



Berechnung des Erstattungsbetrages bei einer Hinterlegung des Tickets abgezogen.  
Semestertickets sind weiterhin von der Erstattung ausgeschlossen.

Darüber hinaus nimmt die Verbandsversammlung des NVN nachfolgende Sachstände zur Kenntnis:

1. Einnahmen und Fahrtenentwicklung 2017 und 1. Quartal 2018
2. neuer VRR-Tarifreport 2017
3. Tarifwechsel 01.01.2018
4. SozialTicket
5. Verbundübergreifende Tariflösungen
6. Überarbeitung der Vertriebsrichtlinie
7. On-Demand-Verkehre im VRR
8. aktueller Stand zu Erarbeitung eines Produkt- und Kontrollmoduls (PKM)
9. Jahresbericht KombiTicket
10. Jahresbericht Erhöhtes Beförderungsentgelt
11. Tarifkooperation Düsseldorf
12. Ausweitung der City-Option für DB-Fernverkehrstickets

### **Begründung/Sachstandsbericht:**

#### **1. Tarifmaßnahme 2019**

##### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 5. Juli 2017 (siehe Drucksache: M/IX/2017/0328) ist die Laufzeit der am 01.01.2018 in Kraft getretenen aktuellen VRR-Preisgestaltung bis zum 31.12.2018 befristet. Die nachfolgend beschriebene Preisempfehlung soll mit Wirkung zum 01.01.2019 gelten und eine Laufzeit von 12 Monaten haben. Nur mit einer dauerhaft gesicherten Nutzerfinanzierung ist auch zukünftig eine gute flächendeckende ÖPNV-Bedienungsqualität im VRR sichergestellt.

Der in 2019 zu erwartende Mehraufwand wurde wie im Vorjahr mit einem neuen auf aktuellen Plandaten basierenden Verfahren ermittelt und von der Märkische Revision begutachtet. Zusätzlich wurde ein Abgleich zwischen geplanten und tatsächlich eingetretenen Aufwendungen erarbeitet. Der überproportionale Tarifabschluss im öffentlichen Dienst wurde in der Aufwandsanalyse mitberücksichtigt. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind/ werden in den Sondersitzungen des erweiterten Präsidiums der VRR-Gremien im Mai und Juni 2018 vorgestellt worden.

## **2. Tarifstrategischer Ansatz**

Grundlagen der Tarifikalkulation sind die im Marketingplan dargestellten Erwartungen, erkennbaren Aufwandssteigerungen seitens der Verkehrsunternehmen und sich ändernde soziodemografische Rahmenbedingungen. Die nachfolgend benannten tariflichen Einzelmaßnahmen orientieren sich an den bereits seit mehreren Jahren erkennbaren Nachfrageentwicklungen auf Seiten der Fahrgäste. Außerdem sollen die mit Jahresbeginn 2018 vorgenommenen tarifstrukturellen Veränderungen ihre Marktwirkung entfalten und weiter beobachtet werden.

Für 2019 wird die Fortführung der aus den Vorjahren bewährten Strategie bestehend aus einer allgemeinen linearen Preismaßnahme und einzelnen gezielten tarifstrukturellen Einzelmaßnahmen empfohlen.

## **3. Bartarif**

Das Einzel- und 4erTicket wird in allen Preisstufen preislich fortgeschrieben. Die zum 1. Januar 2018 aufgrund unterschiedlicher Leistungsangebote in den Großstädten eingeführte preisliche Differenzierung der EinzelTickets wird beibehalten. Insofern ergeben sich für das EinzelTicket in den Tarifgebieten und Städten im A3-Tarifniveau und Tarifgebieten und Städten mit A1/A2-Tarifniveau moderat angepasste Preise. Eine preisliche Differenzierung weiterer Tickets des Barsortiments wird nicht vorgeschlagen. Das seit 2015 preisstabil gehaltene und für alle Preisstufen einheitliche EinzelTicket Kinder und das 4erTicket für Kinder soll in 2019 angepasst werden. Daneben werden auch die Preise der 24-Stunden- und 48-Stunden-Tickets sowie des 10erTickets und des HappyHourTickets entsprechend moderat fortgeschrieben.

## **4. Zeitkartentarif**

Im Zeitkartenbereich wird die am 01.08.2008 begonnene Preisdifferenzierung in der Preisstufe A fortgesetzt. Mit der differenzierten Vorgehensweise soll dem unterschiedlichen Leistungsangebot in den einzelnen Städten im Verbundraum Rechnung getragen werden. Insbesondere in den Städten mit einem engmaschigen kommunalen Schienenangebot sind die Bereitstellungskosten höher, als in kleineren Städten oder ländlich geprägten Gemeinden mit einem überwiegenden Busangebot.

## **5. Ausbildungsverkehr**

Beim SchokoTicket haben die Eigenanteile für das erste anspruchsberechtigte Kind bzw. für die volljährigen Schülerinnen und Schüler die gesetzlich zulässige Obergrenze in Höhe von 12,00 € (im Tarifraum unterer Niederrhein werden für Grundschüler stets 6,00 € erhoben) bzw. 6,00 € für das zweite anspruchsberechtigte Kind erreicht. Demzufolge erfolgt wie in den

Vorjahren keine weitere Anpassung.

Bei den Zahlungen der Schulträger erfolgt wie in den Vorjahren eine Preisanpassung leicht unterdurchschnittlich im Vergleich zum allgemeinen Erhöhungsmaß.

Das SchokoTicket für Selbstzahler steigt im selben Rahmen wie die Schulträgerzahlungen.

Zum 01.01.2018 wurde das verbundweit gültige YoungTicketPLUS eingeführt, um für gewerbliche und kaufmännische Auszubildende ein ähnliches Angebot zu schaffen wie für Studenten. Vor dem Hintergrund der Umstellung auf eine verbundweite Gültigkeit sind bei der Preisfestsetzung im vergangenen Jahr für die Kunden zum Teil deutliche Preisreduzierung im Vergleich zum preisstufenbezogenen Angebot insbesondere in den höheren Preisstufen verbunden gewesen. Die Nachfrageentwicklung des YoungTicketPLUS wird intensiv beobachtet und eine tarifliche Maßnahme zum 01.01.2019 vorgeschlagen.

## **6. Tarifstrukturelle Einzelmaßnahmen**

### **6.1. Einführung einer Kurzzeitflatrate in Tarifgebieten mit Tarifniveau A1/A2**

Zur Analyse und Bewertung der tariflichen Entwicklung in den Tarifgebieten mit dem Preisniveau A1 und A2 wurde im vergangenen Jahr eine separate Arbeitsgruppe gegründet. Dort wurde geprüft, inwieweit abweichende tarifliche Entwicklungen in A1/A2-Tarifgebieten im Vergleich zur Gesamtentwicklung des VRR-Tarifs festgestellt werden können. Bei der Analyse der Vertriebsdaten und der gesammelten Erkenntnisse zu diesen weniger stark urbanisierten Räumen wurden Ideen für eine ertragswirksamere Tarifgestaltung erarbeitet. Als Ergebnis wurde die Einführung einer Kurzzeitflatrate für Tarifgebiete im A1/A2-Niveau vorgeschlagen und mit den weiteren Verkehrsunternehmen abgestimmt. Deshalb wird die Einführung eines 4-StundenTickets in Anlehnung an das bestehende CityO.Ticket (Tarifpilot befristet bis 30.06.2019) sowie die VGN Schnäppchenkarte vorgeschlagen, die dann im Interesse einer einheitlichen Regelung für diese Räume abgelöst würden. Zu erwerben ist das Ticket über sämtliche Vertriebswege, um mit dem Ticket insbesondere Potentiale in den Nebenverkehrszeiten zu entwickeln. Hier sollen vor allem Kunden gewonnen werden, die Besorgungsfahrten in ein Stadtzentrum/Stadtteilzentrum sowie Arzt- oder Krankenbesuche unternehmen.

### **6.2 Semesterticket**

Auch für das VRR-Semesterticket wird ein neuer Preis mit Wirkung für das Sommersemester 2019 vorgeschlagen, der sich am endgültigen Erhöhungsmaß der allgemeinen Preismaßnahme orientiert. Zusätzlich zur allgemeinen Preisanpassungsrate wird vertragsgemäß ein Sonderbetrag in Höhe von 0,45 € / Monat erhoben.

### **6.3 Sozialticket**

Der im Februar Sitzungsblock gefasste Beschluss (siehe Drucksache M/IX/2018/0423) zur Fortführung des SozialTickets und die damit verbundene Neufassung der Richtlinie beinhalten ein Verfahren zur preislichen Fortschreibung des Sozialtickets, die zum 01.01.2019 zur

Anwendung kommt.

## **7. Erwartete Mehreinnahme**

Insgesamt werden für das Kalenderjahr 2019 durch die vorgeschlagene Preisanpassung die geplanten Kostensteigerungen zumindest mit dem derzeitigen Kostendeckungsgrad von rd. 50 % – über alle Betriebszweige gerechnet – kompensiert. Die detaillierten Preise befinden sich im Abstimmungsprozess und werden als Tischvorlage vorgelegt.

## **2. Weiterentwicklung FirmenTicket (AG-Zuschuss-Modell)**

In mehreren Workshops mit ausgewählten Verkehrsunternehmen wurden unter der Moderation der Gutachter von Probst & Consorten aus Dresden Konzepte zur Weiterentwicklung der drei bestehenden FirmenTicket Modelle im VRR diskutiert. Dabei wurden unterschiedliche Handlungsfelder und Ansatzpunkte festgelegt, die einer Überarbeitung bedürfen.

Als wesentliche Handlungsfelder wurden die Mindestabnahmemenge sowie die feste Bindung des Gültigkeitsbereichs der FirmenTickets an die Wohn- und Arbeitsort Relation hervorgehoben. Bislang wird als Mindestabnahmemenge für FirmenTickets 50 Tickets vorgegeben. Firmen, die diese Mindestanforderung von 50 abnehmenden Mitarbeitenden, nicht erreichen, erhalten derzeit keinen Zugang zum FirmenTicket Angebot des VRR. Um insbesondere mittelständischen Unternehmen nunmehr einen Zugang zum FirmenTicket Angebot zu ermöglichen, ist eine Senkung der Mindestabnahmemenge von 50 auf 30 Tickets vorgesehen. Auch die Verkehrsunternehmen sehen hier Potenziale für die Gewinnung von neuen Firmen und somit neuen Kunden.

Neben der Mindestabnahmemenge wurde die Erweiterung der Bindung an Wohn- und Arbeitsort für den Geltungsbereich der FirmenTickets als Handlungsfeld unterstrichen. Die Bindung schränkt die Auswahlmöglichkeiten der Kunden ein und ermöglicht es aktuell nicht einen erweiterten Geltungsbereich für das Ticket, z.B. den gesamten Verbundraum in der Preisstufe D abzunehmen, wenn ein Kunde in derselben Stadt wohnt und arbeitet. Im Großkunden-Rabattmodell wird diese Erweiterung bereits praktiziert, sodass Kunden hier auch eine höhere Preisstufe als die Relation Wohn- und Arbeitsort wählen können. Insofern ist eine Gleichschaltung der FirmenTicket Modelle vorgesehen.

Neben der Überarbeitung der bestehenden Modelle wurde ein zweijähriger Tarifpilot für ein FirmenTicket Modell mit Zuschuss des Arbeitgebers diskutiert und ein Rahmen für die weitere Konzeptionierung des Piloten erarbeitet. Das Arbeitgeberzuschussmodell soll demnach zunächst nur Neukunden angeboten werden. Die FirmenTicket Abnehmer erhalten dabei für eine Beteiligung ihres Arbeitgebers, beispielsweise 10 Euro, einen zusätzlichen Rabatt in Höhe von z. B. 5 Euro. Das genaue Konzept inkl. sämtlicher Rahmenbedingungen soll in einem weiteren Workshop mit den ausgewählten Verkehrsunternehmen erarbeitet werden.

