



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2019/0559	03.06.2019	23

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	24.06.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	25.06.2019	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	02.07.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Beschlüsse

1. Tarifstrukturelle Maßnahmen 2020

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

Der Verwaltungsrat bittet den Vorstand der VRR AöR eine zehnpromtente Rabattierung von EinzelTickets im digitalen Vertriebskanal mit Wirkung zum 01.01.2020 als tarifstrukturelle Maßnahme einzuführen. Zeitgleich wird eine Absenkung des 4erTicket Rabatts um ein bis zwei Prozent je nach Preisstufe erfolgen.

2. Abo auf Smartphone: Zeitkarten als Barcodeticket

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif- und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der Ausgabe von Abonnements als Barcodetickets zuzustimmen. Vorausgesetzt wird dabei eine monatliche Versendung von Barcodes an die jeweiligen Abonnenten.

3. Einstellung Ergänzungsaufpreise zum VRS für Auszubildende

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif- und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat mit Einführung des NRW-weit gültigen NRWupgradeAzubi-Tickets zum 31.07.2019 der Einstellung des tariflichen Angebots von Ergänzungen zu Verbund-Azubi-Tickets zwischen den Verbänden AVV, VRR und VRS zuzustimmen.

Sachstandsberichte

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Verwaltungsrat nehmen folgende Sachstandsberichte zur Kenntnis.

1.Einnahmen und Fahrten Januar – Februar 2019

2.KombiTicket Jahresbericht 2018

3.EBE-Bericht

4.OnDemand Tarif

5.Schülermarkt

Begründung/Sachstandsbericht:

1.Tarifstrukturelle Maßnahmen 2020

Zur Stärkung des digitalen Vertriebskanals wurden mit den Verkehrsunternehmen unterschiedliche Wege zur Attraktivitätssteigerung des Ticketkaufs per App oder im Webshop diskutiert, analysiert und bewertet.

Bislang wurden vor allem separate Ticketangebote wie das HappyHourTicket und das 30-TageTicket genutzt, um die Fahrgäste zur stärkeren Nutzung des digitalen Vertriebskanals zu bewegen. In einer separaten Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung der digitalen Ticketangebote wurden mit den Verkehrsunternehmen nunmehr weitere Möglichkeiten zur Anhebung des Absatz- und Umsatzanteils des digitalen Vertriebskanals gesucht. Dabei wurden insbesondere verschiedene Varianten zur differenzierten Bepreisung von EinzelTickets im digitalen Vertrieb sowie entsprechende Gegenfinanzierungsmaßnahmen als Szenarien vorgestellt und wirtschaftlich bewertet.

Entsprechend den Festlegungen in der Arbeitsgruppe wurde ein Szenario erarbeitet, in dem nunmehr eine zehnprozentige Rabattierung der EinzelTickets im digitalen Vertriebskanal sowie eine Gegenfinanzierung dieser Maßnahme durch eine Reduzierung des 4erTicket-Rabatts fixiert wurden. Hervorzuheben ist dabei, dass mit der Maßnahme keine Mehreinnahmen erwartet werden, vielmehr kompensiert die Preisanhebung des 4erTickets die zu erwartenden Mindereinnahmen aufgrund der Preisreduzierung der digital vertriebenen Ein-

zelTickets. Diese Vorgehensweise ist kongruent zu den tarifstrategischen Leitlinien des VRR, in denen sowohl eine Attraktivitätssteigerung des digitalen Vertriebskanals vorgesehen ist als auch eine Reduzierung des 4erTicket-Rabatts.

Grundlagen der tarifstrategischen Leitlinien sind die im Marketingplan dargestellten Erwartungen, erkennbaren Aufwandssteigerungen seitens der Verkehrsunternehmen und sich ändernde soziodemografische Rahmenbedingungen. Die Rabattierung der EinzelTickets als tarifstrategische Einzelmaßnahme orientiert sich dabei an den bereits seit mehreren Jahren erkennbaren Nachfrageentwicklungen auf Seiten der Fahrgäste.

2. Abo auf Smartphone: Zeitkarten als Barcodeticket

Im Rahmen des VRR Qualitätsmanagements wurde von Seiten eines Verkehrsunternehmens (VU) der Wunsch zur Ausgabe von VRR Abonnements als Handyticket bzw. als Barcodeticket an den VRR herangetragen.

In diesem Zusammenhang hat der VRR die bestehenden Vereinbarungen in Bezug zur Ausgabe von Abonnements als Barcode- bzw. Handytickets geprüft. Hierzu wird zum einen auf ein Pilotprojekt aus dem Jahre 2017 verwiesen. Im Sommer 2017 wurde initiiert, dass zwei Unternehmen als Pilotunternehmen fungieren. Diese Unternehmen haben die technische Umsetzbarkeit geprüft und nunmehr auch eine Umsetzung für das YoungTicketPLUS erreicht. Beide Unternehmen geben das YoungTicketPLUS nun zusätzlich im digitalen Vertriebskanal als Barcodetickets aus. Dabei ist anzumerken, dass nach der jeweiligen Prüfung auf Anspruchsberechtigung die Monatskarten nun auch als „Abo“ ausgegeben werden können. Dazu erfolgt ein monatlicher Versand von Barcodes, ähnlich einer monatlich wiederholten Bestellung von 30-TageTickets.

Angesichts der Diskussionen zur Digitalisierung im Tarif und Vertrieb steht der VRR der Ausgabe von Abonnements als Barcodetickets positiv gegenüber. Diese Maßnahme trägt aus Sicht des VRR zur Stärkung des Umsatzes im online-Vertrieb bei. In Verbindung mit der aktuellen Analyse des Kompetenzzentrum Digitalisierung (KC D) zur Erhöhung der Barcode-Sicherheit sowie der Überprüfungsaktion zu Missbräuchen mit Barcodetickets wird ein Ausgabeverfahren wie von Rheinbahn und DSW21 bei der Ausgabe der YoungTicketPLUS Abonnements angewendet, empfohlen. Die monatliche Versendung von Barcodes entspricht im Prinzip der Ausgabe von 30-TageTickets und erfüllt insofern auch die Vorgaben der VRR Vertriebsrichtlinie.

Parallel wird von Seiten des KC D die Entwicklung des VDV Barcode mobile+ für

kopiergeschützte und signierte Handytickets begleitet und bewertet. Eine Empfehlung in Bezug zur Umsetzung des mobile+ erfolgt in einer der nächsten Sitzungen.

