



öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Tarifangelegenheiten</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/IX/2018/0471</b>	<b>31.08.2018</b>	<b>7</b>

<u><b>Beratungsfolge</b></u>	<u><b>Zuständigkeit</b></u>	<u><b>Sitzungstermin</b></u>	<u><b>Ergebnis</b></u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	19.09.2018	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	24.09.2018	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	04.10.2018	<input type="checkbox"/>

### **Beschlussvorschlag:**

#### **Beschlüsse:**

##### **1. Verbundübergreifende Tariflösungen**

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

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt, die aufgezeigten Vorgehensweisen zu 1.a) und 1.b) zur Anpassung der Preise für Ergänzungsprodukte zum Nachbarverbund VRS.

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, die Fortschreibung der Preise für Ergänzungsprodukte zu 1.c) zum Nachbarverbund AVV und den Wegfall des Ergänzungsproduktes mit Zwangsabnahme wie im Sachverhalt dargestellt zu beschließen.

##### **2. Tarif für On-Demand-Verkehre im VRR ab 01.01.2019**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die überarbeitete Tarifposition für On-Demand Verkehre im VRR ab 01.01.2019 gemäß Punkt 2 dieser Vorlage zu beschließen.

Die überarbeitete Tarifposition soll als Zwischenstufe insbesondere für die konkreten on Demand Angebote in Duisburg und Krefeld Anwendung finden. Eine Weiterentwicklung des on Demand Tarifes mit weiteren tariflichen Erprobungsstufen für andere geplante Angebote im VRR wird unter Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten und einer Durchtarifizierung spätestens im Laufe des Jahres 2019 zur Beschlussfassung gebracht.

### **3. NRW-Tarif 2019**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat den vom Kompetenzcenter Marketing erarbeiteten Preisvorschlag (Anlage) für die ab 01.01.2019 geltenden NRW-Pauschalpreise und NRW-Aufpreise zu beschließen. Darüber hinaus empfehlen der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat dem Verwaltungsrat den Anpassungen in den Beförderungsbedingungen NRW und den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif zuzustimmen. Das Votum steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die weiteren Kooperationspartner.

#### **Kenntnisnahmen:**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Unternehmensbeirat und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen folgende Sachstände zur Kenntnis:

1. Einnahmen und Fahrten 1 - 6/ 2018
2. AST-Verkehre
3. City-Ticket (DB)
4. Finanzierung SchokoTicket
5. Flexible Zeitkarten VRS (Kragenbereich)
6. Abo-Bericht
7. Tarifkooperationen
  - Tarifkooperation Gelsenkirchen
  - Bericht WeihnachtsmarktTicket
  - Green City

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

##### **Beschlüsse**

#### **1. Verbundübergreifende Tariflösungen**

##### **a) Harmonisierung der VRR Ergänzungsaufpreise für VRS-JobTickets**

Die Preise für Ergänzungen zum VRS-JobTicket zur Nutzung des VRR-seitigen Bereichs des großen Kragens und umgekehrt sowie die Preise für Ergänzungen zu VRR-FirmenTickets zur Nutzung des VRS-seitigen Bereichs des Großen Kragens sind einheit-

lich und werden von den Gremien des VRR und des VRS festgelegt.

Zur Erinnerung: Bereits in 2017 wurde die Harmonisierung/Vereinheitlichung der Ergänzungen in zwei Migrationsschritten beschlossen (vgl. Drucksache **M/IX/2017/0317**). Der erste Schritt der Harmonisierung erfolgte bereits zum 01.01.2018. Zum 01.01.2019 erfolgt nun der zweite und letzte Schritt:

Bis 2017	01.01.2018	01.01.2019
<p><u>Abnahmemodalitäten:</u> Ergänzungsaufpreis zu solidari- schen Basismodellen (100/100) muss ebenfalls solidarisch abge- nommen werden (Zwangsab- nahme für alle Mitarbeiter, die im Nachbarverbund wohnen). Ergänzungsaufpreis zu fakultati- ven Basismodellen wird eben- falls fakultativ abgenommen.</p>	<p><u>Abnahmemodalität-</u> <u>ten:</u> Kunde (die Firma, nicht der einzelne Endabnehmer) kann wählen, ob die Ergänzungsaufprei- se solidar oder fa- kultativ abgenom- men werden sollen, unabhängig vom Basismodell.</p>	<p><u>Abnahmemodalitäten:</u> Es gibt nur noch die fakultative Abnahme des Ergänzungsauf- preises, unabhängig vom Basismodell. Keine Zwangsabnahme mehr.</p>
<p><u>Geltungsbereich:</u> Jeweils der notwendige Weg von der Verbundraumgrenze zum Wohnort, aber nur innerhalb des Tarifkragens („Großer Grenzver- kehr“) im jeweils anderen Ver- bund. 22 verschiedene Geltungsberei- che auf der VRS-Seite für VRR- FT-Kunden. 6 verschiedene Geltungsberei- che auf VRR-Seite für VRS-JT- Kunden.</p>	<p><u>Geltungsbereich:</u> Ein Geltungsbe- reich: VRS-seitiger Bereich des „Gro- ßen Grenzverkehrs (GV)“ für VRR-FT- Kunden. VRR-seitiger Bereich des „GV“ für VRS-JT- Kunden.</p>	<p><u>Geltungsbereich:</u> Ein Geltungsbereich: VRS-seitiger Bereich des „Großen Grenzver- kehrs“ für VRR-FT- Kunden. VRR-seitiger Bereich des „Großen Grenzver- kehrs“ für VRS-JT- Kunden.</p>
Bis 2017	01.01.2018	01.01.2019
<p><u>Preis:</u> Solidar: 33,20 €/M Fakultativ: 66,40 €/M</p>	<p><u>Preis:</u> Solidar: 51,88 €/M Fakultativ: 67,20 €/M</p>	<p><u>Preis:</u> Fakultativ: 67,20 €/M Plus Preisanpassung 2019</p>

Unter Berücksichtigung der Preisanpassungen von VRR und VRS zum 01.01.2019 ergibt sich nun für die Ergänzung ein Preis von 69,80 € pro Monat (= 3,9 %) ab dem 01.01.2019.

#### **b) Ergänzung zu VRS-AzubiTickets und VRR-YoungTicketPLUS Abo**

Analog zu den Ergänzungen zum VRS-Job-/VRR-FirmenTicket gibt es auch Ergänzungen zum VRS-AzubiTicket und zum VRR-YoungTicketPLUS in der Abo-Variante. Der Preis beträgt höchstens 80 % der Ergänzung beim JobTicket/FirmenTicket, um der 20 %-Regelung für die Zuwendungsfähigkeit nach § 11a ÖPNVG NRW Folge zu leisten. Der Preis beträgt aktuell 53,10 € und wird zum 01.01.2019 mit 54,90 € vorgeschlagen. Das entspricht einer Preisanpassung von 3,4 %, analog zum Erhöhungsmaß der Ergänzungen für Firmen-/JobTickets und liegt damit bei 78,6 % des Preises der Firmen-/JobTicket-Ergänzung.

#### **c) Fortschreibung Ergänzungsaufpreise zu VRR-FirmenTickets und AVV-JobTickets**

Aktuell gibt es zwischen VRR und AVV unterschiedliche Varianten der Ergänzungsaufpreise zu VRR-Firmen- bzw. AVV JobTickets. Je nach Basismodell unterscheiden sich auch die Ergänzungsaufpreise in der Abnahmemodalität (solidarisch oder fakultativ). Für den AVV-Raum gibt es darüber hinaus für jedes Basismodell zwei verschiedene Geltungsbereiche. Für den VRR-Raum gibt es nur einen einheitlichen Geltungsbereich, aber in den Varianten solidarisch und fakultativ.

Zum 01.01.2019 werden an der Rheinschiene, sowohl zwischen VRR und VRS, als auch zwischen AVV und VRS diese Ergänzungsaufpreise vereinfacht und vereinheitlicht.

Aus den gleichen Gründen, wie auch bei den bereits beschlossenen strukturellen Änderungen bei Ergänzungsaufpreisen (Missbrauchsvorbeugung bei 100/100-Modellen, Vereinheitlichung, Vereinfachung) wird zum 01.01.2019 ebenfalls zwischen VRR und AVV eine entsprechende Harmonisierung vorgeschlagen.

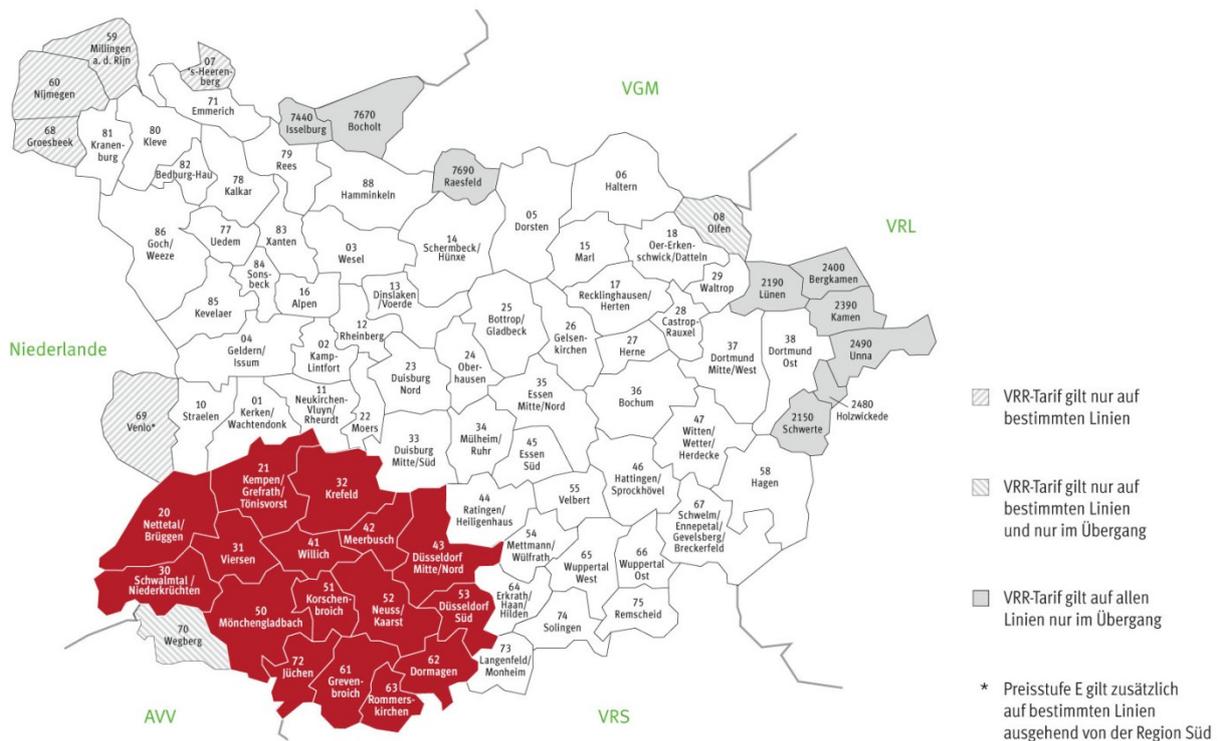
Aufgrund des geringen Umsatzvolumens wird hier auf eine mehrstufige Migration in das dann einheitliche Ergänzungsaufpreismodell verzichtet. Im Segment Ergänzungsaufpreis AVV/VRR wird seitens der AVV-Verkehrsunternehmen eine Gesamteinnahme für die VRR-Verkehrsunternehmen von rd. 12.500 €/Jahr erzielt.

#### **VRR-Ergänzungen zu AVV-JobTickets**

Die Preise für Ergänzungen, die von AVV-Kunden im VRR-Raum genutzt werden, werden von den VRR-Gremien festgelegt:

Modell	Preis 2018	Preis 2019
100/100	57,40 €	entfällt
Fakultativ	88,00 €	90,20 €

Zugrunde gelegt wurde die Preisanpassung im VRR zum 01.01.2019, die sich beim Firmenticket in der Preisstufe C auf 2,5 % beläuft. Der Geltungsbereich der Ergänzung entspricht ungefähr der VRR-Preisstufe C.



von 79,20 € angeboten werden.

## **2. Tarif für On-Demand-Verkehre im VRR ab 01.01.2019**

Seit Oktober 2017 betreibt die Duisburger Verkehrs AG (DVG) eine besondere Form des Linienbedarfsverkehrs – den On-Demand Bus (myBUS). Diese alternative Bedienungsform lehnt sich eng an die bekannten AnrufSammelTaxi-Verkehre (kurz: AST) an. Im Gegensatz dazu weisen On-Demand Verkehre jedoch besondere Qualitätsmerkmale auf. Sie sind weder an Haltestellen noch an Fahrpläne gebunden. So werden die Fahrgäste zu individuell vereinbarten Zeiten von der gewünschten Abfahrtsstelle zum angegebenen Zielort befördert. Die Buchung erfolgt per Smartphone über die myBUS App der DVG. Der Fahrpreis wird vor der Buchung in der App angezeigt und auch die Bezahlung erfolgt direkt über die App. Des Weiteren können die Fahrtwünsche verschiedener Kunden mit Hilfe eines Algorithmus gebündelt werden (Poolriding), dazu wird eine optimierte Route gemäß Echtzeit-Nachfrage berechnet. Vor den Hintergrund der höheren Bedienungsqualität der On-Demand Verkehre wurde im Juni Sitzungsblock 2017 (**Drucksache: M/IX/2017/0317**) eine zusätzliche Tarifposition für On-Demand Verkehre im VRR beschlossen.

Im Verlauf des Jahres 2018 sind nunmehr weitere Verkehrsunternehmen mit Konzepten und Planungen zur Einführung von On-Demand Angeboten auf den VRR zugekommen. Insbesondere in Wuppertal und Krefeld sind die Vorbereitungen bereits so weit fortgeschritten, dass ab Beginn des kommenden Jahres entsprechende Angebote einführt werden. Zudem bestehen auch in Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen und Oberhausen erste Überlegungen zur Einführung von On-Demand Angeboten.