U.a. soll dabei auch festgelegt werden wie viele Firmen an dem Tarifpiloten teilnehmen können. Des Weiteren sollen in Verbindung mit dem Tarifpiloten die wirtschaftlichen Auswirkungen des Angebots analysiert und z.B. Wanderungsbewegungen der Mitarbeiter aus sonstigen Ticketangeboten in das neue geschaffene FirmenTicket Angebot beobachtet werden. Die genaue Konzeptionierung des Angebotes wird in einem der nachfolgenden Sitzungsblöcke in 2018 zur Beschlussfassung vorgelegt.

### **3. überarbeitete Erstattungsregelungen inkl. Übersicht aller Gebühren**

Aufgrund der in den Oster- und Sommerferien 2017 vorgenommenen Sperrung der Wuppertaler SPNV-Strecke wurden mit den Verkehrsunternehmen im AK KVIV MTV verschiedene Diskussionen zur Weiterentwicklung der Ziffer 15.4 der VRR-Tarifbestimmungen zur Hinterlegung und Erstattung von Zeitkarten geführt. Seitens der von dieser Sperrung betroffenen Unternehmen wurde berichtet, dass die Summe der Erstattungsfälle und Hinterlegungen von Tickets nicht sehr groß gewesen ist (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, insbesondere eine unkomplizierte und pragmatische Kommunikation mit Kunden und Medien soll dabei sichergestellt werden. Zudem wurde festgehalten, dass die gültigen Gebühren seit dem Jahr 2002 unverändert fortbestehen. Ein Überblick über die seit 2002 unverändert geltenden Gebühren im VRR ist in der **Anlage 1** dargelegt.

Nach eingehender Diskussion wurden von Seiten der Unternehmen Empfehlungen für eine Erstattung von Tickets gem. Ziffer 15.4 der VRR-Tarifbestimmungen abgegeben:

- Die Erhöhung der Bearbeitungsgebühr für die Erstattung von Zeitkarten auf 5,00 Euro.
- Übernahme der Berechnungsgrundlage aus der Rechtsverordnung zu den allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen für den Linien- und Schulbusverkehr mit Kraftfahrzeugen (VOAllgBefBed): pro Berechnungstag werden zwei EinzelTickets Erwachsene zugrunde gelegt.

Vor dem Hintergrund der Kritik durch die politischen Vertreter im VRR als auch durch die Fahrgastverbände wurde die Thematik im März-Sitzungsblock auf die nachfolgenden Sitzun-

gen im Juni-Sitzungsblock verschoben, um weitere Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Die Übernahme der Vorgaben der VOAllgBefBed wurde als sehr kundenunfreundlich angesehen, sodass insbesondere Überarbeitungsbedarf für die Neufassung der Erstattungsregelungen gesehen wurde. Hauptkritikpunkt der Fahrgastverbände war insbesondere die Kürzung der Nutzungstage und damit die Reduzierung der Nutzenschwelle aufgrund der Anrechnung von zwei Einzel-Tickets pro Benutzungstag statt 5 % des Monatswertes je Nutzungstag. Bei der Anrechnung von zwei EinzelTickets je Kalendertag rentiert sich eine Hinterlegung von ZeitTickets in den höheren Preisstufen für die Fahrgäste bereits nach wenigen Benutzungstagen in einem Kalendermonat nicht mehr.

Unabhängig hiervon wurde in weiteren Gesprächen mit den Fahrgastverbänden anerkannt, dass eine grundsätzliche Verringerung des möglichen Zeitraums für die Hinterlegung der Zeitkarten von derzeit 20 Tagen (5 %-Regel) auf 17 Tage (6 %-Regel) angemessen ist. Die Bearbeitungsgebühr soll, dem ursprünglichen Vorschlag folgend, von heute 2,00 € auf 5,00 € für Zeitkarten erhöht werden. Die Höhe der Bearbeitungsgebühr für Erstattungen im Bartarif soll weiterhin 2,00 € betragen. Die beispielhafte Anwendung dieser Regelung wird in der **Anlage 2** dargestellt.

## **Sachstandsberichte**

### **1. Einnahmen und Fahrtenentwicklung 2017 und 1. Quartal 2018**

Im 1. Quartal 2018 haben sich die Einnahmen noch nicht in der erwarteten Form entwickelt. Grundsätzlich erzielen die mit dem Tarifwechsel zum 01.01.2018 initiierten Maßnahmen auf Basis einer verbundweite Betrachtung eine positive Wirkung (siehe Sachstand zum Tarifwechsel 2018 in dieser Vorlage). Die Absatzzahlen sind in Teilsegmenten (z.B. Schüler) rückläufig. Der VRR konsolidiert mit den Verkehrsunternehmen die Marktdaten und wird vertiefende Analysen hierzu durchführen.

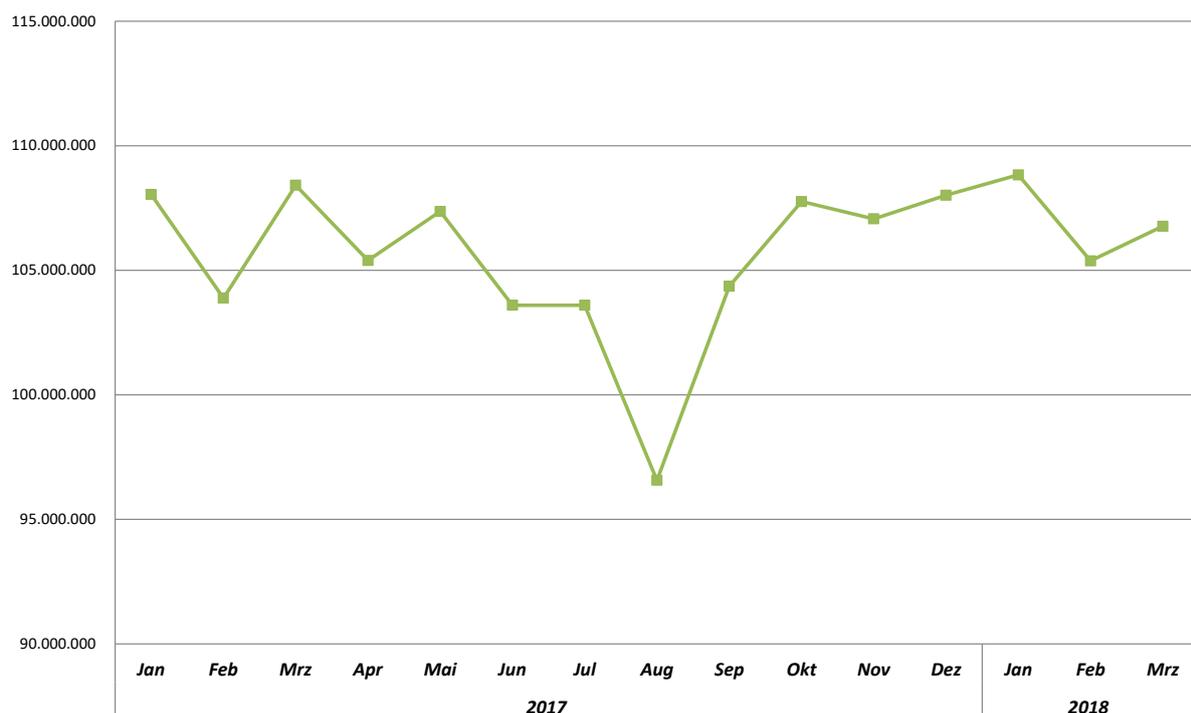
Die Einnahmen sind von 320,3 Mio. € auf 321,0 Mio. € um + 0,7 Mio. € gestiegen (+ 0,2 %). Bei den Regelzeitkarten, den Semester- und FirmenTickets sind die Erwartungen durchaus eingetroffen. Regelzeitkarten sind von 109,2 Mio. € auf 111,3 Mio. € um 2,2 Mio. € (+ 2,0 %) gestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 1,4 Mio. € auf 18,0 Mio. € (+ 8,3 %) und auch die FirmenTickets haben sich mit 1,1 Mio. € (+ 4,3 %) erfreulich entwickelt. Das Barsortiment verzeichnet im 1. Quartal 2018 einen Einnahmerückgang von 1,9 Mio. € (- 2,8 %). Der Grund dafür liegt in der terminlichen Lage der Osterferien. Während 2017 beide Ferienwochen im April lagen, erstreckten sich die Ferien in diesem Jahr über die letzte Woche im März und die erste Woche im April. Dadurch wird sich die Situation im Barsortiment im nächsten Monat wieder entspannen. Die NRW-Tickets sind um ca. 0,1 Mio. € (+ 2,6 %) gestiegen.

Die Schüler/AzubiTickets sind leicht um 0,5 Mio. € gesunken, ein Minus von 0,8 %. Hier wirken sich zum einen die in diesem Jahr wieder rückläufigen Schülerzahlen und auf der anderen Seite Schulschließungen aus. In den letzten vier Jahren ist die Anzahl der Schulen im VRR um 8,2 % gesunken. Daraus resultiert, dass sich unter Umständen der Schulweg der SchülerInnen erweitert und ehemalige Selbstzahlerkunden dadurch anspruchsberechtigt werden und einen deutlich geringeren SchokoTicketpreis zahlen müssen. Die Reform des YoungTicketPLUS ist von den Kunden angenommen worden, es gab kaum negative Feedbacks in schriftlicher Form oder in den digitalen Medien. Die negative Einnahmeentwicklung der letzten Jahre konnte zwar im Moment noch nicht gestoppt werden, jedoch muss diese Entwicklung über das gesamte Jahr und vor allem nach dem Ausbildungsstart im Herbst 2018 gesehen werden.

Die Einnahmen des SozialTickets sind bis März 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,7 Mio. € (- 6,2 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 8,0 % trotz der im letzten Jahr um 9,1 % gestiegenen Zahl der Anspruchsberechtigten. Ein Wechsel aufgrund der positiven Einnahmeentwicklung zu den Regelzeitkarten und den Firmentickets ist durchaus zu vermuten, jedoch nicht in dem Maße wie die Absatzzahlen des SozialTickets rückläufig sind. Im Monatsdurchschnitt verzeichnet der VRR aktuell rd. 160 Tsd. SozialTicketkunden, dies entspricht einer Nutzerquote von 11,9 % der Anspruchsberechtigten. Diese Entwicklung werden wir weiterhin beobachten.

Die Fahrten im VRR zeigen bis März 2018 aufgrund der o.a. schwierigen Begleitumstände mit – 4,4 Mio. Fahrten (- 1,5 %) eine z.Zt. noch negative Entwicklung.

