



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/IX/2017/0396	06.12.2017	6

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	20.12.2017	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt folgende Beschlüsse und Sachstände zur Kenntnis:

- Beschluss: Grundsätze zur Fortschreibung des SozialTickets
- Beschluss: VRR-Tickets in IC/EC-Zügen
- Sachstände:
 - Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2017 (inkl. Sondertraif-Highlights)
 - Leistungskriterien zur Bildung von Tarifniveaus innerhalb der Preisstufe A
 - Zukunftskonzept Vertriebsprozesse, Mafo-Ergebnisse
 - Schülerfahrtkostenverordnung NRW
 - Verbundübergreifende Tariflösungen
 - RTG-WelcomeTicket (Einnahmenaufteilung)
 - Wirkung/ Wirtschaftlichkeit der Kurzstreckenreform
 - Neuordnung für 1. Klasse (Dauertarifpreise)
 - Arbeitsgruppe Tarifperspektive für Tarifbereiche mit Preisniveau A1

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Grundsätze zur Fortführung des Sozialtickets

Aufgrund der noch ausstehenden Abstimmungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen zur Fortführung des Angebots sowie der bislang noch nicht erfolgten Zusage des Landes zur Fortführung der Förderrichtlinie wird die Beschlussvorlage zunächst zurückgestellt.

Die Ergebnisse der weiteren Gespräche mit den Verkehrsunternehmen und die Rückmeldung seitens des Landes werden umgehend als Nachtrag eingereicht.

2. IC-/EC-Aufpreise für VRR-Zeitkarteninhaber

Am 31.12.2017 endet der Vertrag mit dem Fernverkehr der DB über die Anerkennung von VRR-Zeittickets in Fernverkehrszügen. Zuzüglich zum Verbundticketpreis erhebt die DB derzeit für drei Entfernungsbereiche Aufpreise für eine Woche, für einen Monat und für einen Monat im Jahresabonnement. Die Aufpreise werden ausschließlich über die DB vertrieben.

Die DB erhält neben den von ihr erzielten Einnahmen aus den Aufpreisen außerdem einen Ausgleich über die VRR-Einnahmenaufteilung. Dies betrifft VRR-interne Relationen und anteilig diejenigen, für die in VRR-überschreitenden Fahrten ein VRR-Zeitticket und ein weiteres des benachbarten Verbundes gelöst wurden.

Die Nachfrage geht kontinuierlich zurück. So wurden im Jahr 2011 noch 11.500 Aufpreise verrechnet. Im Jahr 2014 waren es lediglich 9.100, in 2015 8.400 und in 2016 nur noch 7.700. Dieser rückläufige Trend setzt sich nach dem nun vorliegenden Halbjahresergebnis fort. Spätestens mit der Aufnahme des attraktiven RRX-Systems ist ein weiterer Rückgang zu erwarten, sodass sich dann nur noch für sehr wenige Kunden die Nutzung der IC-/EC-Züge gegen Zahlung eines Aufpreises anbietet und die Vereinbarung damit entbehrlich wird. Daher schlägt der VRR vor, die Vereinbarung mit dem Fernverkehr noch über das Jahr 2017 zu verlängern und jährlich zu prüfen, ob eine weitere Verlängerung sinnvoll ist.

Mittlerweile hat die DB die ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2017 geltenden Aufpreise vorgelegt. Im Vergleich zu den aktuellen Preisen ergibt sich im Nahbereich und mittleren Entfernungsbereich eine Preisanpassung um rund 1,5% und in den längeren Relationen um rund 4,5%.

IC/EC-Aufpreise für VRR/VRS-Zeitkarteninhaber ab 10.12.2017

Entfernungsstufen	Verbund-Preisstufen		Mon (J)		Woch (J)		Jahr (J) im Abo, monatlicher Einzug	
	VRS	VRR	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
I	1, 2a, 2b	A	65,80 €		21,10 €		55,80 €	
II	3, 4	B, C	68,40 €		21,90 €		58,00 €	
III	5, 6, 7	D	71,90 €		23,00 €		61,10 €	
	Verbundüberschreitend							

Die Preisvorschläge sind aus Sicht des VRR nachvollziehbar, eine Annahme des Vorschlags wird empfohlen.

