



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2019/0608/1	06.09.2019	9

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	18.09.2019	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	23.09.2019	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	26.09.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

1. Tarifmaßnahmen 2020

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der vorgelegten Preisübersicht des VRR-Tarifs zuzustimmen und mit Wirkung zum 01.01.2020 zu beschließen.

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Ausgangslage

Mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 28. Juni 2018 ist die Laufzeit der am 01.01.2019 in Kraft getretenen aktuellen VRR-Preisgestaltung bis zum 31.12.2019 befristet. Die nachfolgend beschriebene Preisempfehlung soll mit Wirkung zum 01.01.2020 gelten und eine Laufzeit von 12 Monaten haben. Auf Basis der Marktreaktionen nach Zielgruppen erfolgt eine differenzierte Preisentwicklung zur Fortentwicklung der Finanzierungssäule Fahrgastbeiträge und zur Absicherung einer guten ÖPNV Bedienungsqualität.

Im Gegensatz zu den Vorjahren erfolgt für 2020 keine unmittelbare Betrachtung der zu erwartenden Mehraufwände auf Basis der Ist-Daten der Verkehrsunternehmen. Stattdessen findet das in Verbindung mit der Fortschreibung des VRR Marketingplans dargestellte marktorientierte Tariffortschreibungssystem Anwendung. Insofern ergibt sich für das lineare Preiserhöhungsmaß eine Bandbreite zwischen dem Verbraucherpreis-Index (geglättet über 5 Jahre) und einer Gewichtung von Personalkostenindex und Energiepreisindex einem kombinierten Index aus Personalkosten und Strom/Diesel. Für das Jahr 2020 liegt die Bandbreite nach dieser Fortschreibungsmodalität zwischen 1,5 % und ca. 2,9 %.

2. Tarifstrategischer Ansatz

Die Grundlagen der Tarifikalkulation sind im Marketingplan dargestellte Ziele und Strategien, erkennbare Marktreaktionen und sich verändernde soziodemografische und weiterer Rahmenbedingungen. Die nachfolgend benannten tarifstrategischen Einzelmaßnahmen orientieren sich an den bereits seit mehreren Jahren erkennbaren Kundenreaktionen. Insbesondere berücksichtigen sie sowohl das sich verändernde Mobilitätsverhalten der Fahrgäste als auch die verkehrspolitischen Ziele zur Verkehrswende und zum Klimaschutz.

Wie in den Vorjahren wird bei allen Preismaßnahmen ticket- und preisstufenbezogen differenziert vorgegangen. Zudem werden die Ergebnisse zur vertiefenden Marktanalyse der Absatzzahlen, der Einnahmen und Fahrten der Vorjahre berücksichtigt.

Für 2020 wird die Weiterentwicklung der in den Vorjahren angewandten Strategie empfohlen, die aus einer moderaten allgemeinen linearen Preismaßnahme und einzelnen gezielten tarifstrukturellen Maßnahmen bestand.

3. Bartarif

Sowohl für die EinzelTickets als auch für die KinderTickets ist in sämtlichen Preisstufen ein Festhalten am bestehenden Preisniveau vorgesehen. Die Preise in 2020 bleiben konstant. Die zum 1. Januar 2018 preisliche Differenzierung der EinzelTickets wird beibehalten. Insofern verbleiben die EinzelTicket-Preise in den Tarifgebieten und Städten im A3 Tarifniveau bei 2,90 Euro, in den weiteren Tarifgebieten und Städten mit Tarifniveau A1/A2 bei 2,80 Euro. Das zum 1. Januar 2019 eingeführte 4-StundenTicket wird ebenfalls preisstabil gehalten, genauso wie die HappyHourTicket und das ZusatzTicket sowie das 4erZusatzTicket.