**Entwicklung der Einnahmen von Januar 2017 bis März 2018**



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2017	Jan-Mrz 2018		
Summe von Absatz	Barsortiment	15.977.981	15.374.468	-603.513	-3,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.737.060	11.380.141	-356.919	-3,0
	davon 4erTicket Erwachsene	1.599.622	1.498.035	-101.587	-6,4
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	443.652	429.062	-14.590	-3,3
	FirmenTickets	394.159	402.460	8.301	2,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	198.269	192.432	-5.837	-2,9
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	139.962	153.440	13.478	9,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	55.928	56.588	660	1,2
	Regelzeitkarten	1.453.679	1.440.946	-12.733	-0,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	741.300	717.831	-23.469	-3,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	271.071	273.415	2.344	0,9
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	316.851	323.553	6.702	2,1
	davon BärenTicket	124.457	126.147	1.690	1,4
	Schüler/AzubiTickets	1.447.644	1.425.109	-22.535	-1,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	649.754	645.823	-3.931	-0,6
	davon YoungTicketPLUS gesamt	217.958	210.629	-7.329	-3,4
	SemesterTickets	750.463	777.916	27.453	3,7
	NRW-weite Tickets	235.674	291.417	55.743	23,7
	SozialTickets	549.834	505.976	-43.858	-8,0
	1. Klasse Zuschlag	7.674	7.148	-526	-6,9
Summe von Einnahmen	Barsortiment	66.486.149	64.621.442	-1.864.707	-2,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	35.982.126	35.402.899	-579.227	-1,6
	davon 4erTicket Erwachsene	17.138.023	16.293.375	-844.648	-4,9
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	5.700.461	5.680.817	-19.644	-0,3
	FirmenTickets	25.668.939	26.760.945	1.092.006	4,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	10.849.900	10.803.845	-46.055	-0,4
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	10.491.877	11.480.297	988.420	9,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	4.327.162	4.476.803	149.641	3,5
	Regelzeitkarten	109.184.424	111.340.652	2.156.228	2,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	54.321.336	54.162.647	-158.689	-0,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	18.952.368	19.547.728	595.360	3,1
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	25.506.116	26.693.332	1.187.216	4,7
	davon BärenTicket	10.404.605	10.936.945	532.340	5,1
	Schüler/AzubiTickets	69.521.349	68.984.384	-536.965	-0,8
	davon SchokoTicket Selbstzahler	22.936.316	23.249.628	313.312	1,4
	davon YoungTicketPLUS gesamt	14.021.987	12.964.814	-1.057.173	-7,5
	SemesterTickets	16.638.082	18.011.949	1.373.867	8,3
	NRW-weite Tickets	5.226.457	5.360.299	133.842	2,6
	SozialTicket inkl. Zuwendung	27.150.250	25.458.644	-1.691.606	-6,2
	1. Klasse Zuschlag	460.771	433.764	-27.007	-5,9
Summe von Fahrten	Barsortiment	22.015.290	21.256.276	-759.014	-3,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.831.304	11.470.382	-360.922	-3,1
	davon 4erTicket Erwachsene	6.398.488	5.992.140	-406.348	-6,4
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	1.760.605	1.715.172	-45.433	-2,6
	FirmenTickets	18.382.261	19.217.032	834.771	4,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	5.749.801	5.580.528	-169.273	-2,9
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	9.053.068	10.014.872	961.804	10,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.579.392	3.621.632	42.240	1,2
	Regelzeitkarten	87.012.461	86.146.991	-865.470	-1,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	47.344.535	45.843.435	-1.501.100	-3,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	15.444.711	15.595.975	151.264	1,0
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	18.622.650	19.030.966	408.316	2,2
	davon BärenTicket	5.600.565	5.676.615	76.050	1,4
	Schüler/AzubiTickets	109.802.704	108.097.546	-1.705.158	-1,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	49.381.304	49.082.548	-298.756	-0,6
	davon YoungTicketPLUS gesamt	16.346.850	15.797.175	-549.675	-3,4
	SemesterTickets	22.513.890	23.337.480	823.590	3,7
	NRW-weite Tickets	415.245	394.635	-20.610	-5,0
	SozialTicket	33.539.874	30.864.536	-2.675.338	-8,0
	1. Klasse Zuschlag	0	0		
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>20.817.108</b>	<b>20.225.440</b>	<b>-591.668</b>	<b>-2,8</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>320.336.421</b>	<b>320.972.079</b>	<b>635.658</b>	<b>0,2</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>293.681.725</b>	<b>289.314.496</b>	<b>-4.367.229</b>	<b>-1,5</b>

## **2. Neuer VRR-Tarifreport 2017 (+ Anlage)**

Der VRR erstellt tarifliche Berichte zu Einzelthemen, Monatsberichte und auch einen Gesamtbericht nach Jahresende als Service für die Verkehrsunternehmen. Dieser Gesamtbericht über die Einnahmen und Fahrten erscheint seit rund 10 Jahren in unveränderter Form.

In Zusammenarbeit mit den Gutachtern von Probst & Consorten aus Dresden wurde daher ein Konzept für die Neufassung des VRR-Tarifreports erarbeitet und mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Als Ergebnis wurden sowohl der Inhalt, als auch die Darstellung geprüft und beispielsweise um soziodemographische Marktdaten und Erkenntnisse ergänzt und mit grafischen Darstellungen angereichert.

Der neue Tarifreport gliedert sich zukünftig in zwei Teile: Allgemeiner Teil (Teil 1) und besonderer Teil (Teil 2).

Neben einem allgemeinen Überblick über die tariflichen Entwicklungen im VRR (Teil 1) werden im Tarifreport Vergleiche zwischen den Unternehmen in unterschiedlichen Clustern dargestellt (Besonderer Teil, Teil 2). Die Cluster sind nach Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen dabei anhand der verschiedenen Tarifniveaus A1, A2 und A3 sowie dem SPNV festgelegt worden. Maßgeblich für die Einordnung ist dabei das hauptsächlich Bedienungsgebiet des jeweiligen Unternehmens. Für die Vergleiche in den Clustern erfolgt derzeit noch eine Abfrage der Zustimmung bei den Verkehrsunternehmen. In der **Anlage 3** kann daher nur der allgemeine Tarifreport (Teil 1) dargelegt werden.

Neben dem jährlichen neuen Tarifreport werden die bisherigen monatlichen Berichte und Sonderberichte in ihrer Form und Regelmäßigkeit beibehalten, um den Verkehrsunternehmen weiterhin kontinuierliche Informationen zur Entwicklung der Einnahmen und Fahrten zur Verfügung zu stellen.

## **3. Tarifwechsel 01.01.2018**

Zum 1. Januar 2018 wurden verschiedene tarifstrukturelle Maßnahmen umgesetzt. Erste Erkenntnisse zu diesen Veränderungen sind bereits nach den ersten Monaten ersichtlich und werden nachfolgend dargelegt.

### Bartarifdifferenzierung

Seit dem 1. Januar 2018 werden aufgrund der unterschiedlichen Leistungsangebote in fünf Großstädten (Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Wuppertal) preislich differenzierte EinzelTickets angeboten. Damit wurde die im Zeitkartensegment bereits längerfristige praktizierte Preisdifferenzierung auf die EinzelTickets übertragen. EinzelTickets im Tarifniveau A3 sind nunmehr 10 Cent teurer als im Tarifniveau A1/A2. In den ersten Monaten wurde mit den Verkehrsunternehmen ein kulanteres Vorgehen gegenüber den Kunden vereinbart. Es wird insbe-

sondere erfragt, wohin der Fahrgast unterwegs ist, um zum Beispiel im Zweiwabentarif beim Übergang in eine A3 Stadt Tickets im korrekten Tarifniveau zu gewährleisten. In Verbindung dazu wurden seit Einführung der Preisdifferenzierung von Seiten einzelner Verkehrsunternehmen zum Teil vertriebliche Schwierigkeiten im Übergang von A2 in A3 Tarifgebiete/Städte bzw. im Zweiwabentarif gemeldet. Um weitere Erkenntnisse zu sammeln, erfolgt im Laufe des Jahres eine vertiefende Marktbeobachtung in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen.

### Reform der Preisstufe C

Zum 1. Januar 2018 wurden die insgesamt 172 verschiedenen Geltungsbereiche der Preisstufe C in 19 großräumigere, sich teils überlappende Regionen überführt. Hiermit ist eine deutliche vertriebliche und kommunikative Vereinfachung verbunden. Von dieser Reform profitieren in erster Linie sämtliche Kunden mit einem Ticket der vorherigen Preisstufe C, denn sie erhalten einen deutlich größeren Geltungsbereich und ersparen sich damit unter Umständen vormals erforderliche Zusatztickets. Zudem ergeben sich nun auch Möglichkeiten für Kunden mit netzweit gültigen Tickets der Preisstufe D, in eine für sie preislich günstigere Region in der Preisstufe C zu wechseln. Angenommen wurde, dass ca. 10 % der bisherigen Kunden mit einem Ticket der Preisstufe D in eine Region C wechseln. Zur Refinanzierung dieser erwarteten Wechsel wurde die Preisstufe C überproportional mit 1 % über der durchschnittlichen Preismaßnahme angehoben. Nach Auswertung der Absatzzahlen in den ersten beiden Monaten in 2018 wurden die Erwartungen übertroffen. Statt erwarteten 11.000 Tickets pro Monat in der Preisstufe C wurden rund 12.000 Tickets in den Monaten Januar und Februar abgesetzt. Die Verkäufe in der Preisstufe D sind dagegen stärker als erwartet zurückgegangen. Hier werden ca. 7.500 Tickets pro Monat verkauft. Erwartet wurden ca. 8.000 Stück. Kumuliert bedeutet dies jedoch einen Einnahmeneffekt von 0,5 Mio. € Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr. Da mit der Reform eher eine einnahmenneutrale Wanderung der Kunden von der Preisstufe D in die neuen Regionen C erwartet wurde, weist dieses erste Ergebnis auf die Attraktivität der neugeschaffenen 19 Regionen hin.

### Umwandlung der TagesTickets in 24- und 48-StundenTickets

Die bislang auf einen Kalendertag bezogenen Tagestickets wurden vor dem Hintergrund der Bedürfnisse der Bewohner und Touristen in der VRR-Region auf eine 24- bzw. 48-Stunden Gültigkeitsdauer angepasst. Somit gelten die Tickets jeweils 24 bzw. 48 Stunden nach der Entwertung. Diese zeitlich größere Flexibilität wurde durch einen moderaten Preisaufschlag gewürdigt. Für die Fahrgäste ist die Reform insbesondere vorteilhaft, da sie nunmehr je nach Entwertungszeitpunkt weitere Fahrmöglichkeiten am Folgetag erhalten, für die sie vormals weitere Tickets erwerben mussten.

Nach Auswertung der Verkaufszahlen aus den ersten beiden Monaten in 2018 ist festzuhalten, dass sich das Nutzungsverhalten der Fahrgäste nicht wesentlich verändert hat. Über 85 % der Tickets werden von ein oder zwei Personen genutzt, das Absatzverhältnis fällt mit ca. 97,5 % eindeutig zugunsten des 24-StundenTickets aus. Da in diesen Monaten in der Regel von weniger Touristen auszugehen ist, wird die Entwicklung im Verlaufe des Jahres weiter beobachtet, um weitere Erkenntnisse zu den neuen Tickets zu sammeln. Anhand der ersten Verkaufszahlen im Januar und Februar ist bereits eine positive Einnahmenentwicklung ablesbar. Die 24- und 48-StundenTickets weisen höhere Absatzzahlen auf als die bisherigen TagesTickets, zudem sind keine wesentlichen Mindereinnahmen bei EinzelTickets feststellbar, die vormals bei der Fahrt am Folgetag genutzt wurden. Insgesamt werden für 2018 Mehreinnahmen von 0,6 bis 1,0 Mio. Euro erwartet, die Prognose im vergangenen Jahr war lediglich 0,2 - 0,3 Mio. Euro.

#### Verbundweite Gültigkeit des YoungTicketPLUS

Mit dem Schulabschluss endet für die jüngeren Fahrgäste auch die Berechtigung zum Erwerb des SchokoTickets. Durch die Aufnahme eines Studiums erfolgt für Studierende im Anschluss darauf der Erwerb des Semestertickets, das ähnlich wie das SchokoTicket ein verbundweites Ticket zu einem einheitlichen, pauschalen Preis darstellt. Um ein ähnliches Angebot auch für gewerbliche und kaufmännische Auszubildende anbieten zu können, wurde zum 1. Januar 2018 das bisherige preisstufenbezogene YoungTicket in das netzweit gültige YoungTicketPLUS (Monatskarte und Abonnement) umgewandelt.

Die ersten Verkaufszahlen aus Januar und Februar weisen darauf hin, dass die in jedem Jahr rückläufigen Absatzzahlen im Verlaufe eines Ausbildungsjahres, in 2018 weniger stark ausgeprägt sind (VRR-weit betrachtet). Für einzelne Verkehrsunternehmen, vor allem in ländlicher geprägten Räumen, ergeben sich durch die neue Preisgestaltung Mindereinnahmen. Die Ursache liegt u. a. in den längeren Reiseweiten im ländlicheren Raum und den damit verbundenen höheren Preisstufen vor der Reform des YoungTicketPLUS. Die VU in diesen Räumen können diesen Effekt durch Neukunden kompensieren, die zum Start des Ausbildungsjahres im August/September erwartet werden. Die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zum 01.08.2017 beobachtete deutliche Absatzsteigerungen bei der Einführung des AzubiTickets lassen diese Erwartungen zu. Hierzu hat der VRR eine intensive Marketingkampagne für Mitte 2018 in Vorbereitung. Die Entwicklung des YoungTicketPLUS wird weiter intensiv beobachtet und nach dem Beginn des Ausbildungsjahres, im vierten Sitzungsblock, erneut berichtet.

