

öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2018/0408	16.02.2018	15

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	05.03.2018	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	06.03.2018	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	21.03.2018	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Beschlüsse:

1. Grundsätze einer Fortführung des SozialTickets

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat beschließt die Anpassung der „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife für Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchsttarif“ der VRR AöR aufgrund des Systemwechsels zu der Finanzierung von preissenkenden Maßnahmen.

2. Leistungskriterien Tarifniveau Preisstufe A

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, nachfolgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat beschließt die seitens des Gutachters erarbeitete Neufassung des Bewertungsindex zur Kategorisierung der Preisniveaus in der Preisstufe A. Für eine veränderte Zuordnung der jeweiligen Städte in die unterschiedlichen Preisniveaus sollen vertiefende

Analysen durchgeführt werden. Eine Zuordnung in ein höheres Preisniveau bedarf eines Antrages der betroffenen Gebietskörperschaft oder des dort verkehrenden Unternehmens.

3. Abschlussbericht Zukunft Vertriebsprozesse

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, nachfolgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat folgt den im Verbundlenkungs-kreis ausgesprochenen Empfehlungen und beschließt die Beibehaltung der bisherigen Prozesse (Vorverkauf und Entwertung in Papierform) und die weitere Attraktivitätssteigerung und Verbreitung elektronischer Vertriebskanäle.

4. Änderung der Beförderungsbedingungen: Hinterlegung von Tickets

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat beschließt die Umsetzung der dargestellten Regelung zur Ziffer 15.4 der VRR-Tarifbestimmungen zum nächstmöglichen Termin (01.05.2018).

Darüber hinaus nehmen der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Unternehmensbeirat sowie der Verwaltungsrat die nachfolgenden Sachstände zur Kenntnis:

1. Einnahmen und Fahrten

2. Tarifwechsel 01.01.2018

3. „HappyHourTicket“

4. Arbeitsgruppe Tarifperspektive für Kreisgebiete (Tarifniveau A1)

5. Tarifkooperation Gelsenkirchen

6. Kooperation Industrie- und Handelskammern Metropolregion Rheinland

7. WelcomeCard Ruhr

8. Verbundübergreifende Tariflösungen

9. Wirkung der YoungTicketPlus Reform

10. Wirkung der Bardifferenzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Beschlüsse:

1. Grundsätze einer Fortführung des SozialTickets

Im Zuge der Diskussionen über die endgültige Abrechnung der Landesförderung des Jahres 2016 im Sitzungsblock Sommer 2017 wurde ersichtlich, dass eine Auseinandersetzung mit diversen Fragen hinsichtlich der zukünftigen Aufteilungs- und Ausgleichsmechanismen zum Sozialticket erforderlich ist. Ziel ist es, das Verfahren zukunftstauglich auszugestalten. Vor diesem Hintergrund wurde eine Arbeitsgruppe „Sozialticket“, bestehend aus Vertretern der Verkehrsunternehmen und des VRR, gegründet, die sich intensiv mit dem Thema SozialTicket und Landesförderung auseinandergesetzt hat. Im Zuge dessen wurde festgestellt, dass das erhebungsbasierte Verfahren zum Ausgleich von Mindereinnahmen heute keine belastbaren Ergebnisse mehr liefert. Dieses Verfahren ist derzeit in der „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife für Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchstattarif“ (Sozialticket-Richtlinie) festgelegt. Das Verkehrsverhalten der Nutzergruppe hat sich mittlerweile stark verändert und ist mit der Situation vor der Einführung des SozialTickets heute nicht mehr vergleichbar. Insofern ist ein neuer Ansatz zur Verteilung der Landesmittel an die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen erforderlich.

Die „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen“ eröffnen die Möglichkeit, gewährte Zuwendungen vollständig preissenkend bzw. zur Deckung der Mindereinnahmen zu verwenden. Bei der Beantragung der Landesmittel soll deshalb zukünftig der in der Richtlinie des Landes genannte Förderzweck der Preisreduzierung/ Preissenkung zugrunde gelegt werden. Demnach soll das Sozialticket nunmehr in Bezug zu einem „Jedermann-Ticket“ gestellt werden, um die vom Land gewährten Mittel vollständig preissenkend einsetzen zu können. Zu diesem Zweck ist ein Orientierungswert für den von den Kunden am stärksten nachgefragten Geltungsbereich erforderlich.

Gemäß dieses neuen Verfahrensansatzes setzt sich der Wert des SozialTickets künftig aus drei Bausteinen zusammen:

- einem Nutzerbeitrag,
- der Landesförderung und
- einem Preisabstand zum Orientierungswert im Vergleich zum sogenannten Jedermann-Ticket = Ticket1000-Monatskarte Preisstufe A mit dem Preisniveau A3.

Der von den Verkehrsunternehmen akzeptierte Preisabstand ist begründet u.a. durch die Gewinnung von Neukunden, eine dauerhafte Kundenbindung, eine vertriebliche Kostenreduzierung, Einnahmensicherung und die Verringerung der Schwarzfahrerquote. Daraus resultiert kein Anspruch auf einen weitergehenden Ausgleich durch die Gebietskörperschaften. Für diesen, lt. Förderrichtlinie des Landes zulässigen, Systemwechsel ist eine entsprechende Beschlussfassung in den VRR-Gremien erforderlich (Anlage 1). Diese beinhaltet die angeführte Überarbeitung der SozialTicket-Richtlinie des VRR (Anlage 2) mit Wirkung zum 01.01.2018. Der mit Herrn Prof. Dr. Zuck abgestimmte Stand wurde der Arbeitsgruppe „SozialTicket“ nochmalig zur Verfügung gestellt. Inhaltliche Änderungen gegenüber dem in den KVIV-Arbeitskreisen „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ und „Marketing, Tarif und Vertrieb“ erarbeiteten und von den KVIV-Arbeitskreisen empfohlenen Ergebnisses gibt es nicht.

Eine Berichterstattung über das SozialTicket erfolgte bereits im Sitzungsblock November/Dezember 2017. In diesem Zusammenhang wurden Fragen zur Bedeutung des SozialTickets in den verschiedenen Gebietskörperschaften des VRR aufgeworfen. Hierzu wurde die in der Anlage 3 beigefügte Aufstellung der geschätzten Nutzer und Berechtigten erstellt. Anhand grober Schätzungen von Einnahmemeldungen der Verkehrsunternehmen wurden die SozialTicket-Nutzer den Berechtigten je Stadt/Kreis (Daten hierzu von IT NRW) gegenübergestellt. Dabei wurde eine durchschnittliche Nutzerquote von 13,5 % ermittelt. Diese wird in den Kreisen teils unter-, in den Städten zum Teil überschritten.

Darüber hinaus wurden in der Arbeitsgruppe „SozialTicket“ Tarifszenarien zur Fortführung und Fortschreibung des SozialTickets erarbeitet und bewertet sowie anschließend in den KVIV-Arbeitskreisen vorgestellt. Zur preislichen Fortschreibung des Sozialtickets soll künftig auf die Höhe der durchschnittlichen allgemeinen prozentualen linearen Tarifmaßnahme aller Tickets des VRR-Tarifsortiments referenziert werden. Das Erhöhungsmaß soll sich dabei auf die Ertragskraft des Sozialtickets, bestehend aus der Summe des Ticketpreises und der Landesförderung, beziehen. Zudem sollen rückläufige Landesmittel durch einen entsprechenden zusätzlichen Kundenbeitrag kompensiert werden.

Aufgrund der aktuellen Entscheidung der Landesregierung zur Fortführung der Landesförderung in gleicher Höhe wie in 2017 sowie der stagnierenden Nutzerzahlen von monatlich ca. 160.000 Nutzern besteht nach der Preisanpassung zum 01.10.2017 zunächst kein weiterer Anlass zur Preisfortschreibung des Sozialtickets innerhalb des laufenden Jahres. Die erarbeitete Preisfortschreibungssystematik soll im Zuge der Diskussionen zur Tarifmaßnahme 2019 Anwendung finden.

2. Leistungskriterien Tarifniveau Preisstufe A

Im Jahre 2014 wurde die Zuordnung der Tarifgebiete bzw. Städte zu den unterschiedlichen Preisniveaus durch die Gutachter von Probst & Consorten aus Dresden geprüft und anhand einer speziell entwickelten Bewertungsmethodik analytisch hergeleitet. Daraufhin wurde in den Städten mit dem dichtesten ÖPNV-Angebot zum 01.01.2015 die Preisstufe A3 eingeführt.