Sachstände:

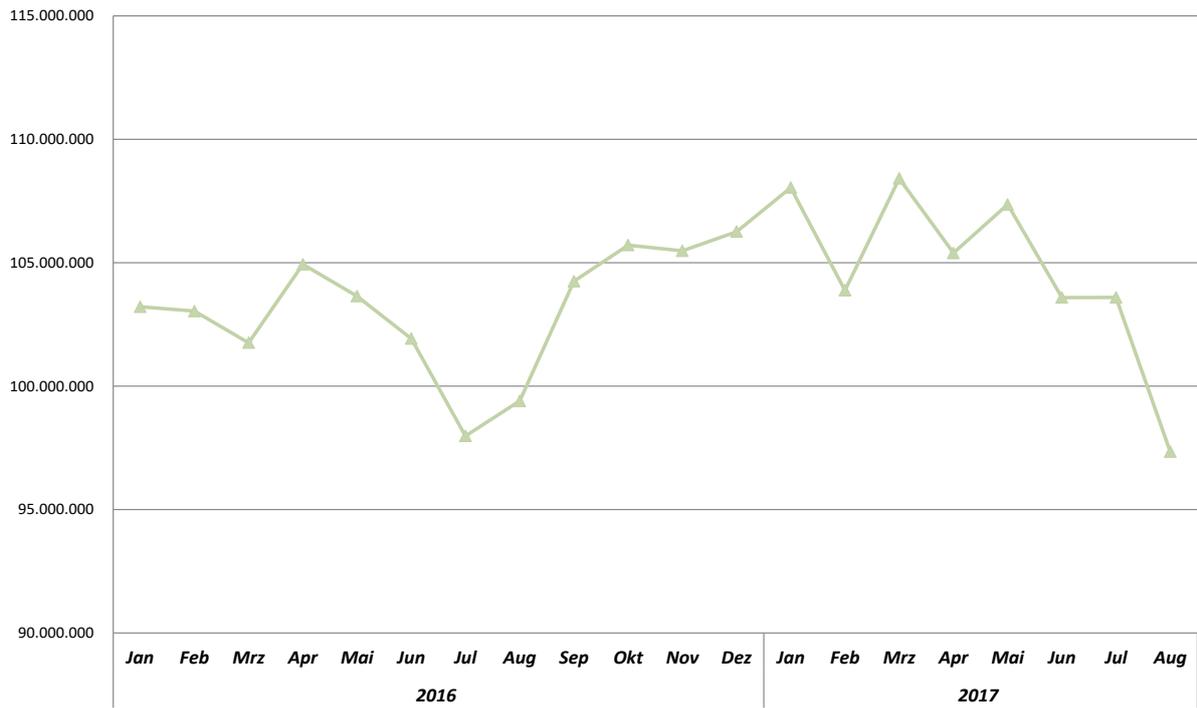
1. Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2017 (inkl. Sondertarif-Highlights)

Die erfreuliche Entwicklung nach der ersten Jahreshälfte 2017 setzt sich weiterhin fort. Die Einnahmen sind von 815,9 Mio. € auf 837,6 Mio. € um + 21,7 Mio. € gestiegen (+ 2,7%). Die Tarifstrategie mit linearen und strukturellen Maßnahmen wird vom Markt positiv aufgenommen. Die Einnahmen der Regelzeitkarten sind von 280,8 Mio. € auf 284,8 Mio. € um 4,0 Mio. € (+ 1,4%) gestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 3,3 Mio. € auf 45,4 Mio. € (+ 7,9%). Das Barsortiment als Ticketgruppe der Neu- und Gelegenheitskunden ist ebenso um 2,7 Mio. € (+ 1,5%) gestiegen, eine gerade für diese Kundengruppe erfreuliche Entwicklung. Die Einnahmen aus NRW-Tickets sind um ca. 2,4 Mio. € (+ 16,7%) gestiegen und das FirmenTicket verzeichnet ein Plus von 1,8 Mio. € (+ 2,7%). Die Umsätze mit Schüler/AzubiTickets sind leicht um 0,8 Mio. € auf 175,0 Mio. € gestiegen, ein Plus von 0,5%.

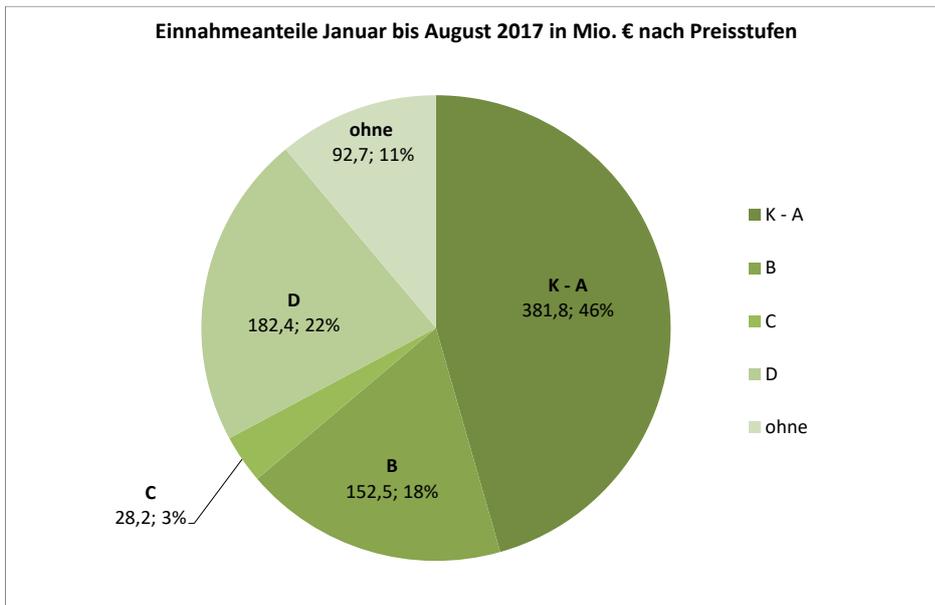
Die Einnahmen des SozialTickets inkl. der Zuwendungen vom Land NRW sind bis August 2017 um 6,7 Mio. € (+ 11,2%) gestiegen. Die Absatzzahlen des SozialTickets sind 2017 nur noch leicht angestiegen, im Monatsdurchschnitt verzeichnet der VRR 167 Tsd. SozialTicket-Kunden, dies entspricht einer Nutzerquote von 13,5 % der Anspruchsberechtigten.