Mit dem neu geschaffenen YoungTicketPLUS sind zudem die Voraussetzungen für die Einführung eines landesweit gültigen AzubiTickets geschaffen worden. Für die Erarbeitung einer landesweit gültigen Lösung im Ausbildungsverkehr wurde Anfang Mai eine Arbeitsgruppe mit

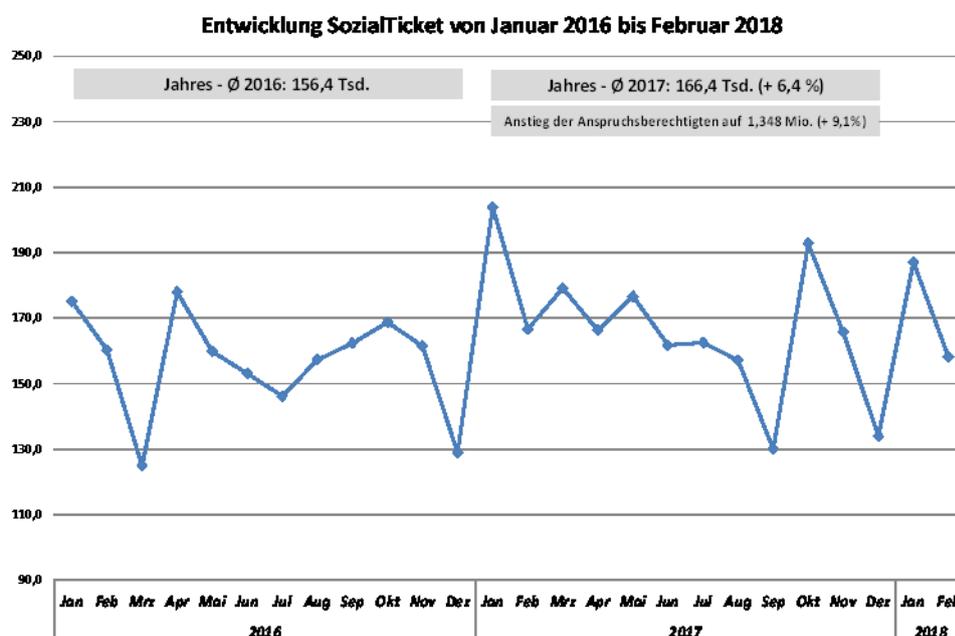
Vertretern aller Verbände in NRW installiert, die ein fakultatives Ergänzungsticket zu den jeweiligen VerbundTickets für Auszubildende entwickeln soll.

### Fortführung des SozialTickets

Nach der Ankündigung der Landesregierung zur Einstellung der bisherigen Förderung des SozialTickets im vergangenen Jahr wurde eine Arbeitsgruppe aus Vertretern sämtlicher KVIV AKs und des VRR gegründet. Dort wurde intensiv an einer Fortführung des SozialTickets und an der Überarbeitung der SozialTicket-Richtlinie des VRR gearbeitet. Auf Basis der Entscheidung der Landesregierung im Januar 2018, die Förderung in 2018 in identischer Höhe wie im Vorjahr fortzusetzen, kann die Finanzierung zunächst als gesichert betrachtet werden. VRR-intern wurde als Basis die Richtlinie SozialTicket überarbeitet, die im ersten Sitzungsblock 2018 beschlossen wurde (M/IX/2018/0423).

### **4. Sozialticket (Kundenzahlen, Marktdaten)**

Die ersten Absatzzahlen im Januar und Februar zeigen durchschnittlich 160.000 Abnehmer pro Monat. Dies ist ein leichter Rückgang im Vergleich zu den durchschnittlich 166.400 Abnehmern pro Monat in 2017. Im Vergleich zum Jahr 2016 ist jedoch weiterhin eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Insgesamt wurden in 2017 über 94 Mio. Euro Einnahmen mit dem SozialTicket generiert, was einen Anstieg von 5,5 % gegenüber 2016 (89,2 Mio. Euro Einnahmen) darstellt. Somit kann das SozialTicket mittlerweile als eine wesentliche Einnahmegröße im VRR angesehen werden. Durch die stagnierenden bzw. leicht rückläufigen Absatzzahlen und die Fortsetzung der Förderung in Höhe von landesweit 40 Mio. Euro (VRR-Anteil ca. 22 Mio. Euro) ist nach heutiger Einschätzung in 2018 keine unterjährige Preismaßnahme erforderlich



Berechtigt zum Kauf eines SozialTickets sind

- Empfänger von Arbeitslosengeld II und Sozialgeld (SGB II)
- Empfänger von Sozialhilfe (SGB XII),
- Empfänger von Wohngeld nach WoGG,
- Leistungsberechtigte nach SGB VIII,
- Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz und
- Leistungsberechtigte nach dem Bundesversorgungsgesetz.

Die Zahl der Anspruchsberechtigten im VRR ist im vergangenen Jahr im Bezug zum Vorjahr um 9,1 % auf 1.348 Mio. Personen angestiegen. In Bezug zu den durchschnittlich 166.400 SozialTicket-Nutzern bedeutet dies eine Nutzerquote von ca. 12,3 % aller Leistungsberechtigten im VRR. Aufgrund des Rückgangs der SozialTicket Nutzer in den ersten Monaten 2018 beträgt die Nutzerquote aktuell 11,9 %.

Die aktuellen Kundenzahlen und Marktdaten zum SozialTicket werden weiterhin beobachtet und regelmäßig in den Gremien des VRR berichtet.

## **5. Verbundübergreifende Tariflösungen**

### **a) VRR-YoungTicketPLUS mit AVV-AzubiTicket**

#### **Ausgangslage:**

Zum 1. August 2018 führt der Aachener Verkehrsverbund ein verbundweites AzubiTicket als Monatskarte und Abonnement ein.

#### **Aktueller Tarifvorschlag der Verbände AVV und VRR:**

Um Auszubildenden eine einfache, transparente Möglichkeit für Anschlussfahrten vom AVV in den VRR und umgekehrt zu schaffen, schlagen die Verbände AVV und VRR eine Erweiterungsmöglichkeit in den jeweils anderen Verbund vor.

Als Erweiterungsmöglichkeit schlagen die Verbände eine modulare Lösung vor. D.h., bei der Vorlage eines bereits vorhandenen Ausbildungstickets im jeweiligen Heimatverbund wird das Ausbildungsticket des angrenzenden Verbundes ausgegeben. Die grundsätzliche Berechtigung für ein Ausbildungsticket wurde bereits im Heimatverbund geprüft, eine erneute Prüfung kann damit entfallen.

Ein wirtschaftliches Risiko besteht hier nicht, da kein besonderes, zusätzliches Ticket ausgegeben wird, sondern entweder ein VRR-YoungTicketPLUS bzw. AVV-AzubiTicket aus dem

regulären Ticketsortiment. Die Aufteilung der Einnahmen ist ebenso eindeutig, denn für im AVV erbrachte Leistungen muss ein AVV-Ticket erworben werden und für im VRR erbrachte Leistungen ein VRR-Ticket. Die konkrete vertriebliche Umsetzung des beschriebenen Verfahrens wird aktuell noch mit dem AVV und den örtlichen Verkehrsunternehmen vertiefend abgestimmt. Der Zeitpunkt der vertrieblichen Umsetzung ist u.a. abhängig von der Umsetzung des Formates TLV-EFS auf Chipkarte bei den VRR-Verkehrsunternehmen. Da im AVV Fahrberechtigungen auf Chipkarten nur noch im neuen TLV-EFS Standard ausgegeben werden, ist geplant auch die VRR Fahrberechtigungen auf Chipkarten in diesem neuen Format auszugeben.

### **Zukunftsperspektive:**

Weitergehendes Ziel ist eine analoge Erweiterungsmöglichkeit für Anschlussfahrten zwischen VRR und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Der Aachener Verkehrsverbund hat mit dem VRS bereits eine gleichartige, modulare Lösung für netzweit gültige Ausbildungstickets vereinbart. Mit Einführung des verbundweiten AVV-AzubiTickets werden die Azubitarife in den 3 Verbänden an der Rheinschiene vereinheitlicht. Mit den modularen Lösungen zwischen allen 3 Verbänden wird zudem eine Einheitlichkeit für verbundübergreifenden Azubitarife geschaffen.

### **b) AzubiTicket VRR/VRS**

#### **Ausgangslage:**

Für Schülerinnen und Schüler, die zwischen VRR und VRS pendeln müssen, besteht bereits das Angebot „SchülerTicket ÜT VRR/VRS“. Dieses SchülerTicket beinhaltet den Geltungsbereich des kompletten Großen Grenzverkehrs VRR/VRS und kann von verbundübergreifend fahrenden Schülerinnen und Schülern genutzt werden. Das SchülerTicket ÜT wurde eingeführt, als es in beiden Verbänden ein pauschales, netzweit gültiges SchülerTicket gab, um durchgängig für alle Schülertickets eine einheitliche, pauschale Systematik anbieten zu können.

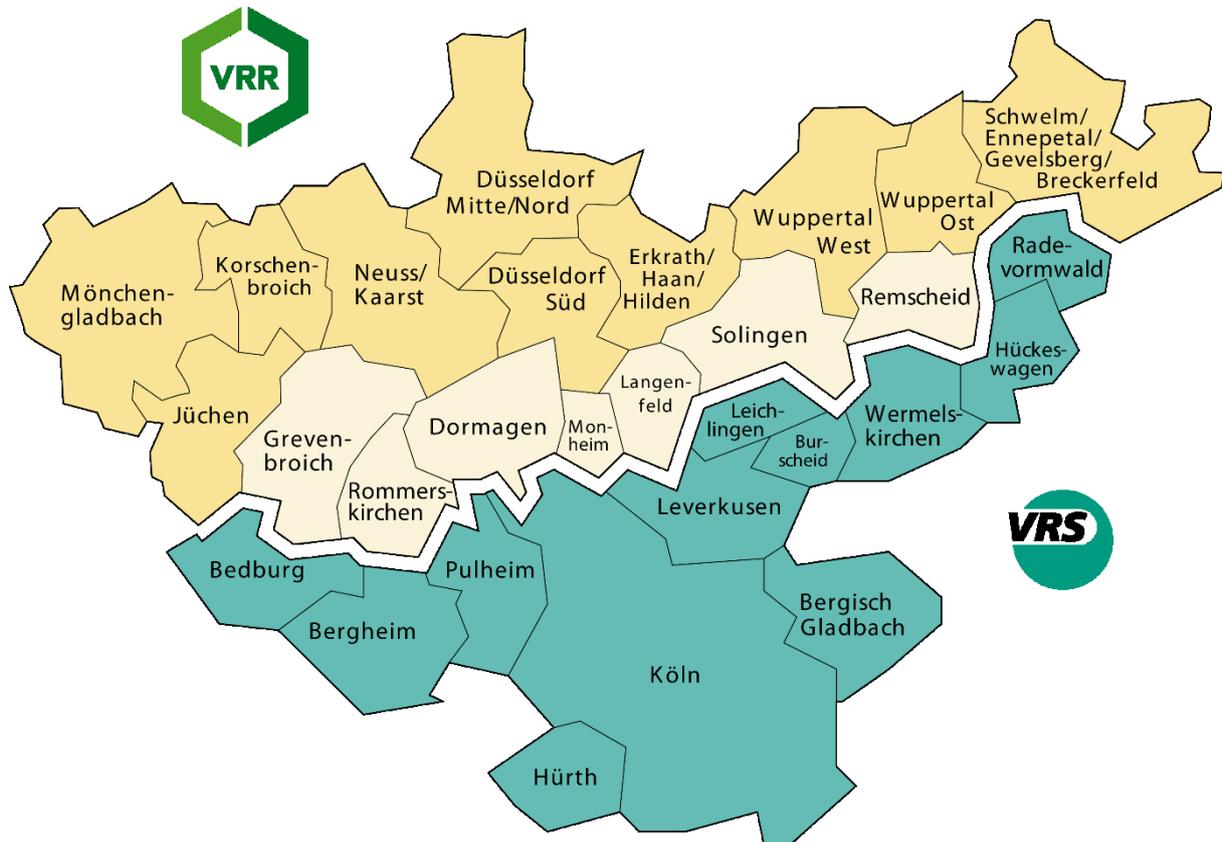
Inzwischen haben beide Verbände jeweils ein pauschales, netzweit gültiges Azubiticket. Im VRS gibt es seit dem 01.08.2017 das AzubiTicket und im VRR seit dem 01.01.2018 das YoungTicketPLUS.