Gemäß der Gremienbeschlüsse aus Dezember 2014 (Drucksache Nr. M/IX/2014/0042) sollen die Zuordnung der Städte bzw. Tarifgebiete und die angewandte Bewertungsmethodik in einem regelmäßigen Turnus durch einen externen Gutachter überprüft werden. Aus diesem Grunde erfolgte eine erneute Beauftragung von Probst & Consorten zur Aktualisierung der für die Bewertung verwendeten Daten sowie zur Überprüfung der bisher verwendeten Parameter und Schwellenwerte.

Die von Probst & Consorten aktualisierte Empfehlung für die Zuordnung der Preisniveaus wurde den Verkehrsunternehmen in mehreren Sitzungen des Steuerungskreises Marketing und Tarif sowie in den Sitzungen des AK MTV am 08.12.2017 und 31.01.2018 vorgestellt. Im Vergleich zur bisherigen Ausgestaltung wurden in der Neufassung des Bewertungsindex verschiedene Vereinfachungen und Klarstellungen vorgenommen. Dabei erfolgt eine Beschränkung auf die wesentlichen, nachvollziehbaren und eindeutigen Parameter, die für eine größere Trennschärfe sorgen.

Im Vergleich zum Index in seiner bisherigen Form wurden die Kriterien Globalzufriedenheit, Fahrradklimatest, Geschwindigkeit, Einkommen und Zentralität aufgrund der fehlenden Zusammenhänge zur Wertschätzung des ÖPNV-Angebots, der geringen Bedeutung und der teils schwierigen Datenverfügbarkeit gestrichen. Des Weiteren wurde das Kriterium Erlösentwicklung in seiner Bedeutung reduziert. Als teilweiser Ersatz wurde dafür der Erlös je Einwohner als neues Kriterium in die Bewertungsmethodik einbezogen. Bedingt durch die dargelegten Veränderungen ergibt sich der folgende Kriterienkatalog mit entsprechenden Gewichtungen der jeweiligen Parameter bzw. Kriterien:

Kriterium	Gewichtung	Aggregierte Kriterien	Aggregierte Gewichtung
Fahrplankilometer (Fplkm)	18 %	ÖPNV-Qualität	66 % (alt 53 %)
Fplkm/Einwohner (EW)	9 %		
Anteil Schiene	18 %		
Haltestellen pro km ²	11 %		
SPNV-Abfahrten/ EW	10 %		
Globalzufriedenheit	0 %		
Erlösentwicklung	7 %	Kundenreaktion	14 % (alt: 16 %)
Erlös pro Einwohner	7 %		
Fahrradclimatest	0 %	Konkurrenzsituation	11 % (alt: 19 %)
Geschwindigkeit	0 %		
Parken pro Tag	11 %		
Fläche des Tarifgebietes	9 %	Größe	9 % (alt: 6 %)
Einkommen	0 %	Kaufkraft	0 % (alt: 6 %)
Zentralität	0 %		

Zusätzlich zu den Kriterien und deren Gewichtung gelten die nachfolgenden Schwellenwerte, die für die Zuordnung der Tarifgebiete zu den jeweiligen Preisniveaus von Bedeutung sind.

Kriterien für ÖPNV-Wertschätzung	Kriterium	Bewertungseinfluss	Schwellenwert
Durchsetzbarkeit Tarifentwicklung	Preissensitivität	wegen nicht plausibler Daten zu streichen	Schwellenwert für A2 und A3: Elastizität > - 0,5
Leistungsangebot/ ÖPNV-Qualität	Betriebsleistung Stadtverkehr	erst ab einem gewissen Angebot ist ein Preisaufschlag durchsetzbar	Schwellenwert für A2: > 29 Fplkm/EW
	Anteil Schiene (ohne SPNV)	erst ab einem gewissen Schienenanteil ist ein Preisaufschlag durchsetzbar	K.O.-Kriterium A3: substantieller Anteil Schiene erforderlich: >10%
	Anteil SPNV	schnelle Schiene erhöht die wahrgenommene Attraktivität	K.O.-Kriterium A3: innerstädtisch nutzbares SPNV-Angebot muss vorhanden sein
	Nachtverkehr	min. zwei Abfahrten nach Mitternacht und weitgehende Erschließung des Verkehrs-gebiets	K.O.-Kriterium A2/A3: Vorhandensein eines Nachtverkehrs
übrige Kriterien	Indexwert	Schwellenwert notwendig, da der Index nur eine Reihenfolge liefert	A3: höchstens Rang 7 A2: höchstens Rang 25

Durch die dargestellte neue Gewichtung der Parameter und die festgelegten Schwellenwerte erhält insbesondere das örtliche Nahverkehrsangebot eine höhere Bedeutung für die Zuordnung der Tarifgebiete in die unterschiedlichen Preisniveaus. Im Zuge dessen sind somit Veränderungen in der Reihenfolge der Tarifgebiete bzw. Städte möglich.

Für eine genauere Betrachtung der aktualisierten Bewertung wurde in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen vereinbart, vor einer Festlegung zur Zuordnung der jeweiligen Städte/Tarifgebiete in die verschiedenen Preisniveaus die verwendeten Daten nochmals intensiv zu prüfen. Unter anderem wurde ein Abgleich der im Gutachten berücksichtigten Betriebsleistungen mit den aktuellen Angaben der Verkehrsunternehmen und den neugefassten Nahverkehrsplänen vereinbart. Aufgrund der zum Teil schwierig zu ermittelnden Daten empfehlen die Gutachter außerdem, die Bewertungsergebnisse zunächst in Verbindung mit den jährlichen erarbeiteten Daten des VRR-Tarifjahresberichts über einen Zeitraum von ein bis zwei Jahren weiter zu beobachten und zu überprüfen.

3. Abschlussbericht Zukunft Vertriebsprozesse

Im Rahmen des Verbundprojekts „Zukünftige Vertriebsprozesse“ wurden verschiedene Handlungsoptionen einer marktforscherischen Bewertung unterzogen, zunächst qualitativ in vier Fokusgruppengesprächen und anschließend quantitativ in 500 face-to-face-Einzelinterviews. Dem quantitativen Teil ging eine Vorbesprechung der qualitativen Ergebnisse in der „AG zukünftige Vertriebsprozesse“ und dem Lenkungskreis Verbundprojekte voraus. Die Empfehlungen zu den zu testenden Modellen sind in den quantitativen Teil eingeflossen.

Die 500 Probandinnen/Probanden kamen aus allen im VRR üblichen Gebietstypen (große Großstädte, mittlere Großstädte, eher ländlichere Räume). Die Gewichtung erfolgte nach hauptsächlich genutzten Preisstufen, geeicht an der Verkaufsstatistik und demographischen Merkmalen. Folgende Angebotsvarianten wurden vorgestellt:

- A App: Das 4er-Ticket wird unentwertet ausschließlich über die App im Smartphone angeboten, wobei ein Preisvorteil von 10 % gegenüber dem klassischen Einzel-Ticket eingeräumt wird.
- B Chipkarte: Das 4er-Ticket bzw. 4+x-Ticket wird für Tickets der gleichen Preisstufe über geeignete Lese- und Schreibeinheiten, die das VU bereitstellt, auf Chipkarten angeboten. Tickets auf diesem Vertriebsweg erhalten ebenfalls einen Rabatt von 10 %.
- C 6-h-Ticket: Eine Kurzzeitflat für die Dauer von 6 Stunden wird (auch) auf Papier ausgegeben, preisstufengebunden, zum Preis von 2*EinzelTicket - 5 %. Ansonsten gilt die Variante A.

