und Fahrten 2016**

Die vorläufigen Einnahmen und Fahrten haben sich im VRR 2016 sehr positiv entwickelt. Bei der vorläufigen Betrachtung ist berücksichtigt worden, dass einige wenige Meldungen von kleineren Verkehrsunternehmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorlagen. Diese wurden auf einen Jahreswert hochgerechnet. Darüber hinaus steht die endgültige Abrechnung der Sozialticketförderung noch aus.

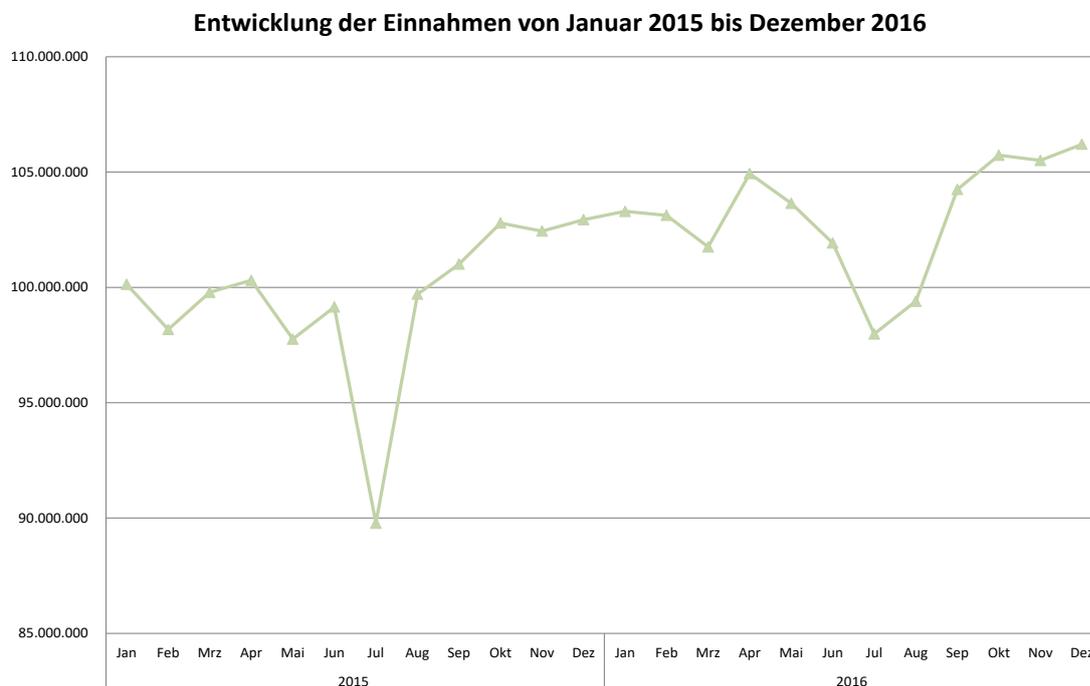
Die Tarifstrategie, bestehend aus einem Mix linearer und struktureller Maßnahmen wurde vom Markt positiv aufgenommen. Die Einnahmen sind von 1.194 Mio. € auf 1.238 Mio. € um + 43,8 Mio. € gestiegen (+ 3,7 %). Ein Grund dafür war u.a. die steigende Zahl der Studierenden und der im Herbst 2015 nachverhandelte SemesterTicketpreis um zusätzlich 2,00 € pro Ticket/Monat. Die Einnahme des SemesterTickets sind um 9,2 Mio. € (+ 16,7 %) gestiegen und das Barsortiment um + 7,6 Mio. € (+ 2,8 %). Auch die Regelzeitkarten weisen mit + 8,9 Mio. € (+ 2,2 %) eine erfreuliche Entwicklung auf und im Bereich der Schüler-/AzubiTickets stiegen die Einnahmen trotz leicht rückläufiger Schülerzahlen um rd. +2,7 Mio.

€ (+ 1,0 %).