In Verbindung mit der Einführung der weiteren On-Demand Angebote wurde die Überarbeitung der Tarifposition für diese Verkehre angeregt, um insbesondere die Wirtschaftlichkeit der besonderen Bedienqualität sicherzustellen. Zielsetzung dabei ist, neben der Integration von On-Demand Verkehren in den VRR-Regeltarif die Anwendung einer festgelegten Tarifsystematik. Die bereits durch myBUS in Duisburg genutzte Tarifsystematik wird dabei berücksichtigt, soll jedoch durch ein feineres Raster ersetzt werden. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen wurden grundlegende Rahmenbedingungen bzw. Leitplanken für einen überarbeiteten On-Demand Tarif festgelegt:

- Preisuntergrenze: VRR-Tarif, insb. Preise der EinzelTickets in den Preisstufen K – D
- Preisobergrenze: 50 % des durchschnittlichen Taxi-Tarifs im VRR
- Preisberechnung pro Person und Fahrt
- Ggf. Preisobergrenze ab einer fixen Kilometergrenze (z.B. 20 km, andernfalls sehr hohe Preise für längere Strecken)

Für die Ausgestaltung der überarbeiteten Tarifposition wurden die dargelegten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die nachfolgend aufgezeigte Tarifsystematik ist mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt.

### **1) Grundlage zur Herleitung des zukünftigen On-Demand Tarifs**

Preisuntergrenze: EinzelTicket im VRR-Tarif in den Preisstufen K – D (Preisstand ab 01.01.2019)

VRR-Tarif	Kurzstrecke A	B	C	D	
<i>EinzelTicket</i>	1,70 €	2,90 €	6,00 €	12,80 €	15,70 €

Im VRR existieren bislang bereits Tarife für Linienbedarfsverkehre. Neben dem Tarif für Anruf-Sammel-Taxen wurde in 2017 ein Tarif für die ersten On-Demand Verkehre vor dem Start des myBUS Projektes in Duisburg eingeführt. Zur Bewertung und Klassifizierung des überarbeiteten On-Demand Tarifs werden nachfolgend die bereits existierenden Tarife für AST und On-Demand in 2018 dargestellt:

	Preisstufe 1	Preisstufe 2	Preisstufe 3
<i>Anruf-Sammel-Taxi (AST)</i>	2,90 €	5,70 €	8,50 €
<i>AST ermäßigt</i>	2,30 €	2,90 €	4,40 €
<i>On-Demand</i>	3,20 €	6,40 €	9,60 €
<i>On-Demand ermäßigt</i>	2,50 €	3,75 €	5,00 €

Preisobergrenze: Taxi-Tarife in den Städten mit Unternehmen in konkreten Planungen zu On-Demand Verkehren (ohne Zuschläge in Nacht- oder Abendstunden etc.)

Taxi-Tarife in ausgewählten Städten im VRR Gebiet

Städte	Preise ohne Aufschläge		Entfernung in km				
	Grundpreis	Km Preis	2	5	10	15	20
Bochum	3,30 €	1,70 €	6,70 €	11,80 €	20,30 €	28,80 €	37,30 €
Dortmund	3,50 €	1,60 €	6,70 €	11,50 €	19,50 €	27,50 €	35,50 €
Duisburg	5,50 €	2,00 €	9,50 €	15,50 €	25,50 €	35,50 €	45,50 €
Düsseldorf	4,50 €	2,20 €	8,90 €	15,50 €	26,50 €	37,50 €	48,50 €
Essen	4,00 €	2,00 €	8,00 €	14,00 €	24,00 €	34,00 €	44,00 €
Gelsenkirchen	4,00 €	1,75 €	7,50 €	12,75 €	21,50 €	30,25 €	39,00 €
Krefeld	3,00 €	2,00 €	7,00 €	13,00 €	23,00 €	33,00 €	43,00 €
Mülheim a.d. Ruhr	3,50 €	2,10 €	7,70 €	14,00 €	24,50 €	35,00 €	45,50 €
Wuppertal	3,10 €	1,90 €	6,90 €	12,60 €	22,10 €	31,60 €	41,10 €
<i>Durchschnitt</i>	<i>3,82 €</i>	<i>1,92 €</i>	<i>7,66 €</i>	<i>13,41 €</i>	<i>22,99 €</i>	<i>32,57 €</i>	<i>42,16 €</i>

Als preisliche Obergrenze für den On-Demand Tarif wird 50 % des jeweiligen Taxi-Tarifs fixiert. Insoweit ergibt sich auf Basis der aufgeführten Einteilung ein Raster von 5 Preisstufen mit jeweiligen Obergrenzen für die zurückgelegten Kilometer.

Die rechnerische Herleitung für eine Obergrenze im VRR erfolgt auf Basis des Mittelwerts der angeführten Taxi-Tarife (ohne Aufschläge für Nachtverkehre, Großraum etc.):

Obergrenze für On-Demand Tarif	Entfernung in km (jeweils bis zur Obergrenze)				
	2	5	10	15	20
<i>On-Demand Tarif</i>	3,80 €	6,70 €	11,50 €	16,30 €	21,10 €

## **2) Marktvorschlag**

### **2.1) Basistarif**

Vor dem Hintergrund dieser Vorgaben ergibt sich ein Marktvorschlag auf Basis der Abweichung zwischen dem bisherigen On-Demand Tarif und der fixierten Obergrenze (50 % Taxi-Tarife):

Gültigkeit ab 01.01.2019	Entfernung in km (jeweils bis zur Obergrenze)				
	2	5	10	15	20
<i>On-Demand Tarif</i>	<b>3,20 €</b>	<b>5,90 €</b>	<b>8,70 €</b>	<b>12,00 €</b>	<b>15,20 €</b>

Die Einteilung des Rasters in 5 Preisstufen lehnt sich an die 5-stufige Einteilung des VRR-Tarifs an. Die Obergrenze der zurückgelegten Kilometer kann darüber hinaus noch weiter verfeinert bzw. anderweitige Obergrenzen können festgelegt werden.

### **2.2) ermäßigte Tarife**

Um eine konsequente Integration der On-Demand Verkehre in den ÖPNV und damit in den VRR-Tarif zu ermöglichen, ist ein ermäßigter Tarif für Stammgäste des ÖPNV erforderlich. Aus diesem Grunde wird für Abonnenten ein ermäßigter Tarif in Form von prozentualen Rabatten vorgeschlagen. Somit erfolgt eine Anlehnung an die Ermäßigungen der Abonnements gegenüber den MonatsTickets. Für den Marktvorschlag zum 01.01.2019 wird eine Rabattierung in Höhe von 25 % empfohlen.

	Entfernung in km (jeweils bis zur Obergrenze)				
	2	5	10	15	20
<i>On-Demand Tarif (Abo)</i>	<b>2,40 €</b>	<b>4,40 €</b>	<b>6,50 €</b>	<b>9,00 €</b>	<b>11,40 €</b>

Gemäß den Tarifbestimmungen des VRR werden für Kinder von 6 bis 14 Jahren vergünstigte EinzelTickets Kinder ausgegeben. Insofern ist neben der Rabattierung für Abonnenten auch ein ermäßigter Tarif für Kinder erforderlich. Für den Marktvorschlag zum 01.01.2019 wird deshalb ein On-Demand Tarif Kinder mit einer Rabattierung von bis zu 50 % empfohlen.

	Entfernung in km (jeweils bis zur Obergrenze)				
	2	5	10	15	20
<b>On-Demand Tarif Kinder</b>	<b>1,70 €</b>	<b>2,90 €</b>	<b>4,30 €</b>	<b>6,00 €</b>	<b>7,60 €</b>

Für On-Demand Verkehre als besondere Form des Linienbedarfsverkehrs gelten des Weiteren die jeweils gültigen VRR-Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen für die Verbund- und Gemeinschaftstarife in NRW sowie den NRW-Tarif, soweit nicht abweichende Regelungen getroffen wurden. In diesem Zusammenhang ist auf die Beförderung von Schwerbehinderten mit Berechtigung zur unentgeltlichen Beförderung inkl. Begleitpersonen zu verweisen. Im Linienbedarfsverkehr gilt für diese Personengruppe ein ermäßigter Fahrpreis. Für Schwerbehinderte schlägt der VRR deshalb die Anwendung des On-Demand Tarif Kinder und somit eine Ermäßigung von bis zu 50 % vor.

### 2.3 Umgang mit Mitfahrenden

Aufgrund der andersartigen Tarifierung von Taxi-Verkehren im Vergleich zum ÖPNV, im Taxi-Verkehr erfolgt die Abrechnung je Fahrzeug unabhängig von der Anzahl der Mitfahrenden, entsteht eine „virtuelle“ Preisobergrenze für On-Demand Verkehre mit dem gültigen Taxi-Tarif. Insofern sind für Mitfahrende innerhalb einer Buchung (d. h. mit identischem Start und Ziel) Rabatte oder feste Aufpreise denkbar. Als Alternativen sind 50 % des jeweiligen On-Demand Tarifs oder feste Aufpreise je Mitfahrendem in Anlehnung an das Quer-durchs-Land Ticket (QdL) der Deutschen Bahn denkbar.

Aus der fachlichen Bewertung ergibt sich der Vorschlag wie folgt:

		Entfernung in km (jeweils bis zur Obergrenze)				
		2	5	10	15	20
Gültigkeit ab 01.01.2019						
<b>Mitfahrende</b>		<b>1,50 €</b>	<b>2,00 €</b>	<b>3,00 €</b>	<b>4,00 €</b>	<b>5,00 €</b>

In einem weiteren Schritt ist das Thema Durchtarifierung und damit auch u. a. die verkehrslastabhängige Bepreisung eine Option zur Weiterentwicklung dieses Tarifs. Weitere Preisbildungsfaktoren wie Ab-/Aufschläge zu Neben-/ Hauptverkehrszeiten oder Wartezeiten etc. sind ebenfalls denkbar.

### 3) Weitere Schritte

Des Weiteren gilt es zu beachten, inwieweit On-Demand Verkehre bestehende ÖPNV-

Regelangebote ersetzen, ergänzen oder verdichten. Je nach Situation ist der On-Demand Verkehr kein Zusatzangebot mit besonderen Komforteigenschaften für die Fahrgäste, sondern lediglich Ersatz der bisherigen Bedienung. In diesem Falle stellt sich die Frage, ob der VRR-Regeltarif angewendet wird oder ob eine besondere Herangehensweise für eine Durchtarifierung zum VRR-Tarif erfolgen sollte.

Die Durchtarifierung zum VRR-Tarif ist ein besonderer Aspekt in Verbindung mit den On-Demand Verkehren, der mit den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten ist. Drei unterschiedliche Formen für eine Durchtarifierung sind denkbar:

- Anwendung des VRR-Tarifs für On-Demand Verkehre
- Gesonderte Tickets pro Fahrt und Person für On-Demand Verkehre als besondere Form von Linienbedarfsverkehre
- vollständige Anwendung des On-Demand Tarifs

Für die Ausgestaltung der Durchtarifierung sind die spezifische Gegebenheiten und Rahmenbedingungen der jeweiligen On-Demand Verkehre der VU zu beachten.

Ergänzend können zur Markteinführung Aktionspreise angeboten werden. Zum Beispiel kostenlose Fahrten für Abonnenten in den ersten Monaten. Die Konzeptionierung möglicher Marketingaktivitäten erfolgt im nächsten Schritt.

Zur Gesamthematik erfolgen aktuell Konsultationen mit der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Genehmigungsbehörde. Insbesondere der Wunsch der Verkehrsunternehmen nach flexiblen Tarifen steht in Rede. In diesem Zusammenhang sind selbstverständlich die geltenden Rahmenbedingungen des VRR-Tarifs anzuführen. Gemäß § 8 des Kooperationsvertrages ist der VRR-Tarif einheitlich anzuwenden, zudem verweist § 39 PBefG auf die gleichmäßige Anwendung von Beförderungsentgelten. Vor diesem Hintergrund sind die Erwartungen der Unternehmen an die Genehmigungsfähigkeit für einen flexiblen On-Demand Tarif einzuordnen und zu bewerten. Für die geplanten bzw. bereits umgesetzten On-Demand Verkehre (insb. in Duisburg und Krefeld) soll dennoch kurzfristig ein wirtschaftlich ausgestalteter Tarif zum 01.01.2019 eingeführt werden. Aus diesem Grunde wird zunächst der angeführte Tarifvorschlag zur Beschlussempfehlung gestellt. Weitere mögliche Erweiterungen insbesondere zur Flexibilisierung des Tarifs werden vorbehaltlich einer Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde angestrebt. Hierzu und auch zu verkehrlichen, betrieblichen und ggf. infrastrukturellen Aspekten dieses Themas finden aktuell Beratungen statt. Dazu folgen in den nächsten Sitzungsblöcken weitere Be-

richterstattungen oder Beschlussempfehlungen.

Zum Thema: On-Demand-Verkehre im VRR veranstaltet der VRR am 7. November einen Workshop. Fachleute von Verkehrsunternehmen (u.a. Rheinbahn, SWK, Ruhrbahn, Bogestra, WSW, DSW21) sowie Betreiber bzw. technische Dienstleister von On-Demand-Angeboten (u.a. moovel, SSB, door2door) stellen Praxisbeispiele vor, erörtern rechtlicher Rahmenbedingungen und verständigen sich über Regelungen im VRR mit Fokus auf die tarifliche Asgestaltung.

#### **4) Fazit**

Zur Implementierung der On-Demand Verkehre als attraktive Mobilitätsalternative und als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot wird von Seiten des VRR die dargelegte Festpreissystematik in 5 Stufen mit einer Rabattierung von 25 % für Abonnenten sowie einer Ermäßigung von bis zu 50 % für Kinder und Schwerbehinderte in der aktuellen Einführungsphase vorgeschlagen. Des Weiteren wird die Implementierung der Aufpreissystematik für Mitfahrende innerhalb einer Buchung empfohlen. Die Weiterentwicklung des On-Demand-Tarifs kann unter der Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten zu weiteren Beschlussempfehlungen führen.

### **3 NRW-Tarif 2019**

Das Kompetenzcenter Marketing (KCM) als Koordinierungsstelle für den NRW-Tarif hat im Rahmen der gemeinsamen Sitzungen der Landesarbeitsgruppe (LAK) mit Vertretern der Verbände und Verkehrsunternehmen einen Vorschlag zur preislichen Fortschreibung des NRW-Tarifs zum Tarifwechsel 01.01.2019 vorgestellt. Die in der Anlage beigefügte Übersicht beinhaltet die seitens LAK empfohlene Preismaßnahme.

