öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**M/IX/2019/0649**	**08.11.2019**	**19**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	25.11.2019	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	26.11.2019	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	04.12.2019	☐

Beschlussvorschlag:

Beschlüsse:

1. FirmenTicket Azubi wird zum YoungTicketPLUS

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif- und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der Einstellung von FirmenTickets Azubi im Rabattmodell und 100/100-Modell zum 31.07.2020 sowie der Einführung des YoungTicketPLUS einschließlich des NRWupgradeAzubi zum Start des neuen Ausbildungsjahres ab dem 1. August 2020 für FirmenTicket-Verträge zuzustimmen.

2. Fortschreibung VRR Ergänzungsaufpreise zu AVV- und VRS-JobTickets

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der dargestellten Vorgehensweise zur Anpassung der Preise für Ergänzungstickets zu den Nachbarverbünden AVV und VRS zuzustimmen.

3. Weiterentwicklung on Demand

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat den dargestellten Tarifgrundsätzen zur Weiterentwicklung (Wechsel zum Luft-

linientarif und Zu- und Abschlägen je nach Angebotstyp (Ergänzung, Ersatz oder Verdichtung) und Bedienungsgebietstyp) des bestehenden On-Demand-Tarifes im VRR zuzustimmen.

4. NRW-Tarif 2020

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat die Zustimmung zum seitens des Kompetenzcenter Marketings (KCM) erarbeiten Anpassungen in den Beförderungsbedingungen NRW sowie den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif im Hinblick auf eine Erhöhung der Erstattungsgrenzen der Mobilitätsgarantie NRW zum 01.07.2020.

5. Anpassung Kündigungsfristen zu den VRR Abonnements

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der aufgezeigten Vorgehensweise und einer Reduzierung der Kündigungsfristen zu den VRR Abonnements zuzustimmen.

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

1. Einnahmen und Fahrten
2. Bericht Arbeitgeberzuschuss
3. BürgerTicket Monheim
4. Beschlusslage A1-A3
5. Vertriebsanalyse
6. Absenkung des Mehrwertsteuersatzes auf Fernverkehrsticket im SPNV

<u>Begründung/Sachstandsbericht:</u>

A) Beschlüsse:

1. FirmenTicket Azubi wird zum YoungTicketPLUS

Ausgangslage:

Zurzeit erhalten Auszubildende in Firmen mit Verträgen nach dem FirmenTicket-100/100-Modell bzw. dem FirmenTicket-Rabattmodell FirmenTickets mit den jeweils gültigen Rabattstufen. Es ist nicht möglich, dass ausschließlich verbundweit gültige YoungTicketPLUS sowie das NRWupgradeAzubi über ihren Arbeitgeber zu erhalten.

Um zukünftig alle Auszubildenden im VRR gleichzustellen, sollen die Mitarbeitenden im Berufsausbildungsverhältnis statt der bisherigen preisstufenbezogenen FirmenTickets das

YoungTicketPLUS erhalten.

Mitarbeitende im Ausbildungsverhältnis vollziehen somit den Schritt nach, der beim allgemein kaufbaren Azubiticket zum 1. Januar 2018 vollzogen wurde.

Die Aufhebung der verschiedenen Preisstufen und das ausschließliche Angebot des pauschalen YoungTicketPLUS haben zu einem starken Anwachsen des Kundenstammes geführt. Heute nutzen 14,3 % mehr Azubis das YoungTicketPLUS als noch vor drei Jahren.

Ein ähnlicher Erfolg wird auch bei den FirmenTicket-Modellen erwartet. Zudem ist die Anpassung aus Gleichbehandlungsgründen erforderlich. So partizipieren alle Azubis in NRW am NRWupgradeAzubi für 20,00 €.

Bei der Einstellung der bisherigen FirmenTickets für Auszubildende ergeben sich für die beiden Modelle die folgenden Konditionen:

FirmenTicket-100/100-Modell (Solidarmodell):
Hier wird das YoungTicketPLUS für alle Mitarbeitenden im Berufsausbildungsverhältnis zu einem rabattierten Preis ausgegeben. Der Rabatt orientiert sich an den Rabattierungen des FirmenTicket-100/100-Modell in Höhe von rund 34,7 %. Nach Tarifstand 1. Januar 2020 zahlt ein Azubi dann gegenüber dem regulären YoungTicketPLUS von 62,20 € einen rabattierten Preis von 40,60 €.

FirmenTicket-Rabattmodell:
Hier wird das YoungTicketPLUS für alle Mitarbeiter im Berufsausbildungsverhältnis ähnlich wie beim Großkunden-Rabattmodell mit den jeweils vereinbarten Rabattierungen ausgegeben. Danach ergeben sich nach Tarifstand 1. Januar 2020 folgende Preise:

Abnahmemenge Abos	Rabatt	Preis
30 - 100	6 %	58,47 €
101 - 200	8,5 %	56,91 €
201 - 450	10 %	55,98 €
451 - 700	10,5 %	55,67 €
ab 701	11 %	55,36 €

Für beide Modelle gilt, dass die Azubis zusätzlich zu dem YoungTicketPLUS über ihren Arbeitgeber das NRWupgradeAzubi zum Aufpreis von 20,00 € erwerben können.