Ergebnisse zum aktuellen Nutzungsverhalten

Die befragten Gelegenheitsnutzer (Befragungs-Voraussetzung: auch 4er-Ticket-Käufe) machten im Schnitt 9,7 Fahrten mit dem ÖPNV pro Monat, davon 7,1 Fahrten mit 4er-

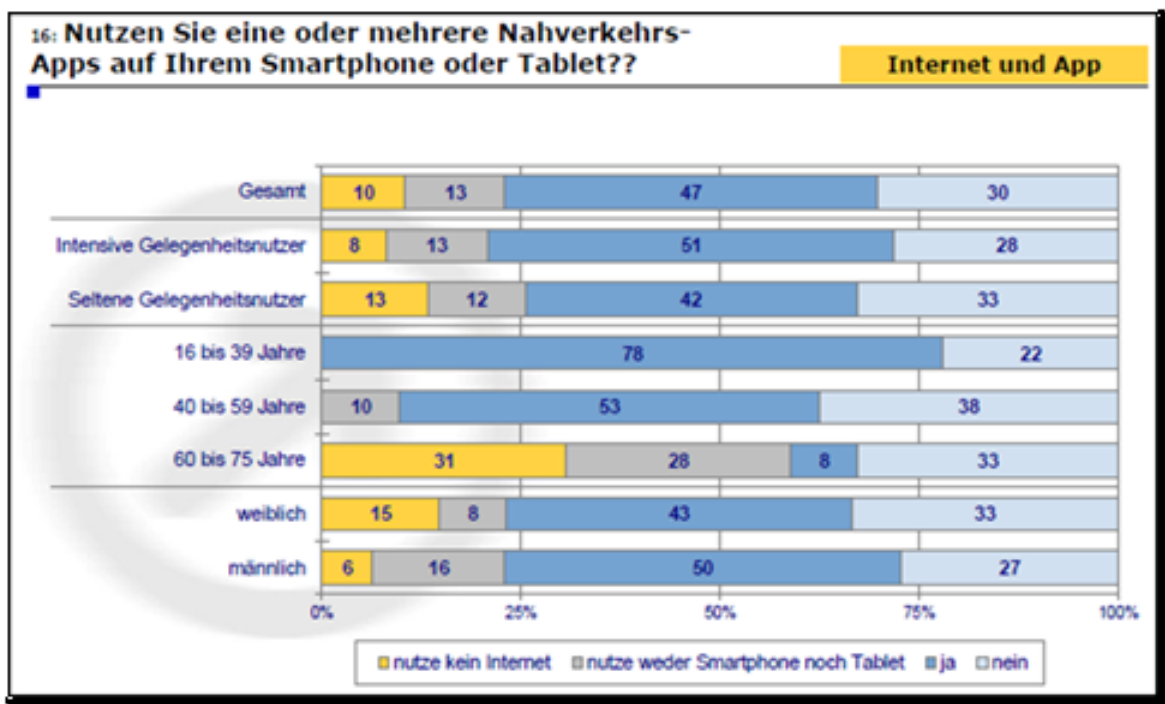
Tickets. Mit ihren Fahrten bringen sie pro Kopf ca. 27,30 € (Tarifstand 2017) Umsatz ein, wobei intensivere Gelegenheitsnutzer gut 37 € beisteuern, seltenere Gelegenheitsnutzer hingegen gut 15 €.

Zentrale Kaufmotive

Als wichtigste Motive für den Kauf von 4er-Tickets geben die Befragten die Preisersparnis und die Convenience an, nicht so oft Tickets kaufen zu müssen. Je ca. 25 % der Befragten nennen zudem eine größere Spontantität bei der Nutzung von Bus und Bahn, die Wartezeitfreiheit und das „nicht angewiesen sein“ auf Fahrscheinautomaten als wichtiges Kaufmotiv.

Nutzung von Nahverkehrsapps

Über alle Altersklassen hinweg nutzen 47 % der 4er-Ticket-Käufer Nahverkehrs-Apps, 30 % trotz der Möglichkeit dazu nicht und 23 % verfügen weder über Internet noch Smartphone/Tablet. Hier indes gibt es deutliche Unterschiede in den verschiedenen Altersklassen:



Insbesondere die Altersgruppe 60+, die knapp die Hälfte der 4er-Ticket-Nutzer ausmacht, nutzt nur zu ca. 8 % Nahverkehrs-Apps. Knapp 60 % dieser Gruppe nutzt entweder das Internet nicht oder hat kein mobiles internetfähiges Endgerät, wodurch diesen Kunden das Angebot im m-Commerce nicht zugänglich ist. Die anderen beiden Altersgruppen haben fast durchgängig ein Smartphone und sind potentiell für m-Commerce-Angebote erreichbar. Doch auch hier sind 38 % (40 - 59 Jahre) bzw. 22 % (16 - 39 Jahre) ohne Nahverkehrs-App unterwegs.

Entsprechend verhält es sich um das Wissen, dass es Mehrfahrentickets schon heute per App zu kaufen gibt: Die knappe Hälfte der 16-bis-39-Jährigen weiß dies, aber nur 9 % der 60+-Jährigen. In dieser Gruppe wissen 4 von 5 generell nicht, dass es überhaupt einen Ticketkauf per App gibt, was schlicht dem fehlenden Zugang geschuldet ist. Aber auch ca. 70 % aus der Gruppe 40 - 59 Jahre kennen Ticketkauf per App bzw. das Mehrfahrenticket-Angebot darin nicht.

Grundsätzliches Interesse am Ticketkauf per App

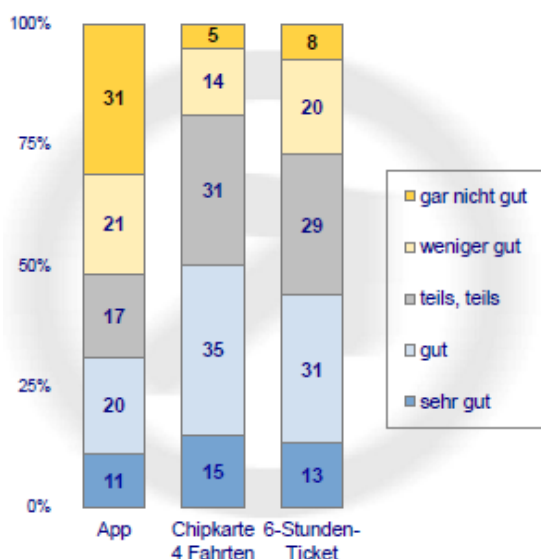
Das Interesse am Ticketkauf per App entspricht mit insgesamt geringerer Euphorie der Nutzung von Nahverkehrs-Apps generell:

Je älter, desto weniger interessant ist es, sich auf den Ticketkauf per App einzulassen. Erkennbar ist zugleich aber auch, dass es eine Frage der Zeit ist, bis die aufgeschlosseneren Alterskohorten die Ablehner ablösen werden.

Als Ablehnungsgründe werden vorgebracht: Generell der Smartphone-Besitz als Voraussetzung, nicht erkennbare tatsächliche Vereinfachung des Kaufs, generelle Ablehnung m-Commerce und technische Bedenken (Akku, Datensicherheit, Unsicherheit des Prozesses, Funktionstüchtigkeit der Geräte).

Konzeptbewertung

Gegenüberegestellt werden zunächst die Konzepte A (App) und B (Chipkarte), da Konzept C (6-h-Ticket) anders als A und B ein gänzlich anderes Produkt beinhaltet. Dabei kommt das Konzept "Chipkarte" auf den ersten Blick besser an als das Konzept "App":



Stichprobe	Top-2: „sehr gut/ gut“		
	Konzept:		
	App	Chipkarte	Kurzzeitflat
Gesamt	31%	51%	44%
Intensive Gelegenheitsnutzer	34%	51%	47%
Seltene Gelegenheitsnutzer	27%	50%	41%
16 bis 39 Jahre	52%	59%	36%
40 bis 59 Jahre	31%	50%	40%
60 bis 75 Jahre	8%	42%	56%
Frauen	32%	56%	49%
Männer	29%	46%	39%

Bei der Frage, was denn beim jeweiligen Konzept gut gefällt, wird jedoch deutlich, dass die Chipkarte vor allem deshalb als besser eingeschätzt wird, weil es eigentlich keine wirkliche

Neuerung darstellt und nur – vermutlich – etwas mehr vom Status quo bewahrt. Als deutlich flexibler, unabhängiger und verfügbarer und damit moderner/zukunftsweisender wird das Konzept "App" eingeschätzt.

Während das Nichtgefallen beim Konzept "App" vor allem auf dem Ausschluss von Menschen ohne Smartphone basiert, werden beim Konzept "Chipkarte" umständliches Aufladen, fehlender Vorteil gegenüber heute und mangelnde Transparenz als Nachteile benannt.

Das Konzept "6-h-Ticket" liegt in der spontanen Akzeptanz zwischen den Konzepten "App" und "Chipkarte" und findet derzeit größten Anklang in der Gruppe 60+.