Insgesamt wird eine Preismaßnahme bei den PauschalpreisTickets, den RelationspreisTickets, dem SemesterTicket NRW sowie dem NRWplus-Tarif in Höhe von durchschnittlich 2,7 % vorgeschlagen. So steigt beispielsweise der Preis des SchöneFahrtTickets NRW Erwachsene von bisher 20,00 € auf 20,40 € an. Das EinfachWeiterTicket (EWT) Erwachsene steigt von 6,60 € auf 6,80 € und das SchönerTagTicket NRW Single wird preislich um 50 Cent fortgeschrieben auf einen Preis von 31,00 €. Für die NRW-RelationspreisTickets werden die plus-Beträge für den ÖSPV Abschnitt der jeweiligen Fahrtrelation um 10 Cent auf 1,80 € für SchöneReiseTickets fortgeschrieben. Die weiteren plus-Beträge für SchöneWoche- und SchöneMonatsTickets steigen um 20 bzw. 40 Cent. Für eingeschriebene Studenten an einer Hochschule mit Vertrag über das SemesterTicket NRW gilt ab dem Sommersemester 2020 ein Preis von 56,40 €, ab dem Sommersemester 2021 ein Preis von 58,40 € je Semester. Die Preise der NRWplus-Tickets für die Leistungen im ÖSPV am Quell- und Zielort zu SPFV-

Reisen mit der DB Fernverkehr bleiben preislich stabil und werden in 2019 nicht fortgeschrieben.

In Summe werden in Verbindung mit der preislichen Fortschreibung Mehreinnahmen in Höhe von 1 Mio. € bei den PauschalpreisTickets und ca. 137.000 € Mehreinnahmen bei den plus-Beträgen zu NRW RelationspreisTickets prognostiziert.

Neben der tariflichen Fortschreibung sind zudem Anpassungen in den NRW Beförderungsbedingungen sowie die Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif vorgesehen. Zum einen soll beispielsweise das pauschale Rauchverbot unter Ziffer 5.3 der Beförderungsbedingungen NRW um elektronische Dampfprodukte (z.B. E-Zigaretten) erweitert werden. Zum anderen sind Anpassungen zum Geltungsbereich des EWT unter Ziffer 4.2.1.2 der Tarifbestimmungen erforderlich. Von Seiten des VRS wird als Geltungsbereich für das EWT das erweiterte VRS-Netz gewünscht, das SPNV Leistungen über die Grenzen von NRW beinhaltet.

Das KCM kann erst dann das formelle Tarifgenehmigungsverfahren einleiten, wenn alle Kooperationspartner in NRW diesem vorliegenden Preisvorschlag zugestimmt haben. Insofern ist die Beratung und Beschlussfassung in den VRR-Gremien unter dem Vorbehalt zu betrachten, dass auch die übrigen 9 Kooperationspartner zustimmen.

## **Sachstandsberichte**

### **1. Einnahmen und Fahrten 1 - 6/ 2018**

Die Einnahmesituation hat sich auch bis zum 2. Quartal noch nicht entspannt. Die Einnahmen sind von 652,2 Mio. € auf 656,3 Mio. € um + 4,1 Mio. € gestiegen (+ 0,6 %).

Regelzeitkarten sind von 214,9 Mio. € auf 219,4 Mio. € um 4,5 Mio. € (+ 2,1 %) gestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 2,0 Mio. € auf 36,2 Mio. € (+ 5,9 %) und auch die FirmenTickets haben sich mit 1,2 Mio. € (+ 2,4 %) erfreulich entwickelt. Die Einnahmen der SchülerTickets sind um 1,7 Mio. € gestiegen, ein Plus von 1,5 %. Die Einnahmen bei den AzubiTickets sind um 0,4 Mio. € gesunken. Dies ist eine Reduktion in Höhe von 1,5 % zum Vorjahr.

Das Barsortiment verzeichnet bis zum 2. Quartal 2018 einen Einnahmerückgang von 1,3 Mio. € (- 0,9 %). Auch die NRW-Tickets sind um ca. 0,3 Mio. € (- 0,9 %) gesunken.

Beim SozialTicket sind die Einnahmen bis Juni 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,6 Mio. € (- 6,9 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 8,6 %. Im Monatsdurchschnitt beträgt die Zahl der SozialTicketkunden aktuell rd. 157 Tsd. Dieses entspricht einer Nutzerquote von 11,6 % der Anspruchsberechtigten.

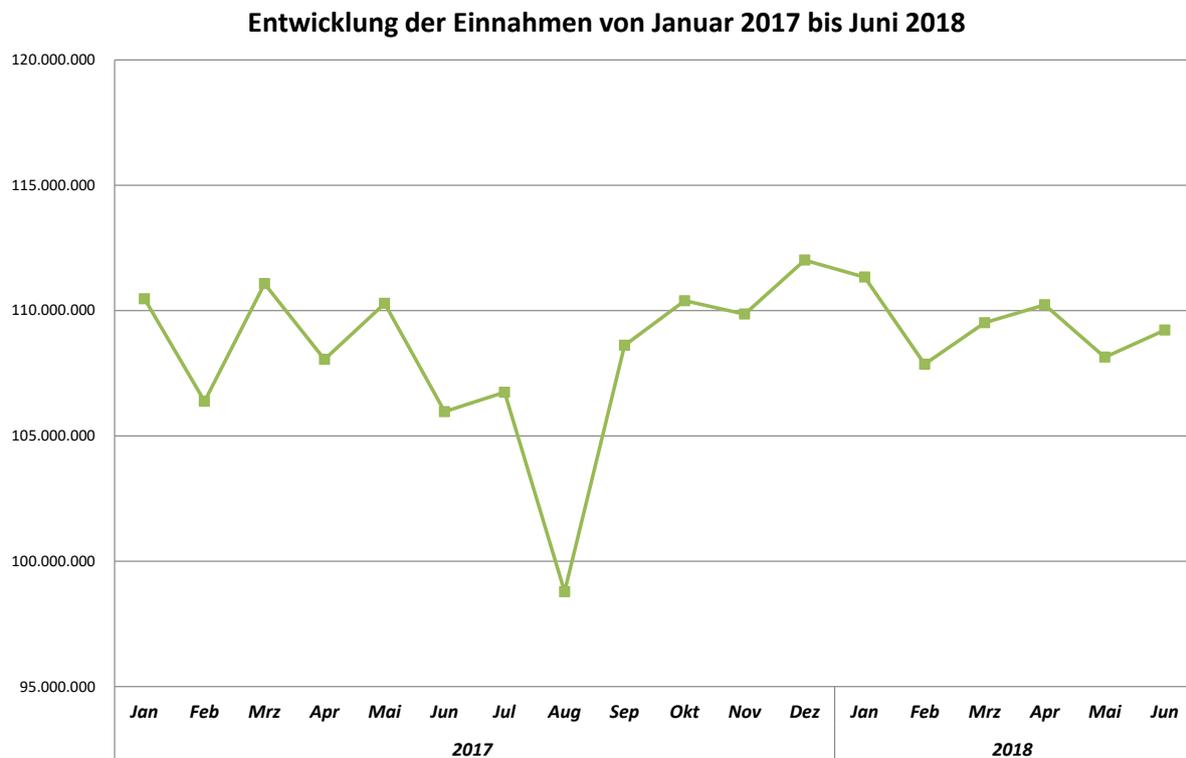
VRR-Ergänzungsaufpreise zu VRS-JobTickets verzeichnen im ersten Halbjahr 2018 eine Einnahmesteigerung von 165 Tsd. € auf rd. 1,2 Mio € (+ 12,2%).

Die aktuelle Entwicklung führen wir auf verschiedene Einmaleffekte zurück, wie z.B. kalenda-

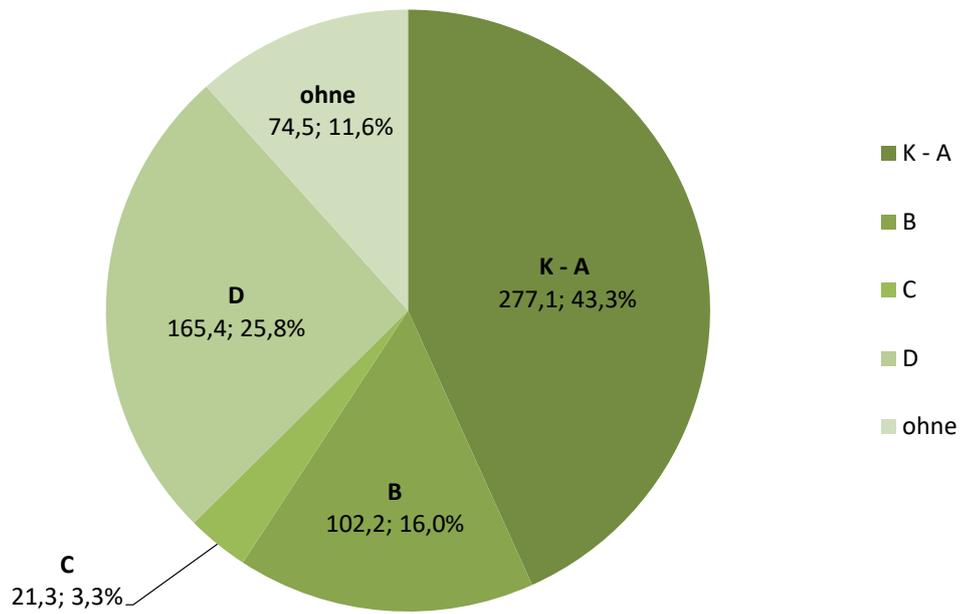
rische Besonderheit, Pfingstferien und Witterungsverhältnisse (Jahrhundertssommer). Aber auch grundlegende Ursachen gilt es auszumachen. Wir werden diese Effekte zum einen weiter intensiv beobachten und analysieren und zum anderen für beeinflussbare Faktoren Maßnahmen vorschlagen. Erste Erkenntnisse werden im Verlauf dieser Vorlage dargestellt, u.a. im Bereich des Sozialtickets sowie der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte. Zudem wird eine separate Arbeitsgruppe mit ausgewählten Verkehrsunternehmen zur genauen Analyse der aktuellen Entwicklungen tagen, um auf Basis der spezifischen Erkenntnisse vor Ort weitergehende Schlussfolgerungen für den gesamten Verbund zu ziehen.

Die Fahrten im VRR zeigen bis Juni 2018 aufgrund der schwierigen Begleitumstände mit - 9,3 Mio. Fahrten (- 1,6 %) eine negative Entwicklung.

Die aktuelle Einnahmesituation wird im Weiteren ausführlich dargestellt.



Einnahmeanteile Januar bis Juni 2018 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Jun 2017	Jan-Jun 2018		
Summe von Absatz	Barsortiment	31.861.203	31.155.687	-705.516	-2,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	23.287.010	23.005.157	-281.853	-1,2
	davon 4erTicket Erwachsene	3.154.722	2.987.824	-166.898	-5,3
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	920.082	891.470	-28.612	-3,1
	FirmenTickets	786.330	786.247	-83	0,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	394.553	382.536	-12.017	-3,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	279.548	290.487	10.939	3,9
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	112.229	113.224	995	0,9
	Regelzeitkarten	2.861.683	2.838.676	-23.007	-0,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.470.506	1.426.388	-44.118	-3,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	539.207	543.039	3.832	0,7
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	603.081	616.963	13.882	2,3
	davon BärenTicket	248.889	252.286	3.397	1,4
	Schüler/AzubiTickets	2.881.657	2.864.262	-17.395	-0,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.302.882	1.294.188	-8.694	-0,7
	davon YoungTicketPLUS gesamt	420.010	433.330	13.320	3,2
	SemesterTickets	1.512.663	1.539.415	26.752	1,8
	NRW-weite Tickets	548.984	585.178	36.194	6,6
	SozialTickets	1.054.582	963.391	-91.191	-8,6
	1. Klasse Zuschlag	14.969	14.147	-822	-5,5
	ÜT-Tarif	626.417	689.591	63.174	10,1
	KombiTickets	1.949.004	2.121.852	172.848	8,9
	Sonstiges	85	114	29	34,1
Summe von Einnahmen	Barsortiment	133.388.466	132.126.133	-1.262.333	-0,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	71.978.009	72.532.333	554.324	0,8
	davon 4erTicket Erwachsene	33.957.107	32.753.076	-1.204.031	-3,5
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	11.970.284	11.992.291	22.007	0,2
	FirmenTickets	51.215.573	52.432.084	1.216.511	2,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	21.587.844	21.462.645	-125.199	-0,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	20.951.665	22.016.709	1.065.044	5,1
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	8.676.064	8.952.731	276.667	3,2
	Regelzeitkarten	214.909.720	219.436.427	4.526.707	2,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	107.698.186	107.597.445	-100.741	-0,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	37.668.729	38.784.083	1.115.354	3,0
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	48.735.686	51.181.705	2.446.019	5,0
	davon BärenTicket	20.807.120	21.873.196	1.066.076	5,1
	Schüler/AzubiTickets	138.276.922	139.613.381	1.336.459	1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	45.991.735	46.590.768	599.033	1,3
	davon YoungTicketPLUS gesamt	26.992.139	26.634.544	-357.595	-1,3
	SemesterTickets	34.225.244	36.246.116	2.020.872	5,9
	NRW-weite Tickets	11.694.992	11.353.093	-341.899	-2,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	52.081.942	48.485.295	-3.596.647	-6,9
	1. Klasse Zuschlag	896.687	857.223	-39.464	-4,4
	ÜT-Tarif	11.535.222	11.953.304	418.082	3,6
	KombiTickets	3.923.206	3.707.331	-215.875	-5,5
	Sonstiges	73.436	84.683	11.247	15,3
Summe von Fahrten	Barsortiment	43.836.366	42.892.638	-943.728	-2,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	23.488.528	23.183.865	-304.663	-1,3
	davon 4erTicket Erwachsene	12.618.888	11.951.296	-667.592	-5,3
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	3.654.136	3.560.688	-93.448	-2,6
	FirmenTickets	36.694.417	37.112.295	417.878	1,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	11.442.037	11.093.544	-348.493	-3,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	18.069.724	18.772.415	702.691	3,9
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	7.182.656	7.246.336	63.680	0,9
	Regelzeitkarten	171.278.334	169.712.872	-1.565.462	-0,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	93.894.325	91.083.039	-2.811.286	-3,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	30.721.619	30.973.167	251.548	0,8
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	35.462.385	36.303.796	841.411	2,4
	davon BärenTicket	11.200.005	11.352.870	152.865	1,4
	Schüler/AzubiTickets	218.585.634	217.250.392	-1.335.242	-0,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	99.019.032	98.358.288	-660.744	-0,7
	davon YoungTicketPLUS gesamt	31.500.750	32.499.750	999.000	3,2
	SemesterTickets	45.379.890	46.182.450	802.560	1,8
	NRW-weite Tickets	945.064	853.055	-92.009	-9,7
	SozialTicket	64.329.502	58.766.851	-5.562.651	-8,6
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	14.860	14.860	
	KombiTickets	1.059.868	61.686	-998.182	-94,2
	Sonstiges	2	0	-2	-100,0
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>44.097.577</b>	<b>43.558.560</b>	<b>-539.017</b>	<b>-1,2</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>652.221.411</b>	<b>656.295.071</b>	<b>4.073.660</b>	<b>0,6</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>582.109.076</b>	<b>572.847.099</b>	<b>-9.261.977</b>	<b>-1,6</b>