Die Entwicklung der Fahrten im VRR zeigt bis August 2017 mit + 4,3 Mio. Fahrten (+ 0,6%) ebenfalls eine positive Entwicklung.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2016 bis August 2017



Einnahmeanteile Januar bis August 2017 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Aug 2016	Jan-Aug 2017		
Summe von Absatz	1. Klasse Zuschlag	21.932	19.703	-2.229	-10,2
	Barsortiment	43.698.787	42.907.679	-791.108	-1,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	32.019.315	31.126.550	-892.765	-2,8
	davon 4erTicket Erwachsene	4.284.650	4.216.495	-68.155	-1,6
	TagesTicket-Varianten	1.216.312	1.282.238	65.926	5,4
	FirmenTickets	1.046.293	1.045.067	-1.226	-0,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	541.610	524.225	-17.385	-3,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	382.336	371.268	-11.068	-2,9
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	122.347	149.574	27.227	22,3
	Regelzeitkarten	3.820.593	3.792.189	-28.404	-0,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.022.308	1.950.838	-71.470	-3,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	715.994	716.245	251	0,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	750.641	793.098	42.457	5,7
	davon BärenTicket	331.650	332.008	358	0,1
	Schüler/AzubiTickets	3.837.955	3.798.843	-39.112	-1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.755.255	1.723.605	-31.650	-1,8
	davon YoungTicketplus	486.950	462.951	-23.999	-4,9
	StudentenTickets	1.935.910	1.995.765	59.855	3,1
	NRW-weite Tickets	455.360	785.032	329.672	72,4
	SozialTickets	1.254.699	1.374.205	119.506	9,5
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.177.095	1.179.232	2.137	0,2
	Barsortiment	177.521.704	180.172.491	2.650.787	1,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	95.870.779	96.403.235	532.456	0,6
	davon 4erTicket Erwachsene	45.225.408	45.356.615	131.207	0,3
	TagesTicket-Varianten	15.995.370	16.875.751	880.381	5,5
	FirmenTickets	66.266.103	68.056.539	1.790.436	2,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	28.838.507	28.676.966	-161.541	-0,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	27.876.819	27.822.277	-54.542	-0,2
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	9.550.777	11.557.296	2.006.519	21,0
	Regelzeitkarten	280.772.357	284.815.821	4.043.464	1,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	144.102.728	142.848.088	-1.254.640	-0,9
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	48.993.065	50.014.746	1.021.681	2,1
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	60.763.166	64.197.118	3.433.952	5,7
	davon BärenTicket	26.913.398	27.755.869	842.471	3,1
	Schüler/AzubiTickets	174.152.045	174.987.075	835.030	0,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	60.819.586	60.843.257	23.671	0,0
	davon YoungTicketplus	29.978.917	29.143.891	-835.026	-2,8
	StudentenTickets	42.055.161	45.375.238	3.320.077	7,9
	NRW-weite Tickets	14.285.805	16.671.207	2.385.402	16,7
	SozialTicket inkl. Zuwendung	59.646.914	66.342.526	6.695.612	11,2
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	59.723.729	59.126.775	-596.954	-1,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	32.019.315	31.126.550	-892.765	-2,8
	davon 4erTicket Erwachsene	17.138.600	16.865.980	-272.620	-1,6
	TagesTicket-Varianten	4.961.287	5.141.614	180.327	3,6
	FirmenTickets	48.097.905	48.763.894	665.989	1,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	15.706.690	15.202.525	-504.165	-3,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	24.561.007	23.988.633	-572.374	-2,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	7.830.208	9.572.736	1.742.528	22,3
	Regelzeitkarten	228.967.512	226.922.277	-2.045.235	-0,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	129.169.282	124.554.428	-4.614.854	-3,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	40.789.322	40.809.349	20.027	0,0
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	44.084.658	46.618.140	2.533.482	5,7
	davon BärenTicket	14.924.250	14.940.360	16.110	0,1
	Schüler/AzubiTickets	290.990.839	288.166.228	-2.824.611	-1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	133.399.380	130.993.980	-2.405.400	-1,8
	davon YoungTicketplus	36.521.250	34.721.325	-1.799.925	-4,9
	StudentenTickets	58.077.300	59.872.950	1.795.650	3,1
	NRW-weite Tickets	1.516.265	1.544.969	28.704	1,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	76.536.639	83.826.505	7.289.866	9,5
Gesamt: Summe von Absatz		56.071.529	55.718.483	-353.046	-0,6
Gesamt: Summe von Einnahmen		815.877.183	837.600.129	21.722.946	2,7
Gesamt: Summe von Fahrten		763.910.189	768.223.598	4.313.409	0,6