3. Einstellung Ergänzungsaufpreise zum VRS für Auszubildende

Mit der Beschlussfassung zur Einführung des NRWupgradeAzubi-Tickets (**M/IX/2019/0533**) im vergangenen Sitzungsblock wird die Beibehaltung des bisherigen Ticketangebots für übergreifende Fahrten in die benachbarten Verkehrsverbände obsolet, da das zum 01.08.2019 einzuführende NRWupgradeAzubi-Ticket einen größeren Geltungsbereich aufweist und zudem wesentlich preisgünstiger ausgestaltet ist. Für einen Aufpreis von 20,00 Euro zu einem bestehenden Azubi-Ticket-Abonnement bekommen Auszubildende ein Upgrade für gesamt NRW.

Zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem VRR werden aktuell Ergänzungsaufpreise angeboten, bei denen der Inhaber eines Verbund-Azubi-Tickets in der Abonnementvariante die Nutzung des jeweils benachbarten Teils des Großen Grenzverkehrs für 54,90 Euro erwerben kann. Hier ergibt sich mit dem NRWupgradeAzubi-Ticket eine Preiskonstellation, die es nahelegt, das bisherige Angebot des Ergänzungsaufpreises einzustellen. Die Verkehrsunternehmen im Geltungsbereich des großen Kragens unterstützen diesen Vorschlag und stimmen dem Wegfall der bisherigen Ergänzungstickets zu. Auch hier erfolgt eine entsprechende Anpassung der VRR-Bestellscheine.

Aktuell praktizieren der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und VRR eine vertriebliche Vereinfachung. Kunden, die bereits in einem der beiden Verbände den Berechtigungsnachweis zum Bezug eines Tickets im Ausbildungsverkehr erbracht haben, können ohne weiteren Nachweis, beim gleichen Verkehrsunternehmen auch das entsprechende Ticket des Nachbarverbundes beziehen. Das bedeutet ein Kunde, der bereits ein YoungTicketPLUS Abo gekauft hat, könnte ab dem 01.08.2019 wählen, ob er den AVV-Raum für 62,00 Euro hinzukaufen möchte, oder ganz NRW für 20,00 Euro. Unter Berücksichtigung dieser Preiskonstellation wird in Abstimmung mit dem AVV empfohlen, den gegenseitigen Vertrieb von Verbund-Azubi-Tickets zum 31.07.2019 einzustellen. Die VRR-Bestellscheine werden dementsprechend angepasst. Gleichzeitig wird der Vertrieb von Azubi-Tickets des Nachbarverbundes in der Monatskartenvariante eingestellt, um einen zusätzlichen Anreiz zum Abschluss eines Abonnements zu schaffen.

Sachstandsberichte

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Februar 2019

Die Entwicklung der Einnahmen zeigt sich in den ersten beiden Monaten des Jahres 2019 positiver als im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dementsprechend wurde ein Einnahmenplus von 11,6 Mio. € (+ 3,6 %) und damit ein Anstieg von 323,6 Mio. € auf 335,2 Mio. € verzeichnet.

Die Regelzeitkarten sind von 111,3 Mio. € auf 114,0 Mio. € um 2,7 Mio. € (+ 2,4 %) gestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 1,1 Mio. € auf 19,1 Mio. € (+ 6,0 %) und auch die FirmenTickets haben sich mit einem Zuwachs von 1,2 Mio. € (+ 4,6 %) erfreulich entwickelt. Die Einnahmen der AzubiTickets sind nach der Reform im letzten Jahr in den ersten drei Monaten 2019 um 2,3 Mio. € gestiegen, ein deutliches Plus von 17,0 % und die SchülerTickets sind um 0,6 Mio. € (+ 1,1 %) gestiegen.

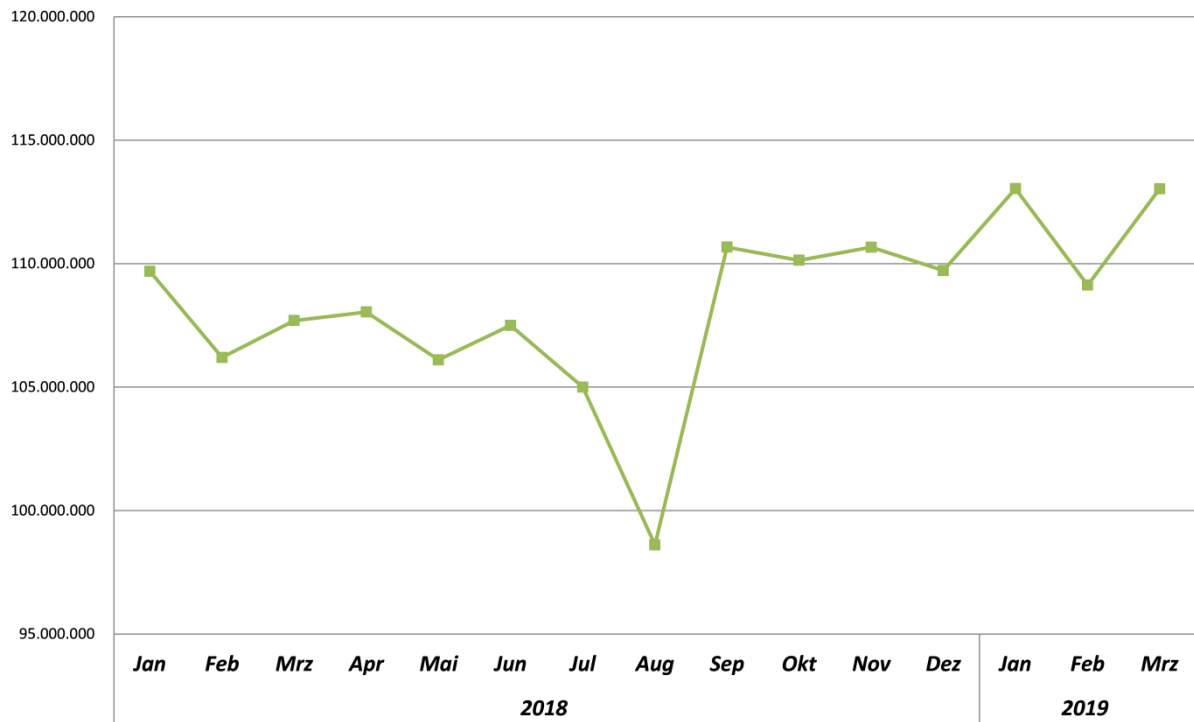
Mit den weiterhin ansteigenden Absatz- und Umsatzzahlen des YoungTicketPLUS bestätigt sich der Erfolg der Reform zum 01.01.2018. Das Einnahmenplus von 17,0 % sowie die Steigerung der Absatzzahlen um 14,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bekräftigen die Entwicklungen im Vorjahr. Sowohl die negativen Absatz- wie auch die Einnahmenentwicklungen vor der Reform wurden in eine deutlich positive Richtung gedreht. Gleichwohl zeigt die Entwicklung im Vorjahr, dass die wesentlichen Absatz- und Umsatzsteigerungen erst nach dem Start des Ausbildungsjahres im August 2018 generiert wurden. Mit der Einführung des NRWupgradeAzubi-Tickets im August 2019 werden aufgrund der umfangreichen Marketingmaßnahmen sowie der attraktiven Preisgestaltung für die NRW-weite Mobilität erneut weitere Absatz- und Umsatzsteigerungen erwartet.