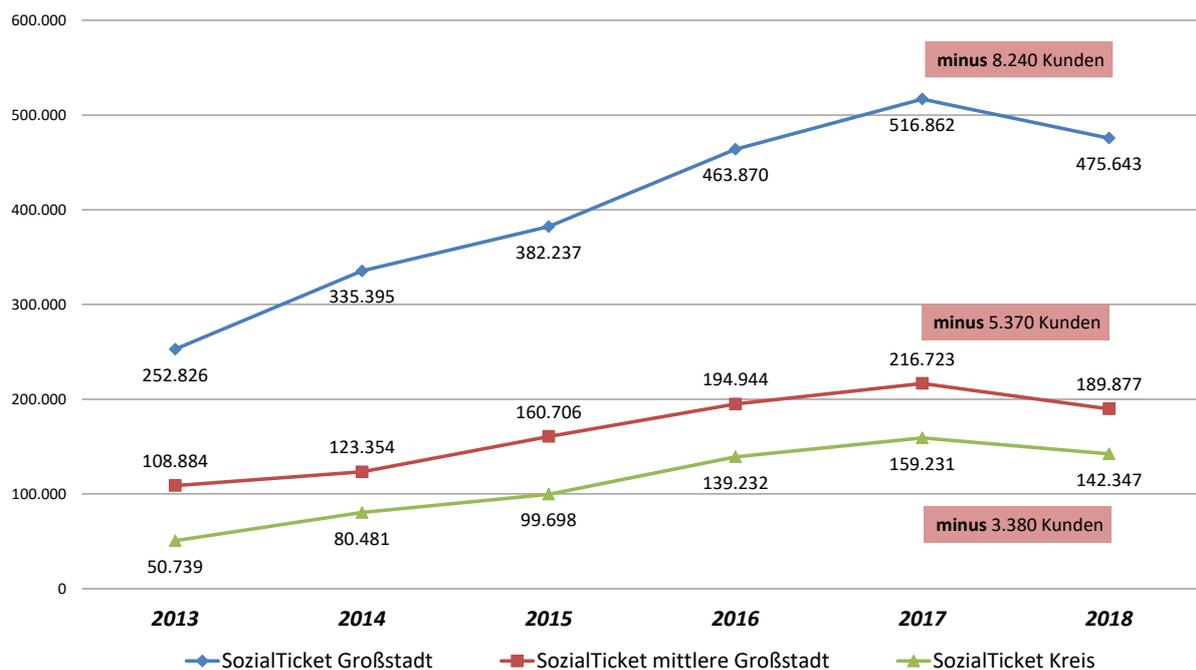
## Einnahmesituation Januar bis Mai 2018

Die aktuelle Einnahmeentwicklung bei den Verkehrsunternehmen im VRR entspricht nicht den mit der Tarifmaßnahme zum 01.01.2018 verbundenen Erwartungen. Nach den ersten fünf Monaten liegt das Umsatzplus lediglich bei 0,8 Mio. €. Aus diesem Grunde erfolgt nachfolgend eine genauere Datenanalyse, um Gründe für die Entwicklung aufzuzeigen:

### SozialTicket

Das SozialTicket hat einen großen Anteil an der Gesamtentwicklung. Vom Pilotstart im November 2011 über die verbundweite Einführung 2013 bis 2017 sind sowohl die Absatzzahlen wie auch die Einnahmen z. T. deutlich gestiegen. Ab Mitte des Jahres 2017 haben sich die Absatzzahlen auf ca. 160 Tsd. pro Monat stabilisiert. Beim Vergleich der ersten 5 Monate 2018 mit dem Vergleichszeitraum 2017 wird ersichtlich, dass ca. 85.000 SozialTickets weniger verkauft wurden (- 9,5 %), dies entspricht ca. 17.000 Kunden pro Monat! Diese Rückgänge basieren auf allen drei Clustern (Großstadt, mittlere Großstadt und Kreise).

**Absatzentwicklung SozialTicket von 2013 bis 2018**  
jeweils Januar bis Mai



Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen hat der VRR zunächst versucht die Entwicklung der Anspruchsberechtigten zu überprüfen. Diese Daten setzen sich zusammen aus den Berechtigten für:

- Grundsicherung für Arbeitssuchende SGB II
- Hilfe zum Lebensunterhalt 3. Kapitel SGB XII
- Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung 4. Kapitel SGB XII
- Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG)
- Wohngeld

Auf der Internetseite der Landesdatenbank NRW sind z. Zt. nur Daten bis zum 31.12.2016 verfügbar. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass die Daten bis 31.12.2017 erst im Herbst 2018 zur Verfügung stehen. Auch diese Daten geben nur bedingt Auskunft über die aktuelle Situation in 2018. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wurden die Verkehrsunternehmen gebeten bei ihren ortsansässigen Sozialämtern aktuellere Daten zu erfragen, um vertiefende Erkenntnisse zum derzeitigen Stand zu bekommen. Einige Ergebnisse liegen dem VRR schon vor.

Die Arbeitslosenquote in NRW ist in den ersten 5 Monaten von 2016 (7,9 %) über 2017 (7,6 %) auf 7,1 % in 2018 zurückgegangen. Daraus ist zu schließen, dass die Anspruchsberechtigten aus den Bereichen (Sozialgesetzbuch) SGB II und SGB XII auch rückläufig sind. Die ersten gemeldeten Zahlen der Verkehrsunternehmen bestätigen diese Aussage. Die Wohngeldbezieher steigen seit 2016, Grund dafür ist die Wohngeldreform zum 1. Januar 2016. Hier wurde u.a. der Empfängerkreis ausgeweitet.

Auch die Zahlen zum AsylbLG sind gem. den Meldungen der VU gesunken. Exemplarisch hier die Entwicklung der Asylbewerberzahlen in Deutschland der letzten Jahre. Zumindest eine Tendenz ist sicherlich auch auf das VRR-Gebiet abbildbar. Von den eingereisten Geflüchteten entfallen über 20 % auf NRW.

## Entwicklung der Asylbewerberzahlen in Deutschland

	Insgesamt	davon Erstanträge	davon Folgeanträge	
2010	48.589	41.332	7.257	
2011	53.347	45.741	7.606	
2012	77.651	64.539	13.112	
2013	127.023	109.580	17.443	
2014	202.834	173.072	29.762	 + 59,7 %
2015	476.649	441.899	34.750	 + 135,0 %
2016	745.545	722.370	23.175	 + 56,4 %
2017	222.683	198.317	24.366	 - 70,1 %
Jan-Jun 2018	93.316	81.765	11.551	
Erwartung 2018	180.000			 - 19,2 %

Quelle: Bundesamt für Migration und Flüchtlinge

In der Grafik ist zu erkennen, dass die größte Flüchtlingswelle 2016 eingetroffen ist, 2017 und 2018 sind die Zahlen wieder deutlich zurückgegangen.

Die ersten aktuellen Zahlen, die über die Verkehrsunternehmen ermittelt wurden, bestätigen diesen Trend. Die Anzahl der Berechtigten für SGB II und SGB XII gehen zurück, Asylbewerberzahlen sind ebenfalls stark rückläufig und die Zahlen der Wohngeldempfänger sind mit der Reform in 2016 gestiegen.

Insgesamt betrachtet sind die Zahlen der Anspruchsberechtigten in 2018 deutlich rückläufig. Eine genaue Zahl kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht genannt werden, da bislang nur wenige Meldungen der Verkehrsunternehmen vorliegen.

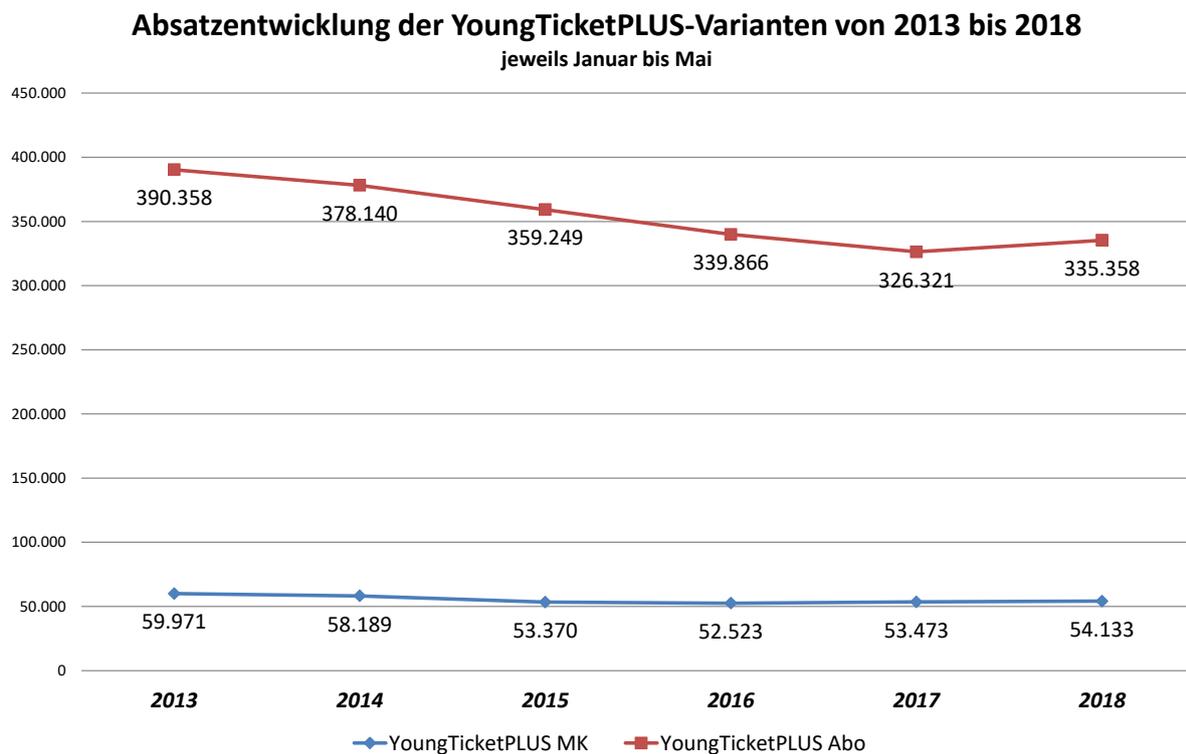
Im Vergleich mit den Einnahmen des SozialTickets aus dem Monatsbericht Mai 2017 mit den aktuellen Zahlen aus 2018, ist ein Delta von ca. 9,5 Mio. € zu verzeichnen! Im letzten Jahr generierten die Verkehrsunternehmen bei den SozialTickets in den ersten 5 Monaten noch ein Plus von 6,1 Mio. € und in diesem Jahr ein Minus von 3,4 Mio. €!

Sobald weitere Daten von Seiten der Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, ist eine verlässliche verbundweite Tendenz abbildbar. Dann können die Zahlen der Anspruchsberechtigten der Kommunen und Kreise nach den erbrachten Betriebsleistungen auf die Verkehrsunternehmen neu verteilt und publiziert werden.

## Reform YoungTicketPLUS

Zur Reform des YoungTicketPLUS läuft aktuell eine Abfrage an die Verkehrsunternehmen bzgl. der Verkäufe bis August 2018. Die ersten Zahlen zeigen bereits eine erfreuliche Entwicklung. Der seit Jahren anhaltende Absatzrückgang konnte gestoppt, bzw. umgekehrt werden.

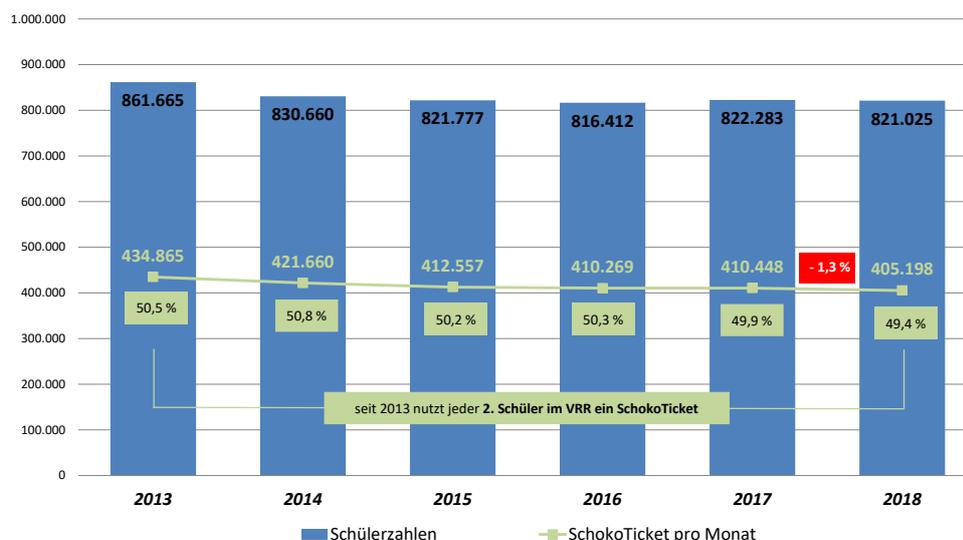
Sowohl die Monatskartenvarianten, wie auch die Absatzzahlen der Abonnenten sind bis Mai gestiegen. Die erste Voraussetzung zu einer erfolgreichen Umsetzung ist somit erreicht worden. Um auch einen finanziellen Erfolg verzeichnen zu können, ist ein noch stärkerer Anstieg der Absätze notwendig.



## Schülerverkehre

Im Bereich SchokoTicket verzeichnet der VRR inkl. der Schulträgerzahlungen im Betrachtungszeitraum Januar bis Mai ein Plus von 1,4 Mio. € (+ 1,5 %). Ein zufriedenstellendes, aber kein sehr gutes Ergebnis! Im Vergleich zu den Entwicklungen in den letzten Jahren fällt auf, dass die Absatzzahlen der SchokoTickets fast kontinuierlich zurückgegangen sind.

## Entwicklung der Schülerzahlen und SchokoTicketverkäufe von 2013 bis 2018



Dies hat mit der negativen Entwicklung der Schülerzahlen zu tun. Diese sind von 2013 bis aktuell um 4,7 % gesunken. Positiv ist zu erwähnen, dass der Anteil der SchokoTicketkunden über die Jahre nahezu bei 50 % an den Gesamtschülerzahlen liegt, somit nutzt jeder 2. Schüler im VRR das SchokoTicket!