#### **Aktuelle Überlegungen der Verbände:**

Um eine einfache, transparente Möglichkeit auch für verbundübergreifend pendelnde Azubis zu schaffen und eine einheitliche Systematik im gesamten Ausbildungsverkehr zu erreichen,

denken die Verbünde VRR und VRS über ein AzubiTicket ÜT VRR/VRS analog zum SchülerTicket ÜT nach. Die Tarifbestimmungen eines solchen Azubitickets sollten möglichst viele Analogien zum SchülerTicket ÜT VRR/VRS aufweisen.

## Tarifkragen VRR - VRS



## AzubiTicket ÜT analog SchülerTicket ÜT

Bedingungen SchokoTicket ÜT (bereits vorhanden)	Analoge Bedingung für ein AzubiTicket ÜT (Planung)
Geltungsbereich: Großer Grenzverkehr VRR/VRS	Geltungsbereich: Großer Grenzverkehr VRR/VRS
Preis: VRS- oder VRR-Preis ohne Aufpreis, immer der höhere, um keinen Tarif zu unterlaufen Aktuell: 35,30 € (VRR-Preis)	Preis: VRS- oder VRR-Preis ohne Aufpreis, immer der höhere, um keinen Tarif zu unterlaufen z.B. aktuell 59,95 € (VRR-Preis)
Berechtigtenkreis: Schüler im grenzüberschreitenden Verkehr (Schule VRR, Wohnort VRS oder umgekehrt)	Berechtigtenkreis: Auszubildende im grenzüberschreitenden Verkehr (Ausbildung im VRR, Wohnort im VRS oder umgekehrt)
Ein Teil der Berechtigten hat Wahlfreiheit zwischen Verbund-Schülerticket und SchülerTicket ÜT für Schüler, nämlich Schülerinnen und Schüler im nahen Grenzbereich. (Gemeinden, die tariflich zu beiden Verbänden gehören)	Für einen Teil der Berechtigten Wahlfreiheit zwischen Verbund-Azubiticket und AzubiTicket ÜT für Auszubildende, nämlich für Auszubildende im nahen Grenzbereich. (Gemeinden, die tariflich zu beiden Verbänden gehören)
Voraussetzung: SchülerTicket-Vertrag zwischen Schulträger und VU	Entfällt
Einnahmeaufteilung erfolgt durch den VRS anhand Anlage 3 zum Einnahmeaufteilungsvertrag (Erhebung, Bewertung (Grund- u. Arbeitspreissystematik)) ab 2018 als eigene Kategorie in der Erhebung und Bewertung.	Einnahmeaufteilung würde ebenfalls durch den VRS erfolgen. Bis zur nächsten Erhebung (vgl. Im Jahr 2022) würde entweder ein Einnahmehalt erfolgen oder aber es müsste eine Sonderregelung im Beirat erfolgen.

c) **Verbundübergreifendes Ergänzungsticket für regionale JobTicket-Modelle in NRW (bisheriger Arbeitstitel: EinfachWeiterTicket als Monatskarte zu Firmentickets)**

Das EinfachWeiterTicket (EWT) für einzelne Anschlussfahrten in Kombination mit vorhandenen Verbund-Zeitkarten wird seit Einführung am 1. Januar 2017 sehr gut angenommen. Mit der Einführung konnten deutliche Einnahmensteigerungen im NRW-Tarif erzielt werden. Bereits im Sitzungsblock September 2017 (Drucksache M/IX/2017/0357) berichtete der VRR über gemeinsame Überlegungen der Verbände AVV, VRS und VRR sowie des Kompetenz-Centers Marketing (KCM) über eine Weiterentwicklung der verbundübergreifenden Ergänzungstickets zu den regionalen Job- bzw. FirmenTickets. Ein erstes Grobkonzept (siehe **Anlage 4**) wurde durch das vom KCM beauftragte Ingenieurbüro IVV aus Aachen im LAK Nahverkehr am 27. März vorgestellt. In einer separat gegründeten Arbeitsgruppe mit Vertretern sämtlicher Verbände (inkl. Westfalentarif) sowie Unternehmensvertretern wurde am 16. Mai über die weitere Ausgestaltung des Ergänzungsaufpreises diskutiert. Ähnlich zum EWT Anslussticket für eine Fahrt soll die monatliche Variante zu vorhandenen Verbund-FirmenTickets dem NRW-Tarif angegliedert werden. Anders als beim EWT ist hierfür allerdings mindestens ein VRR-FirmenTicket bis zur jeweiligen Verbundraumgrenze erforderlich. Verbundinterne Fahrten innerhalb des VRR sind mit dem Ergänzungsaufpreis nicht gestattet. Darüber hinaus wurde über ein zweistufiges Ergänzungsticket mit unterschiedlichen Preisen diskutiert. In der ersten Stufe sind verbundübergreifende Fahrten in einen benachbarten Verbund enthalten. In der zweiten Stufe dann eine NRW weite Gültigkeit. Für die NRW weite Gültigkeit ist im VRR dann ein FirmenTicket in der Preisstufe D erforderlich. Für die weitere Konzeptionierung des Tickets wird erneut IVV aus Aachen beauftragt. Bestandteil der weiteren Erarbeitung ist zum einen die wirtschaftliche Betrachtung des angedachten Lösungsansatzes und zum anderen die tarifliche Ausgestaltung inkl. Preisgestaltung und auch ein Ansatz für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsbünden und Unternehmen.

## **6. Überarbeitung der Vertriebsrichtlinie**

Mit der Vertriebsrichtlinie wird den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine Arbeits- und Entscheidungshilfe bei der Umsetzung der einzelnen Vertriebsaufgaben hinsichtlich der unterschiedlichen Vertriebskanäle und Vertriebskomponenten im Rahmen eines einheitlichen Vertriebskonzeptes gegeben. Im Rahmen der Gesamtmarketingstrategie wird die Richtlinie unter den Gesichtspunkten der Einnahmensicherung, Wirtschaftlichkeit und Kundenzufriedenheit regelmäßig überprüft und fortgeschrieben.

Eine letztmalige Anpassung erfolgte zu einem Detailthema Anfang 2017. Durch zahlreiche kleinteilige Anpassungen ergibt sich aktuell die Notwendigkeit einer umfassenderen Erneue-

rung und Strukturierung. Daneben ist im Zuge der Digitalisierung des Vertriebes und der dynamischen Weiterentwicklung unterschiedlicher Standards für eTickets (sowohl Chipkarten als auch Barcodes) weiterer Bedarf für eine erneute Überarbeitung der Richtlinie entstanden. Daneben wird ebenfalls geprüft, an welchen Stellen eine Synchronisierung mit den Richtlinien der weiteren Verbünde in NRW sinnvoll angestrebt werden sollte. Aus diesem Grunde wird mit Hilfe eines Gutachters eine Synopse der bestehenden Richtlinien erarbeitet und daraus Handlungsstränge zur Weiterentwicklung und Adaptierung von entsprechenden Vorgaben erarbeitet.

Die überarbeitete Richtlinie soll nachfolgend einer fachlichen und juristischen Prüfung durch die AK KVIV MTV und Recht unterzogen werden, um den vertriebsstrategischen Anforderungen sowie den rechtlichen Vorgaben zu entsprechen. Darauf folgend ist zudem eine Beschlussfassung in den Gremien des VRR vorgesehen.

## **7. On-Demand-Verkehre im VRR**

Bei der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) wurde zum 27.09.2017 ein modifiziertes Verkehrsangebot im Bereich der flexiblen Bedienformen eingeführt. Dem bestehenden Linienbedarfsverkehr in Form des Anruf-Sammel-Taxi (AST) wurde ein weiteres Angebot –, der myBUS als nachfrageorientiertes, flexibles On-Demand Angebot – hinzugefügt.

Diese alternative Bedienungsform eines On-Demand-Verkehrs lehnte sich eng an die bekannten AST-Verkehre an. Im Gegensatz zu diesen bietet sie aber eine deutlich höhere Qualität. So werden die Kunden zu individuell vereinbarten Zeiten zum angegebenen Zielort befördert. Die höhere Bedienungsqualität erfordert dementsprechend höhere Betriebskosten und wird vom Kunden mit einem etwas höherem Entgelt, als den AST-Aufpreisen refinanziert. Der räumliche Geltungsbereich der Preisstufen für On-Demand-Verkehre in Duisburg lehnt sich eng an die AST-Verkehre an: analog der AST-Verkehre in der Preisstufe 1 (eine Wabe), Preisstufe 2 (ein Tarifgebiet oder 2 benachbarte Waben angrenzender Tarifgebiete) und Preisstufe 3 (zwei Tarifgebiete).

Zwischenzeitlich haben verschiedene weitere VRR-Verkehrsunternehmen Interesse an weiteren lokalen alternativen Bedienformen signalisiert.

Da lokale Systeme zu tariflichen Insellösungen im VRR führen könnten, erarbeitet der VRR zurzeit Grundsätze u.a. zur Tarifierung, zur Produktdefinition, zur Finanzierung und zu rechtlichen Grundlagen und wird sie mit den Verkehrsunternehmen abstimmen und zur Beschlussfassung vorlegen.

## **8. Aktueller Stand zur Erarbeitung eines Produkt- und Kontrollmoduls (PKM)**

In der zweiten Kalenderwoche 2018 wurden die erforderlichen Vergabeverfahren zur Umsetzung des PKM im VRR gestartet. Die Dienstleister Fraunhofer IVI und rku.it GmbH wurden im

Februar und März 2018 beauftragt.

Das Softwaretool "Tarifeditor" wurde bereits im März 2018 durch Fraunhofer IVI eingerichtet und steht der rku.it GmbH bzw. dem Projektteam zwecks Datenpflege zur Verfügung.

Am 26.03.2018 fand ein erster gemeinsamer Workshop mit beiden Dienstleistern und Fachexperten statt. Damit wurden die Abstimmung eines abgestimmten Pflichtenheftes und die Synchronisierung des Projektplans gestartet.

Der synchronisierte Zeitplan sieht einen Abschluss des Projektes bis Dezember 2018 vor. Dieser Zeitplan wird im Rahmen der Vorarbeiten mit den Dienstleistern feiner abgestimmt und. Eine Einbindung von Experten der VU erfolgte im Mai gemeinsam mit der rku-it.