Auch in der quantitativen Studie wurde deutlich, dass die Befragten dieses Konzept als Ergänzung des bestehenden Sortiments empfinden, weniger als Ersatz zum bestehenden 4er-Ticket.

Zusammenfassung

Die vorliegenden Ergebnisse haben die Erkenntnisse der qualitativen Phase bestätigt und untermauert:

- Das 4er-Ticket bietet Sparvorteile und Convenience bei einfacher Anwendung.
- Vorgestellte Konzepte erreichen Vorteile in dieser Kombination nicht.
- Ein Grund: Geringe Bekanntheit und Käuferfahrung mit der Nahverkehrs-App.
- Es ist bei Einführung eines dieser Konzepte mit einem Rückgang der Fahraktivitäten unter Gelegenheitskunden zu rechnen.
- Das Konzept "Chipkarte" ist aktuell zwar der scheinbar bessere Kompromiss, kann aber in puncto Einfachheit und Transparenz nicht punkten.
- Das Konzept "App" bietet Vorteile durch Flexibilität, Unabhängigkeit und Verfügbarkeit sofern ein Smartphone und Vertrauen in Technik und Datenschutz vorhanden sind.
- Die Anwendungshürden im Konzept „App“ sind vor allem für über 60-Jährige hoch: Geringe Verfügbarkeit von Smartphones und fehlende Anwendererfahrungen mit Nahverkehrs-Apps.

Empfehlung

Mittel- bis langfristig bietet die Umstellung des 4er-Tickets auf eine App-Lösung die meisten Vorteile, kurzfristig würde sie jedoch zu starker Unzufriedenheit unter den Kunden führen. Daher wird auf Basis der vorliegenden Ergebnisse folgendes Vorgehen empfohlen:

- Beibehaltung des 4er-Tickets in der heutigen Form als unentwertetes Papierticket
- keine Umsetzung einer „Zwischenform“ wie der Chipkarte
- Steigerung der Bekanntheit der Nahverkehrs-App und besonders der Verfügbarkeit von Mehrfahrtenkarten

- attraktive Preisgestaltung für Mehrfahrtenkarten per App, um die Motivation zur Auseinandersetzung mit dem ungewohnten Produktkauf zu steigern und das Bedürfnis nach einem Preisvorteil bedienen zu können
- Diskussion eines möglichen neuen Tarifangebots besonders für die umstellungskritische Kundengruppe der über 60-Jährigen
- abhängig von weiteren Entwicklungen der Akzeptanz, z. B. des 24-Stunden-Tickets und ggf. eines neuen Tarifprodukts
- Wiederholung der Marktforschung mit Neubewertung in drei bis vier Jahren, aufgrund sich stark wandelndem Zugang zu digitalen Medien
- weitere Forcierung der Digitalisierung
- Verschränkung mit einer möglichen Einführung des e-Tarifs

4. Änderung der Beförderungsbedingungen: Hinterlegung von Tickets

Aufgrund der in den Oster- und Sommerferien 2017 vorgenommenen Sperrung der Wuppertaler SPNV-Strecke hat es sowohl im KViV SK MT als auch im AK KViV MTV im Herbst 2017 verschiedentliche Diskussionen zur Weiterentwicklung der Ziffer 15.4 der VRR-Tarifbestimmungen zur Hinterlegung und Erstattung von Zeitkarten gegeben. Seitens der von dieser Sperrung betroffenen Unternehmen wurde berichtet, dass die Summe der Erstattungsfälle und Hinterlegungen von Tickets nicht sehr groß gewesen sei (ca. 250 Kunden). Die eigentlichen Probleme bestanden in der Auslegung der Tarif- und Beförderungsbedingungen durch Kunden und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen.

Zudem führte dies in den betroffenen Unternehmen zu erhöhtem Arbeitsaufwand in den vertrieblichen und buchhalterischen Prozessen.

Aufgrund dieser Erfahrungen wurde eine Überarbeitung und Neufassung der angeführten Regelung für die Zukunft angeregt, die insbesondere eine unkomplizierte und pragmatische Kommunikation mit Kunden und Medien sicherstellen soll.

Nach eingehender Diskussion wurden von Seiten der Unternehmen folgende Empfehlungen für eine Vereinfachung der Regelungen für Erstattungen gemäß Ziffer 15.4 der VRR-Tarifbestimmungen abgegeben:

Bearbeitungsgebühr

In der Rechtsverordnung der Beförderungsbedingungen (VOAllgBefBed) sind in § 10 Abs. 5 mögliche Bearbeitungsgebühren geregelt. Diese können 2,00 €/ Hinterlegungsfall zzgl. Überweisungsgebühren betragen. In den VRR-Beförderungsbedingungen ist seit 15.10.2002 lediglich ein Betrag in Höhe von 2,00 € und keine weiteren Überweisungsgebühren benannt.

Diese Gebühr gilt sowohl für Bartickets als auch für Zeitkarten. Der Aufwand bei Zeitkarten ist aufgrund der Hinterlegungspraxis und der buchhalterischen und vertrieblichen Prozesse jedoch deutlich höher als bei Bartickets. Aus diesem Grunde sollte die Bearbeitungsgebühr für Zeitkarten neu definiert und gegenüber der Gebühr für Bartickets erhöht werden. In den Abonnementbedingungen sind bereits Bearbeitungsgebühren bei Neuausstellung von Tickets heute deutlich höher (z.B. T1000/ T2000: Bearbeitungsgebühr von 10,00 Euro).

Die Unternehmen regen daher eine Erhöhung der Bearbeitungsgebühr bei den Erstattungen für Zeitkarten auf einen Preis von 5,00 Euro an (Anlage 4).

Erstattungsrechnung

Da die Hinterlegung eines Zeittickets selten für einen vollständigen Kalendermonat erfolgt, ist es nötig für bereits genutzte Tage der Zeitkarte einen Abgeltungsbetrag in Abzug zu bringen. Laut Rechtsverordnung können pro Nutzungstag zwei Einzeltickets berechnet werden. Der in den VRR-Beförderungsregeln festgelegte Wert beträgt derzeit 5 % des Monatswertes eines Tickets. Dieser Wert ist immer geringer als der Wert zweier Einzel-Tickets.

Es wird empfohlen, die Regelung der VOAllgBefBed zu übernehmen. Dieses dient der Kommunikation gegenüber den Kunden, der Reduzierung des buchhalterischen Aufwands und der Vereinfachung der Vertriebsprozesse.

Sachstandsbericht:

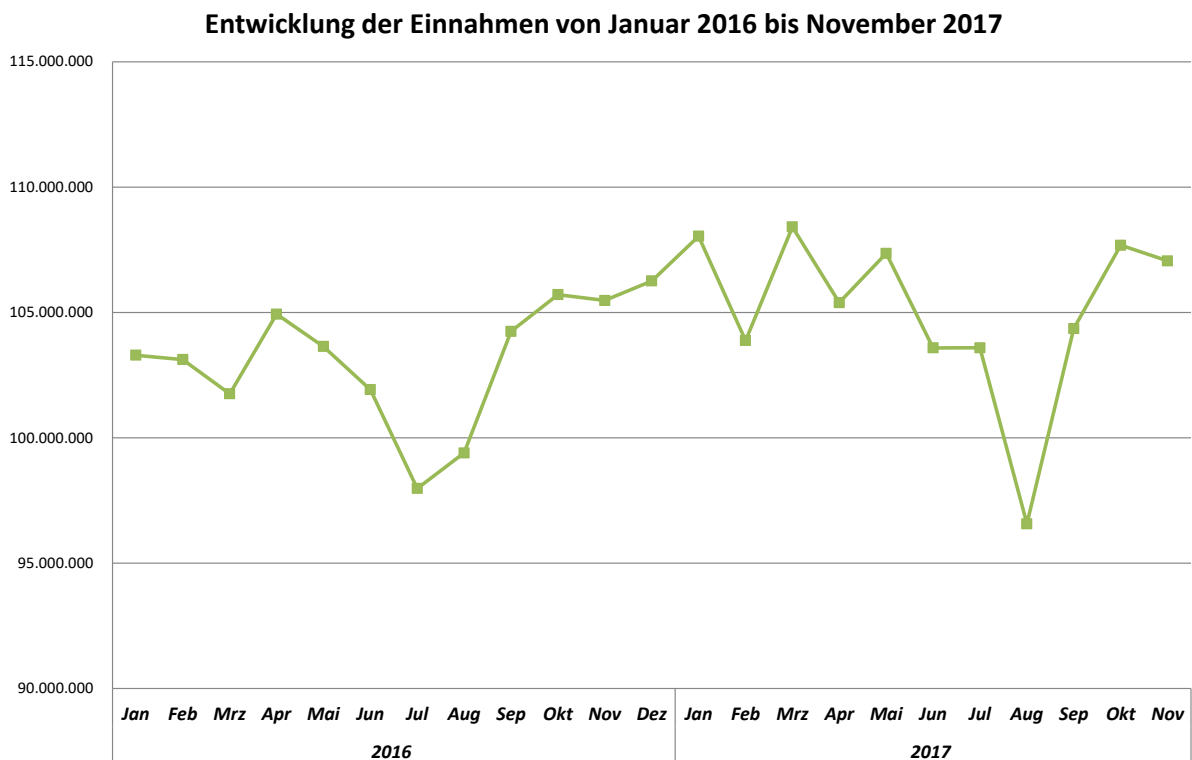
1. Einnahmen und Fahrten

Die positive Entwicklung nach der ersten Jahreshälfte 2017 setzt sich weiterhin fort. Die Einnahmen sind von 1.131,5 Mio. € im gleichen Zeitraum des Vorjahres um + 24,5 Mio. € auf 1.155,9 Mio. € gestiegen (+ 2,2 %). Die Tarifstrategie mit linearen und strukturellen Maßnahmen wird vom Markt positiv aufgenommen. Die Einnahmen der Regelzeitkarten sind dabei von 386,2 Mio. € auf 392,0 Mio. € um 5,8 Mio. € (+ 1,5 %) im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 4,3 Mio. € auf 63,4 Mio. € (+ 7,3 %). Das Barsortiment als Ticketgruppe der Neu- und Gelegenheitskunden ist ebenso um 2,9 Mio. € (+ 1,2%) angestiegen, eine gerade für diese Kundengruppe erfreuliche Entwicklung. Die NRW-Tickets sind um ca. 3,2 Mio. € (+ 15,9 %) gestiegen. Die Steigerung ist in Gänze auf das im Januar 2017 neu eingeführte EinfachWeiterTicket zurückzuführen. Die Absatzzahlen der weiteren Tickets im NRW-Tarif stagnieren. Das FirmenTicket verzeichnet ein Umsatzplus von 2,5 Mio. € (+ 2,7 %), die Schüler/AzubiTickets sind zudem leicht um

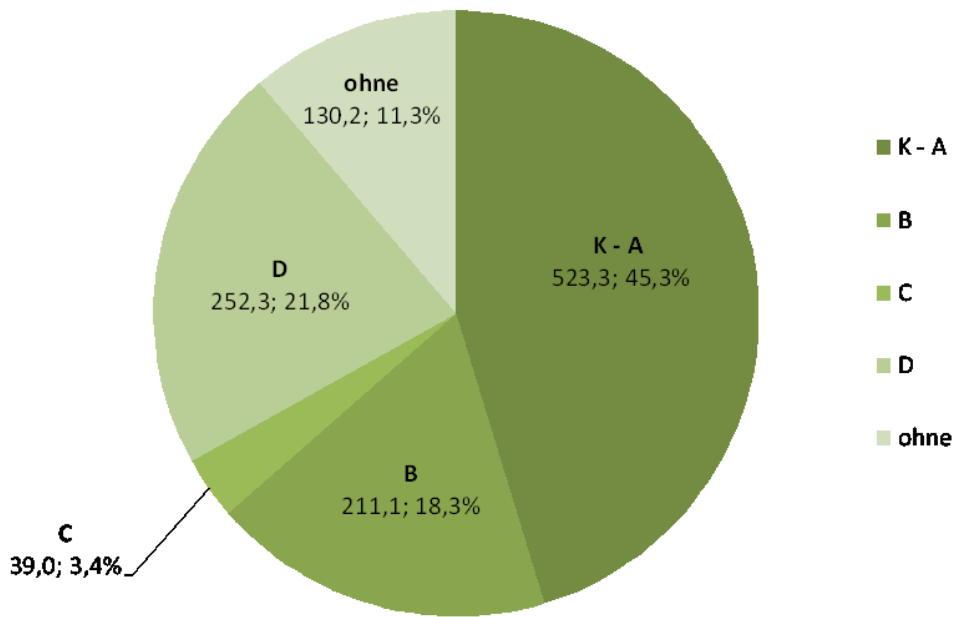
0,8 Mio. € auf 243,8 Mio. € angestiegen, ein Plus von 0,3 %.

Die Einnahmen des SozialTickets inklusive der Zuwendungen von Seiten des Landes NRW sind bis November 2017 um 5,0 Mio. € (+ 6,0 %) angestiegen. Die Absatzzahlen des Sozialtickets sind in 2017 nur noch leicht gestiegen, im Monatsdurchschnitt verzeichnet der VRR ca. 166 Tsd. Sozialticket-Kunden, dies entspricht einer Nutzerquote von 13,4 % der Anspruchsberechtigten.

Die Entwicklung der Fahrten im VRR zeigt bis November 2017 mit + 1,7 Mio. Fahrten (+ 0,2 %) ebenfalls eine positive Entwicklung.



Einnahmeanteile Januar bis November 2017 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Nov 2016	Jan-Nov 2017		
Summe von Absatz	1. Klasse Zuschlag	29.879	26.881	-2.998	-10,0
	Barsortiment	60.699.106	59.460.468	-1.238.638	-2,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	44.626.005	43.388.856	-1.237.149	-2,8
	davon 4erTicket Erwachsene	5.949.974	5.843.476	-106.498	-1,8
	TagesTicket-Varianten	1.701.407	1.795.233	93.826	5,5
	FirmenTickets	1.442.437	1.441.507	-930	-0,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	741.848	722.214	-19.634	-2,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	532.090	513.253	-18.837	-3,5
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	168.499	206.040	37.541	22,3
	Regelzeitkarten	5.252.142	5.217.576	-34.566	-0,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.773.099	2.675.372	-97.727	-3,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	987.718	990.909	3.191	0,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	1.034.938	1.093.597	58.659	5,7
	davon BärenTicket	456.387	457.698	1.311	0,3
	Schüler/AzubiTickets	5.286.984	5.224.061	-62.923	-1,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	2.414.375	2.371.248	-43.127	-1,8
	davon YoungTicketplus	677.993	645.983	-32.010	-4,7
	StudentenTickets	2.705.223	2.776.952	71.729	2,7
	NRW-weite Tickets	634.778	1.116.002	481.224	75,8
	SozialTickets	1.747.363	1.861.046	113.683	6,5
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.602.984	1.605.508	2.524	0,2
	Barsortiment	247.119.412	250.002.442	2.883.030	1,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	134.152.033	134.782.914	630.881	0,5
	davon 4erTicket Erwachsene	62.895.697	62.880.399	-15.299	0,0
	TagesTicket-Varianten	22.318.949	23.545.825	1.226.876	5,5
	FirmenTickets	91.357.005	93.855.906	2.498.901	2,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	39.498.935	39.526.471	27.536	0,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	38.750.322	38.423.474	-326.848	-0,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	13.107.748	15.905.960	2.798.212	21,3
	Regelzeitkarten	386.206.051	391.966.211	5.760.160	1,5
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	197.640.270	195.952.579	-1.687.691	-0,9
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	67.546.155	69.176.873	1.630.718	2,4
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	83.983.823	88.573.207	4.589.384	5,5
	davon BärenTicket	37.035.805	38.263.553	1.227.748	3,3
	Schüler/AzubiTickets	242.990.052	243.801.337	811.285	0,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	83.658.094	83.705.054	46.960	0,1
	davon YoungTicketplus	41.766.970	40.722.849	-1.044.121	-2,5
	StudentenTickets	59.072.364	63.405.034	4.332.670	7,3
	NRW-weite Tickets	20.032.196	23.218.698	3.186.502	15,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	83.089.287	88.071.444	4.982.157	6,0
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	82.916.689	81.907.536	-1.009.153	-1,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	44.883.009	43.751.415	-1.131.594	-2,5
	davon 4erTicket Erwachsene	23.799.896	23.373.904	-425.992	-1,8
	TagesTicket-Varianten	6.881.866	7.115.411	233.545	3,4
	FirmenTickets	66.508.421	67.306.901	798.480	1,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	21.513.592	20.944.206	-569.386	-2,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	34.210.893	33.176.135	-1.034.758	-3,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	10.783.936	13.186.560	2.402.624	22,3
	Regelzeitkarten	314.719.201	312.164.392	-2.554.809	-0,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	177.128.565	170.830.548	-6.298.017	-3,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	56.289.610	56.491.125	201.515	0,4
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	60.763.611	64.246.309	3.482.698	5,7
	davon BärenTicket	20.537.415	20.596.410	58.995	0,3
	Schüler/AzubiTickets	400.892.622	396.266.678	-4.625.944	-1,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	183.492.500	180.214.848	-3.277.652	-1,8
	davon YoungTicketplus	50.849.475	48.448.725	-2.400.750	-4,7
	StudentenTickets	81.156.690	83.308.560	2.151.870	2,7
	NRW-weite Tickets	2.074.880	2.063.200	-11.680	-0,6
	SozialTicket inkl. Zuwendung	106.589.143	113.523.806	6.934.663	6,5
Gesamt: Summe von Absatz		77.797.912	77.124.493	-673.419	-0,9
Gesamt: Summe von Einnahmen		1.131.469.351	1.155.926.579	24.457.228	2,2
Gesamt: Summe von Fahrten		1.054.857.646	1.056.541.073	1.683.427	0,2