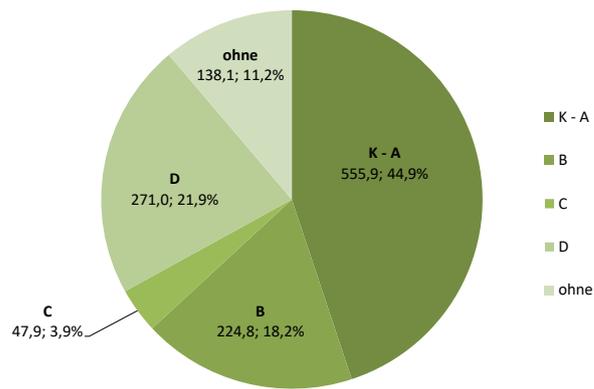
Die Einnahmen des SozialTickets inkl. der Zuwendungen vom Land NRW sind 2016 um 15,4 Mio. € (+ 20,8 %) gestiegen. Die Absatzzahlen des SozialTickets sind trotz der Preis-anpassung im April 2016 immer noch leicht gestiegen. Das ist ein Indiz dafür, dass diese Maßnahme von den Kunden akzeptiert wurde. Im Monatsdurchschnitt 2016 erwarben rd. 156 Tsd. Kunden ein SozialTicket. Dies entspricht einer Nutzerquote von 12,7 % der Anspruchsberechtigten.

Die Zuwendungen des Landes für das SozialTicket betragen 2016 insgesamt 25,3 Mio. €. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem VRR-Anteil des landesweiten 40 Mio. € - Topfes  $\Rightarrow$  23,0 Mio. €. Hinzu kommt noch ein Übertrag aus Mitteln des Jahres 2015 in Höhe von 1,3 Mio. € und zuletzt noch ein Betrag in Höhe von 1,0 Mio. € aus nicht ausgeschöpften Mitteln anderer Verbände in NRW. Mit diesem Betrag konnte ein immer noch preislich attraktives Angebot für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen im VRR sichergestellt werden.

Auch bei den Fahrten konnte in 2016 erfreulicherweise ein Anstieg mit + 8,3 Mio. (+ 0,7 %) verzeichnet werden.



Einnahmeanteile Januar bis Dezember 2016 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Dez 2015	Jan-Dez 2016		
Summe von Absatz	1. Klasse Zuschlag	35.693	32.544	-3.149	-8,8
	Barsortiment	66.038.844	67.153.203	1.114.359	1,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	48.627.309	49.364.916	737.607	1,5
	davon 4erTicket Erwachsene	6.825.498	6.641.469	-184.029	-2,7
	TagesTicket-Varianten	1.779.949	1.906.957	127.008	7,1
	FirmenTickets	1.629.511	1.575.553	-53.958	-3,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	857.469	808.609	-48.860	-5,7
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	579.137	582.982	3.845	0,7
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	192.905	183.962	-8.943	-4,6
	Regelzeitkarten	5.826.234	5.710.503	-115.731	-2,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	3.098.004	3.023.748	-74.256	-2,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.105.184	1.078.373	-26.811	-2,4
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	1.116.646	1.110.215	-6.431	-0,6
	davon BärenTicket	506.400	498.167	-8.233	-1,6
	Schüler/AzubiTickets	5.845.144	5.765.079	-80.065	-1,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	2.679.703	2.628.908	-50.795	-1,9
	davon YoungTicketplus	784.634	741.838	-42.796	-5,5
	StudentenTickets	2.849.523	2.954.767	105.244	3,7
	NRW-weite Tickets	692.232	707.043	14.811	2,1
	SozialTickets	1.551.376	1.876.502	325.126	21,0
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.776.483	1.745.781	-30.702	-1,7
	Barsortiment	266.492.448	274.080.631	7.588.183	2,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	144.298.616	148.332.665	4.034.049	2,8
	davon 4erTicket Erwachsene	70.780.858	70.098.206	-682.652	-1,0
	TagesTicket-Varianten	23.528.810	25.166.124	1.637.314	7,0
	FirmenTickets	101.095.794	99.787.536	-1.308.258	-1,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	44.461.209	43.051.116	-1.410.093	-3,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	41.800.013	42.439.593	639.580	1,5
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	14.834.572	14.296.827	-537.745	-3,6
	Regelzeitkarten	410.823.812	419.763.065	8.939.253	2,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	212.539.495	215.517.358	2.977.863	1,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	73.430.973	73.738.299	307.326	0,4
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	85.069.377	90.081.159	5.011.782	5,9
	davon BärenTicket	39.783.967	40.426.252	642.285	1,6
	Schüler/AzubiTickets	263.316.159	265.997.284	2.681.125	1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	89.423.736	91.091.662	1.667.926	1,9
	davon YoungTicketplus	46.762.919	45.700.930	-1.061.989	-2,3
	StudentenTickets	55.361.580	64.592.277	9.230.697	16,7
	NRW-weite Tickets	21.243.541	22.537.032	1.293.491	6,1
	SozialTicket inkl. Zuwendung	73.825.792	89.208.481	15.382.689	20,8
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	91.398.923	92.030.916	631.993	0,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	48.844.184	49.657.279	813.095	1,7
	davon 4erTicket Erwachsene	27.301.992	26.565.876	-736.116	-2,7
	TagesTicket-Varianten	7.323.080	7.761.293	438.213	6,0
	FirmenTickets	74.842.687	72.714.212	-2.128.475	-2,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	24.866.601	23.449.661	-1.416.940	-5,7
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	37.630.166	37.490.983	-139.183	-0,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	12.345.920	11.773.568	-572.352	-4,6
	Regelzeitkarten	349.389.218	342.084.696	-7.304.522	-2,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	197.881.372	193.139.115	-4.742.257	-2,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	63.163.826	61.455.053	-1.708.773	-2,7
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	65.556.020	65.073.013	-483.007	-0,7
	davon BärenTicket	22.788.000	22.417.515	-370.485	-1,6
	Schüler/AzubiTickets	443.073.879	437.156.391	-5.917.488	-1,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	203.657.428	199.797.008	-3.860.420	-1,9
	davon YoungTicketplus	58.847.550	55.637.850	-3.209.700	-5,5
	StudentenTickets	85.485.690	88.643.010	3.157.320	3,7
	NRW-weite Tickets	2.259.333	2.331.800	72.467	3,2
	SozialTicket inkl. Zuwendung	94.633.936	114.466.622	19.832.686	21,0
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>84.468.557</b>	<b>85.775.194</b>	<b>1.306.637</b>	<b>1,5</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>1.193.935.607</b>	<b>1.237.712.087</b>	<b>43.776.480</b>	<b>3,7</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>1.141.083.666</b>	<b>1.149.427.647</b>	<b>8.343.981</b>	<b>0,7</b>