<b>Kick-Off - 26.3.18</b>		
<b>Arbeitspaket</b>	<b>Meilenstein</b>	<b>Zeitplan</b>
Vorarbeiten		
	Klärung Einsatzumgebungen (rku, IVI)	1.3. - 31.5.
	Klärung Import-/Export-Schnittstellen (VRR, IVI)	1.5. - 31.8.
Datenbereitstellung		
	<b>Bereitstellung Tarif-Bestandsdaten (VRR)</b>	<b>1.5. - 29.6.</b>
Entwicklung		
	Feinspezifikation Kontrollstrategie und Verkaufsstrategie (rku, IVI)	<b>1.6. - 31.7.</b>
	Entwicklung Kontrollmodul (KM), Produktmodul (PM), Tarifmodul (TM) (IVI)	1.8. - 14.11.
	<b>Bereitstellung PKM-Tarifrechner (IVI)</b>	<b>15.11.</b>
Alpha-Test		
	<b>Bereitstellung Produkteditor zum Test Kontrollmodul (IVI)</b>	<b>1.10.</b>
	Test KM (IVI) → 1.10. - 31.10. (rku, VRR) und Abnahme	1.10. - 31.10.
	<b>Bereitstellung Produkteditor zum Test Produktmodul (IVI)</b>	15.10.
	Test PM (IVI) → 15.10. - 14.11. (rku, VRR) und Abnahme	15.10. - 14.11.
	<b>Bereitstellung Produkteditor zum Test Tarifmodul (IVI)</b>	15.11.
	Test TM (IVI) → 15.11. - 30.11. (IVI, VRR) und Abnahme	<b>15.11. - 30.11.</b>
Test- und Abnahmephase		
	<b>Bereitstellung Systemumgebung Kontrollmodul</b>	<b>1.11.</b>
	Test KM (IVI) → 1.11. - 20.12.18 (rku, VRR) und Abnahme	1.11. - 20.12.18
	<b>Bereitstellung Systemumgebung Produktmodul</b>	15.11.
	Test PM (IVI) → 15.11. - 20.12.18 (rku, VRR) und Abnahme	15.11. - 20.12.18
	<b>Bereitstellung Ausführungsumgebung PKM-Tarifrechner (VRR)</b>	1.12.
	Test TM (IVI) → 1.12. - 20.12.18 (IVI, VRR) und Abnahme	<b>1.12. - 20.12.18</b>
	<b>Projektabschluss</b>	<b>20.12.2018</b>

Über den Fortschritt des Projektes wird der SK EFM und Vertrieb laufend informiert. Aktuell befinden wir uns im Projektverlauf im Zeitplan.

## **9. Jahresbericht KombiTicket**

Wie in der Sitzung des Ausschuss für Tarif- und Marketing am 03.12.2014 festgelegt wurde, erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung über die Höhe und die Struktur der KombiTicket-Angebote im VRR. Nachfolgend werden die KombiTicket Angebote im Jahr 2017 dargelegt.

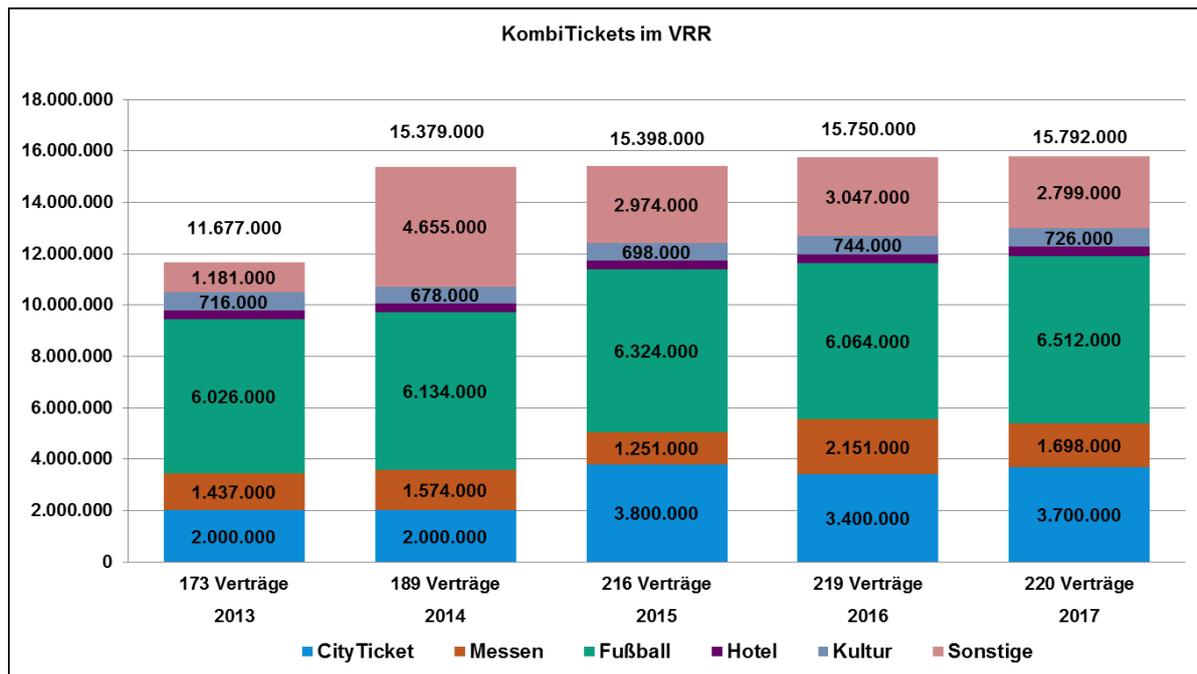
Das KombiTicket stellt eine Leistungskombination mit Dritten dar, bei der eine Grundleistung aus einem anderen Bereich (z. B. der Eintritt zu einer Veranstaltung) gleichzeitig auch die Fahrtberechtigung für den ÖPNV enthält. Mit dem Abschluss von KombiTicket-Verträgen sind wirtschaftliche und verkehrspolitische Zielsetzungen verbunden. Zum einen ermöglicht das KombiTicket den Verkehrsunternehmen die Gesamteinnahmen zu halten bzw. zu steigern und zum anderen die Kosten – insbesondere Vertriebskosten – zu senken. Außerdem können durch einen reduzierten Anteil von Schwarz- und Graufahrern Einnahmen gesichert werden.

Auch den Kunden bietet das KombiTicket viele Vorteile, indem es ihm eine einfache An- und Abreise durch die Nutzung des ÖPNV ermöglicht, ohne dass zusätzliches Tarifwissen erforderlich ist. Dadurch eröffnen sich für die Verkehrsunternehmen Möglichkeiten, neue Kunden an den ÖPNV heranzuführen.

Der Vertrieb der KombiTickets erfolgt in der Regel über den Veranstalter. Darüber hinaus können die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den Veranstaltern diese Tickets ebenfalls vertreiben und über ihre Verkaufssysteme anbieten.

### **Entwicklung der Umsätze**

Im Jahr 2017 sind 220 KombiTicket-Verträge einschließlich CityTicket für BahnCard 25/50-Inhaber mit einem Umsatz von insgesamt rd. 15.792.000 € abgeschlossen worden. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der letzten fünf Jahre:



Von besonderer Bedeutung sind die folgenden Segmente:

- CityTicket

Das CityTicket ist eine bundesweite Kooperation zwischen der DB Vertrieb GmbH und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). BahnCard 25/50-Inhaber können mit einer Fernverkehrsfahrkarte für Strecken über 100 km in 20 Städten im VRR zum Startbahnhof und am Zielbahnhof bis zu ihrem Reiseziel mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. BahnCard 100-Inhaber können jederzeit alle öffentlichen Nahverkehrsmittel in den City-Gebieten der einbezogenen Städte kostenlos nutzen

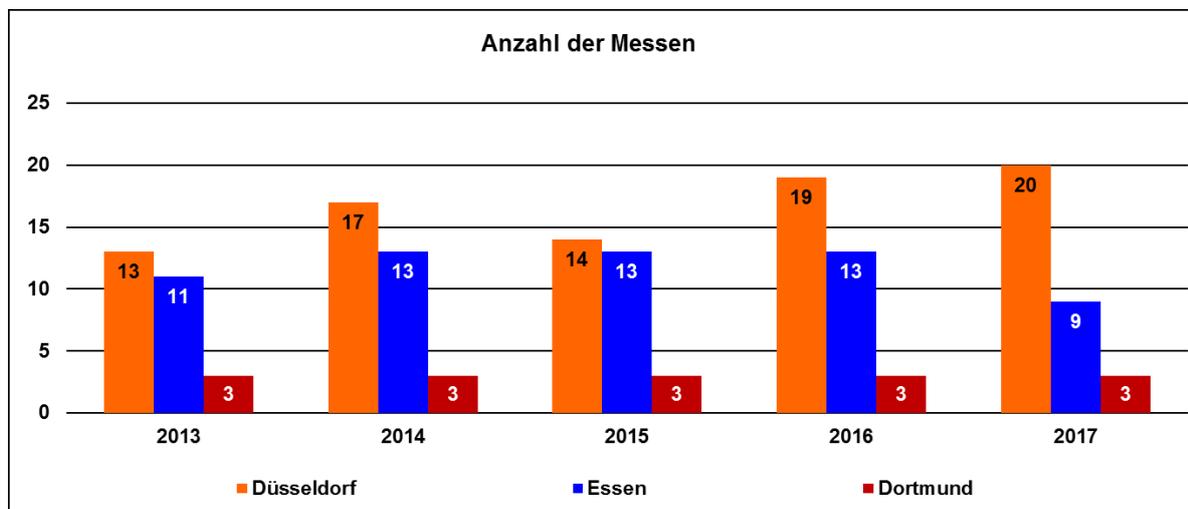
- die Kooperationen mit den Messegesellschaften in Düsseldorf, Dortmund und Essen
- die KombiTicket-Vereinbarungen mit Fußballvereinen

Die Segmente Messen, Fußballvereine, Hotel- und Kultur-KombiTickets werden im Folgenden näher erläutert.

### **KombiTickets mit Messegesellschaften**

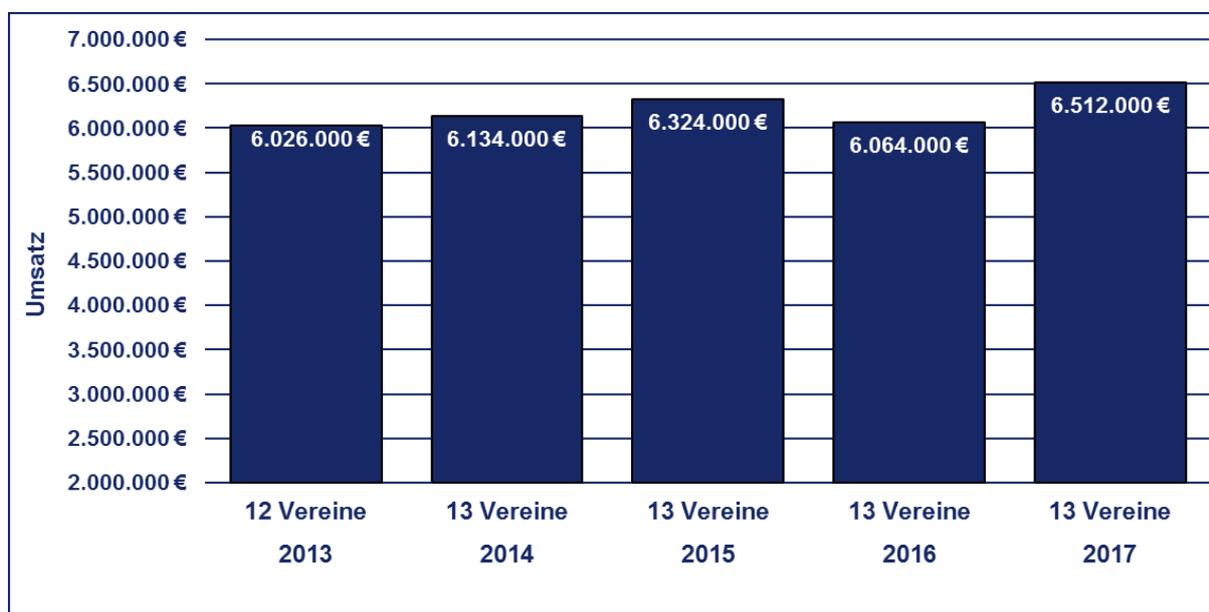
Im Bereich des VRR sind insbesondere die drei Messestandorte Dortmund, Düsseldorf und Essen als große KombiTicket-Partner zu nennen. Mit den Messeveranstaltern werden verschiedene Angebote vereinbart. So gibt es ein KombiTicket für die Besucher der Messe, welches an das Eintrittsticket geknüpft ist. Daneben kann jedoch auch ein KombiTicket für die Aussteller abgeschlossen werden, welches an den Ausstellerausweis geknüpft ist und über die Anzahl der gültigen Tage abgerechnet wird.