Aufgrund der Abhängigkeit zu den Zeitkarten und dort vorgesehenen moderaten preislichen Anpassung wird empfohlen das 4erTicket und auch das 10erTicket im gleichen Maße entsprechend fortzuschreiben, um die bestehenden Nutzenschwellen zu den Zeitkarten auf-

rechtzuerhalten. Gleiches gilt für das 24-Stunden- und das 48-StundenTicket. Auf diese Weise wird die Attraktivität der Zeitkarten beibehalten.

4. Zeitkartentarif

Im Zeitkartenbereich erfolgt eine Fortführung der am 01.08.2008 begonnenen Preisdifferenzierung in der Preisstufe A durch eine etwas deutlichere Preisanpassung im Preisniveau A2 gegenüber dem Niveau in A1 und eine noch etwas Höhere im Preisniveau A 3 gegenüber dem in A2. Mit dieser differenzierten Vorgehensweise soll dem unterschiedlichen Leistungsangebot in den einzelnen Städten im Verbundraum Rechnung getragen werden. Insbesondere in den Städten mit einem engmaschigen kommunalen Schienenangebot sind die Bereitstellungskosten ungleich höher als in den eher kleinstädtischen oder ländlich geprägten Gemeinden mit einem überwiegenderen Busangebot.

Insoweit ist eine moderate Tariffortschreibung im Bereich der Monatskarten und Abonnements vorgesehen. Um die längeren Reiseweiten und die Nutzungsdauer des ÖPNV entsprechend zu berücksichtigen erfolgt eine gestufte Preisanpassung, die höheren Preisstufen werden demgemäß prozentual höher fortgeschrieben.

5. Ausbildungsverkehr

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

Bei den Zahlungen der Schulträger erfolgt, wie im Vorjahr, eine proportionale Preisanpassung in Höhe des allgemeinen Erhöhungsmaßes.

Das SchokoTicket für Selbstzahler steigt im selben Maße wie die Zahlungen der Schulträger. Somit erfolgt auch hier eine Anpassung durchschnittlich gemessen am allgemeinen Erhöhungsmaß.

Das SchülerTicket ÜT VRR/VRS ist inhaltlich und preislich an das VRR-SchokoTicket einerseits und an das SchülerTicket des VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) andererseits angelehnt und gilt im großen Grenzverkehr zwischen VRR und VRS. Um den VRR-Tarif oder den VRS-Tarif nicht zu unterlaufen, soll das SchülerTicket ÜT VRR/VRS in Absprache mit dem VRS zum 01.01.2020 ebenfalls auf den Preis des VRR-SchokoTickets für Selbstzahler an-

gehoben werden.

6. Tarifstrukturelle Einzelmaßnahmen

6.1 Beibehaltung der Bartarifdifferenzierung

Die zum 1. Januar 2018 im Hinblick auf das unterschiedliche Leistungsangebot in den Großstädten eingeführte preisliche Differenzierung der EinzelTickets wird beibehalten. Die von Seiten der Verkehrsunternehmen anfänglich gemeldeten vertrieblichen Schwierigkeiten, insbesondere im Übergang von A2 in A3 Tarifgebiete/Städte, konnten mittlerweile ausgeräumt werden. Aus diesem Grunde wird von einer weitgehenden Marktakzeptanz der Differenzierung ausgegangen.

6.2 Freifahrt für Kindergartenkinder

Aufgrund der Hinweise einzelner Verkehrsunternehmen zu vertrieblichen Schwierigkeiten in Verbindung mit Fahrten von Kindergartenkindern über 6 Jahren wird empfohlen, sämtliche Kinder unter 7 Jahren, die noch keine Schule besuchen, zur Freifahrt zuzulassen. Diese Regelungen der unentgeltlichen Beförderung von Kindergartenkindern wird beim VRS und des Aachener Verkehrsverbundes (AVV), seit August 2015 angewandt. Im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsgespräche zwischen VRR und VRS wurden die Erfahrungen des VRS in Bezug zu dieser tariflichen Festlegung thematisiert. Von Seiten des VRS wurde berichtet, dass weder negative Erlöswirkungen noch Probleme im Rahmen der Fahrausweiskontrollen etc. festgestellt wurden. Insgesamt wird die Regelung zur unentgeltlichen Beförderung der Kinder bis zum Zeitpunkt der Einschulung als sehr positiv beurteilt. Aufgrund dessen ist eine Neuformulierung der VRR Tarifbestimmungen unter Ziffer 6 (Beförderung von Kindern) geplant (in rot):