## **2. Schwerbehindertenausgleich zur SozialTicketförderung**

Bereits im Sitzungsblock Dezember 2016 wurde über die Anforderungen des Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW (MAIS) berichtet, die notwendig sind, um die Landesförderung zum SozialTicket auch bei den Ausgleichszahlungen für die Beförderung Schwerbehinderter berücksichtigen zu können (vgl. **M/IX/2016/0245**)

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.

Im Nachgang zu den Gesprächen mit dem MAIS sowie der Bezirksregierung Düsseldorf ist der komplexe Sachverhalt auf Wunsch des MAIS der Bezirksregierung vom VRR zusätzlich in schriftlicher Form zugeleitet worden.

Die vom VRR unterbreiteten Gestaltungs- und Formulierungsvorschläge sind vom MAIS zum Anlass genommen worden, unter allen Bezirksregierungen in NRW das dortige Procedere zu erfragen, um eine landesweit einheitliche Vorgehensweise sicherstellen zu können.

Aktuell liegen dem MAIS leider noch nicht alle Stellungnahmen der angesprochenen Bezirksregierungen vor. Eine zeitnahe Auskunft des Ministeriums an den VRR wurde aber dennoch zugesagt.

## **3. Ergebnispräsentation Workshop EBE**

Im Rahmen der Erarbeitung eines Konzeptes zur Einnahmensicherung fand am 25. Januar 2017 ein Workshop mit dem Thema „Best Practice zur Senkung der Schwarzfahrerquote“ beim VRR statt. Teilgenommen haben 24 Mitarbeiter aus 18 Verkehrsunternehmen, darunter fünf SPNV-Unternehmen.

Folgende Themen wurden in dem Workshop diskutiert und erarbeitet:

### **EBE-Bericht 2016 – Überarbeitung des Meldeverfahrens**

Der EBE-Bericht basiert auf den Meldungen der Verkehrsunternehmen über die Ergebnisse der Fahrausweisprüfungen. Das bisher eingesetzte Formular für die Meldungen wird aktualisiert, einschließlich der Erläuterungen, die präziser formuliert werden. Die Änderungen umfassen im Wesentlichen die Punkte:

- Angabe der Zahl der Fahrgäste
- Angaben zur elektronischen Einstiegskontrolle (EKS)  
Prüfergebnis in den Kategorien „gültig“, „nicht gültig“ „vielleicht gültig“
- Zuordnung der EKS-Daten nur für den Betriebszweig Bus

Die VU streben weiterhin den Kontrollgrad von 2,3 % inklusive 0,3 % für die elektronische Einstiegskontrolle (EKS) an. Hierbei handelt es sich um einen bundesweit einheitlichen Wert.