Die folgende Grafik zeigt die Anzahl der Messeveranstaltungen mit KombiTicket-Vereinbarungen von 2013 bis 2017:



### KombiTickets mit Bundesligavereinen

In der Saison 2017/2018 sind insgesamt dreizehn KombiTicket-Vereinbarungen abgeschlossen worden, davon zwölf im VRR mit acht Verkehrsunternehmen und mit Bayer 04 Leverkusen eine im VRS. Die KombiTickets im Bereich Sportvereine gliedern sich in die Kategorien Fußball (1. Bundesliga und 2. Bundesliga, 3. Liga, Regionalliga West, Oberliga Niederrhein, Allianz Frauen-Bundesliga) und Eishockey. Sie gelten in der Regel für alle Heimspiele der Vereine. Die Anzahl der Heimspiele kann in jeder Spielzeit variieren, da es neben den Liga-Heimspielen zusätzlich Heimspiele durch die Teilnahme an nationalen Pokalwettbewerben wie dem DFB-Pokal und internationalen Wettbewerben wie UEFA Champions League und UEFA Europa League geben kann. Nachdem im letzten Jahr die Gesamtumsätze rückläufig waren, sind sie im Jahr 2017 wieder deutlich gestiegen.



Bei den Spielen der Bundesliga und der Regionalliga handelt es sich um Massenveranstaltungen, deren verkehrliche Abwicklung alle zur Verfügung stehenden Ressourcen ausschöpft. Ein individueller Ticketverkauf für den ÖPNV würde das System zum Erliegen bringen, da keine hinreichenden Verkaufskapazitäten für eine solche Veranstaltung bereitgehalten werden können. Die Folge wären Einnahmenverluste, da ein Großteil der Besucher die Fahrt ohne gültiges Ticket antreten würde.

Die Kalkulation der Fahrgeldanteile stellt sich wie folgt dar:

Zunächst wird der durchschnittliche Fahrgeldanteil pro Fahrt ermittelt. Als Grundlage werden alle Fahrten in einem Jahr genommen und nach genutzter Preisstufe gewichtet. In die Berechnung fließen EinzelTickets und 4er-Tickets ein. Bei dieser Berechnung wird unterstellt, dass sich die Stadionbesucher in ihrer Reiseweite ähnlich verhalten, wie die Gesamtheit dieser Ticketnutzer.

Da dieser durchschnittliche Fahrgeldanteil bei obligatorischen KombiTickets von allen Besuchern gezahlt wird, jedoch nicht jeder Besucher mit dem ÖPNV anreist, muss dieser Wert mit dem Modal Split-Wert des jeweiligen Stadions gemittelt werden. Der Modal-Split Wert ist abhängig von einer ganzen Reihe von Faktoren. Wichtig ist die Verkehrsanbindung. Ist die Spielstätte unmittelbar mit dem SPNV oder U-Bahnlinien erreichbar, so steigt der Modal Split-Wert deutlich an. Dies trifft insbesondere für den Signal Iduna Park in Dortmund zu. Einen mittleren Modal Split-Wert erreichen Spielstätten, die über ausreichende Straßenbahnstrecken angebunden werden. Dies trifft für Düsseldorf, Bochum und Gelsenkirchen zu. Die ausschließlich über Busshuttle angebundenen Spielstätten erreichen den unteren Modal Split-Wert, so z. B. in Oberhausen. Der ÖPNV-Anteil ist jedoch nicht nur abhängig von der ÖPNV-Anbindung des Stadions, sondern mindestens ebenso stark von der Erreichbarkeit des Stadions mit dem PKW, den verfügbaren Parkplätzen und den Parkgebühren.

Spielstätten, die eine gute bis sehr gute Straßenanbindung und ausreichende Parkplatzkapazitäten haben, wie beispielsweise die esprit ARENA in Düsseldorf oder die VELTINS-Arena in Gelsenkirchen-Schalke, verringern wiederum die ÖPNV-Nutzung.

Anschließend ist die Kalkulation noch um die Nutzung vorhandener Zeittickets und Schwerbehinderten-Freifahrten zu bereinigen.

Aus diesen Überlegungen heraus ist eine durchschnittliche ÖPNV-Nutzung in folgenden Kategorien anzunehmen, die dann wiederum eine Preisspanne für die KombiTicket-Vereinbarung ergibt:

<b>Modal Split von 35 % bis 45 %</b>	<b>Modal Split von 25 % bis 35 %</b>	<b>Modal Split von 15 bis 25 %</b>
1,29 € bis 1,67 €	0,92 € bis 1,29 €	0,55 € bis 0,92 €

Preisstand: 1. Januar 2017

Die aktuellen Abschlüsse in der 1. Bundesliga und 2. Bundesliga, 3. Liga und Regionalliga West liegen innerhalb der Kategorien in folgenden Spannen:

Zielwert	Anzahl der Spielstätten	aktuelle Abschlüsse
1,29 € bis 1,67 €	1	1,31 € - 1,61 €
0,92 € bis 1,29 €	3	0,96 € - 1,02 €
0,55 € bis 0,92 €	4	0,43 € - 0,89 €

Der Durchschnittspreis im VRR liegt bei (gewichtet) 0,87 €. Die Spanne reicht von 0,43 € bis 1,61 €. Derzeit hat lediglich ein Abschluss den Zielwert nicht erreicht.

Den auf Grund der Kalkulationen ermittelten Zielwerten stehen allerdings die Werte gegenüber, die auf dem Markt realisierbar sind. Hier kommt es zu Konflikten, wenn trotz aller Bemühungen der Zielwert nicht zu erreichen ist. Im Extremfall würde hierdurch eine Fortsetzung der KombiTicket-Kooperation nicht mehr möglich sein. Bundesweit hat bisher lediglich ein Verein in der Fußball Bundesliga keine KombiTicket-Vereinbarung.

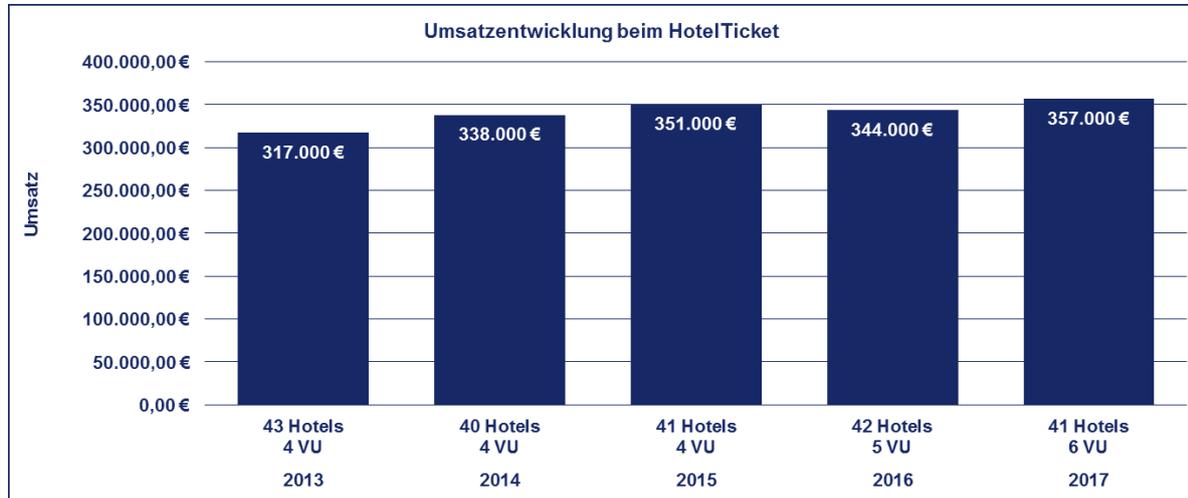
Den Einnahmen aus der KombiTicket-Vereinbarung steht jeweils eine erhebliche Ausweitung des Betriebsprogramms entgegen. Fallen die Einnahmen weg, so müssten die Verkehrsunternehmen auch die Verkehrsleistung deutlich reduzieren, was wiederum zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Zufahrtsstraßen führen würde. Die Kommunen wären hier gefordert, andere Verkehrskonzepte, gegebenenfalls mit erheblichen finanziellen Aufwänden, zu erstellen. Praktisch können die Mehrleistungen der Verkehrsunternehmen nur schwerlich entfallen. Somit stellt sich die Frage nach der Finanzierung dieser Mehrleistung. Ein regulärer Verkauf von Tickets an die Besucher ist nicht zu gewährleisten. Hier kann zudem die Forderung der Polizei verwiesen werden, dass an Tagen, an denen Großveranstaltungen stattfinden (z. B. 1. Mai) keine Fußballspiele stattfinden dürfen, da nicht genügend Personal für mehrere Großveranstaltungen zur Verfügung steht. So kann es den Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen nicht zugemutet werden, dass sie ordnungspolitisch tätig werden. Ein geregelter Verkauf ist somit nicht möglich.

Wenn insofern kein KombiTicket-Vertrag abgeschlossen werden darf, der unterhalb der Zielwert-Spanne liegt, so entfallen sämtliche Einnahmen, ohne dass eine Kostenkompensation möglich ist.

Dennoch besteht die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, in den Verhandlungen zum nächsten Vertragsabschluss, d. h. zur Saison 2018/2019 die Zielwerte zu erreichen. Damit diese Verhandlungen erfolgreich verlaufen, können unterstützende Maßnahmen durch die Kommunalpolitik hilfreich sein.

## Hotel-KombiTickets

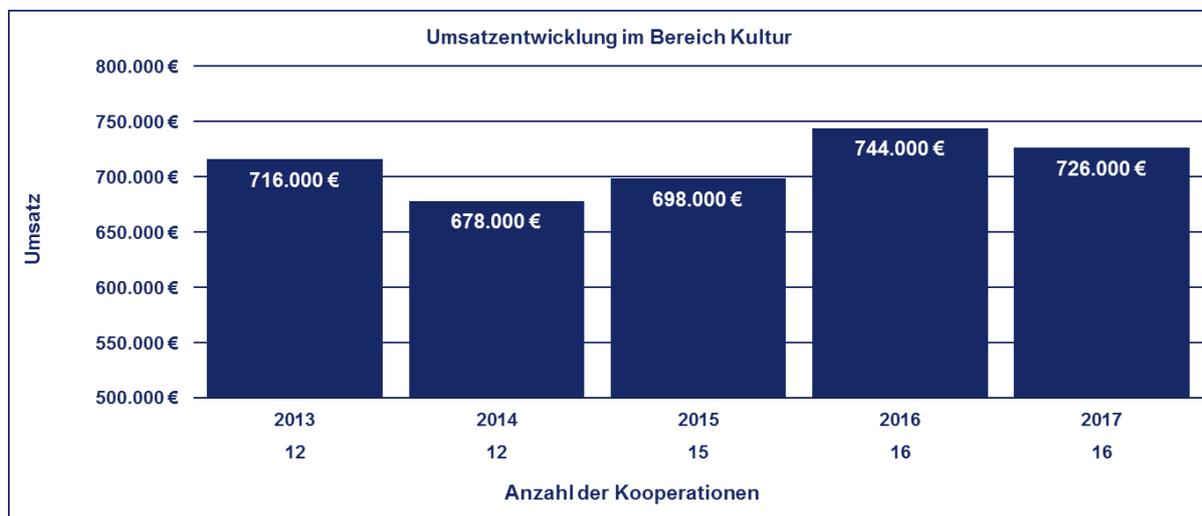
Im Jahr 2017 konnten vier Vereinbarungen nicht verlängert werden, dafür sind drei neue hinzugekommen, so dass sich die Gesamtzahl der Hotel-Kooperationen auf 41 beziffert. Der Umsatz ist gegenüber dem Jahr 2016 gestiegen.