Auch das Barsortiment verzeichnet bis März 2019 eine Einnahmesteigerung von 4,8 Mio. € (+ 7,5 %), davon allein das EinzelTicket + 2,9 Mio. €.

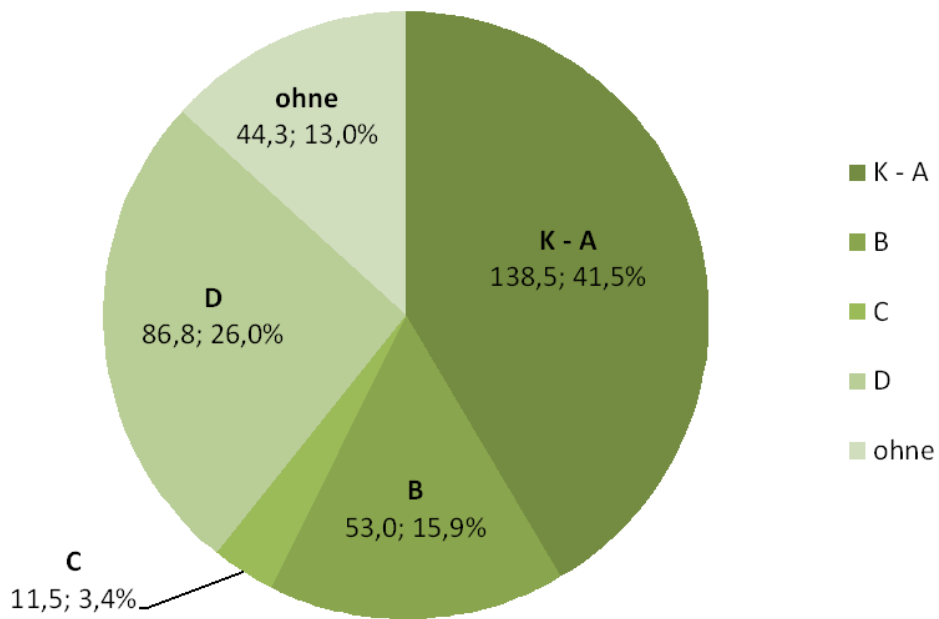
Die Fahrten im VRR zeigen im Betrachtungszeitraum mit + 1,2 Mio. Fahrten (+ 0,4 %) ebenfalls eine positive Entwicklung.

Beim SozialTicket bestätigt sich der Trend des Vorjahres. Wie in den Vormonaten sind die Einnahmen von Januar bis März 2019 rückläufig, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurde ein Rückgang von 1,7 Mio. € (- 6,5 %) verzeichnet. Demgemäß sinken die Absatzzahlen in ähnlicher Höhe, hier wurde ein Rückgang von 6,3 % registriert. Im Monatsdurchschnitt beträgt die Zahl der SozialTicket-Kunden aktuell rd. 147 Tsd., dies entspricht einer Nutzerquote von 10,9 % der Anspruchsberechtigten.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2018 bis März 2019



Einnahmeanteile Januar bis März 2019 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2018	Jan-Mrz 2019		
Summe von Absatz	Barsortiment	15.371.894	15.744.087	372.193	2,4
	davon EinzelfTicket Erwachsene	11.317.171	11.588.329	271.158	2,4
	davon 4erTicket Erwachsene	1.499.569	1.507.313	7.744	0,5
	4-StundenTicket	0	95.801	95.801	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	428.708	458.312	29.604	6,9
	FirmenTickets	393.319	399.850	6.531	1,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	192.432	181.668	-10.764	-5,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	144.300	160.117	15.817	11,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	56.587	58.065	1.478	2,6
	Regelzeitkarten	1.440.748	1.439.437	-1.311	-0,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	717.728	699.036	-18.692	-2,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	273.362	273.824	462	0,2
	davon Ticket1000/2000 - MK/VVK (inkl. 9 Uhr)	323.515	337.774	14.259	4,4
	davon BärenTicket	126.143	128.803	2.660	2,1
	Schüler/AzubiTickets	1.436.212	1.452.243	16.031	1,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	645.823	640.949	-4.874	-0,8
	davon YoungTicketPLUS gesamt	219.595	251.414	31.819	14,5
	SemesterTickets	777.795	793.621	15.826	2,0
	SozialTickets	506.340	474.258	-32.082	-6,3
	1. Klasse Zuschlag	7.148	6.785	-363	-5,1
	ÜT-Tarif	325.788	349.672	23.884	7,3
	KombiTickets	986.824	995.814	8.990	0,9
	Sonstiges	28	32	4	14,3
Summe von Einnahmen	Barsortiment	64.615.034	69.445.183	4.830.149	7,5
	davon EinzelfTicket Erwachsene	35.174.735	38.040.635	2.865.900	8,1
	davon 4erTicket Erwachsene	16.304.066	16.934.411	630.345	3,9
	4-StundenTicket	0	402.364	402.364	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	5.674.118	6.248.682	574.564	10,1
	FirmenTickets	26.212.899	27.422.437	1.209.538	4,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	10.803.845	10.490.411	-313.434	-2,9
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	10.932.056	12.259.816	1.327.760	12,1
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	4.476.998	4.672.211	195.213	4,4
	Regelzeitkarten	111.327.181	113.988.269	2.661.088	2,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	54.155.090	54.135.252	-19.838	0,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	19.543.889	19.923.135	379.246	1,9
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	26.691.605	28.505.056	1.813.451	6,8
	davon BärenTicket	10.936.598	11.424.826	488.228	4,5
	Schüler/AzubiTickets	69.598.908	72.525.799	2.926.891	4,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	23.249.628	23.522.828	273.200	1,2
	davon YoungTicketPLUS gesamt	13.496.280	15.788.946	2.292.666	17,0
	SemesterTickets	18.009.049	19.082.654	1.073.605	6,0
	SozialTicket inkl. Zuwendung	25.346.298	23.695.471	-1.650.827	-6,5
	1. Klasse Zuschlag	433.764	415.823	-17.941	-4,1
	ÜT-Tarif	6.291.221	6.539.890	248.669	4,0
	KombiTickets	1.730.836	2.051.161	320.325	18,5
	Sonstiges	25.075	37.950	12.875	51,3
Summe von Fahrten	Barsortiment	21.256.453	21.935.852	679.399	3,2
	davon EinzelfTicket Erwachsene	11.317.171	11.588.329	271.158	2,4
	davon 4erTicket Erwachsene	5.998.276	6.029.252	30.976	0,5
	4-StundenTicket	0	239.503	239.503	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	1.713.240	1.800.734	87.494	5,1
	FirmenTickets	18.531.456	19.324.771	793.315	4,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	5.580.528	5.268.372	-312.156	-5,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	9.329.360	10.340.239	1.010.879	10,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.621.568	3.716.160	94.592	2,6
	Regelzeitkarten	86.135.168	85.926.371	-208.797	-0,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	45.836.913	44.688.748	-1.148.165	-2,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	15.592.994	15.642.524	49.530	0,3
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	19.028.826	19.798.964	770.138	4,0
	davon BärenTicket	5.676.435	5.796.135	119.700	2,1
	Schüler/AzubiTickets	108.932.408	110.118.843	1.186.435	1,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	49.082.548	48.712.124	-370.424	-0,8
	davon YoungTicketPLUS gesamt	16.469.625	18.856.050	2.386.425	14,5
	SemesterTickets	23.333.850	23.808.630	474.780	2,0
	SozialTicket	30.886.740	28.929.738	-1.957.002	-6,3
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	0	0	
	KombiTickets	16.166	255.933	239.767	14,8
	Sonstiges	0	0	0	0,0
Gesamt: Summe von Absatz		21.246.096	21.655.799	409.703	1,9
Gesamt: Summe von Einnahmen		323.590.265	335.204.636	11.614.371	3,6
Gesamt: Summe von Fahrten		289.092.241	290.300.138	1.207.897	0,4