Dieser wurde vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter Mitwirkung von bundesweit vertretenen Verkehrsunternehmen ermittelt.

### **Best-Practice-Maßnahmen**

Vier Verkehrsunternehmen mit unterschiedlicher Größe und unterschiedlichen Betriebszweigen stellten ihre konkreten Maßnahmen zur Senkung der Schwarzfahrerquote vor.

- **DB Regio AG**

Bei DB wurde festgestellt, dass der Prüfdienst zu den am niedrigsten entlohnten Berufsgruppen gehört. Zudem kam es in letzter Zeit vermehrt zu tätlichen Übergriffen auf die Prüfpersonale. Außerdem wurden den Kosten des Prüfdienstes lediglich die EBE-Einnahmen gegenübergestellt, nicht jedoch die Einnahmen aus regulären Ticketkäufen, welche die Nutzer tätigen, weil es den Prüfdienst gibt. Aus diesen Überlegungen folgte eine Neuausrichtung innerhalb der DB. Eine Stärkung des Prüfdienstes und seiner Mitarbeiter im Unternehmen wurde durch den Einsatz der Mitarbeiter in festen Gruppen (standardmäßig zu fünf) sowie durch die Installation eines Gruppenleiters und der Zwischenstufe „Prüfer Qualität“ erreicht.

- **Straßenbahn Herne–Castrop-Rauxel GmbH (HCR)**

Bei der HCR werden für die Kontrollen eigene Mitarbeiter (Fahrer, etc.) eingesetzt. Neben den täglichen Ticketprüfungen gibt es auch besondere Ticketprüfungen als Schwerpunktkontrollen. Diese Schwerpunktkontrollen erfolgen teilweise mit Polizeiu-nterstützung und werden von sechs und mehr Prüfern an Ausstiegs-/Umstiegspunkten mit Fahrzeugstillstand durchgeführt. Zudem gibt es Nachtkontrollen in Dreier-Teams im NE-Verkehr zu besonderen Anlässen (Tanz in den Mai, Halloween, etc.). Zur Cranger Kirmes beispielsweise erfolgt täglich an 11 Tagen im August die Prüfung aller Fahrgäste auf Hauptstrecken zur Hin- und Rückfahrt in großen Zeitfenstern.

Außerdem gibt es innerhalb der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) regelmäßige gemeinsam durchgeführte Schwerpunkttage und regelmäßige gegenseitige Linienprüfungen im Mischgebiet.

Bei den Kontrollen werden alle Kunden ohne gültigen Fahrausweis erfasst.

- **Via Verkehrsgesellschaft mbH**

Bei den Unternehmen der Via, seit 2017 Essener Verkehrs-AG und Mülheimer Verkehrsgesellschaft GmbH, werden die Ticketprüfungen nicht mehr durch eigene Mitarbeiter durchgeführt, sondern seit 2012 durch einen Inkasso-Dienstleister. Das Konzept umfasst die Instrumente: Standard-, Schwerpunkt- und Sonderkontrollen sowie EKS im Busbereich. Die Ergebniszahlen werden regelmäßig überprüft, so- dass eine aus Via-Sicht optimale Prüfquote erreicht wird.

- **Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA)**

Mit ihrem Konzept „Servicetage“ führt die BOGESTRA Zugangskontrollen unter Beteiligung von Mitarbeitern aus Werkstatt und Verwaltung durch. Diese Einbindung von Mitarbeitern ohne Kundenkontakt führt u. a. dazu, dass die Einnahmensicherung als Gemeinschaftsaufgabe des Unternehmens wahrgenommen und das Verständnis für die Kollegen im Kundenkontakt erhöht wird.

### **Workshop in Arbeitsgruppen und Ergebnis**

Der zweite Teil der Best-Practice-Veranstaltung hatte Workshop-Charakter.