2. Zukunftskonzept Vertriebsprozesse, Mafo-Ergebnisse

Wie in Drucksache Nr. **Z/IX/2017/0351** vom 01.09.2017 dargelegt, werden mögliche Ansätze für eine Neugestaltung des Vorverkaufs, die Entwerter entbehrlich machen, einer marktforschenden Untersuchung unterzogen.

Die Marktforschung dazu gliedert sich in zwei Teile, einen qualitativen und einen quantitativen Teil. Sie wird durchgeführt vom Institut e-mares, Hannover. Der qualitative Teil wurde in Form von vier Fokusgruppenrunden am 7. und 11. September 2017 mit insgesamt 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Bochum und Düsseldorf durchgeführt. Die rekrutierten Teilnehmenden sind Nutzer des Vorverkaufs, insbesondere des 4erTickets, und kommen sowohl aus den "großen Großstädten", "mittleren Großstädten" oder aus dem ländlichen Raum. An beiden Studiostandorten gab es je eine Gruppe mit "jüngeren" Kunden (bis 50 Jahre) und "älteren" Kunden (ab 50 Jahre).

Am bestehenden 4erTicket werden folgende Eigenschaften besonders geschätzt:

- Es ist flexibel und spontan nutzbar,
- dabei bindungsfrei,
- bietet einen Preisvorteil und
- erhöht durch die Reduktion von Einzelkaufvorgängen die Convenience (Komfort).

Die Teilnehmenden zeigten sich in allen Altersklassen offen für andere Formen der Vorverkaufsorganisation bzw. der vertrieblichen Umsetzung, sofern die o. g. Kernqualitäten des Vorverkaufs erhalten bleiben. Mit diesem Blickwinkel diskutierten die Teilnehmenden verschiedene Ansätze für alternative Verkaufsformen, von denen drei in einen weiteren, nun quantitativen Konzepttest gehen:

- Die Verlagerung des Verkaufs nicht entwerteter Tickets in die App bzw. das Web,
- das ersatzweise Angebot einer Kurzzeitflatrate für 6 Stunden und
- die Verlagerung des Mediums Papier auf eine wieder aufladbare Chipkarte.

Die quantitative Phase ist nach einer Beratung in der Projektgruppe zum Vorverkauf mit Vertretern aus den Verkehrsunternehmen am 24.10.2017 gestartet worden. Es werden 500 face-to-face-Interviews durchgeführt. Der VRR erwartet die Auswertungs-Ergebnisse der Befragung Mitte November 2017. Sie werden zunächst mit der Projektgruppe diskutiert und bilden die Grundlage für weitere Entscheidungen im Lenkungskreis Verbundprojekte, über dessen Ergebnisse kontinuierlich in die Zweckverbandsorgane berichtet wird.

3. Schülerfahrkostenverordnung NRW

Wie bereits im März 2016 berichtet (siehe hierzu Drucksache Nr. **M/IX/2016/0182** vom 03.02.2016), ist der zu erhebende Eigenanteil für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler eine der Finanzierungssäulen des SchokoTickets. Monatlich werden damit von ca. 189 Tsd. Schülern im VRR rund 2,0 Mio. Euro Absatz erzielt.

Die beiden weiteren Finanzierungssäulen des SchokoTickets (Zahlungen des Schulträgers und Einnahmen durch selbstzahlende Schülerinnen und Schüler) werden im Rahmen der jährlichen Preisanpassung weiterentwickelt.

Der Eigenanteil hingegen ist in der Schülerfahrkostenverordnung NRW mit einem Höchstbetrag pro Monat gedeckelt. Dieser beträgt 12,00 Euro für das erste anspruchsberechtigte Kind, 6,00 Euro für das zweite anspruchsberechtigte Kind und 0,00 Euro ab dem 3. Kind und für Leistungsempfänger nach SGB XII.

Diese Höchstgrenze ist im VRR für das erste anspruchsberechtigte Kind bereits seit 2012 erreicht und für das zweite Kind sogar bereits seit 2009. Da diese Beträge nicht im Rahmen der allgemeinen Preismaßnahmen angeglichen werden konnten, ist bis heute eine Deckungslücke von schätzungsweise 8,5 Mio. € entstanden.

Darüber hinaus ist in der Schülerfahrkostenverordnung eine weitere Höchstgrenze für die Erstattung von Fahrtkosten durch den Schulträger festgesetzt. Diese beträgt maximal 100,00 Euro im Monat für ein Ticket.