Betrachtet man die Selbstzahlertickets separat ist festzustellen, dass diese dem Trend der Schülerentwicklung zwar folgen, aber deutlich größere Rückgänge verbuchen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SchokoTicket - Selbstzahler	1.227.404	1.163.841	1.121.702	1.105.508	1.085.821	1.078.355
		-5,2%	-3,6%	-1,4%	-1,8%	-0,7%

Hier sind die Schulschließungen der letzten Jahre der Grund. Eine genauere Betrachtung der Entwicklung in den letzten drei Schuljahren zeigt:

Entwicklung der Schulstandorte im VRR-Gebiet in den letzten drei Jahren								
		Schuljahr 15/16	Schuljahr 16/17	Veränderung zum Vorjahr		Schuljahr 17/18	Veränderung zum Vorjahr	
				absolut	in %		absolut	in %
VRR gesamt		2.377	2.320	-57	-2,4%	2.265	-55	-2,4%
unterteilt nach	Großstadt	735	728	-7	-1,0%	722	-6	-0,8%
	mittlere Großstadt	670	658	-12	-1,8%	644	-14	-2,1%
	Kreisgebiete	972	934	-38	-3,9%	899	-35	-3,7%

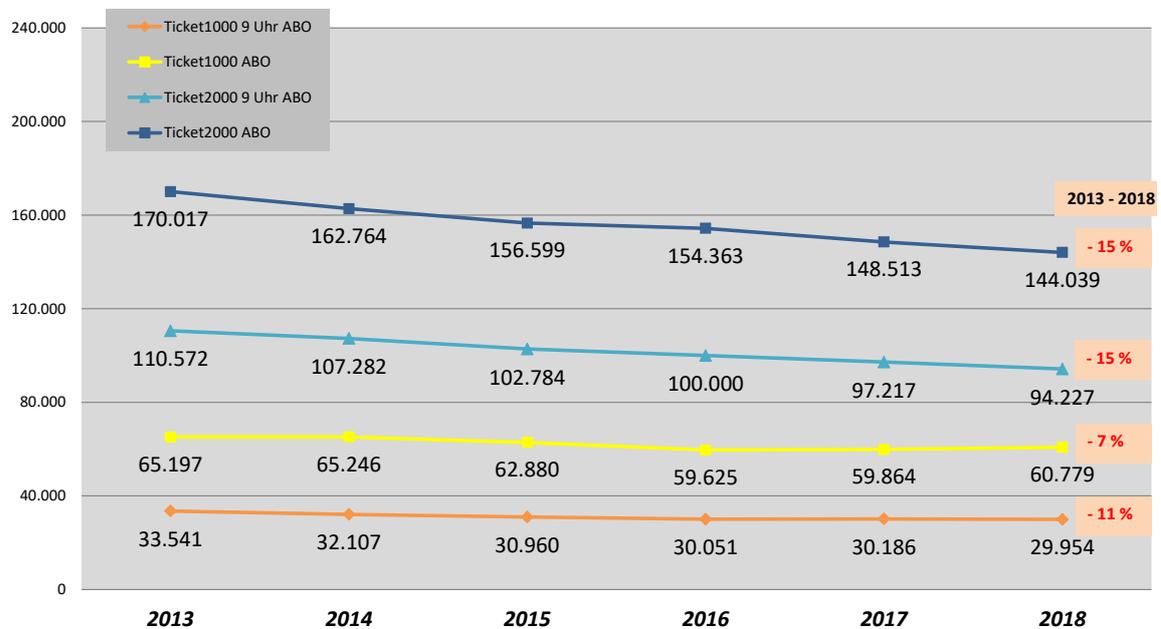
Unabhängig davon ob Großstadt, mittlere Großstadt oder die Kreisgebiete, die Anzahl der Schulen geht zurück. In den Großstädten nicht ganz so stark, in Kreisgebieten jedoch deutlich stärker. Daraus resultierend werden frühere Selbstzahler aufgrund des nun weiteren Schulweges zu Anspruchsberechtigten und zahlen aktuell statt 36,00 € lediglich 12,00 € oder 6,00 €. Dies wirkt sich dann auch auf die Einnahmeentwicklung im Bereich der Schüler aus. Eine Stellschraube zur Verbesserung der mittelfristigen Einnahmesituation im Schülerbereich sind die bereits seit einigen Jahren festgeschriebenen Höchstgrenzen für die Eigenanteile

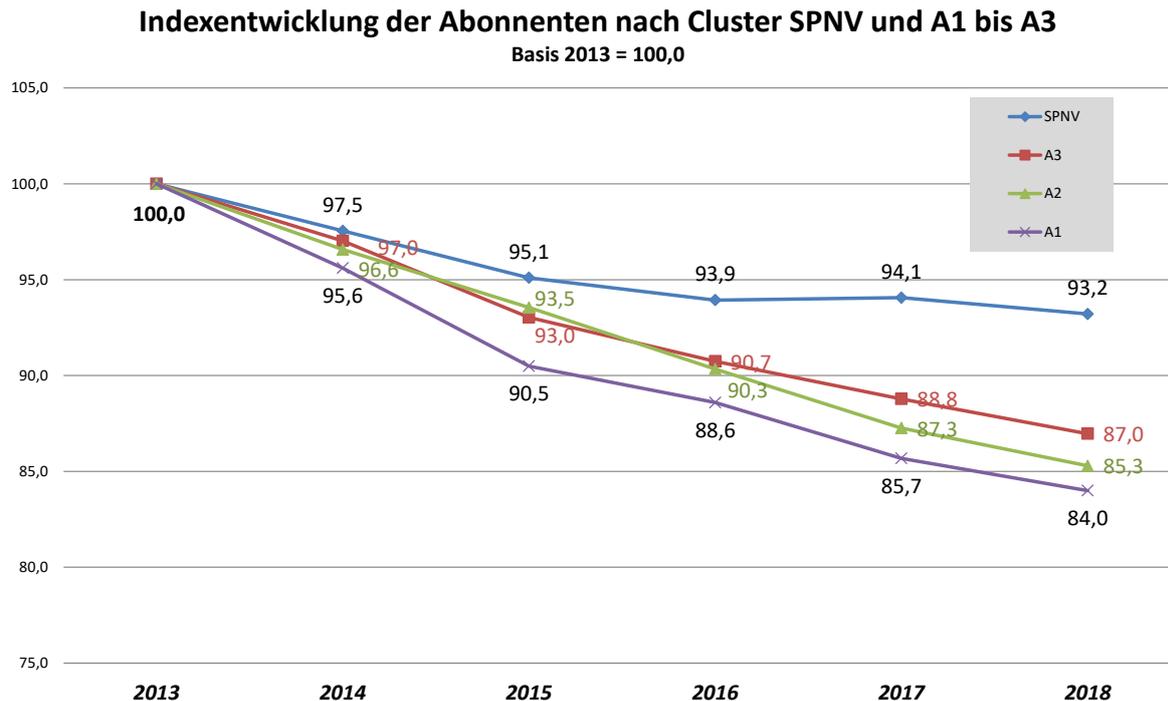
der anspruchsberechtigten Schüler von 12 € für das 1. Kind und 6 € für das 2. Kind. Hier stehen der Verkehrsverbund Rhein/Ruhr und die Landesregierung NRW in engem Kontakt und prüfen die Möglichkeit einer Gesetzesänderung.

## Regelzeitkarten

Die Entwicklung der Regelzeitkarten ist mit einem Einnahmewachstum von + 3,0 Mio. € (+ 1,6 %) zufriedenstellend, jedoch zeigt die Entwicklung der Abonnenten seit einigen Jahren einen negativen Trend. Gerade die Ticket2000- und Ticket2000 9 Uhr – Varianten sind von 2013 bis 2018 kontinuierlich leicht rückläufig. Gerade in den ersten Jahren 2013 bis 2016 ist dies mit den steigenden SozialTicketabsätzen in Verbindung zu bringen. Diese These ist jedoch bei rückläufigen Anspruchsberechtigten seit 2017 nicht mehr zu halten.

**Abonnentenentwicklung Ticket1000/2000 - Varianten von 2013 bis 2018**  
Kunden im Monatsdurchschnitt Januar bis Mai

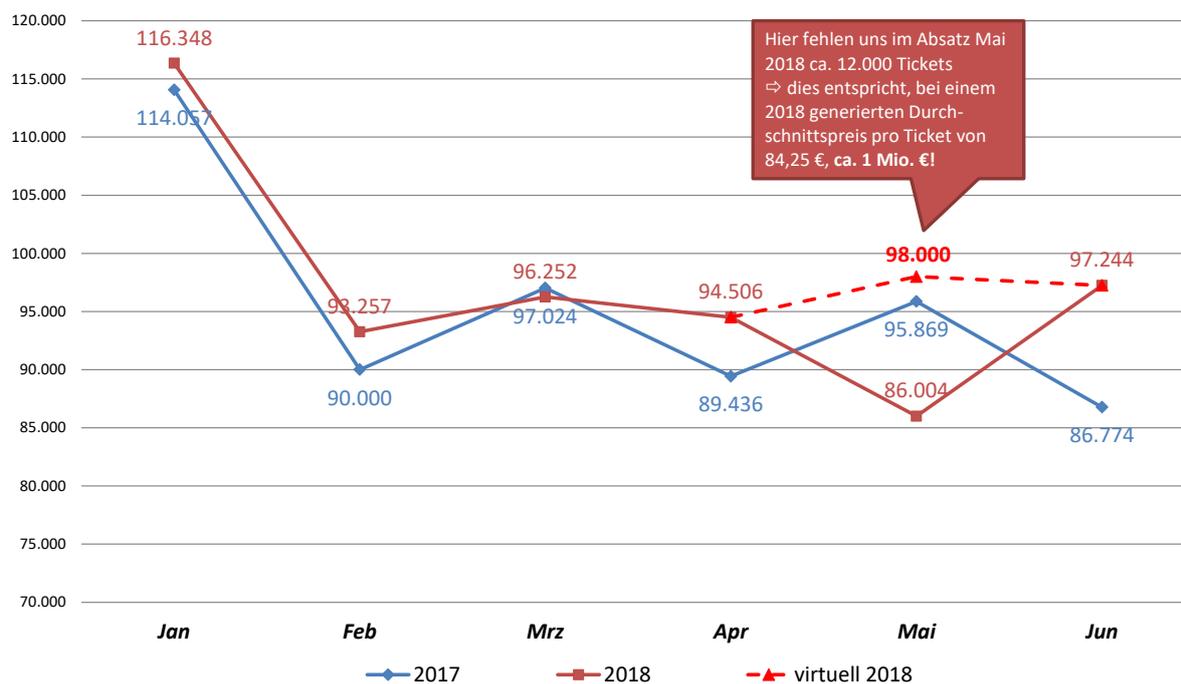




Anhand der Entwicklung nach dem Cluster der A1 bis A3 – Verkehrsunternehmen wird deutlich, dass die Kunden im Bereich der A1 – VU im überwiegend ländlichen Raum deutlich preissensibler sind als Kunden im großstädtischen Raum (A3 Städten).

Eine weitere Begebenheit hat die Einnahmenentwicklung 2018 negativ beeinflusst. Insgesamt fielen in diesem Jahr 4 Feiertage in den Mai und die Pfingstferien vom 22. – 25.05. Dies nutzten viele Kunden vermutlich um zu verreisen und somit vom Kauf einer Monatskarte abzusehen, da die Anzahl an verbleibenden Arbeitstagen zu gering war. Gerade im Bereich der Zeitkarten Einzelkäufe sind deutliche Absatzrückgänge zu verzeichnen, neben den Ticket1000/2000 – Varianten insbesondere auch bei den SozialTickets. Da die Absätze des 7 Tage-Tickets analog ebenso wenig angestiegen sind wie die der Einzel- und 4erTickets, muss davon ausgegangen werden, dass die Kunden die wenigen verbliebenen Arbeitstage mit dem Auto gefahren sind oder bei dem durchweg schönen Wetter das Fahrrad genutzt haben. Die Absatzzahlen haben im Juni wieder das Niveau von April erreicht. Bei einem ähnlichen Absatzverlauf wie Mai 2017 hätten die Verkehrsunternehmen des VRR allein bei den Ticket1000/2000-Varianten in diesem Monat ca. 12.000 Tickets mehr verkauft. Bei einer Durchschnittseinnahme 2018 von 84,25 € entspricht dies einer **Einnahmeminderung von ca. 1,0 Mio. €!**

### Absatzverlauf Ticket1000/2000-Varianten Januar bis Juni 2017 und 2018 hier nur Monatskarten Einzelkauf



### Reform Preisstufe C

Zum 1. Januar 2018 wurde die Preisstufe C reformiert. Bis 2017 hatten Kunden in der Preisstufe C die Wahlmöglichkeit zwischen 172 verschiedenen Geltungsbereichen. Ab 2018 wurden diese durch 19 großräumigere, sich überlappende Regionen ersetzt. Dies trug deutlich zum Verständnis und der Einfachheit des VRR-Tarifes bei. Von dieser Reform haben zunächst alle ehemaligen Preisstufe C-Kunden durch einen größeren Geltungsbereich profitiert. Zudem wurden evtl. notwendige ZusatzTickets für Fahrten außerhalb des ehemaligen Geltungsbereiches eingespart. Eine weitere Möglichkeit für den Kunden ergab sich durch den Wechsel von der Preisstufe D in die neue großräumigere Preisstufe C. Hier ist der VRR von ca. 10 % Wechsler ausgegangen.

Das Einnahmerisiko durch die Wechsler und die weniger genutzten ZusatzTickets sollte durch eine zusätzliche moderate 1,5%ige Preisanpassung der Preisstufe C kompensiert werden.