## Kultur-KombiTickets

Zu den regelmäßig wiederkehrenden Einzelveranstaltungen gehören im Wesentlichen Events wie die Dortmunder Museumsnacht und die ExtraSchicht.

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung für die sich jährlich wiederholenden Kooperationen.



## WelcomeCard Ruhr

Im März-Sitzungsblock 2018 ist mit Drucksache Nr. M/IX/2018/0408 angekündigt worden, dass der Verkauf der WelcomeCard Ruhr im Sommer 2018 starten wird.

Da die technische Anbindung für den Verkauf der WelcomeCard Ruhr jedoch noch nicht in allen Bereichen erfolgen konnte, wird sich der Verkaufsstart wahrscheinlich noch verzögern.

Dadurch wird sich auch die für den 4. Sitzungsblock 2018 anvisierte Darstellung der Ergeb-

nisse der im Vertrag vereinbarten Marktforschung voraussichtlich auf den 1. Sitzungsblock 2019 verschieben.

## 10. Jahresbericht Erhöhtes Beförderungsentgelt

Im Jahresbericht 2017 „Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)“ werden die bisherigen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Ticketkontrolle und Senkung der Schwarzfahrerquote dargestellt. Hier werden neben den Daten des EBE-Statistik-Jahresberichts für das Jahr 2017 auch die Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen vorgestellt.

### EBE-Statistik-Jahresbericht 2017

Der EBE-Statistik-Jahresbericht basiert auf den Meldungen der Verkehrsunternehmen über die Ergebnisse der Fahrausweisprüfungen. Demnach sind im Jahr 2017 nach den vorliegenden Meldungen von 18 Verkehrsunternehmen insgesamt rund 21,1 Millionen Fahrausweise geprüft worden mit einem Anteil von 290.622 Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis. Bei einem Prüfaufwand von 598.274 Stunden liegt der Anteil der je Prüfstunde überprüften Fahrausweise bei 35,5. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 489.711 EBE-Fälle abgewickelt. Im Vergleich dazu sind im Vorjahreszeitraum (Jahr 2016) insgesamt 518.047 EBE-Fälle abgewickelt worden.

Die folgenden Tabellen zeigen die Gegenüberstellung der vorgelegten Meldungen in den Jahren 2016 und 2017.

<b>Jahr</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Anzahl der Verkehrsunternehmen	20	18
Anzahl der Ticketprüfungen in Mio.	19,4	21,1
Fahrgäste ohne gültiges Ticket	309.081	290.622
Prüfaufwand in Stunden	575.768	598.274
<b>Anzahl der je Prüfstunde überprüften Tickets</b>	<b>33,7</b>	<b>35,5</b>

<b>Anzahl Fälle mit Erhöhten Beförderungsentgelt</b>					
<b>Jahr</b>		<b>2016</b>		<b>2017</b>	
<b>Zahlung in voller Höhe</b>	beim Fahrausweisprüfer	12.222		10.896	
	vor Anmahnung	139.38		127.12	
	nach Anmahnung	61.871		60.166	
	nach Gerichtsverfahren / Inkasso	26.141	239.62	32.957	231.14
<b>Ermäßigt</b>	wegen vergessener Zeitkarte	57.427		47.769	
	nach interner Beurteilung	61.748	119.17	66.008	113.77
<b>Niedergeschlagen</b>			17.214		11.957
<b>Nicht einzutreiben</b>			142.03		132.83
<b>Gesamt</b>			<b>518.04</b>		<b>489.71</b>

Vereinbarungsgemäß wird im EBE-Bericht kein unternehmensbezogener Vergleich der Prüfquoten mehr dargestellt. Ebenso wird auf einen Abgleich der VU spezifischen Prüfquoten zum VRR-weit festgelegten Kontrollgrad verzichtet. Stattdessen werden qualitative Maßnahmen der Unternehmen beschrieben, wie diese aus der individuellen Situation gegen die Schwarzfahrer vorgehen.

## **Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen**

### **Schwerpunktkontrollen**

Die bereits in den Vorjahren praktizierten Konzepte sind auch im Jahr 2017 von den Verkehrsunternehmen eingesetzt worden.

### **Meldeverfahren**

Die im Jahr 2017 neu entwickelten Meldeformulare wurden bereits von einigen Verkehrsunternehmen für die Meldungen rückwirkend für das Jahr 2017 angewendet. Nach einem für das 3. Quartal 2018 geplanten Erfahrungsaustausch wird eine endgültige Anwendung der neuen Formulare für das Jahr 2019 angestrebt.

### **Digitale Fahrausweismustersammlung**

Um Ticketfälschungen sicherer erkennen zu können, ist es sinnvoll, dem Prüfpersonal eine Ticketmustersammlung zur Verfügung zu stellen. Wegen der Vielfalt der Fahrausweismuster hat sich eine gedruckte Ausgabe als nicht mehr praktikabel erwiesen.

In der Zwischenzeit sind die Möglichkeiten der elektronischen Darstellung weiterentwickelt worden. Diese bieten nunmehr die Chance, Ticketmuster zentral auf einem Server abzulegen und den Zugriff per PC und mobilen Endgeräten, z. B. Smartphones oder mobilen Datenerfassungsgeräten (MDE) der Fahrausweisprüfer zu erlauben.

Im Rahmen des im Jahr 2017 initiierten Ausschreibungsverfahrens zur Beauftragung der digitalen Fahrausweismustersammlung konnte noch kein geeigneter Bieter gefunden werden, sodass das Projekt bislang noch nicht realisiert werden konnte.

Daher ist im Jahr 2018 eine nochmalige Ausschreibung mit einer an die aktuellen Gegebenheiten und technischen Rahmenbedingungen angepassten Leistungsbeschreibung geplant.

## **Workshops**

Da der im Januar 2017 durchgeführte Workshop mit den Verantwortlichen zur Einnahmesicherung in den Verkehrsunternehmen insgesamt sehr positiv beurteilt wurde, haben im Jahr 2017 und auch im Jahr 2018 weitere Treffen stattgefunden. Die im Januar 2017 vorgestellten Best Practice-Maßnahmen sind weiterhin durchgeführt worden und sollen auch zukünftig beibehalten und weiterentwickelt werden.

## **11. Tarifkooperation Düsseldorf („Dieselticket“ + „11-Freunde-Ticket“)**

### **Dieselticket**

Die Rheinbahn hat in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Düsseldorf das Thema Feinstaubbelastung innerhalb der Stadt aufgegriffen und eine Verschrottungsprämie für Alt-Diesel-Pkw erarbeitet. Als Verschrottungsprämie ist dabei eine 50 prozentige Rabattierung von 500 Abonnements für Neukunden mit dem Slogan „DieselTicket“ vorgesehen. Die Thematik wurde im April an den VRR herangetragen und geprüft.

Die Planungen der Rheinbahn sowie der Stadtverwaltung Düsseldorf verweisen darauf, dass die Aktion nur für ältere Diesel-Pkw mit höchstens der Abgasnorm 5 oder älter gelten soll. Des Weiteren ist ein entsprechender Nachweis für die Abgabe bzw. Verschrottung dieses Pkw erforderlich (Berechtigungsprüfung). Start der Aktion soll der 1. September 2018 werden. Die Aktion stellt einen Tarifpiloten nur im Tarifgebiet der Stadt Düsseldorf dar und ist somit auf die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen begrenzt. Des Weiteren ist der Tarifpilot auf eine Anzahl von 500 Neuabonnenten begrenzt. Bei erfolgreicher Durchführung und entsprechender Evaluation ist eine Verlängerung der Aktion um 500 weitere Abonnenten denkbar. In der konkreten Ausgestaltung erhalten die 500 Neuabonnenten die regulären VRR-Abonnements (Ticket1000, Ticket200 als Vollzeit Abo oder in der 9 Uhr Variante) für 12 Monate zum halben Preis. Der Ausgleich der entstehenden Mindereinnahmen wird durch die Stadt Düsseldorf gewährleistet. In der VRR-Einnahmenaufteilung wird der reguläre Ticketpreis gemeldet.

## **11-FreundeTicket**

Daneben hat die Rheinbahn eine Marketingaktion anlässlich der Fußball WM 2018 erarbeitet. Im Zeitraum der WM vom 14. Juni bis zum 15. Juli 2018 soll ein gesondertes Ticket, das 11-FreundeTicket, angeboten werden.

Als Eckpunkte des 11-FreundeTickets wurden die nachfolgenden Parameter definiert:

- Basis des 11-FreundeTickets ist das 10er Ticket, es wird kein separates Ticketprodukt geschaffen
- Als Rabatt soll eine kostenlose Fahrt angeboten werden, insofern 11 Fahrten statt 10 Fahrten, die kostenlose Fahrt finanziert die Rheinbahn aus ihrem Marketingbudget
- Das 11-FreundeTicket soll für sämtliche Preisstufen (A-D) angeboten werden
- Erhältlich ist das Ticket ausschließlich über die Rheinbahn App an 1 maximal 2 Tagen während der WM (z.B. Eröffnungsspiel und Endspiel, max. 1x je Monat)

Die beschriebenen Tarifangebote stimmen mit den Vergaben gemäß § 8 des Verbundgrundvertrages über die Kooperation der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit der VRR AöR (Kooperationsvertrag) überein. Daneben wurde die tarifrechtliche Gültigkeit durch den VRR geprüft. Zudem werden durch die geplanten Maßnahmen der Rheinbahn weder andere Verkehrsunternehmen in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit benachteiligt, noch die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs sowie seine Struktur und Höhe in Frage gestellt. Die Ticketangebote wurden des Weiteren mit sämtlichen Verkehrsunternehmen im AK MTV der KVIV abgestimmt.

## **12. Ausweitung der City-Option für DB-Fernverkehrstickets**

Die DB Fernverkehr (DB Fv) wird die seit 2006 bestehende Regelung zum City-Ticket im Zuge der Weiterentwicklung des Preissystems in der Weise auszuweiten, dass die City-Option ab dem 1. August 2018 unabhängig von der Bahncard ausgegeben wird. Damit soll die für alle Partner erfolgreiche Kooperation ausgeweitet werden, um als wichtiges Angebot die Kundenwahrnehmung zu verbessern und eine vollständige Mobilitätskette bei Reisen mit DB Fv gewährleisten.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Konkurrenz durch Fernbusse und Flieger nimmt die DB Fv im Rahmen der Weiterentwicklung des Preissystems eine stärkere Differenzierung der Konditionen von Spar- und Flexpreisen vor. Das neue Preissystem sieht vor, in den Ticketkategorien Sparpreis, Flexpreis und Business Flex die City-Option einzubinden; lediglich im neuen Basisprodukt dem Supersparpreis, erfolgt keine Einbindung der City-Option. Damit ist

zum einen eine Steigerung der ausgegebenen Tickets und der Abgeltungsbeträge zu erwarten, zum anderen auch reduzierte Nahverkehrstickets in den Städten mit City-Ticket Anerkennung.

Die vertragliche Grundlage bildet der Rahmenvertrag zur Weiterführung des City-Tickets aus dem Jahr 2006. In der Präambel des Rahmenvertrags war bereits 2006 klargestellt worden, dass die Vertragspartner und die diesem Vertrag angeschlossenen Verkehrsverbünde/Verkehrsunternehmen unverändert der Auffassung sind, dass als langfristiges Ziel anzustreben sei, die ÖPNV-Fahrtberechtigung für den Start- und Zielort obligatorisch in alle Fahrkarten des DB-Fernverkehrs einzubeziehen. Bereits im Rahmenvertrag von 2006 sind für diesen Fall der Umgang mit Kalkulation, Abrechnung und dem Ansatz von Nutzerquoten vereinbart worden, die nun zur Anwendung kommen. Die Abrechnung aller im Rahmenvertrag aufgeführten Tickets ist sichergestellt.