In drei Arbeitsgruppen „Einstiegskontrolle“, „Prüfung in den Fahrzeugen“ und „Schwerpunkt-kontrollen“ wurden gegenseitige Erfahrungen ausgetauscht und Optimierungsvorschläge erarbeitet. Die Ergebnisse aus diesen Arbeitsgruppen sowie die vorgestellten Best-Practice-Beispiele werden dokumentiert und mit einem ausführlichen Bericht im Juni-Sitzungsblock den VRR–Gremien vorgestellt.

Die Teilnehmer empfehlen im Übrigen einen künftigen regelmäßigen Austausch.

### **4.Verfahren Tarifkonzeption 2018**

Die Entwicklung der Tarifmaßnahme 2017 war gekennzeichnet durch Beratungen in den Gremien über das lineare allgemeine Erhöhungsmaß und über tarifstrukturelle Maßnahmen, von denen einige in die Tarifmaßnahmen 2017 aufgenommen wurden. Andere tarifstrukturelle Einzelmaßnahmen sollten weiteren Prüfungen und Abschätzungen unterzogen werden.

Diese Vorlage dient der Darstellung des Zeitplans und des Beratungsverlaufs zur Tarifmaßnahmen 2018.

Die genannten Prüfungen und deren Ergebnisse zu allen vorzuschlagenden tarifstrukturellen Themen werden mit einer entsprechenden Handlungsempfehlung seitens des VRR zunächst in der Sondersitzung des erweiterten Präsidiums am 03. Mai 2017 vorgestellt. Hier wird ergänzend auch die Aufwandsseite aus Sicht der Verkehrsunternehmen sowohl in einer Prognosebetrachtung auf das Jahr 2018 als auch in einer Rückbetrachtung auf das Jahr 2016 vorgenommen.

Im Weiteren werden mögliche tarifliche Alternativen und die summierte Einnahmewirkung erwogen und über das weitere Procedere beraten. Primär geht es darum, welche der vorgestellten Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt geeignet erscheinen, die Attraktivität des Verbundtarifs nachhaltig zu steigern.

Hierbei ist ein ausgewogener Mix im Spannungsfeld der tariflichen Ziele Gerechtigkeit, Ergiebigkeit und Transparenz (Einfachheit) anzustreben. Die Marktsituation stellt sich dabei so

dar, dass eine Preisanpassung in Städten mit stagnierendem oder sogar eingeschränktem Leistungsangebot schwerer durchsetzbar ist als in Städten, in denen Leistungssteigerungen geplant oder durchgeführt wurden.

Als tarifstrukturelle Maßnahme in der fachlichen Prüfung gelten u.a. die Tarifgebietszuschnitte in den Kreisen. Im VRR orientieren sich die Tarifgebietsgrenzen an kommunalen Stadt- oder Gemeindegrenzen.

Die strukturellen Unterschiede zwischen kreisfreien Städten und kreisangehörigen Gemeinden werden in den meisten Fällen dadurch nivelliert, dass mehrere kreisangehörige Gemeinden ein gemeinsames Tarifgebiet bilden. Beispiele hierzu sind Niederkrüchten und Schwalmtal im Kreis Neuss oder Ratingen und Heiligenhaus im Kreis Mettmann. Eine Überprüfung aller 72 kreisangehörigen Städte in den 7 Kreisen im VRR hinsichtlich Größe und Einwohnerzahl hat bis auf wenige Ausnahmen eine in sich stimmige Zuordnung ergeben.

Eine tiefergehende Betrachtung aufgrund deutlich abweichender Parameter muss lediglich in den heute eigenständigen sechs Tarifgebieten Rommerskirchen im Rhein-Kreis Neuss, Waltrop im Kreis Recklinghausen, Bedburg-Hau und Uedem im Kreis Kleve sowie Alpen und Sonsbeck im Kreis Wesel durchgeführt werden. Bei einer weitergehenden Analyse dieser Gemeinden sind zunächst die finanziellen Wechselwirkungen aufgrund einer sich vorrangig im Nachbarschaftsverkehr ergebenden Preisstufenabsenkung zu quantifizieren. Eine entscheidende Größe sind dabei gerade in ländlichen Bereichen die Schulträgerzahlungen.

Ein weiteres Feld tarifstruktureller Maßnahmen ist die bereits im Jahr 2016 angedachte und zur weiteren Prüfung an die Verwaltung gegebene Reform der Preisstufe C.