„6. Beförderung von Kindern

*Kinder im Sinne dieses Tarifes sind alle Personen unter 15 Jahren. Für Kinder von 6 bis 14 Jahren gilt der Kindertarif gemäß Preistabelle. Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert. **Kinder unter 7 Jahre, die noch keine Schule besuchen, werden bis zum Zeitpunkt der Einschulung (in Nordrhein-Westfalen beginnt das Schuljahr immer zum 01.08. eines jeden Jahres) ebenfalls unentgeltlich befördert.***

Soweit Kinder unter 6 Jahren nicht von Personen begleitet sind, die älter oder einschließlich 6 Jahre alt sind, können Kinder unter 6 Jahren von der Beförderung ausgeschlossen werden. Dies gilt nicht für Kinder, die auf dem Schulweg sind. Kinder unter 4 Jahren müssen stets begleitet werden.“

6.3 Semesterticket

Für das VRR-Semesterticket wird ein neuer Preis mit Wirkung für das Sommersemester 2020 vorgeschlagen, der sich am durchschnittlichen Erhöhungsmaß der allgemeinen Preismaßnahme orientiert. Der in den Vorjahren vertraglich vereinbarte zusätzlich zur allgemeinen Preisanpassungsrate erhobene Sonderbetrag in Höhe von 0,45 € / Monat ist mit Ablauf der entsprechenden Vertragslaufzeit nicht mehr vorgesehen.

6.4 SozialTicket

Der im Februar Sitzungsblock 2018 gefasste Beschluss (Beschlussvorlage **M/IX/2018/0423**) zur Fortführung des SozialTickets und die damit verbundene Neufassung der Richtlinie beinhalten ein Verfahren zur preislichen Fortschreibung des Sozialtickets. So wird im Zuge der Preisgestaltung auf die Höhe der durchschnittlichen allgemeinen prozentualen linearen Tarifmaßnahme aller Tickets referenziert. Das Erhöhungsmaß wird auf den Ticketpreis angewendet. Resultierend aus dieser Vorgehensweise wird vorgeschlagen, den Preis des Sozialtickets auf 39,35 Euro (+1,8 %) anzuheben.

7. Ziel der Tarifmaßnahme und Zusammenfassung

Mit der vorgeschlagenen Preisanpassung werden die Kunden, mit einem als moderat zu bezeichnendem Beitrag in Höhe von durchschnittlich 1,8 %, anteilig an den Kosten- und Aufwandssteigerungen der Verkehrsunternehmen beteiligt. Dabei tragen die Einzelmaßnahmen den in den letzten Jahren verzeichneten Marktreaktionen Rechnung.

Insgesamt wird auch in 2020 an der Strategie der VRR AöR festgehalten den VRR-Tarif mit einem Mix aus linearen und strukturellen Maßnahmen fortzuentwickeln. Bisher haben insbesondere die strukturellen Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Nutzerfinanzierung geleistet, beispielhaft für bislang durchgeführte Maßnahmen sind zu nennen: Zusammenfassung der Preisstufen D und E, in der Preisstufe C die Reduzierung der ehemals 172 Geltungsbereiche auf nur noch 19 Regionen, die Pauschalisierung des Auszubildenden-Angebotes YoungTicketPLUS, die Entwicklung der 24- und 48-StundenTickets und diverse Vereinfachungen im Übergangsverkehr zu benachbarten Verkehrsverbänden.

Die detaillierten Preise befinden sich im Abstimmungsprozess und werden als Tischvorlage vorgelegt.