2.KombiTicket Jahresbericht 2018

Wie im Tarif- und Marketingausschuss in seiner Sitzung am 03.12.2014 gewünscht, wird hiermit der Bericht über die Höhe und die Struktur der KombiTicket-Angebote im Jahr 2018 vorgelegt.

Das KombiTicket ist eine Leistungskombination mit Dritten, bei der eine Grundleistung aus einem anderen Bereich (z.B. Eintritt) gleichzeitig eine 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, insbesondere bei Großveranstaltungen, die auch ohne eine KombiTicket-Regelung ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen würden.

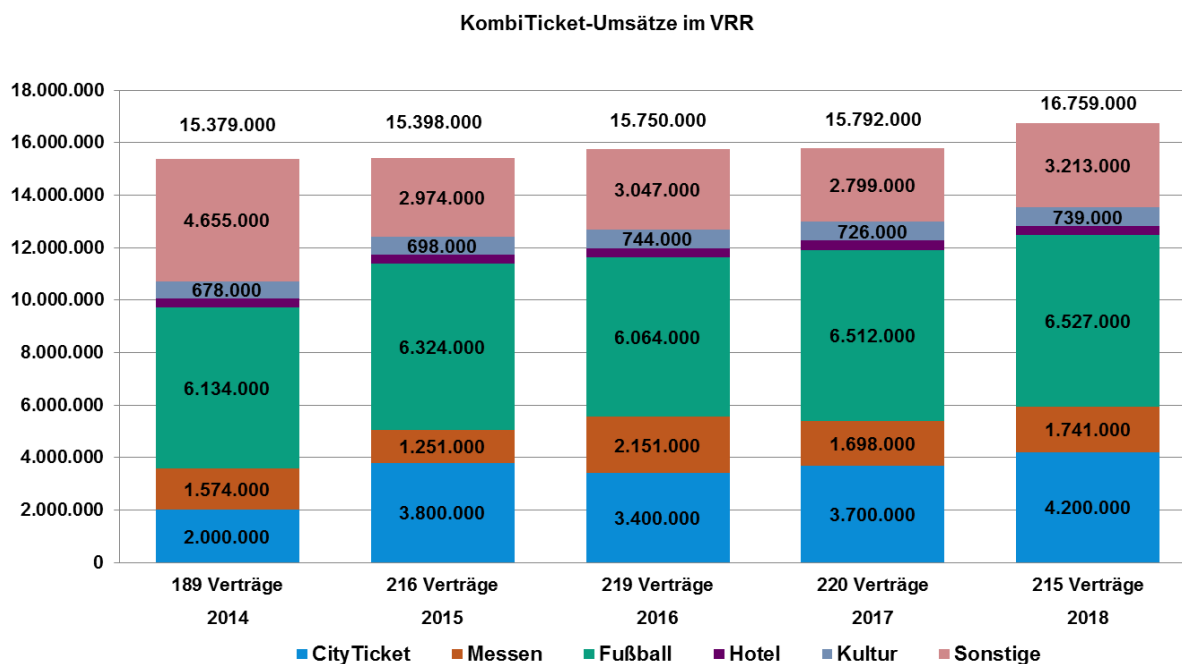
Auch dem Kunden bietet das KombiTicket viele Vorteile, indem es ihm eine einfache An- und Abreise durch Nutzung des ÖPNV ermöglicht, ohne dass er zusätzliches Tarifwissen benötigt. Dadurch eröffnen sich für die Verkehrsunternehmen Möglichkeiten, neue Kunden an den ÖPNV heranzuführen.

Der Vertrieb der KombiTickets erfolgt in der Regel über den Veranstalter. Selbstverständlich können Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den Veranstaltern für die Veranstalter diese Tickets aus den Verkaufssystemen der Verkehrsunternehmen verkaufen.

Entwicklung der Umsätze

Im Jahr 2018 sind 215 KombiTicket-Verträge einschließlich CityTicket und Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich mit einem Umsatz von insgesamt rd. 16.759.000 € abgeschlossen worden.