Aktuell gibt es 172 verschiedene angebotene Geltungsbereiche in der Preisstufe C. Diese Vielzahl erschwert die kommunikative und vertriebliche Umsetzung. Ersatzweise können rd. 20 großräumigere Regionen gebildet werden, in der sich alle heutigen C-Geltungsbereiche wiederfinden. Mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen wurden die Regionen final abgestimmt. Daraus haben sich gegenüber dem Planungsstand Sommer 2016 drei Änderungen ergeben.

Diese Änderungen sind tariflichen Anpassungen geschuldet. Dies sind zum einen die ab dem 06. April 2017 hinzukommenden Tarifgebiete Arnhem und Zevenaar/Duiven/Westervort sowie die Integration Dormagens in den Geltungsbereich der Preisstufen B und C des Zentraltarifgebiets Düsseldorf Süd.

Von der Reduzierung der aktuell 172 C-Geltungsbereiche zu rd. 20 Regionen könnten auch

etliche heutige Nutzer der Preisstufe D profitieren, die zukünftig nur noch ein Ticket der Preisstufe C benötigen. Zusätzlich sind auch die vertrieblichen Umstellungskosten zu berücksichtigen.

## **5. Weiterentwicklung der verbundübergreifenden Tariflösungen**

Der Landtag NRW hat am 4. Juli 2014 auf Antrag der Fraktion der PIRATEN die Einsetzung einer Enquetekommission (EK IV) zum Thema „Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels“, mit dem Kurztitel „Finanzierung, Innovation und Nutzung des ÖPNV“ beschlossen. Die Enquetekommission mit der laufenden Nummer 4 ist eine überfraktionelle Arbeitsgruppe, die langfristige Fragestellungen lösen soll.

Inzwischen liegt der Abschlussbericht vor. Ein inhaltlicher Aspekt liegt laut Ansicht der Enquetekommission in der Frage der tariflichen Durchlässigkeit der verbundübergreifenden Verkehre.

Aktuell ist die VRR AöR mit den Tarifnachbarn im Gespräch, um die Kragentarife zu verbessern. Der Fokus liegt auf Gesprächen mit dem VRS, um die konkret für den Korridor Düsseldorf – Köln von der Enquetekommission benannten, vermeintlichen Defizite aufzugreifen.

Rund um das Verkehrsgebiet des VRR liegen, im Uhrzeigersinn, der Münsterlandtarif (VGM) im Norden, der Ruhr-Lippe-Tarif (VRL) im Osten, der Rheinlandtarif mit den Verkehrsverbänden Rhein-Sieg (VRS) und Aachen (AVV) im Süden, und die niederländischen Tarifnachbarn (NL) im Westen. Die Lage und die jeweils aktuellen tariflichen Kragenbereiche sind der grafischen Darstellung am Ende des Textes zu entnehmen.

Die Kragentarife und deren kurz- und mittelfristige Weiterentwicklung gestalten sich wie folgt:

### Münsterlandtarif:

1. Anerkennung VRR-Tarif, 1-2 Gemeinden tief ins Münsterland, gesamtes Ticketsortiment außer Kombitickets, Semesterticket nach Tarifbestimmungen
2. Anerkennung Münsterlandtarif bis Haltern am See (eine Gemeinde tief), gesamtes Ticketsortiment

### Ruhr-Lippe-Tarif:

1. Anerkennung VRR-Tarif, eine Gemeinde tief, in Teile des Kreises Unna, gesamtes Ticketsortiment außer Kombitickets, Semesterticket nach Tarifbestimmungen
2. Anerkennung VRL-Tarif, 1-2 Gemeinden tief in den VRR, gesamtes Ticketsortiment

Münsterlandtarif und Ruhr-Lippe-Tarif verschmelzen ab dem 1. August 2017 zum Westfalen-

tarif. Der Westfalentarif wird analog der heutigen Regelung, aber einheitlich im gesamten Gebiet (VGM + VRL) und darüber hinaus in die weiteren im Westfalentarif zusammengeschlossenen westfälischen Verbände und Tarifgemeinschaften angewendet. Schon heute werden zwei Tickets mit dem Geltungsbereich „Netz Westfalen“ angeboten und im VRR-Tarifkragen anerkannt: Das FunTicket Westfalen und das JobTicket Westfalen.

Mittelfristig ist die Integration der Kombitickets in die VRR-Anerkennung angestrebt, insbesondere Fußball-Kombitickets zu Heimspielen von Borussia Dortmund auch aus dem Kreis Unna.