2. Tarifwechsel 01.01.2018

Zum 01.01.2018 sind neben den separat berichteten Änderungen in der VRR-Tarifstruktur (Sachstandsberichte zur Wirkung der YoungTicketPLUS Reform und Bartarifdifferenzierung) zwei weitere wesentliche Neuerungen des VRR-Tarifs eingeführt worden.

Zum einen wurden die TagesTicket-Systematik umgestellt und sowohl das 24-Stunden- als auch das 48-Stunden-Ticket eingeführt. Die bisher auf einen Kalendertag bezogenen Tages-Tickets wurden stärker an die Bedürfnisse der Bewohner und Touristen in der VRR-Region angepasst. Hierdurch ergeben sich wesentliche Vorteile für die Fahrgäste, da die Gültigkeit des Tickets nun nicht mehr auf den Betriebsschluss und damit 3:00 Uhr des Folgetages beschränkt ist. Stattdessen weisen die Tickets nun eine 24- bzw. 48-stündige Geltungsdauer beginnend mit dem Zeitpunkt der Entwertung auf. Durch die größere zeitliche Flexibilität sind nunmehr die 24-Stunden- und 48-StundenTickets seit Januar auch für Übernachtungen oder Wochenendausflüge nutzbar und erfordern für die Rückfahrten keinen erneuten Ticketkauf. Beide Varianten sind über alle Vertriebswege des VRR verfügbar.

Zum anderen wurde der Gültigkeitsbereich der Preisstufe C verändert. Die Einführung der 19 Regionen stellt eine deutliche Veränderung gegenüber den bisher insgesamt 172 verschiedenen Geltungsbereichen dar. In den Vorjahren war die Festlegung von 2 nebeneinanderliegenden sogenannte Zentraltarifgebiete der maßgebliche Parameter zur Definition der jeweiligen Geltungsbereiche. Nur mit Hilfe eines umfangreichen Tarifberaters war es für Kunden ersichtlich welche der 172 Geltungsbereiche die jeweils günstigste Konstellation darstellte. Erschwerend kam hinzu, dass viele Geltungsbereiche in den größten Städten Duisburg, Dortmund, Düsseldorf, Essen und Wuppertal inmitten des jeweiligen Stadtgebiets verlaufen. Diese Geltungsbereiche werden seit dem 01. Januar durch 19 großräumigere, sich überlappende Regionen ersetzt, womit eine deutliche vertriebliche und kommunikative Vereinfachung verbunden ist.

Von dieser Reform profitieren zunächst alle heutigen Kunden mit einem Ticket der Preisstufe C, denn sie erhalten einen deutlich größeren Geltungsbereich und ersparen sich somit evtl. notwendige ZusatzTickets für Fahrten zu Zielen, die außerhalb ihres Geltungsbereiches liegen. Zudem haben viele Kunden mit netzweiten Tickets der Preisstufe D die Möglichkeit zu einer für sie preislich günstigeren Region in der Preisstufe C zu wechseln.

Erste Verkaufsdaten dieser Tickets können im 2. Sitzungsblock 2018 vorgelegt werden.

Der VRR beobachtet routinemäßig die Reaktionen auf Neuerungen in den Sozialen Medien. Da Preisanpassungen in der Regel mit Erhöhungen verbunden sind, überwiegen kritische Töne. Positiv aufgenommen wurde hingegen die Umstellung von Tages- auf 24-/48-StundenTickets, während die Veränderungen in der Preisstufe C kaum thematisiert wurde.

3. „HappyHourTicket“

Zum 15.07.2015 wurde das HappyHourTicket im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) eingeführt. In einer Pilotphase bis zum 31.12.2016 wurde das Ticket zunächst von den Verkehrsunternehmen der KÖR (Kooperation östliches Ruhrgebiet = Bogestra, DSW21, HCR und Vestische) sowie in deren Bedienungsgebiet bei der DB und zusätzlich der WSWmobil am Markt getestet. Aufgrund der positiven Eindrücke in der Pilotphase mit steigenden Absatzzahlen und vertiefenden Erkenntnissen in einer Online-Marktforschung in 2016 wurde das Ticket ab dem 01.01.2017 verbundweit eingeführt.

Das HappyHourTicket ist vornehmlich als lokales Angebot einzustufen. Mit dem Ticket erhalten die Fahrgäste die Möglichkeit, zwischen 18:00 Uhr und 6:00 Uhr am nächsten Morgen beliebig viele Fahrten mit Bus und Bahn in der örtlichen Preisstufe A zu unternehmen. Das Ticket gilt dabei jeweils für eine Person und ist ausschließlich online (im Ticketshop oder per App) für 2,99 € zu erwerben.

Bereits in der Pilotphase wurden steigende Absatzzahlen verzeichnet, ab der verbundweiten Einführung sind die Verkäufe dann nochmals deutlich gestiegen, von anfänglich 4.300 Stück im Januar 2017 auf 9.200 Stück im November 2017. Insofern sind die Absätze um 114 % angestiegen. Bei der vertiefenden Betrachtung der Absatzzahlen mit Fokus auf die Verkehrsunternehmen, die bereits aus der Pilotphase teilgenommen haben, kann zudem festgestellt werden, dass auch dort in 2017 ein Absatzanstieg von 40 % verzeichnet wurde. Insofern geht der VRR von weiter steigenden Absatzzahlen in den kommenden Monaten aus.

Vor dem Hintergrund der dargelegten Entwicklung kann das HappyHourTicket aus Sicht des VRR als Erfolg gewertet werden. Nach Auswertung der Fahrausweisstatistik sind darüber hinaus keine „Kannibalisierungseffekte“ erkennbar, da bei den potentiellen Konkurrenztickets Einzel-, 4er- und 10er- sowie den Tages-Tickets bzw. 24-/48-Stunden-Tickets der Preisstufe A keine nennenswerten Veränderungen im Absatz erkennbar sind. Insofern können die Fahrten mit dem HappyHourTicket überwiegend Neuverkehren zugeordnet werden. Nach dem ersten Jahr der verbundweiten Einführung erwartet der VRR einen Jahresumsatz von ca. 280 Tsd. Euro mit dem HappyHourTicket.

4. Arbeitsgruppe Tarifperspektive für Kreisgebiete (Tarifniveau A1)

Zur Analyse und Bewertung der tariflichen Entwicklung in Kreisgebieten und damit insbesondere in Tarifgebieten und Städten mit dem Preisniveau A1 wurde im Oktober 2017 eine separate Arbeitsgruppe gegründet.

In der Arbeitsgruppe soll vornehmlich die tarifliche Entwicklung in ländlich geprägten bzw. weniger stark urbanisierten Räumen vertiefend untersucht werden. Zur Analyse dieser Tarifbereiche wurden sechs betroffene Verkehrsunternehmen (BVR, NEW Viersen/Mönchengladbach, NIAG, SWK Mobil, Vestische und VER) eingeladen, um zu prüfen inwieweit abweichende tarifliche Entwicklungen im Vergleich zur Gesamtentwicklung des VRR-Tarifs festgestellt werden können.