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der letzten fünf Jahre:



Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich

Insgesamt gab es 17 Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich in den jeweiligen Nachbarverbund bzw. aus dem jeweiligen Nachbarverbund, davon fünf mit Standort im VRR und neun mit Standort im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

Bei diesen Kooperationen werden die Fahrgeldanteile für jeden Verbund separat kalkuliert und in der Regel in Summe über den Standort-Verbund abgerechnet, der die Anteile nach Eingang an den Nachbarverbund weiterleitet. Hieraus ergaben sich für den VRR Einnahmen in Höhe von 474.000 €. In zwei Fällen gab es eigenständige Verträge zwischen dem Veranstalter und dem Nachbarverbund, mit Borussia Mönchengladbach für die Fahrtberechtigung im Aachener Verkehrsverbund (AVV) und mit der RTG für die Fahrtberechtigung im WestfalenTarif zur ExtraSchicht.

Darüber hinaus gab es zwei Kooperationen mit Fluggesellschaften mit gegenseitiger Fahrtberechtigung zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln-Bonn. Hier vereinnahmte jeder Verbund

zunächst die ihm zustehenden Beträge, anschließend wurden die Beträge für die jeweiligen Anerkennungen über eine gemeinsame Einnahmenaufteilungsvereinbarung abgerechnet.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich:

Kooperation	Standort-Verbund	Nachbar-Verbund	Segment
Borussia Mönchengladbach	VRR	AVV	Fußball
MEDICA/COMPAMED	VRR	VRS	Messen
Berufe Live	VRR	VRS	Sonstige
ExtraSchicht	VRR	WT	Kultur
WelcomeCard Ruhr	VRR	WT	Sonstige
gamescom 2018	VRS	VRR	Messen
INTERMOT 2018	VRS	VRR	Messen
Bayer 04 Leverkusen	VRS	VRR	Fußball
Berufe Live	VRS	VRR	Sonstige
HV Covestro Deutschland AG	VRS	VRR	Sonstige
HV LANXESS AG	VRS	VRR	Sonstige
HV Bayer AG	VRS	VRR	Sonstige
DFB-Länderspiel D - Saudi Arabien	VRS	VRR	Sonstige
Mitmach-Chorfest	VRS	VRR	Sonstige
Siemens (Fahren & Fliegen)	VRR/VRS	VRR/VRS	Sonstige
thyssenkrupp (Fahren & Fliegen)	VRR/VRS	VRR/VRS	Sonstige
Rotala Reisen	VRR/VRS	VRR/VRS	Sonstige

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). Hier hat es zum 1. August 2018 eine Weiterentwicklung des Preissystems gegeben. Nach dem neuen Preissystem wird die City-Option in den Ticketkategorien Sparpreis, Flexpreis und Business Flex eingebunden; lediglich im neuen Basisprodukt dem Supersparpreis, erfolgt keine Einbindung der City-Option. Die hiermit erwartete Steigerung der ausgegebenen Tickets und der Abgeltungsbeträge zeigt sich bereits im Jahr 2018. Eine genaue Betrachtung erfolgt im nächsten Bericht für das Jahr 2019.

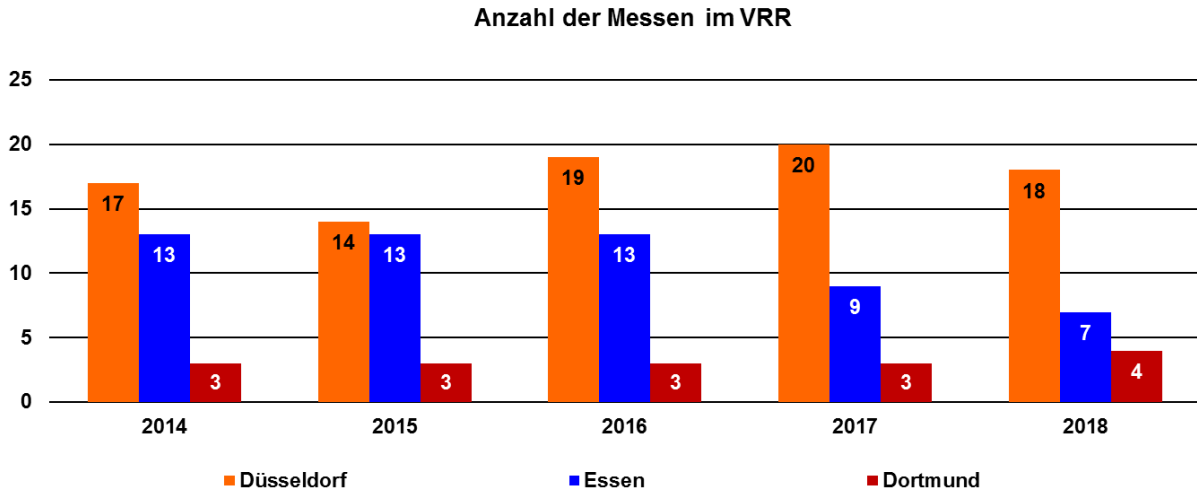
- die Kooperationen mit den Messegesellschaften in Düsseldorf, Dortmund und Essen sowie über den VRS mit der Koelnmesse für ausgewählte publikumsstarke Messen.
- die KombiTicket-Vereinbarungen mit Fußballvereinen

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. Darüber hinaus gab es Kooperationen mit der Koelnmesse für die Messen gamescom und INTERMOT.

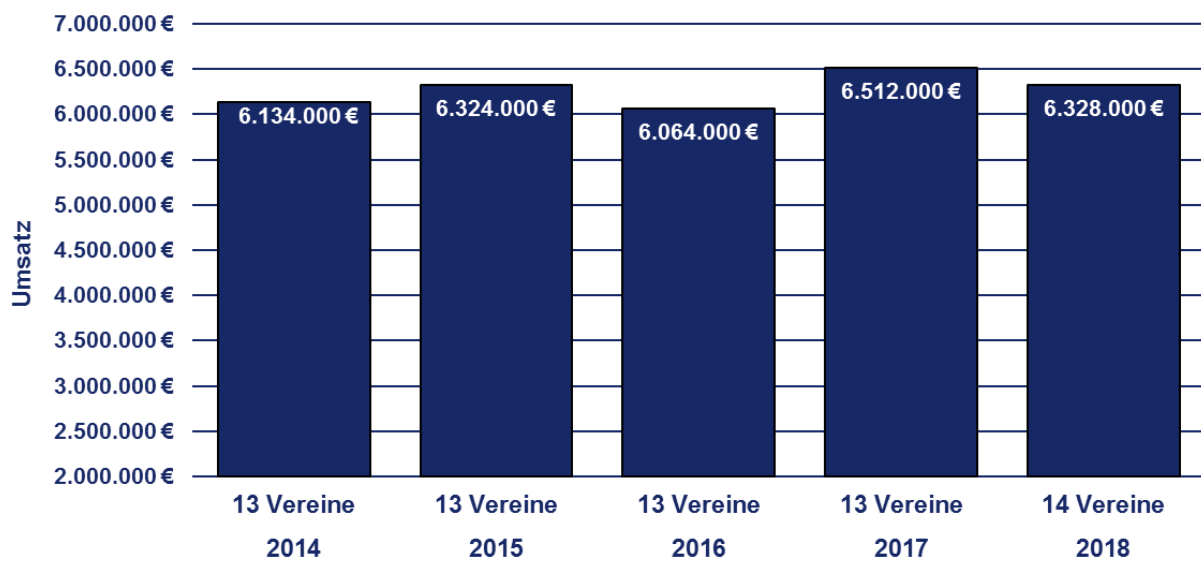
Die folgende Grafik zeigt die Anzahl der Messeveranstaltungen im VRR mit KombiTicket-Vereinbarungen von 2014 bis 2018:



KombiTickets mit Bundesligavereinen

In der Saison 2018/2019 sind insgesamt vierzehn KombiTicket-Vereinbarungen abgeschlossen worden, davon dreizehn im VRR mit acht Verkehrsunternehmen und mit Bayer 04 Leverkusen eine im VRS. Zudem hat ein Verein im VRR zusätzlich eine Kooperation mit dem AVV abgeschlossen.

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 Teilnahme an nationalen Pokalwettbewerben wie dem DFB-Pokal und internationalen Wettbewerben wie UEFA Champions League und UEFA Europa League geben kann. Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2017 sind die Gesamtumsätze im Jahr 2018 wieder etwas zurückgegangen.



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 könnten. 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 für die Spielstätte 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 MERKUR SPIEL-ARENA (vormals 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:

Modal Split von 35 % bis 45 %	Modal Split von 25 % bis 35 %	Modal Split von 15 bis 25 %
1,31 € bis 1,70 €	0,94 € bis 1,31 €	0,56 € bis 0,94 €

Preisstand: 1. Januar 2018

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
1,31 € bis 1,70 €	1	1,64 € - 1,34 €
0,94 € bis 1,31 €	3	1,34 € - 0,96 €
0,56 € bis 0,94 €	4	0,89 € - 0,43 €

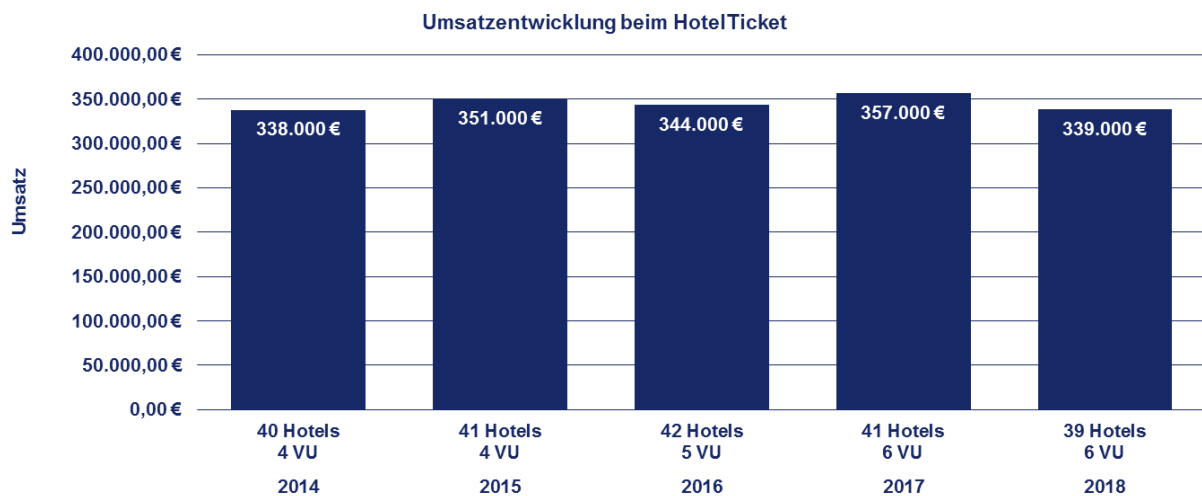
Der Durchschnittspreis im VRR liegt bei (gewichtet) 0,87 €. Die Spanne reicht von 0,43 € bis 1,64 €. Derzeit hat lediglich ein Abschluss den Zielwert nicht erreicht.

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 keine KombiTicket-Vereinbarung.

Dennoch besteht die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, in den Verhandlungen zum nächsten Vertragsabschluss, d. h. zur Saison 2019/2020 die Zielwerte zu erreichen. Damit diese Verhandlungen erfolgreich verlaufen, können unterstützende Maßnahmen durch die Kommunalpolitik hilfreich sein.

Hotel-KombiTickets

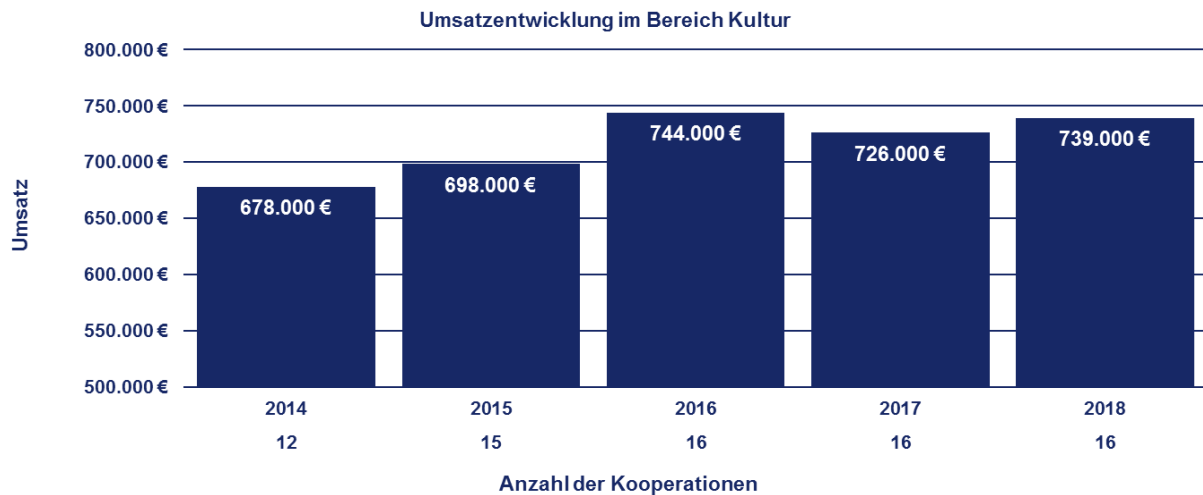
Im Jahr 2018 konnten vier Vereinbarungen nicht verlängert werden, dafür sind zwei neue hinzugekommen, so dass sich die Gesamtzahl der Hotel-Kooperationen von 41 auf 39 verringert hat. Dadurch ist auch der Umsatz gegenüber dem Jahr 2017 gesunken.