Diese Höchstgrenze ist im VRR noch nicht erreicht, in den Nachbarverbänden in NRW jedoch schon.

Seit 2012 streben alle Verbände in NRW eine Reform der Schülerfahrkostenverordnung NRW an, um die Deckelungen aufzuheben bzw. die Höchstgrenzen anzuheben.

Zuletzt hat der VRR mit Unterstützung der Verbände/Zweckverbände in NRW einen ersten, unverbindlichen Vorschlag für eine Neufassung/Anpassung der Schülerfahrkostenverordnung entwickelt:

- Eine sukzessive Anpassung der Obergrenze für Schulträgerzahlungen von aktuell 100,00 € / Monat auf möglicherweise 120,00 €. Danach eine dynamische Anpassung um ggf. weitere 5,00 € pro Jahr.
- Ebenfalls eine Anpassung der Eigenanteile für Anspruchsberechtigte. Zunächst bspw. von aktuell 12,00 € auf 14,00 € bzw. von 6,00 € auf 7,00 €, verbunden mit einer dynamischen Anpassung um jährlich weitere 0,50 € bzw. 0,25 €.
- Die Laufzeit der Anpassungsphase sollte auf 4 Jahre begrenzt sein.
- Im Anschluss an diese Anpassungsphase erfolgt eine Revision der Schülerfahrkostenverordnung zwecks Überprüfung der Praktikabilität der bisherigen Fortschreibungsmechanismen und Verständigung über eine ggf. künftige Vorgehensweise.

- Das bestehende Recht des Schulträgers auf Festsetzung der vor Ort geltenden Eigenanteile bleibt auch in der Fortschreibungsphase unverändert.

Dieser Vorschlag wurde landesweit mit allen Verbänden abgestimmt und bereits dem Landesverkehrsministerium unterbreitet. Das Landesverkehrsministerium unterstützt die Initiative des VRR. In einem nächsten Schritt muss nun die Abstimmung mit dem federführenden Schulministerium erfolgen.

4. Verbundübergreifende Tariflösungen

Bereits mehrfach, zuletzt im Sitzungsblock September 2017 (siehe hierzu Drucksache Nr. **M/IX/2017/0357** vom 01.09.2017), wurde in den VRR-Gremien über die Aktivitäten von VRR, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) zur Entwicklung einfacher, transparenter und verbundübergreifender Tarife insbesondere entlang der Rheinschiene berichtet. Zum 01.01.2017 wurde bereits das EinfachWeiterTicket (EWT) zur Erweiterung der Zeitfahrausweise, z.B. Wochen- und Monatstickets sowie netzweit gültiger KombiTickets in VRR, VRS und AVV eingeführt. Das EWT gilt für einfache Weiterfahrten in den benachbarten Verbänden. In den ersten acht Monaten seit der Einführung konnten bereits über 336.000 Stück abgesetzt und somit ca. 2.1 Mio. Euro erwirtschaftet werden. Weitere gemeinsamen Harmonisierungsmaßnahmen sind nunmehr erarbeitet und greifen zum 01.01.2018:

Die **Erweiterung beim VRR-Firmen- bzw. VRS-JobTicket** in einem 2-stufigen Migrationsprozess ist in allen Gremien in VRR und VRS beschlossen worden. Die vertrieblichen und kommunikativen Maßnahmen sind in die Wege geleitet und die erste Stufe der Harmonisierung wird mit Wirkung zum 01.01.2018 am Markt umgesetzt.

- Neue Abnahmemodalitäten: Firmen mit einem bestehenden Vertrag zur solidarischen Abnahme zum Firmenticket können nun wählen, ob sie die Erweiterung zum jeweiligen Nachbarverbund ebenfalls solidarisch oder fakultativ abnehmen möchten. Im zweiten Fall wird eine Vertragsergänzung abgeschlossen, eine komplette Vertragsänderung erfolgt für alle Verträge mit solidarischer Abnahme im nächsten Schritt der Migration.
- Neuer Geltungsbereich: die Einschränkung des Geltungsbereichs im VRS oder im VRR auf den üblichen Weg zwischen Wohnort und Verbundraumgrenze entfällt, der gesamte VRS- oder VRR-seitige Bereich des Großen Grenzverkehrs ist zur uneingeschränkten Nutzung freigegeben.

- Neue monatliche Preise: Aufpreis für solidarische Abnahme 51,88 €, bei fakultativer Abnahme Preis 67,20 €.
- Den Verkehrsunternehmen wurde ein gemeinsam von VRR und VRS erarbeiteter Musterbrief zur Information der Vertragspartner zu Verfügung gestellt.

Die **Erweiterungen für Abonnement-Tickets im Ausbildungsverkehr** in den jeweiligen Nachbarverbund (VRS oder VRR) sind von allen Gremien in VRR und VRS beschlossen worden.