In zwei Arbeitsgruppentreffen im Oktober 2017 und im Januar 2018 wurden unter anderem die Einnahmenentwicklungen sowie die soziodemographischen Entwicklungen in den vergangenen fünf Jahren intensiv beleuchtet, um ein tieferes Verständnis für die Belange dieser Räume zu erhalten. Zudem wurden erste Ideen für eine ertragswirksamere Tarifgestaltung in den weniger stark urbanisierten Räumen gesammelt. Im Rahmen der Sitzungen wurden sowohl eigenständige Tarifangebote diskutiert als auch eine spezifische Tariffortschreibung des VRR-Regeltarifs. Ergebnisse der Überlegungen:

- die Prüfung einer Ausdifferenzierung des Preisniveaus B in B1/B2 sowie
- die mögliche Einführung einer Kurzzeit-Flatrate, beispielsweise eines 4- oder 6-Stunden Tickets für Tarifgebiete im A1-Niveau (ähnlich der VGN-Schnäppchenkarte oder dem CityO.Ticket in Oberhausen).

Hierzu soll zunächst eine umfassende Risikobewertung erfolgen, um eine mögliche Kanibalisierung bestehender Tarifangebote abzuschätzen. Außerdem ist zu prüfen, inwieweit ein allgemein gültiges Ticket, das auf ein bestimmtes Preisniveau in der Preisstufe A beschränkt ist, den Vorgaben des Verbundtarifs entspricht.

In der kommenden Sitzung der Arbeitsgruppe sollen weitergehende Empfehlungen zu den angeführten Punkten getroffen werden, die anschließend mit sämtlichen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Eine weitere Berichterstattung ist für den nächsten Sitzungsblock vorgesehen.

5. Tarifkooperation Gelsenkirchen

Auf Wunsch der Stadt Gelsenkirchen wird ab dem 05.02.2018 von Seiten der Bogestra ein Aktionsticket als Kombination aus 24-Stunden-Ticket und Park+Ride (P+R) eingeführt. Hintergrund für die Konzeption des Tickets ist die akute Feinstaubproblematik in der Stadt, insbesondere auf der Kurt-Schuhmacher-Straße. Aus diesem Grund wurde eine Verdichtung des Taktes der Straßenbahn-Linie 302 auf einen 5-Minuten-Takt als eine Maßnahme zur Reduzierung der Feinstaubbelastung veranlasst. Die Bogestra unterstützt auf diese

Weise die Stadt Gelsenkirchen im Rahmen ihres Masterplans Green City zur Verbesserung der Luftqualität und Reduzierung der Emissionen in der Stadt. Um die Fahrgäste zur Nutzung der Linie 302 zu bewegen, werden sowohl an der Veltins-Arena als auch am Berger See P&R-Parkplätze eingerichtet. Der Verkauf der Tickets erfolgt ausschließlich über die Mutti-App der Bogestra. Dabei wird die Ortungsfunktion der Smartphones genutzt, um lediglich Nutzern der P&R-Parkplätze das Angebot zugänglich zu machen. Das Aktionsticket ist auf sechs Monate befristet.

Im Vergleich zum VRR-Regeltarifangebot, dem 24-Stunden-Ticket für eine Person zum Preis von 7,00 €, wird der Tarifpilot vergünstigt angeboten. Der Fahrgeldanteil beträgt dabei 2,00 €, von Seiten der Stadt Gelsenkirchen erfolgt ein Ausgleich der Differenz zum Regeltarif in Höhe von 5,00 €.

Das beschriebene Tarifangebot stimmt mit den Vergaben gemäß § 8 des Verbundgrundvertrages über die Kooperation der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit der VRR AöR (Kooperationsvertrag) überein. Insofern kommt der VRR dem dargelegten Tarifwunsch der Bogestra nach, da weder andere Verkehrsunternehmen in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit benachteiligt werden, noch die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs sowie seine Struktur und Höhe in Frage gestellt werden.

6. Kooperation Industrie- und Handelskammern Metropolregion Rheinland

Wie bereits im Sitzungsblock September/Oktober 2017 erläutert wurde, hat sich die Initiative Metropolregion Rheinland unter anderem zum Ziel gesetzt, mehr Fahrgäste für die Benutzung von Bus und Bahn zu gewinnen (Drucksache Nr. **M/IX/2017/0357** vom 01.09.2017). Im Firmen-Ticket-Vertrag der Rheinbahn mit der IHK Düsseldorf sieht die Initiative ein positives Beispiel hierfür und regt an, auch für andere Bereiche im Gebiet der Metropolregion Rheinland Großkunden-Verträge in ähnlicher Ausgestaltung abzuschließen.

Daraufhin hat am 27.11.2017 ein Gespräch mit den Verkehrsunternehmen im Bereich der Metropolregion Rheinland stattgefunden. Die Erfahrungen mit dem Firmen-Ticket-Rabattmodell wurden durch die Rheinbahn ausführlich erläutert und diskutiert. In dieser Diskussion wurde trotz bestehender Bedenken einiger VU-Vertreter hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit Interesse geäußert, die Möglichkeit eines Vertragsabschlusses mit der jeweiligen IHK zu prüfen.

Zusätzlich zu der weiteren Bearbeitung durch die Arbeitsgruppe wurde die Thematik im Firmen-Ticket-Workshop am 24.01.2018 behandelt. Hier wurde eine weitergehende Prüfung der Möglichkeiten vereinbart. Über die Ergebnisse wird im Sitzungsblock Juni/Juli berichtet.

Eine weitere Facette des Austauschs ist die Nutzung des Dialogs mit Kammervertretern zur Information über die tariflichen Änderungen des YoungTicketPLUS.

Der Dialog mit der Metropolregion Rheinland wird in enger Abstimmung zwischen VRR, dem VRS und dem AVV geführt. Die Kammern bewerten die Gespräche sehr positiv und haben die bisherigen Arbeitsergebnisse in den Gremien der Metropolregion Rheinland schon vorgestellt.

Außerdem plant die Metropolregion Rheinland eine Konferenz zu Mobilitätsthemen voraussichtlich im Sommer 2018.

7. WelcomeCard Ruhr

Im Sitzungsblock September/Oktober 2017 ist mit der Drucksache Nr. **M/IX/2017/0357**, der dazugehörenden Ergänzung sowie der Klärung der Einnahmenaufteilung mit dem Nachtrag Drucksache Nr. **M/IX/2017/0378/1** die Einführung der WelcomeCard Ruhr zum 01.01.2018, spätestens ab 01.03.2018, beschlossen worden. Daraufhin ist der Kombi-Ticket-Vertrag vom VRR allen beteiligten Vertragspartnern zur Abstimmung für eine endgültige Version vorgelegt worden. Diese ist nach erfolgter Unterschrift durch den VRR an die RTG weitergeleitet worden. Mittlerweile befindet sich der Vertrag zur vollständigen Unterzeichnung bei der Tarifgemeinschaft Münsterland-Ruhr-Lippe GmbH.

Am 18.01.2018 ist auch die Anbindung an den VRR-Barcode-Generierer für die Generierung der OnlineTickets für die WelcomeCard Ruhr genehmigt worden.

Nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens wird der Verkauf der WelcomeCard Ruhr im Sommer 2018 starten. Die Ergebnisse der im Vertrag vereinbarten Marktforschung werden hierdurch bedingt voraussichtlich im Sitzungsblock November/Dezember 2018 dargestellt.

8. Verbundübergreifende Tariflösungen

Im letzten Jahr berichteten wir mehrfach über geplante und umgesetzte Maßnahmen zur Harmonisierung der Verbundtarife in NRW und zu den niederländischen Nachbarn in der Provinz Gelderland und der Provinz Limburg.

(Siehe Drucksachen Nr. M/IX/2017/0279 vom 03.03.2017, Nr. M/IX/2017/0317 vom 09.06.2017, Nr. M/IX/2017/0357 vom 01.09.2017 und Nr. M/IX/2017/0378 vom 08.11.2017.)

Harmonisierung VRS/VRR

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2017/0317** beauftrage der Verwaltungsrat die VRR AöR eine Projektliste mit Maßnahmen zur Harmonisierung und Vereinfachung der Tarife an der Rheinschiene zu erstellen und die jeweils zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen den VRR-Gremien zur weiteren Beratung vorzulegen.