Die ersten fünf Verkaufsmonate zeigen nun folgendes Bild:

Entwicklung der Preisstufen C und D nach der Reform									
Werte		C		Veränderung		D		Veränderung	
		2017	2018	absolut	in %	2017	2018	absolut	in %
Absatz	Barsortiment	284.942	323.905	38.963	13,7	333.856	278.484	-55.372	-16,6
	FirmenTickets <sup>*)</sup>	41.229	42.239	1.010	2,4	37.745	32.120	-5.625	-14,9
	Regelzeitkarten <sup>*)</sup>	56.977	60.036	3.059	5,4	40.777	35.522	-5.255	-12,9
Einnahmen	Barsortiment	4.491.754	5.259.195	767.441	17,1	6.466.251	5.495.194	-971.057	-15,0
	FirmenTickets <sup>*)</sup>	3.949.154	4.227.025	277.871	7,0	4.546.305	4.018.352	-527.952	-11,6
	Regelzeitkarten <sup>*)</sup>	7.405.040	8.093.195	688.155	9,3	6.672.253	5.959.530	-712.723	-10,7
Fahrten	Barsortiment	449.887	511.940	62.053	13,8	527.567	437.519	-90.048	-17,1
	FirmenTickets <sup>*)</sup>	1.907.671	1.956.441	48.770	2,6	1.680.000	1.451.458	-228.542	-13,6
	Regelzeitkarten <sup>*)</sup>	3.644.645	3.812.524	167.879	4,6	2.556.117	2.222.185	-333.932	-13,1
<b>Gesamt: Absatz</b>		<b>383.148</b>	<b>426.180</b>	<b>43.032</b>	<b>11,2</b>	<b>412.378</b>	<b>346.126</b>	<b>-66.252</b>	<b>-16,1</b>
<b>Gesamt: Einnahmen</b>		<b>15.845.947</b>	<b>17.579.415</b>	<b>1.733.467</b>	<b>10,9</b>	<b>17.684.809</b>	<b>15.473.076</b>	<b>-2.211.733</b>	<b>-12,5</b>
<b>Gesamt: Fahrten</b>		<b>6.002.203</b>	<b>6.280.905</b>	<b>278.702</b>	<b>4,6</b>	<b>4.763.684</b>	<b>4.111.162</b>	<b>-652.522</b>	<b>-13,7</b>

<sup>\*)</sup> ohne verbundweit gültige Tickets

- 479 Tsd. €

Die Entwicklung der Absatzzahlen zeigt in allen drei untersuchten Clustern ein höheres Minus in Preisstufe D als die erwarteten 10 %. Im Barsortiment beträgt der Absatzrückgang 16,6 % und in der Preisstufe C ist dieser lediglich um 13,7 % gestiegen. Hier hauptsächlich ausgelöst durch größere Rückgänge im EinzelTicket (- 13.000 Stück) und 4erTicket (- 3.000 Stück). Bei den Regelzeitkarten gehen die Absätze in der Preisstufe D um 13 % zurück und in der Preisstufe C sind 5,4 % dazu gekommen, hier verlieren wir in erster Linie kumuliert in beiden Preisstufen ca. 2.000 Abonnenten im Ticket2000 Abo und ca. 600 Abonnenten im Ticket1000 Abo. Diese rückläufige Entwicklung ist jedoch schon seit 2013 zu verzeichnen. Die Reform der Preisstufe C sollte einnahmeneutral abgewickelt werden. Durch die höheren Abwanderungen aus der Preisstufe D und den nicht so hohen Zuwächsen in der Preisstufe C ist aktuell ein Minus von 479 Tsd. € zu beobachten. Es ist zu vermuten, dass einige der Zeitkartenkunden aus der PST C aufgrund der bis zu 4,6%igen Preisanpassung eine andere Alternative gewählt haben.

### Barsortiment

Im Barsortiment wurden zum Tarifwechsel 2018 einige strukturelle Veränderungen umgesetzt. Erstmals wurden im Bereich des Barsortimentes im Zuge der Preisstufendifferenzierung in der Preisstufe A unterschiedliche Preise für das EinzelTicket Erwachsene eingeführt. In der Preisstufe A3 wurde der Preis um 10 Cent auf 2,80 € angehoben und die Preise der Preisstufen A1 und A2 bei 2,70 € belassen. Schon in den ersten Wochen 2018 wurden die Kundenreaktionen dazu bei den Verkehrsunternehmen abgefragt. Es sind hierbei kaum negative Äußerungen aufgetreten. Bei näherer Betrachtung der Absatzzahlen scheint diese Reform vom Kunden akzeptiert und mitgetragen worden zu sein. Auffällig ist nur, dass der

erwartete ca. 60 %-Anteil der PST A3 analog dem Anteil verkaufter Zeitkarten im Einzelkauf tatsächlich nur etwas über 40 % real ausmacht (5,1 Mio. Tickets von 12,3 Mio. insgesamt). Die Vermutung besteht, dass die Kundeninformation hier noch gestärkt werden muss.

#### Entwicklung EinzelTicket PST A gesamt von 2013 bis 2018 jeweils Januar bis Mai

	PREISSTUFE	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Absatz	A1 / A2 / A3	11.859.698	11.977.762	12.193.405	12.445.538	12.415.680	7.264.399
	ab 2018 A3						5.058.516
	<b>PST A gesamt</b>	<b>11.859.698</b>	<b>11.977.762</b>	<b>12.193.405</b>	<b>12.445.538</b>	<b>12.415.680</b>	<b>12.322.915</b>
Einnahmen	A1 / A2 / A3	29.649.245	29.944.405	31.702.853	32.358.399	33.522.336	19.613.877
	ab 2018 A3						14.163.845
	<b>PST A gesamt</b>	<b>29.649.245</b>	<b>29.944.405</b>	<b>31.702.853</b>	<b>32.358.399</b>	<b>33.522.336</b>	<b>33.777.722</b>

Über alle Preisstufen kumuliert sind sowohl beim Einzel- (- 460 Tsd., -2,4 %) wie auch beim 4erTicket (- 164 Tsd., -6,2 %) die Absatzzahlen bis Mai leicht zurückgegangen, was jedoch einer anderen Begebenheit zuzuordnen ist. In 2018 gab es einen besonders „kundenfreundlichen“ Monat Mai. Hier waren 4 Feiertage die sich 2017 auf Mai und Juni verteilten. Zwei dieser Feiertage waren zudem am Donnerstag und somit mit Brückentagcharakter. Zudem kamen noch erstmalig seit 55 Jahren die Pfingstferien in NRW vom 22. – 25. Mai hinzu. Diese Konstellation hat sich darüber hinaus auch in anderen Ticketsegmenten bemerkbar gemacht. Nicht zu vergessen sind die Verdi-Warnstreiktage die am 20./21.03. und 10./11.04 – zwar nicht flächendeckend im VRR-Gebiet – in einigen Städten der großen Verkehrsunternehmen stattfanden.

Die zweite größere strukturelle Veränderung war die Neugestaltung der TagesTickets. Hier wurden die auf einen Kalendertag bezogenen TagesTickets stärker an die Bedürfnisse der Bewohner und Touristen in der VRR-Region angepasst. Seit Januar 2018 gilt eine neue Festlegung auf eine stets nach Entwertung beginnende 24-stündige Geltungsdauer. Neu ist zudem eine zusätzliche Variante mit einer nach Entwertung beginnenden Geltungsdauer von 48 Stunden. Diese zeitlich größere Flexibilität verbunden mit überschaubaren Rückgängen beim EinzelTicket, z.B. bei Fahrten am Folgetag zum Bahnhof, wurde mit einem moderaten Preisaufschlag kompensiert. Die Verkäufe der ersten fünf Monate zeigen deutlich, dass die 24-Stunden-Variante deutlich von den Kunden favorisiert wird, 97 % der Kunden entschieden sich für dieses Ticket und lediglich 3 % haben die 48-Stunden-Variante genutzt. Finanziell wurde ein leichtes Plus von 200 Tsd. € für 2018 erwartet. Bis Mai sind es 13 Tsd. €, aber die Entwicklung der Absatzzahlen lassen einen steigenden Bekanntheitsgrad vermuten, so dass sich auch hier die Einnahmen noch positiver entwickeln werden.

Eine weitere Auffälligkeit im Barsortiment sind die Rückgänge beim ZusatzTicket, dafür gibt es mehrere Gründe. Bis Mai sind die Einzel-ZusatzTickets um 182 Tsd. Stück (- 13,0 %) und die 4er-ZusatzTickets um 26 Tsd. Stück (- 13,2 %) zurückgegangen, dies sind ca. 280 Tsd. ZusatzTicket-Nutzungen. Der größte Teil dieser Rückgänge resultiert aus den steigenden Verkäufen des EinfachWeiterTickets. Durch die immer größer werdende Bekanntheit und

Beliebtheit dieses Tickets (plus 110 Tsd. Stück, + 60 % bis Mai 2018) verringern sich auf der anderen Seite die Verkäufe des ZusatzTickets. Früher musste der Kunde für verbundraum-übergreifende Fahrten evtl. ein ZusatzTicket zur Erweiterung seines Geltungsbereiches bis zur Verbundraumgrenze lösen um dann mit einem Anschlussticket NRW z.B. nach Köln zu fahren, dies entfällt mit dem EinfachWeiterTicket.

Ein weiterer Grund ist die Reform der Preisstufe C. Auch hier sind Rückgänge durch die deutliche Vergrößerung des Geltungsbereiches zu verzeichnen.

Und letztlich spielt auch die Neugestaltung des YoungTicketPLUS eine Rolle. Durch die verbundweite Gültigkeit entfallen auch hier überschaubare ZusatzTicketverkäufe, zumal die Fahrradmitnahme bei den Abonnenten schon vorher enthalten war und die Nutzung der 1. Klasse grundsätzlich für YoungTicketPLUS-Kunden ausgeschlossen ist.

Bis Mai 2018 sind die Einnahmen der ZusatzTickets um ca. 750 Tsd. € gesunken und in gleichem Maße sind die Einnahmen nur beim EinfachWeiterTicket gestiegen.

## **Fazit**

Das aktuelle Jahr ist sicherlich für die Verkehrsunternehmen ein schwieriges Jahr. Viele Faktoren spielen eine Rolle, die vorher nicht in dem Umfang abzusehen und planbar waren. Obwohl schon viele Gründe gefunden wurden, hat der VRR aktuell eine separate Arbeitsgruppe zur Marktanalyse ins Leben gerufen, die sich mit der aktuellen Einnahmeentwicklung nochmal dezidiert auseinandersetzen wird. Hier wurden aus den Clustern der A1 – A3-Städte jeweils 2-3 Verkehrsunternehmen angesprochen, sich an dieser Analyse zu beteiligen.

Die Zahlen des Monats Juni geben wieder Hoffnung auf eine positivere Entwicklung. Hier verzeichnen wir ein kumuliertes Einnahmepplus von 4,1 Mio. €. Die ab September erwartete positivere Entwicklung im Bereich der Auszubildenden durch den Ausbildungsstart wird diese Entwicklung voraussichtlich ebenfalls stützen und stärken. Das Gesamtergebnis 2018 wird trotzdem hinter den Planwerten bleiben.

## **2. AST-Verkehre**

Im ersten Halbjahr 2018 wurden deutlich rückläufige Fahrten und auch Verkaufszahlen im Bereich der Linienbedarfsverkehre, speziell der AnrufSammelTaxi (AST) Verkehre festgestellt. AST Verkehre ergänzen das ÖPNV-Angebot vieler Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet des VRR. AnrufSammelTaxen fahren nach einem festen Fahrplan, aber nur, wenn ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Die Anmeldung kann jederzeit, spätestens jedoch 15 Minuten vor Abfahrt erfolgen. Je nach Verkehrsunternehmen schwankt diese Zeitspanne zw. 15 und 45 Minuten. Zu erkennen sind AST an einem speziellen AST-Schild, das an der Frontscheibe des Fahrzeugs angebracht ist.

Das Zusteigen erfolgt an den gekennzeichneten Haltestellen mit einem AST-Symbol. Das Aussteigen ist im Bereich der gekennzeichneten Haltestellen im Umkreis von 500 m möglich. Der letzte Fahrgast muss beim Taxifahrer den Taxameter quittieren.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 sind die Einnahmen und Fahrten im Bereich der AST-Verkehre um ca.  $\frac{2}{3}$  (66%) zurückgegangen. Da die jeweiligen Angebote der VU sehr unterschiedlich konzipiert sind und etwaige Reduzierungen oder Veränderungen nicht direkt an den VRR gemeldet werden, wird hierzu aktuell Ursachenforschung betrieben. Inwieweit deshalb Angebotsreduzierungen oder andere Einflussfaktoren für die derzeitige Entwicklung verantwortlich sind, konnte aktuell noch nicht ermittelt werden.

### **3. City-Ticket (DB)**

Wie bereits im Rahmen des Juni Sitzungsblock berichtet, wurde die City-Ticket Option für Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn (DB) zum 1. August auch auf Tickets ohne BahnCard Rabatt ausgeweitet. Seitdem wird das CityTicket nun unabhängig von einer BahnCard ausgegeben und gilt in den neuen Ticketkategorien der DB: Sparpreis, Flexpreis und Business Flex. Lediglich in der Kategorie Supersparpreis erfolgt keine Einbindung des CityTickets. Damit wird die erfolgreiche Kooperation zwischen der DB und den Nahverkehrsunternehmen fortgesetzt und erweitert. Insofern können nunmehr fast sämtliche Fahrgäste von DB Fernverkehr (IC/EC und ICE) im Vor- und Nachlauf zur Fahrt mit den Fernverkehrszügen den ÖSPV am Start- und Zielort ihrer Reise nutzen.

Das grundlegende Ziel des zwischen dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der DB geschlossenen Rahmvertrages ist die tarifliche Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr und damit die Gewinnung weiterer Fahrgäste. Seit Beginn der Kooperation im Jahre 2006 wurden immer mehr Städte in diese Kooperation aufgenommen. Aktuell sind es insgesamt 126 Städte, davon 20 Städte im VRR.

Die Grundlage für die Ausweitung der City-Option bildet der Rahmenvertrag zur Weiterführung des Angebotes CityTicket aus dem Jahre 2006. In der Präambel wird bereits fixiert, dass auf lange Sicht die ÖPNV-Fahrtberechtigung für Start- und Zielort obligatorisch für alle Fahrkarten des DB-Fernverkehrs gelten soll. Dieses Ziel wurde nun zum 01.08.2018 umgesetzt. Nach der Zustimmung der zuständigen Gremien des VDV (Ausschuss für Verbundtarife und Kooperationen sowie Ausschusses für Preisbildung und Vertrieb) erfolgte eine Anpassung der Anlage 2 des Rahmenvertrages. In dieser Anlage werden sämtliche Tickets aufgeführt, die in die City-Regelungen fallen. Zudem wurde im Nachtrag 4 zum Rahmenvertrag eine Vereinfachung zu den Zustimmungsregelungen vereinbart: Die Vertragsparteien müssen sich in einem geregelter Prozess abstimmen und können das DB-Ticketsortiment an-

passen, ohne Vertragsnachträge vereinbaren zu müssen.