- Alle VRS AzubiTickets können gegen Zukauf eines Aufpreises um den VRR-seitigen Geltungsbereich des Großen Grenzverkehrs erweitert werden.
- Alle VRR YoungTicketPLUS im Abonnement können gegen Zukauf eines Aufpreises um den VRS-seitigen Geltungsbereich des Großen Grenzverkehrs erweitert werden.
- Preis für die Erweiterung: 53,10 € / Monat
- Die vertriebliche Umsetzung (Erweiterung der Bestellscheine, technische Ticketmerkmale und Raumnummer für den vergrößerten Geltungsbereich) und kommunikative Maßnahmen (Broschüre, Landingpage) wurden in die Wege geleitet.

5. RTG-WelcomeTicket (Einnahmenaufteilung)

Im September-Sitzungsblock ist mit Drucksache Nr. M/IX/2017/0357 unter Ziffer 4 und der dazugehörenden Ergänzung die Einführung der WelcomeCard Ruhr zum 1. Januar 2018 unter dem Vorbehalt der Klärung der Einnahmenaufteilung beschlossen worden. In der Sitzung des KVIV-Arbeitskreises Wirtschaftliche Angelegenheiten am 15. November 2017 ist das Verfahren zur Einnahmenaufteilung des KombiTicket-Angebotes „WelcomeCard Ruhr“ beschlossen worden.

Wie angekündigt ist in der vertraglichen Vereinbarung mit der RTG eine Evaluation geregelt. Die Ergebnisse daraus werden den Gremien im Dezember Sitzungsblock 2018 vorgelegt, um Ableitungen für die Fortsetzung der Kooperation ziehen zu können.

Adventticket Essen

Die Einnahmenaufteilung des KombiTicket-Angebotes erfolgt nach den im KVIV-Arbeitskreis Wirtschaftliche Angelegenheiten beschlossenen Regularien für KombiTickets mit dem Geltungsbereich der Preisstufe A. Eine gesonderte Aufteilung der mit dem Adventticket Essen erzielten Einnahmen ist demzufolge nicht erforderlich

6. Wirkung/ Wirtschaftlichkeit der Kurzstreckenreform – Rückblick auf erstes Jahr

Zum 01.06.2016 wurde die Kurzstrecke im VRR reformiert. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde dieses Angebot von den Verkehrsunternehmen unterschiedlich definiert, sie galt je nach VU für drei oder vier Haltestellen. Zudem konnte die Kurzstrecke auch im SPNV genutzt werden. Durch diese unterschiedliche Auslegung kam es häufig zu negativen Kundenreaktionen. Aus diesem Grund gelten seit dem 01.06.2016 folgende Bestimmungen:

- Vereinheitlichung der Kurzstrecke im Verbund auf drei Haltestellen bis max. 1,5 km,
- die Kurzstrecke ist stets linienbezogen und gilt für Direktfahrten in Bussen, Straßen- und U-Bahnen,
- SPNV-Verbindungen sind stets ausgenommen,
- die zeitliche Gültigkeit wird auf 20 Minuten festgelegt.

Ca. 10% der Kurzstreckennutzer waren von dieser Reform betroffen und konnten nun nicht mehr die Kurzstrecke nutzen, sondern mussten ein Ticket der PST A lösen.