Betrachtet wurden im Einzelnen Erweiterungen um den jeweils relevanten Bereich im Nachbarraum (Ergänzungsaufpreise):

Maßnahme	Umsetzungstand	Weitere Planungen
VRR-Firmen und VRS-JobTicket zusammenführen Migrationsprozess in 2 Phasen	Phase 1 zum 01.01.2018 umgesetzt	Umsetzung Phase 2 zum 01.01.2019 geplant
VRS-Azubiticket (Abo)	umgesetzt zum 01.08.2017	
VRR YoungTicketPLUS (Abo)	umgesetzt zum 01.01.2018	

Weiterentwicklung des EWT-Sortiments

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2017/0357** berichteten wir über eine mögliche Erweiterung im NRW-Ticketsortiment. Vor dem Hintergrund der positiven Absatzentwicklung des EinfachWeiterTickets (EWT), entwickelten VRR und VRS gemeinsam mit dem Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) ein erstes Modell zu einer Monatsvariante des EWT. Diese Monatsvariante soll die unterschiedlichen Erweiterungen zu Verbundtickets des VRR, VRS und AVV in den jeweiligen Nachbarverbund vereinheitlichen. Bei vorhandener Zeitkarte im Heimatverbund bis zur Verbundgrenze, soll diese Variante das Basisticket um die beiden jeweils anderen Verbünde erweitern (Beispiel: VRR-Zeitkarte Düsseldorf – Langenfeld vorhanden. Ein zusätzlicher EWT-Monat berechtigt zu Fahrten im gesamten VRS, AVV und VRR).

Das KCM hat hierzu das Ingenieurbüro IVV aus Aachen mit der wirtschaftlichen Betrachtung des Ansatzes und einer ersten Einschätzung zur Machbarkeit beauftragt. Der nächste Termin zur Vorstellung der Ergebnisse und notwendigen Schritte zur Umsetzung findet am 14.02.2018 statt.

Verbundübergreifende Tariflösungen mit den Niederlanden

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2017/0279** stellten wir den VRR-Gremien Überlegung zu tariflichen Lösungen für grenzübergreifende Fahrten zwischen dem VRR und den niederländischen Nachbargemeinden vor.

Zur Inbetriebnahme der Verlängerung des RE 19 nach Arnheim am 06.04.2017 wurden die SPNV-Halte Zevenaar und Arnheim in den VRR-Tarif integriert.

Mit Drucksache Nr. **M/IX/2017/0317** beschloss der Verwaltungsrat den kommunalen Vor- und Nachlauf zur SPNV Nutzung in der Gemeinde Venlo, die zum 01.01.2018 umgesetzt wurde.

Derzeit führt der VRR Gespräche mit der Provinz Limburg, um Großkundenangebote für Firmen mit Sitz in Venlo, analog zu den Regelungen zwischen VRR und VRS einzuführen. Als interessierter Kunde wurde dabei u. a. der Businesspark Greenpark in Venlo benannt. Darüber hinaus sieht der VRR die Möglichkeit grenzüberschreitende KombiTickets, z. B. mit dem Freizeitpark Toverland anzubieten.

Neben diesen klassischen Angeboten werden zurzeit auch über elektronische Lösungen für das verbundübergreifende Ticketing geprüft. Hierzu ist die VRR AöR ebenfalls im engen Austausch mit der Provinz Limburg sowie dem AVV und Arriva Niederlande.

9. Wirkung der YoungTicketPlus Reform

Im Januar 2018 wurde die Reform des YoungTicketPLUS umgesetzt. Bisher wurde das Ticket sowohl in der Abo- als auch in der Einzelkaufvariante preisstufenabhängig angeboten. Seit Jahresbeginn sind beide Varianten nun verbundweit gültig. Damit wurde die verbundweite Gültigkeit des SchokoTickets auf das Nachfolgeprodukt des VRR für Auszubildende übertragen. Insoweit bestehen nunmehr gleichwertige Ticketangebote für Schüler, Studenten und Auszubildende. Des Weiteren wurde der Weg für ein neu zu konzipierendes landesweit gültiges AzubiTicket geebnet.

Der Preis für das YoungTicketPLUS (Abo Ticket) wurde mit 59,95 € festgelegt und der Preis des YoungTicketPLUS (Monatsticket) mit 69,95 €. Kunden der ehemaligen Preisstufe A erfahren dadurch eine Preissteigerung bei größerem Nutzungsgebiet und Kunden der Preisstufen B bis D fahren günstiger.

Die Verkehrsunternehmen wurden gebeten, die Januarverkäufe der ersten beiden Verkaufswochen der YoungTicketPLUS-Varianten bis zum 15.01.2018 an den VRR zu melden, damit anhand der Meldungen erste Erkenntnisse der Reform abgeleitet werden könnten. Bis zum aktuellen Zeitpunkt haben 24 Verkehrsunternehmen die YoungTicketPLUS-Daten

gemeldet (6 große, 13 mittlere und 5 kleinere VU). Dies entspricht einem Anteil von 90 % des gesamten Absatzes im VRR. Abgefragt wurden dabei nicht nur die neuen Absatzzahlen, sondern auch Aussagen über Neukunden, bisherige Preisstufe, Kündigende, Kündigungsgründe etc. Im Ergebnis sind dabei wesentliche Unterschiede in den Meldungen der Verkehrsunternehmen ersichtlich. Unternehmen in urbanen Räumen mit dem Preisniveau A3 weisen eher Zuwächse in den Absatzzahlen und Einnahmen auf, Unternehmen in Kreisgebieten und damit im Preisniveau A1 verzeichnen aufgrund der Preisreduzierung gegenüber den bisherigen in den Preisstufen B - D Einnahmerückgänge.

Anhand der gemeldeten Daten der Verkehrsunternehmen hat der VRR versucht, eine erste vorsichtige Prognose zu erstellen, die eine verbundweit eher einnahmenneutrale Wirkung vermuten lässt mit den oben genannten großen lokalen Varianzen. Auch wurden Interpretationsspielräume bei der Bewertung der Entwicklung festgestellt, sodass zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genügend Verkaufsdaten vorliegen, um eine belastbare Prognose zur Wirkung der Reform abzugeben. Zu berücksichtigen sind auch die Erfahrungen aus dem VRS, der die verbundweite Gültigstellung des Azubi-Abos bereits im August 2017 umgesetzt hat. Hier war die Entwicklung nach dem ersten Verkaufsmonat noch verhalten. Im 2. Monat und 3. Verkaufmonat konnten zweistellige Wachstumsraten verzeichnet werden. Die Verkehrsunternehmen und der VRR werden die Entwicklung des YoungTicketPLUS weiter beobachten, weitere Daten sammeln, sich miteinander austauschen und im 2. Sitzungsblock erneut über die Wirkung dieser Reform berichten.

10. Wirkung der Bardifferenzierung

Am 01.01.2018 wurde ein erster Schritt zur Bartarifdifferenzierung im Preisniveau A vorgenommen. Diese Differenzierung wurde im Bereich der Zeitkarten schon seit August 2008 erfolgreich umgesetzt. Zunächst ist lediglich das EinzelTicket in der Preisstufe A3 um 10 Cent angehoben worden, die EinzelTickets der Preisstufen A1 und A2 sind preisstabil bei 2,70 € geblieben.

Die Verkehrsunternehmen sind gebeten worden, erste Erfahrungen aus den Kundenkontakten, von den Fahrern und den Mitarbeitern der Kundencenter zu sammeln und an den VRR weiterzuleiten. Hier sind deutlich weniger Meldungen zu verzeichnen als beim Thema YoungTicketPLUS, da nicht jedes Verkehrsunternehmen direkt von dieser Maßnahme betroffen ist.

Werden die eingetroffenen Meldungen gebündelt, ist festzuhalten, dass

- die Bartarifdifferenzierung beim Kunden noch nicht in Gänze angekommen ist und
- bei den Fahrern und in den Kundencentern noch Erklärungsbedarf besteht. Hierdurch können Verzögerungen in der Verkaufsabwicklung entstehen.

- Werden Kunden mit einem EinzelTicket der Preisstufe A1/A2 in einem A3-Tarifgebiet angetroffen, besteht die übereinstimmende Meinung, diese Fälle zunächst noch kulant zu behandeln und den Kunden über die neue Preisgestaltung beim EinzelTicket der Preisstufe A3 zu informieren.

Erfahrungsgemäß wird eine solche Umstellung in den nächsten Wochen zur geübten Praxis werden und die Irritationen gänzlich verschwinden.

Auch hier wird der VRR die Entwicklung weiter beobachten und im folgenden Sitzungsblock darüber informieren.

Anlagen