Kultur-KombiTickets

Zu den regelmäßig wiederkehrenden Einzelveranstaltungen gehören im Wesentlichen Events wie die Dortmunder Museumsnacht und die ExtraSchicht. Für die ExtraSchicht gab es mit der RTG außerdem eine eigenständige Kooperation für die Fahrtberechtigung im WestfalenTarif.

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



3.EBE-Bericht

Im Jahresbericht 2018 „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 2018 auch die Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen vorgestellt.

EBE-Statistik-Jahresbericht 2018

Der EBE-Statistik-Jahresbericht basiert auf den Meldungen der Verkehrsunternehmen über die Ergebnisse der Fahrausweisprüfungen. Demnach sind im Jahr 2018 nach den vorliegenden Meldungen von 18 Verkehrsunternehmen insgesamt rund 26,2 Millionen Fahrausweise geprüft worden mit einem Anteil von 391.727 Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis. Bei einem Prüfaufwand von 779.365 Stunden liegt der Anteil der je Prüfungsstunde überprüften Fahrausweise bei 33,6. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 296.774 EBE-Fälle abgewickelt. Im Vergleich dazu sind im Vorjahreszeitraum (Jahr 2017) insgesamt 489.711 EBE-Fälle abgewickelt worden.

Die folgenden Tabellen zeigen die Gegenüberstellung der vorgelegten Meldungen in den Jahren 2017 und 2018.

Jahr	2017	2018
Anzahl der Verkehrsunternehmen	18	18
Anzahl der Ticketprüfungen in Mio.	21,1	26,2
Fahrgäste ohne gültiges Ticket	290.622	391.727
Prüfaufwand in Stunden	598.274	779.365
Anzahl der je Prüfstunde überprüften Tickets	35,5	33,6

Anzahl Fälle mit Erhöhten Beförderungsentgelt					
Jahr		2017		2018	
Zahlung in voller Höhe	beim Fahrausweisprüfer	10.896		8.134	
	vor Anmahnung	127.127		104.002	
	nach Anmahnung	60.166		25.041	
	nach Gerichtsverfahren / Inkasso	32.957	231.146	30.048	167.225
Ermäßigt	wegen vergessener Zeitkarte	47.769		77.864	
	nach interner Beurteilung	66.008	113.777	16.024	93.888
Niedergeschlagen			11.957		14.077
Nicht einzutreiben			132.831		21.584
Gesamt			489.711		296.774

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

1. Schwerpunktkontrollen

Die bereits in den Vorjahren praktizierten Konzepte sind auch im Jahr 2018 von den Verkehrsunternehmen eingesetzt worden. Hierzu gehörten verstärkte Kontrollen zu besonderen Anlässen, z. B. Kirmesveranstaltungen und Vollkontrollen an Bahnsteigen und U-Bahnhöfen. Als Besonderheit führte die BOGESTRA diese Zugangskontrollen unter Beteiligung von Mitarbeitern aus Werkstatt und Verwaltung durch, um die Akzeptanz im gesamten Unternehmen für die Problematik zu erhöhen. Auch für 2019 sind die Maßnahmen in den Unternehmen wieder geplant.

2. Meldeverfahren

Auch im Jahr 2018 wurden die neu entwickelten Meldeformulare bereits von einigen Verkehrsunternehmen für die Meldungen angewendet. Nach der Verabschiedung der überarbeiteten Vertriebsrichtlinie wird eine endgültige Anwendung der neuen Formulare für das Jahr 2019 angestrebt.

3. Digitale Fahrausweismustersammlung

Um Ticketfälschungen sicherer erkennen zu können, ist es sinnvoll, dem Prüfpersonal eine Ticketmustersammlung zur Verfügung zu stellen. Eine Fahrausweismustersammlung gab es seinerzeit als Papierform, welche aufgrund der Vielzahl von Fahrausweisen abgeschafft wurde. Die Druckwerke waren aufgrund ihres Umfangs nicht mehr nutzbar.

In der Zwischenzeit sind die Möglichkeiten der elektronischen Darstellung weiterentwickelt worden. Ziel ist es deshalb, eine digitale Datenbank aufzubauen mit einem möglichst schnellen Zugriff auf die unterschiedlichen Fahrausweismuster und die möglichen Fälschungen, die im Umlauf sind.

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 wurden Ende 2018/ Anfang 2019 die Ausschreibungsunterlagen in Gänze überarbeitet und den aktuellen Gegebenheiten und technischen Rahmenbedingungen angepasst.

4. Workshops

Auch im Jahr 2018 haben weitere Treffen der Fahrausweisprüfer zum Erfahrungsaustausch und Weiterentwicklung der Practice-Maßnahmen stattgefunden. Diese Treffen sollen auch zukünftig weiter geführt werden, ebenso der Austausch im Rahmen der AG Fälschungssicherheit.

4. OnDemand Tarif

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung von On-Demand-Verkehren wird zurzeit eine intensive Diskussion mit den Verkehrsunternehmen in Form von Workshops und Arbeitsgruppen geführt. Ziel ist es dabei, im September-Sitzungsblock eine Vorlage zum Beschluss einzubringen.

Nach dem Wunsch des Ausschusses für Tarif und Marketing der VRR AöR am 20.03.2019

wurde die folgende Einschätzung des „NonPapers“ des Bundesverkehrsministeriums zur PBfG-Novelle und den darin enthaltenen skizzierten Rahmenbedingungen für On-Demand-Verkehre abgegeben.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 27.08.2015 – 3 C 14/14) hatte im Hinblick auf digitale Vermittlungsdienste mit Mietwagenunternehmen entschieden, dass der Shuttle-Dienst selbst Unternehmer im Sinne des PBefG ist, da er gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartner auftritt und die Verträge mit den Kunden im eigenen Namen abschließt.