Des Weiteren wird in dem bestehenden Rahmenvertrag die finanzielle Abgeltung der Beförderungsleistung vereinbart, die auch für die hinzukommenden Tickets gelten. Die DB zahlt den beteiligten Verkehrsverbänden/ Verkehrsunternehmen für jede ausgegebene Fahrkarte mit CityTicket-Berechtigung einen Fahrtkostenanteil (zzgl. Umsatzsteuer). Grundsätzlich basiert das Abrechnungsverfahren auf dem Preis pro Einzelfahrt sowie einer festgelegten Nutzerquote. In NRW gilt dabei ein sogenannter NRWPlus-Aufpreis, der jährlich aktualisiert wird. Dieser beträgt aktuell 3,10 €. Bei dem anzusetzenden Grundpreis wird ein Abschlag in Höhe von 10 % abgezogen, um dem unterstellten Fahrscheinmix (z.B. Kurzstrecke, Monatskarten usw.) gerecht zu werden. Die Nutzerquoten werden in regelmäßigen Abständen durch Marktforschungen ermittelt und angepasst (zuletzt 2017/18). Die Daten zur Nutzerquote werden voraussichtlich spätestens im Jahr 2021 ersetzt. Der VRR setzt sich dafür ein, die geplante Evaluierung aufgrund der tariflichen Veränderungen vorzuziehen.

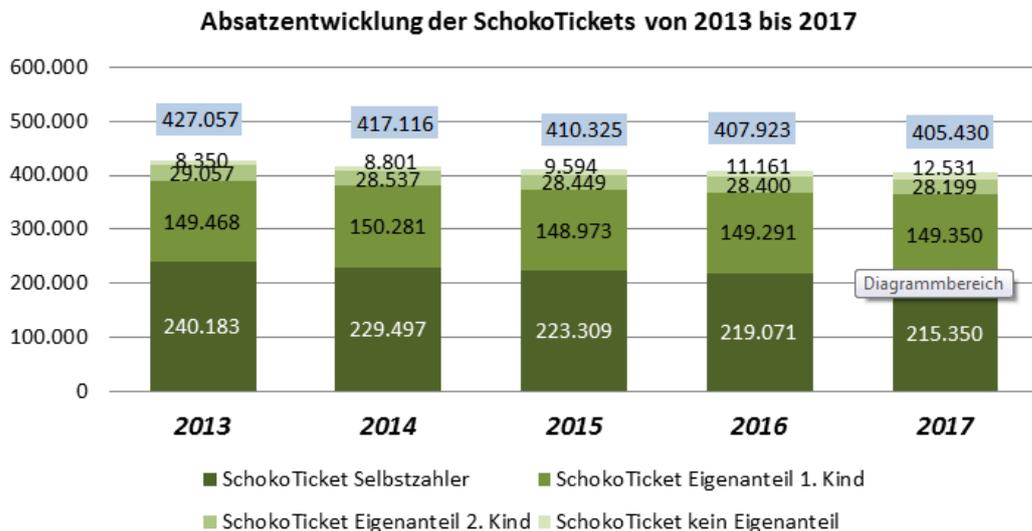
Da die CityTicket Option nunmehr auch für Fahrgäste ohne BahnCard Rabatte greift, werden diese Fahrgäste ebenfalls in der Berechnung berücksichtigt. Hier wird jedoch auf der vermuteten weniger starken ÖPNV Affinität ein Abschlag von 8 % auf die anzusetzende Nutzerquote veranschlagt.

Die beteiligten Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände in der Kooperation erhalten monatliche Abschlagszahlungen. Dabei ist zu beachten, dass diese in jeweils getrennten Übersichten erstellt werden: CityTicket ohne BahnCard bzw. BahnCard 100 und CityTicket mit BahnCard. Nach Ablauf eines Kalenderjahres erfolgt bis zum 01.07. des Folgejahres eine vorläufige Abrechnung anhand der Zahl der tatsächlich ausgegebenen CityTicket-Fahrtberechtigungen. Diese wird anschließend bis zum 30. September hinsichtlich Übereinstimmung der gemeldeten Verkaufsmengen von einem Wirtschaftsprüfer überprüft. Sollten die Daten abweichen, wird eine neue Schlussrechnung durchgeführt.

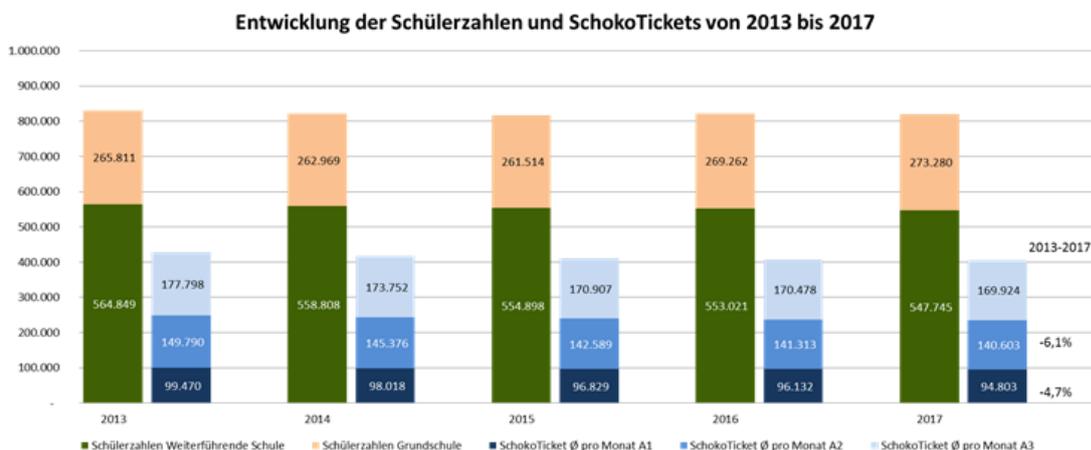
#### **4. Finanzierung SchokoTicket**

Das Segment des Schülerverkehrs einschl. Schulträgerzahlungen leistet mit einem Anteil von über 17 % der Einnahmen einen wesentlichen Anteil an der Gesamteinnahmen Entwicklung des VRR. Allerdings betrug das Wachstum der Einnahmen in 2017 hier nur +0,4% und entsprach damit eher einer Stagnation bei einem Gesamtwachstum von +2,1%. Diese Entwicklung gilt es genauer zu betrachten. Für die 2. Sonderpräsidiumssitzung im 2. Sitzungsblock 2018 hat die Verwaltung einige Analysen erstellt, die hier nun umfänglich dargelegt werden. Hierbei wurde ein Fünfjahreszeitraum von 2013 – 2017 betrachtet.

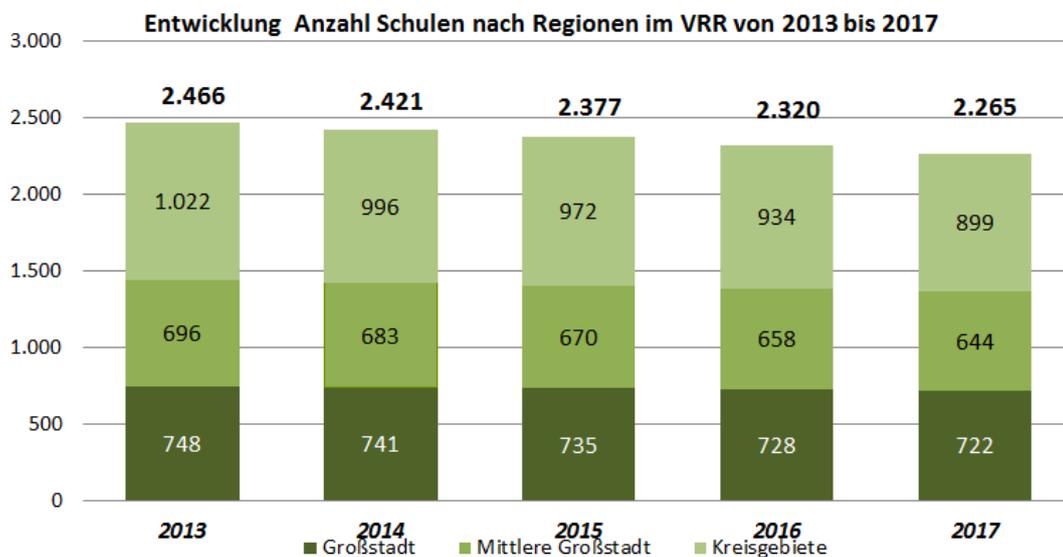
Die Absatzzahlen des SchokoTickets (Selbstzahler) sind im genannten Zeitraum um 10% gesunken. Die Absatzzahlen der Anspruchsberechtigten Schüler sind dagegen um 1,7 % gestiegen.



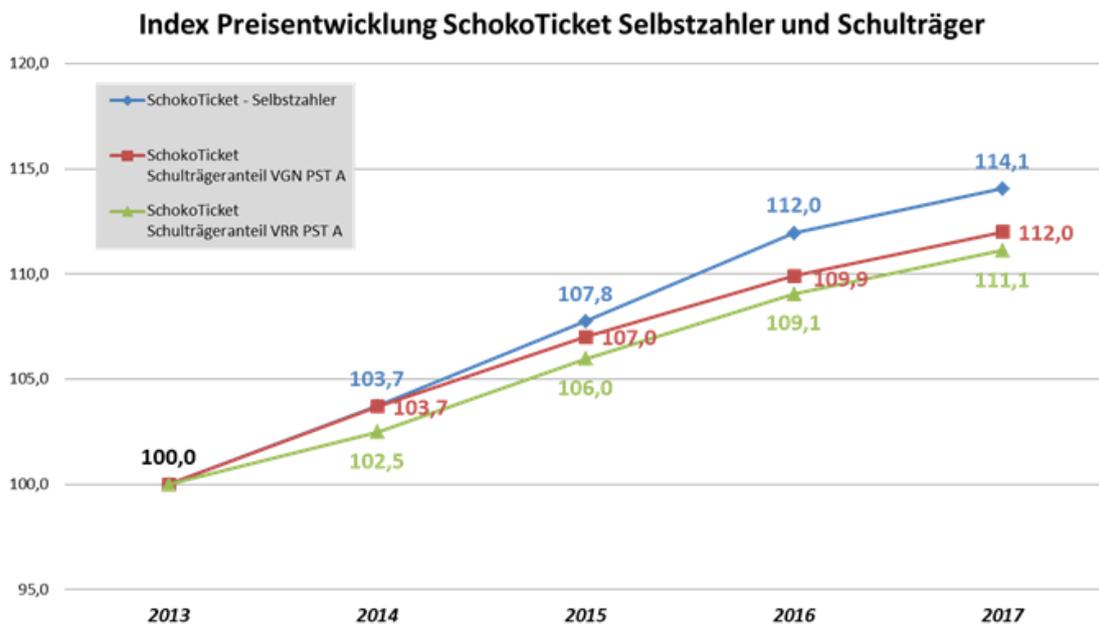
Ein Einflussfaktor dieser Entwicklung ist die Entwicklung der Grundgesamtheit, d.h. der Schülerzahlen. Diese sind in Bezug auf Schüler der weiterführenden Schulen von ca. 565.000 Schülern in 2013 auf 548.000 Schüler (2017) gesunken (-17.000 Schüler, -3%). Die Anzahl der Grundschüler ist zwar im gleichen Zeitraum um ca. 7.000 Schüler gestiegen, diese Gruppe bezieht aber nur zu 10% ein SchokoTicket. Insgesamt ist erfreulich festzuhalten, dass im Mittel ca. 65% der Schüler im VRR über ein SchokoTicket verfügt. Das Schokoticket ist inzwischen etabliert.



Ein weiterer Einflussfaktor ist die Veränderung der Schulstandorte. Die Anzahl der Schulen ist durch Zusammenlegungen und Schließungen innerhalb von fünf Jahren um 8,2 % gesunken. Diese Veränderung variiert sehr stark in Abhängigkeit von der Lage der Schulstandorte. In den Kreisgebieten und eher ländlich geprägten Räumen (A1-Gebiete) ist die Anzahl der Schulstandorte um 12 % gesunken. Dieses führt in der Folge zu längeren Anfahrtswegen der Schüler und damit zu einer höheren Anzahl der anspruchsberechtigten Schüler. Dagegen liegt in den A2-Gebieten der Rückgang bei 7,5% und in den Großstädten sogar bei nur 3,5%.



Die genannten Einflüsse wirken sich auf die Einnahmenentwicklung des VRR insgesamt aus, bei unterschiedlicher Betroffenheit der verschiedenen Räume, denn die Preisentwicklung der Selbstzahler liegt über der der Schulträgeranteile. Die Preise für die Anspruchsberechtigten (1. Kind 12,00 €, 2. Kind: 6,00 €) haben sich aufgrund der gesetzlich festgeschriebenen Obergrenzen seit dem Jahr 2012 nicht verändert.



Als Hauptursachen für die sinkenden Einnahmen im Schülerbereich werden die überproportionale Schließung von Schulstandorten und die stagnierenden Eigenanteile festgestellt. Hinzu kommt ein erhöhter Betriebsaufwand im Schülerverkehr aufgrund längerer Reiseweiten.

Daraus resultiert in der Diskussion der Tarifmaßnahme 2019 die Forderung der Verkehrsunternehmen nach der Erhöhung des SchokoTicketpreises (Selbstzahler, Schulträger), um mindestens das lineare Erhöhungsmaß (simultan Semesterticket).

Außerdem besteht der Wunsch, politische Gespräche zu den Höchstgrenzen der Eigenanteile für das SchokoTicket mit Schulträgerfinanzierung zu führen und beim Land NRW eine Strukturförderung 'ländlicher Raum' für ein attraktives ÖV-Angebot anzuregen. Seit dem 2. Sitzungsblock sind einige Gespräche mit den betroffenen Ministerien geführt worden und weitere für das 3. Quartal 2018 terminiert.

## 5. Flexible Zeitkarten VRS (Kragenbereich)

In den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) wurde die zeitliche Flexibilisierung sämtlicher ZeitTickets im Einzelkauf zum 01.01.2019 beschlossen. Insofern werden ab dem nächsten Jahr die WochenTickets, MonatsTickets und Formel9Tickets, MonatsTickets für Auszubildende sowie PrimaTickets und MonatsTickets MobilPass ausschließlich als sogenannte „FlexiTickets“ mit frei wählbarem Anfangsdatum ausgegeben. Sie stellen somit ein vergleichbares Angebot zum 7-Tage-Ticket und dem 30-Tage-Ticket im VRR dar, werden

jedoch über alle Vertriebskanäle angeboten.

Bereits seit dem 01.01.2018 besteht für die Verkehrsunternehmen (VU) im VRS die Wahlfreiheit im personenbedienten Verkauf, im Verkauf durch das Fahrpersonal sowie in privaten Vertriebsstellen, ZeitTickets im Einzelkauf als „FlexiTickets“ auszugeben. In diesem Jahr gilt diese Wahlfreiheit zunächst nur für die WochenTickets, MonatsTickets und Formel9Tickets.