#### Verkehrsverbund Rhein-Sieg:

1. Großer Grenzverkehr: Anerkennung des VRS-Tarifs von Köln bis Düsseldorf, gesamtes Ticketsortiment, keine VRS-Netzgültigkeit
2. Kleiner Grenzverkehr: Anerkennung des gesamten VRS-Tarifs (aus dem gesamten VRS, auch netzgültige Geltungsbereiche) eine Gemeinde tief in den VRR
3. EinfachWeiterTicket (pauschales Anschlussticket zu Verbundzeitfahrausweisen) seit Januar 2017
4. Besonders vereinbarte Angebote: Schülerticket ÜT (Netz Großer Grenzverkehr) und Ergänzungsaufpreise zu VRR-Firmentickets und Großkundenangeboten, sowie VRS-Jobtickets

Kurzfristig sollen mit Beginn des nächsten Kalenderjahres (01. Januar 2018) die verschiedenen Ergänzungsaufpreise zu VRR-Firmen- und VRS-Jobtickets einheitlich pauschalisiert werden. Dabei ist angedacht, unterschiedliche, relationsabhängige Geltungsbereiche zu einem gesamten Geltungsbereich „Großer Grenzverkehrs im Nachbarverbund“ zusammenzufassen; obligatorische und fakultative Aufpreise sollen zu ausschließlich fakultativen Aufpreisen vereinheitlicht werden. Die Umstellung soll durch einen Migrationsprozess in 3 Schritten erfolgen und zum 01. Januar 2019 abgeschlossen sein.

Darüber hinaus entwickeln VRR und VRS aktuell eine gemeinsame Roadmap „Tarifharmonisierung“ für den gesamten Tarifkragen zwischen VRR und VRS, insbesondere für den Korridor Düsseldorf-Köln. Über das umfängliche tarifliche Gesamtpaket, das alle Kundengruppen wie Auszubildende, Senioren und Beschäftigte im Hinblick auf deren Bedürfnisse beleuchtet, werden die Verbundgremien zeitnah informiert. In diesem Zusammenhang wird auch eine Optimierung des pauschalen EinfachWeiterTickets zu betrachten sein.

#### Aachener Verkehrsverbund:

Zwischen AVV und VRR wird derzeit der AVV-Tarif in den VRR-Tarifgebieten Nettet/Brüggen, Schwalmtal/Niederkrüchten und Mönchengladbach aus relevanten AVV-

Gemeinden anerkannt.

Aktuell haben AVV und VRR ein Gutachten zu einer weiterentwickelten Tarifkragenregelung in Auftrag gegeben. Bei einer Kragenlösung analog den westfälischen Nachbarn, einen Verbundtarif aus dem gesamten Verbundraum ein bis zwei Gemeinden tief in den Nachbarverbund anzuerkennen, würde der heute zwischen Aachen und Mönchengladbach angewendete NRW-Tarif durch den Verbundtarif des Aachener Verkehrsverbundes ersetzt. Das deutlich höhere Preisniveau des NRW-Tarifs führt nach der Kalkulation der Ingenieuregruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung, Aachen und Berlin (IVV) zu deutlichen Mindererlösen bei Übernahme durch den kompletten AVV-Tarif. Die Verbünde sehen deswegen diese Lösung als nicht praktikabel an. Alternative Möglichkeiten werden aktuell zwischen beiden Verbänden diskutiert.

#### Niederländische Tarifnachbarn:

Heute wird der VRR-Tarif nur auf grenzüberschreitenden VRR-Linien in den niederländischen Bedienungsgebieten angewendet.

Anlässlich der Verlängerung des RE 19 von Düsseldorf nach Arnhem wurde am 24. November 2016 das Projektteam Euregio gegründet, um gemeinsame Tariflösungen mit den niederländischen Nachbarn zu entwickeln. Zur Inbetriebnahme am 06. April 2017 werden die SPNV-Halte Zevenaar und Arnhem in den VRR-Tarif integriert. NRW-Pauschalpreistickets werden zeitgleich in ihrer Gültigkeit bis Zevenaar und Arnhem erweitert. Der relationsbezogene NRW-Tarif wird zum Dezember 2017 bis Arnhem erweitert.

Mittelfristig ist ein kommunaler Vor- und Nachlauf in allen angrenzenden niederländischen Tarifgebieten wie zum Beispiel Arnhem, Venlo und Nijmegen zum VRR-Tarif geplant.