Diese Sichtweise soll auch für digitale Vermittlungsdienste wie On-Demand-Verkehre gelten: Die digitale Vermittlung von Fahrten wäre dann genehmigungspflichtig und unterläge damit den Regelungen des PBefG.

Als Sonderform des Linienverkehrs können dann bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste wie On-Demand-Verkehr unter der Voraussetzung des Ersatzes, der Ergänzung oder der Verdichtung von Linienverkehren zukünftig als Bestandteil des ÖPNV genehmigt werden. Mit dieser Genehmigungsform sind für das Unternehmen eine Betriebspflicht, eine Beförderungspflicht und eine Tarifpflicht verbunden. Damit können auch unterschiedliche zusteigende Fahrgäste über Mobilitätsplattformen vermittelt und aufgenommen werden.

Gleichzeitig wird damit auch die bisherige Rückkehrpflicht zum Betriebssitz von Mietwagen aufgehoben.

Die Genehmigung soll allgemein dann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien des Linienverkehrs oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Linienverkehrsnetz gefährdet. Damit soll eine Konkurrenz von privaten On-Demand-Anbietern gegenüber dem ÖPNV verhindert werden.

Weitere Regelungen sind mit Standards auch für eigenwirtschaftliche Verkehre im Hinblick auf soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten und qualitative und ökologische Standards verbunden. On-Demand-Verkehre sollen zudem zukünftig im Nahverkehrsplan der kommunalen Aufgabenträger verankert werden.

Sollten diese Eckpunkte in den Gesetzentwurf zur Novellierung des PBefG einfließen, so wäre ein rechtssicherer Rahmen für On-Demand-Verkehre in Deutschland geschaffen, der die berechtigten Interessen von privaten Anbietern, aber auch des ÖPNV berücksichtigt.

5. Schülermarkt

Im 3. Sitzungsblock der VRR–Gremien 2018 wurde über die Finanzierungssäulen des Schokotickets und dessen Verkaufsentwicklung berichtet (**Drucksache M/IX/2018/0471**). Zwischenzeitlich wurden im VRR-Unternehmensbeirat die zukünftigen tarifstrategischen Handlungsfelder behandelt und dabei Einvernehmen erzielt, dass die weitere Entwicklung des Schülermarktes und dessen Finanzierung ein Schwerpunktthema in den nächsten Jahren bilden wird.

Der VRR wurde deshalb beauftragt, die derzeitige Situation und die prognostizierte Entwicklung des Schülermarktes zu analysieren und denkbare Alternativen zu den bestehenden Finanzierungsmechanismen des Schokotickets aufzuzeigen.

Dem VRR liegen dazu, wie berichtet, zunächst unternehmensbezogene Verkaufsdaten vor, bei denen differenziert wird zwischen anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern mit den entsprechenden Eigenanteilen und den dazu gehörigen Schulträgerzahlungen sowie die Absatzzahlen durch die Selbstzahler (Nichtanspruchsberechtigten). Darüber hinaus bilden die periodisch veröffentlichten Angaben des Statistischen Landesamtes NRW über die Gesamtschülerentwicklung in den einzelnen Städten sowie über die Anzahl und Ausrichtung der von den Schülerinnen und Schülern besuchten Schulen eine wertvolle Informationsquelle und nachfolgend eine Entscheidungshilfe. Die Gesamtschülerentwicklung bildet u.a. einen Fortschreibungsparameter für die Abrechnung der Schulträgerzahlungen zwischen den Verkehrsunternehmen und den einzelnen Schulträgern.

Ein Informationsdefizit bei der beauftragten detaillierteren Analyse des Schülermarktes besteht für den VRR allerdings darin, diese dem VRR vorliegenden unternehmensbezogenen Verkaufsdaten mit den Abrechnungen der über 220 einzelnen Schulträger im VRR zu verknüpfen. Diese Verknüpfungen bilden dann unter Berücksichtigung des lokalen Gesamtschülermarktes die Grundlage für stadtbezogene Erkenntnisse über die Nutzung und Entwicklung des Schokotickets und dessen Finanzierung einerseits. Aktuell erfragt die VRR AöR deshalb bei den VRR-Verkehrsunternehmen schulträgerbezogene Schülerdaten, um dann die gewünschten stadt-/gemeindebezogenen Betrachtungen in die Analyse einbeziehen zu können. Eine erste Übersicht über die stadtbezogene Nutzung des Schokotickets wird nach Eingang der Unternehmensmeldungen noch im laufenden Monat Mai erstellt. Eine umfangreichere Analyse unter Berücksichtigung der zukünftigen Schulstandortpolitik ist nur mit Unterstützung der jeweiligen Schulträger möglich. Diese werden momentan über die Verkehrsunternehmen um Lieferung der entsprechenden Informationen gebeten.

Schon jetzt kann festgestellt werden, dass verbundweit allein die geänderte Schulstandortpolitik mit Schließung diverser Schulen für die Verkehrsunternehmen im VRR eine jährlich finanzielle Dimension in Höhe von rd. 1,5 – 2,0 Mio. € entgangenen Einnahmen erreicht hat. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus einer derzeit nicht berücksichtigungsfähigen Anpassung der Schulträgerzahlungen und dem Wechsel von ehemals selbstzahlenden Schokoticketkunden hin zu anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern mit einem dann für diese Kunden preislich deutlich niedrigeren Eigenanteil.

Hinzu kommt der schon berichtete nicht erzielbare Erlös aufgrund der Deckelung der Eigenanteile in Höhe von 12,00 bzw. 6,00 €. Diese Deckelung allein bewirkt alljährlich einen Betrag in Höhe von weiteren rd. 0,8 Mio. €.

Wie der VRR sehen alle Verbände in NRW die Notwendigkeit, die derzeitigen Finanzierungsmechanismen im Schülerverkehr kritisch zu hinterfragen, um auch für diese Kunden dauerhaft ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot gewährleisten zu können. Dies auch vor dem Hintergrund einer absehbaren Diskussion um ein landesweites Schülerticket bzw. um einen preislich attraktiven Aufpreis für eine landesweite ÖPNV-Nutzung. Dieses Thema wird sicherlich nach der Einführung des ab dem 01.08.2019 geltenden landesweiten Angebots für gewerbliche und kaufmännische Auszubildende an den VRR herangetragen. Auch in dieser Thematik steht der VRR bereits mit allen erlösverantwortlichen Partnern in NRW im engen regelmäßigen Dialog.