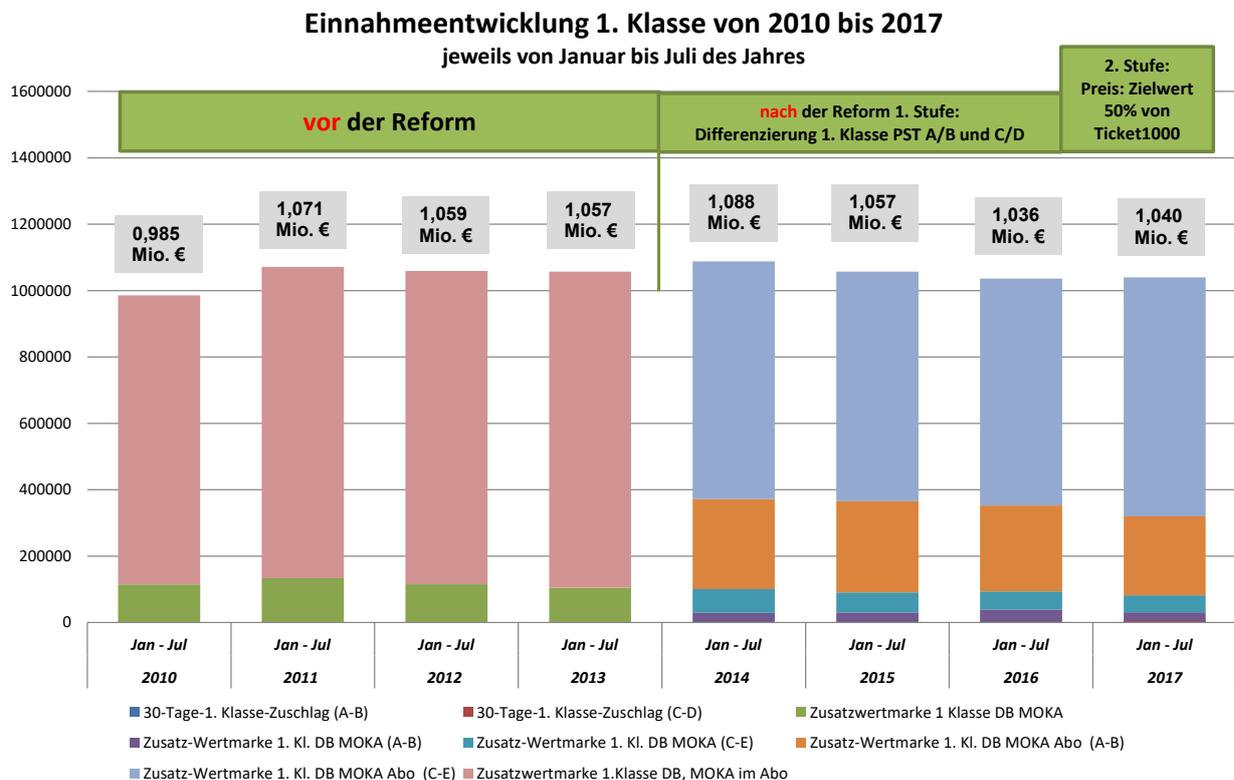
Betrachtet man nun die Entwicklung nach zwölf Monaten kann festgestellt werden, dass diese Reform verbundweit als Erfolg gewertet werden kann, gleichwohl sind die Auswirkungen je nach Verkehrsunternehmen mehr oder weniger stark ausgeprägt. Der erwartete Fahrtenrückgang von 10% ist mit -6,0% (- 1,0 Mio. Fahrten) deutlich geringer ausgefallen. Die meisten dieser Kunden sind in die PST A gewechselt, hier verzeichnen wir einen Anstieg von 770 Tsd. Fahrten (+ 1,5%). Durch den Wechsel zur preislich höheren PST A haben sich auch die Einnahmen in diesem Segment positiv entwickelt. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass mit der einheitlichen Definition erstmals auch eine Auskunft über die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) möglich ist. Dadurch ist es erst möglich geworden auch den Kurzstreckenkunden ein mit 15% rabattiertes 10erTicket über den digitalen Vertriebsweg anzubieten. Die negativen Kundenreaktionen bzgl. dem Verständnis oder der Auslegung der Kurzstrecke sind in Gänze zurückgegangen.

7. Neuordnung für 1. Klasse (Dauertarifpreise)

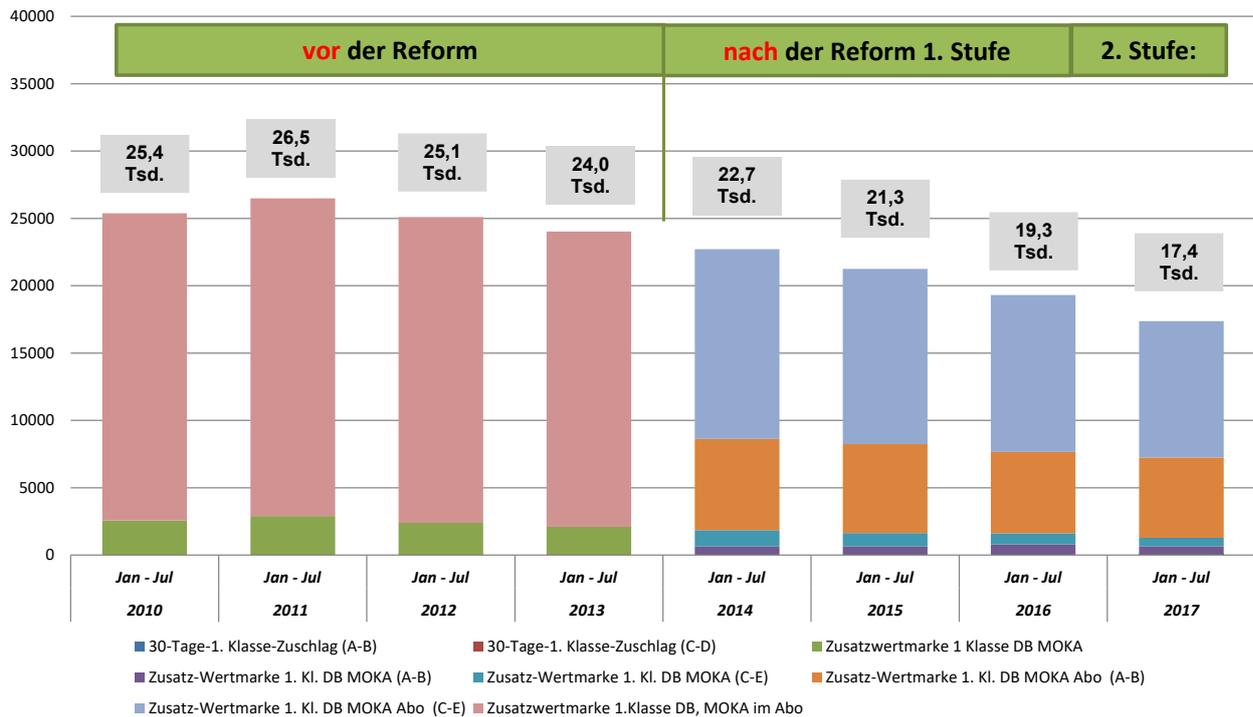
In den letzten vier Jahren wurde eine Reformierung der Zuschläge zur Nutzung der 1. Klasse vollzogen. Den Hintergrund der Reform bildete die bundesweite Entwicklung die 1. Klasse Aufpreise mit einem 50%-igen Aufschlag zu den jeweiligen Referenztickets (Einzel-, Wochen- und Monatstickets) preislich einzuordnen. Im VRR existierte bis 2013 ein einheitlicher Aufpreis über sämtliche Preisstufen.