Zum 01.01.2019 sind dann alle VU im VRS und damit auch die VU, die Tickets des VRS-Tarifs ausgeben, dazu verpflichtet, über sämtliche Vertriebskanäle einschließlich Fahrausweisautomaten und die digitalen Vertriebskanäle alle ZeitTickets als „FlexiTickets“ anzubieten. Hiervon sind dann insbesondere auch die VRR Unternehmen im Großen Grenzverkehr zwischen VRS und VRR betroffen.

Von Seiten des VRS wurde festgelegt, dass die Ausgabe dabei mit der Angabe des Anfang- und Enddatums erfolgt (z.B. 17.01. bis 16.02, bei Karten mit Gültigkeit ab 30.01. oder 31.01. endet die Geltungsdauer mit Ablauf des letzten Tages des Monats Februar). Die Verkaufsgereäte müssen beide Daten der Geltungsdauer aufdrucken, eine händische Eintragung durch den Kunden ist nicht zulässig. Aktuell sind die VU noch mit der technischen Umstellung ihrer Vertriebssysteme beschäftigt, um die tariflichen Vorgaben einzuhalten. Über den aktuellen Umsetzungsstand wird der VRR kontinuierlich informiert.

## **6. Abo-Bericht**

Im Rahmen des Juni Sitzungsblocks wurde die Darstellung der Abonnentenentwicklung in den Kommunen und Kreisen innerhalb des VRR an die Verwaltung herangetragen. Für eine detaillierte Darstellung der unterschiedlichen Entwicklung in 2018 im Vergleich zum Vorjahr 2017 hat die Verwaltung eine ortsspezifische Aufbereitung der Einnahmemeldungen der Verkehrsunternehmen vorgenommen. Diese Analyse stellt der VRR künftig jährlich im 3. Sitzungsblock vor.

In den, von den Verkehrsunternehmen an den VRR übersandten Monatsmeldungen werden die Abonnentenzahlen insgesamt dargestellt. Für eine Zuordnung der Verkaufsdaten auf die Kommunen und Kreise im VRR ist deshalb eine Aufteilung der Verkäufe anhand der erbrachten Betriebsleistung der Unternehmen in den jeweiligen Kommunen und Kreisen erforderlich.

Gemäß dieser Vorgehensweise ergibt sich das nachfolgend dargestellte differenzierte Bild zur Entwicklung der Abonnenten in den Städten und Kreisen:

## Abonnentenentwicklung nach Kreisen und Kommunen im VRR im Jahres-Ø ohne SemesterTicket

Stand: bis Juni 2018	Einwohner	Abonnenten Jahres-Ø		Veränderung 2018 zu 2017	
		2017	2018	absolut	in %
<b>Bottrop, krfr. Stadt</b>	<b>117.409</b>	9.907	9.907	0	0,0
<b>Düsseldorf, krfr. Stadt</b>	<b>613.230</b>	131.987	131.910	-77	-0,1
<b>Recklinghausen, Kreis</b>	<b>617.195</b>	43.699	43.616	-83	-0,2
<b>Wesel, Kreis</b>	<b>461.715</b>	20.568	20.520	-49	-0,2
<b>Kleve, Kreis</b>	<b>310.329</b>	16.778	16.737	-40	-0,2
<b>Duisburg, krfr. Stadt</b>	<b>499.845</b>	46.444	46.243	-201	-0,4
<b>Krefeld, krfr. Stadt</b>	<b>226.812</b>	25.764	25.559	-204	-0,8
<b>Mettmann, Kreis</b>	<b>484.770</b>	64.751	64.173	-578	-0,9
<b>Essen, krfr. Stadt</b>	<b>583.084</b>	97.360	96.434	-926	-1,0
<b>Mönchengladbach, krfr. Stadt</b>	<b>260.925</b>	24.601	24.358	-243	-1,0
<b>Herne, krfr. Stadt</b>	<b>156.774</b>	21.262	21.043	-219	-1,0
<b>Viersen, Kreis</b>	<b>298.422</b>	23.340	23.021	-319	-1,4
<b>Solingen, krfr. Stadt</b>	<b>158.908</b>	20.980	20.672	-308	-1,5
<b>Dortmund, krfr. Stadt</b>	<b>585.813</b>	93.429	91.972	-1.457	-1,6
<b>Hagen, krfr. Stadt</b>	<b>188.266</b>	27.180	26.725	-455	-1,7
<b>Gelsenkirchen, krfr. Stadt</b>	<b>262.528</b>	31.851	31.316	-536	-1,7
<b>Oberhausen, krfr. Stadt</b>	<b>211.382</b>	27.939	27.465	-474	-1,7
<b>Rhein-Kreis Neuss</b>	<b>447.431</b>	43.719	42.941	-778	-1,8
<b>Ennepe-Ruhr-Kreis</b>	<b>325.374</b>	28.427	27.891	-536	-1,9
<b>Bochum, krfr. Stadt</b>	<b>364.920</b>	52.978	51.941	-1.037	-2,0
<b>Remscheid, krfr. Stadt</b>	<b>110.611</b>	12.296	12.040	-256	-2,1
<b>Wuppertal, krfr. Stadt</b>	<b>352.390</b>	73.639	72.103	-1.535	-2,1
<b>Mülheim an der Ruhr, krfr. Stadt</b>	<b>170.936</b>	26.558	24.978	-1.580	-5,9
<b>VRR Kommunen und Kreise Gesamt</b>	<b>7.809.069</b>	<b>965.456</b>	<b>953.566</b>	<b>-11.890</b>	<b>-1,2</b>
nachrichtlich DB Regio AG NRW		38.110	38.359	249	0,7

## 7. Tarifkooperationen

### Tarifkooperation Gelsenkirchen

Vor dem Hintergrund der aktuellen Feinstaubproblematik in der Stadt Gelsenkirchen, insbesondere auf der Kurt-Schumacher-Straße, wurde zu Beginn des Jahres eine Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 302 auf einen 5 Minuten Takt umgesetzt. Gleichzeitig wurde zum 5. Februar, befristet auf 6 Monate, ein spezielles tarifliches Angebot seitens der Bogestra eingeführt. Das 24-StundenTicket Park+Ride (P+R) sollte vor allem Autofahrer zur Nutzung der Linie 302 bewegen. Dazu wurden sowohl an der Veltins-Arena als auch am Berger See P&R-Parkplätze eingerichtet. Der Verkauf der Tickets erfolgte 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.

Auf Wunsch der Stadt Gelsenkirchen sollen sowohl die Taktverdichtung der Linie 302 als auch das tarifliche Angebot bis zum Ende des Jahres fortgesetzt werden. In der ersten Pilotphase bis zum 13. Juli nutzten 355 Fahrgäste das 24-StundenTicket (P&R) der Bogestra. Die Wiederaufnahme des 5 Minuten Taktes sowie des tariflichen Angebotes ist mit dem Ende der Sommerferien (28. August) vorgesehen.

Wie bereits im ersten Sitzungsblock 2018 berichtet (**Drucksache: M/IX/2018/0408**), wird das 24-StundenTicket (P&R) im Vergleich zum VRR Regeltarif – 24-StundenTicket 1 Person zum Preis von 7,00 € 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 genehmigt der VRR den dargelegten Tarifwunsch der Bogestra, 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.

### Bericht WeihnachtsmarktTicket

Im Dezember 2015 wurde in Essen ein WeihnachtsmarktTicket zum Preis von 9,00 € mit zwei EinzelTickets in der Preisstufe A (5,20 €) sowie 2 Verzehrgutscheinen und Ermäßigungen bei Stadtrundfahrten sowie Lichtrad-Fahrten angeboten (**Drucksache: Z/IX/2015/0087**). Dieses Angebot hat sich aber durch die Beschränkung auf das Stadtgebiet Essen als sehr unattraktiv erwiesen.

Die Essener Marketinggesellschaft (EMG) ist gemeinsam mit Vertretern bzw. Organisatoren der Weihnachtsmärkte in Duisburg, Bochum und Dortmund mit dem Wunsch zur erneuten Auflage eines Weihnachtsmarkttickets auf den VRR zugekommen. Die Beteiligten sehen sich in großer Konkurrenz zu weiteren Veranstaltungen und möchten in der Adventszeit 2018 erneut einen Versuch unternehmen, mit einem WeihnachtsmarktTicket zusätzliche Gäste für einen Besuch ihrer Märkte zu gewinnen.

Mit den Partnern wurde folgendes Modell entwickelt, das die daraus resultierenden Rahmenbedingungen beinhaltet: verbundweite Gültigkeit im VRR für die Hin- und Rückfahrt, Verkaufspreis mit ca. 19,00 € gemäß Vertriebsrichtlinie oberhalb des Preises eines 24-StundenTickets der Preisstufe B (14,50 €), Wert der sonstigen Vergünstigungen ca. 15 €, der kalkulierte Fahrgeldanteil beträgt 4,03 € brutto. Das Marktvolumen wird auf 10.000 Kunden auf allen vier Weihnachtsmärkten geschätzt.

Das Angebot entspricht den VRR Tarifregularien (die genaue Ausgestaltung der lokalen Angebote erfolgt nach Berichterstattung in den VRR-Gremien).

## **Green City**

### **Einführung**

Eine spürbare Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund (Gruppe der umwelt-verträglichen Verkehrsmittel, nicht motorisierte Verkehrsträger, öffentliche Verkehrsmittel sowie Carsharing) und eine Verbesserung der Luftqualität sind aus Sicht der Stadt Essen nur durch ein umfassendes Maßnahmenpaket zu erreichen. Ein Ansatz, den die Stadt Essen verfolgt, ist die kurzfristige Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Kombination mit neuen, innovativen Tarifangeboten. Auch der Ausbau der Fahrradinfrastruktur einschließlich tariflicher Anreize zur optimalen intermodalen Verknüpfung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist Teil des Ansatzes. Ziel ist es, den im Nahverkehrsplan der Stadt Essen festgelegten Modal Split des Umweltverbunds zu erhöhen sowie die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu steigern und die ÖPNV-Qualität zu verbessern.

Dieses Ziel soll durch ein umfassendes Maßnahmenbündel erreicht werden, zu dem auch neue Ticketangebote zählen. Diese sollen zur Gewinnung neuer Fahrgäste beitragen, Firmenmitarbeitern Mobilitätsalternativen bieten und Veranstaltungsbesuchern eine umweltgerechte Anreise ermöglichen.

## **Maßnahmenbeschreibung**

Im Bereich des Ticketvertriebs sollen Anreize geschaffen werden, die bestehenden Ticketangebote attraktiver zu gestalten, um dadurch Neukunden für den ÖPNV in Essen zu gewinnen. Bedingt durch die tariflichen Rahmenbedingungen müssen die Einzelmaßnahmen eng mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) abgestimmt werden.

Die Angebote bzw. die tarifliche Gültigkeit der Einzelmaßnahmen sind beschränkt auf das Stadtgebiet Essen, um innerhalb des VRR-Gebietes keine Kannibalisierungseffekte zu anderen Verkehrsunternehmen entstehen zu lassen.

Die Gesamtmaßnahme umfasst dabei folgende vertriebliche Untermaßnahmen:

### **I. NOx-Prämie Abo**

Diese Prämie wird Neukunden bei Abschluss eines 24-monatigen Abonnements im Segment Ticket1000 / Ticket2000 gewährt. Zusätzlich inbegriffen ist die Nutzung von Bikesharing (metropolradruhr, 30 Freiminuten) sowie Carsharing (Fahrtguthaben bei stadtmobile i. H. v. 30 € /Monat). Der Bund trägt dabei für 12 Monate den Ticketpreis (die anderen 12 Monate trägt der Endkunde) sowie die Gesamtkosten für das Multimodalpaket für den gesamten Zeitraum.

### **I. NOx-Prämie Monatskarte**

Alle zwei Monate Prämie für Monatskartenkäufer im digitalen Vertrieb über die Gutscheinfunktion in der mobilen Applikation „ZÄPP“. Die maximale Anzahl an einzulösenden Gutscheinen je Kunde beträgt 12. Das Ticketsegment umfasst dabei ebenfalls das Ticket1000 und das Ticket2000 als wählbare Option für den Neukunden. Der Bund trägt die Kosten für die Gutscheine.

### **II. NOx-Prämie FirmenTicket**

Eine Prämie für neu akquirierte FirmenTicket-Kunden, bei der für einen Zeitraum von 24 Monaten vom Bund 30,00 € des Ticketpreises je Monat und Neukunde getragen werden. Zusätzlich inbegriffen ist die Nutzung von bike- und carsharing-Angeboten (Leistungsparameter siehe unter I.), die ebenfalls für 24 Monate vom Bund übernommen werden.

### **III. NOx-Prämie KombiTickets**

Prämie für Vertragspartner (Sport- und Kultureinrichtungen) bei Abschluss einer KombiTicket-Vereinbarung mit der Ruhrbahn. Die Eintrittskarte zur Veranstaltung gilt dann auch als Fahrausweis, sodass die Anreise mit dem ÖPNV erfolgen kann und nicht mit dem PKW. Der Bund übernimmt dabei die Kosten für den KombiTicket-Anteil für die Dauer von zwei Jahren.

#### **IV. Schnupper Wochenende ÖPNV**

Ausgabe von Gutscheinen im Wert eines 24h-Tickets für die ÖPNV-Nutzung am Wochenende für Kunden, die in der mobilen Applikation „ZÄPP“ registriert sind. Der Bund trägt die Kosten für die Gutscheine.

#### **Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme**

Im Vorfeld wurde dem Umweltministerium bereits angezeigt, dass vor Umsetzung der Maßnahmen noch die entsprechenden VRR-Gremien informiert werden müssen. Da diese Information für den Septembersitzungsblock vorgesehen war, wird seitens der Ruhrbahn eine Umsetzung der Maßnahme „NOx-Prämie“ inkl. Marketing- und Kommunikationskonzept zum 01.01.2019 angestrebt.

In Bezug auf die Ausgestaltung der KombiTicket-Maßnahmen wird der zeitliche Vorlauf aufgrund der zu führenden Vertragsgespräche mit potentiellen Partnern größer sein. Zielsetzung seitens der Ruhrbahn ist es, die Verträge zur Spielsaison 2019/2020 im Juli 2019 abzuschließen.

Die Umsetzung der Maßnahme wird in enger Abstimmung mit dem VRR erfolgen, so wird gewährleistet, dass auch nach 2020 die KombiTicket-Verträge auf Basis der vorliegenden Kalkulationen fortgeführt werden können.