Um für die Kunden einen möglichst tragbaren Übergang hin zu der neuen Systematik zu gewährleisten, wurde die Reform in zwei Schritten vollzogen. Ab dem 01.01.2014 wurde zu-

nächst die Unterteilung der 1. Klasse Zuschläge in den Preisstufen A/B und C/D eingeführt. Damit verbunden war zum einen eine Preisabsenkung für Kunden in den Preisstufen A/B um ca. 8% andererseits eine Preissteigerung von ca. 17% in den Preisstufen C/D im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt konnte im nachfolgenden Zeitraum ein leichter Absatzrückgang verzeichnet werden. Durch die Preisanpassung konnte dies jedoch kompensiert und die Einnahmen auf dem Niveau der Vorjahre gesichert werden. Seit dem 01.01.2017 wird im zweiten Schritt der Reform der 1. Klasse Aufpreis mit 50% Zuschlag zum Ticket1000-Preis festgelegt. Wie in der ersten Stufe erfuhren die Kunden der Preisstufen A/B eine Preisreduzierung von nun ca. 7% und der Preis der Kunden in den Preisstufen C/D erhöhte sich um ca. 21%. Auch nach dem zweiten Schritt der Reform wurde lediglich ein leicht rückläufiger Absatz verzeichnet, die Einnahmen blieben jedoch aufgrund der Preisanhebung konstant. Insgesamt ist weiterhin eine hohe Auslastung in der 1. Klasse gegeben, überfüllt sind die 1.-Klasse-Abteile nun jedoch nicht mehr. Dadurch steigerte sich auch die Kundenzufriedenheit deutlich.



Absatzentwicklung 1. Klasse von 2010 bis 2017 jeweils von Januar bis Juli des Jahres



8. Arbeitsgruppe Tarifperspektive für Tarifbereiche mit Preisniveau A1

Gemäß der Vorgabe aus dem letzten Sitzungsblock wurde eine Arbeitsgruppe zur Tarifperspektive für Tarifbereiche mit Preisniveau A1 gegründet. In dieser Arbeitsgruppe soll vornehmlich die tarifliche Entwicklung in ländlich geprägten bzw. weniger stark urbanisierten Räumen vertiefend untersucht werden. Insbesondere soll geprüft werden inwieweit in diesen Bereichen abweichende tarifliche Entwicklungen im Vergleich zur Gesamtentwicklung des VRR-Tarif verzeichnet werden können.

Zur intensiven Analyse dieser Tarifbereiche wurden fünf ausgesuchte Verkehrsunternehmen eingeladen, die überwiegend in Bereichen mit dem Preisniveau A1 verkehren. Im ersten Arbeitsgruppentreffen wurden hierzu sowohl die Einnahmenentwicklungen in den vergangenen fünf Jahren betrachtet als auch erste Ideen zur weitergehenden Betrachtung der Entwicklungen gesammelt. Unter anderem sollen ergänzende soziodemografische Daten gesammelt werden, um einen weitergehenden Einblick in die zukünftige Perspektive dieser Räume zu erhalten. Des Weiteren wurden erste Ideen für eine ertragswirksame Tarifgestaltung gesammelt, dabei wurden sowohl eigenständige Angebote andiskutiert als auch eine spezifische Tariffortschreibung des Regeltarifs. Dabei waren sich die Teilnehmer einig, den Tarif nicht

noch komplexer zu gestalten bzw. weiter auszudifferenzieren.

Darüber hinaus wurde vereinbart sämtliche Verkehrsunternehmen in den nächsten Gremiensitzungen über die Überlegungen zu informieren. Ein nächstes Arbeitsgruppentreffen wurde für den 11.01.2018 vereinbart. Dementsprechend kann im Sitzungsblock März/April 2018 ein erster Zwischenbericht aus der Arbeitsgruppe präsentiert werden.