Vertriebliche Abwicklung:
Um die vollständige Gleichstellung aller Auszubildenden und eine reibungslose Bereitstellung des NRWupgradeAzubi zu gewährleisten, werden alle bisher an Azubis ausgegebenen FirmenTickets gegen das YoungTicketPLUS ausgetauscht. Azubis, die ab August 2020 ihre Ausbildung beginnen, erhalten sofort ein YoungTicketPLUS.

Bei bestehenden Verträgen erfolgt die Umstellung von den bisherigen FirmenTickets auf das YoungTicketPLUS durch eine Vertragsergänzung. Für neue Vertragsabschlüsse werden die neuen Konditionen in die Musterverträge aufgenommen.

2. Fortschreibung VRR Ergänzungsaufpreise zu AVV- und VRS-JobTickets

Ausgangslage:
Zu den Firmen-/JobTickets im Übergang zum AVV und VRS gibt es aktuell Ergänzungstickets für die Nutzung des ÖV in den jeweiligen Nachbarverbundräumen. Analog zu den FirmenTicketpreisen wurden auch die Ergänzungsaufpreise in den Vorjahren regelmäßig fortgeschrieben. Die Festlegung der Preise für die Ergänzungstickets erfolgt in den zuständigen Gremien der Verbünde. Die Preise, die für die Nutzung im VRR-Raum Anwendung finden, werden von den VRR-Gremien festgelegt. Die Preise der Ergänzungstickets für die Erweiterungsräume im AVV und VRS durch die dortigen Gremien.

VRR-Ergänzungstickets zu AVV-JobTickets:
Die zuständigen Gremien des AVV haben die Preisfortschreibung für im AVV-Raum zu nutzenden Ergänzungstickets bereits final beschlossen. Für das Jahr 2020 haben sich die AVV Gremien für eine Beibehaltung des aktuellen Preises in Höhe von 79,20 € entschieden.

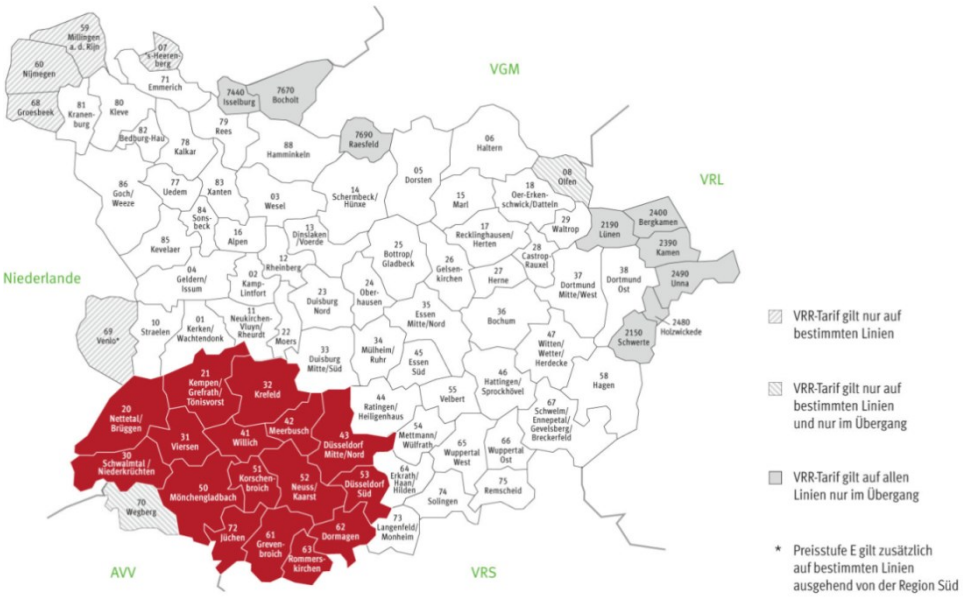
Im vergangenen Jahr hatte der AVV eine drastische Reduzierung der vormals vier Varianten von Ergänzungstickets auf eine Variante (gesamter AVV, fakultative Abnahme) beschlossen und gleichzeitig eine Übereinstimmung mit dem Preis für VRS-Kunden erreicht. Für VRR-FirmenTicket-Kunden waren damit teilweise Preissenkung von vormals 122,00 € auf nunmehr 79,20 € verbunden. Die solidarischen Varianten der Ergänzungstickets sind dagegen vollständig entfallen. Für diese Kundengruppen bedeutete die Änderung eine deutliche Preiserhöhung auf 79,20 €.

Im Gegenzug vereinheitlichte der VRR die Ergänzungstickets für AVV-JobTicket-Kunden, ebenfalls auf nur noch ein fakultatives Ergänzungsticket zum Preis von aktuell 90,20 €.

Auf Basis dieser Rahmenbedingungen schlägt der VRR analog zum Vorgehen des AVV vor, die Preise stabil zu halten und den aktuellen Preis von 90,20 € für die Ergänzungstickets im VRR Raum beizubehalten:

Modell	**Preis ab 01.01.2019**	**Preis ab 01.01.2020**	**Preisanpassung**
AVV-Geltungsbereich zu VRR FirmenTickets	79,20 €	79,20 €	0 %
VRR-Geltungsbereich zu AVV-JobTickets	90,20 €	90,20 €	0 %

VRR-Geltungsbereich zu AVV-JobTickets:



VRR Ergänzungsticket zu VRS-JobTickets:

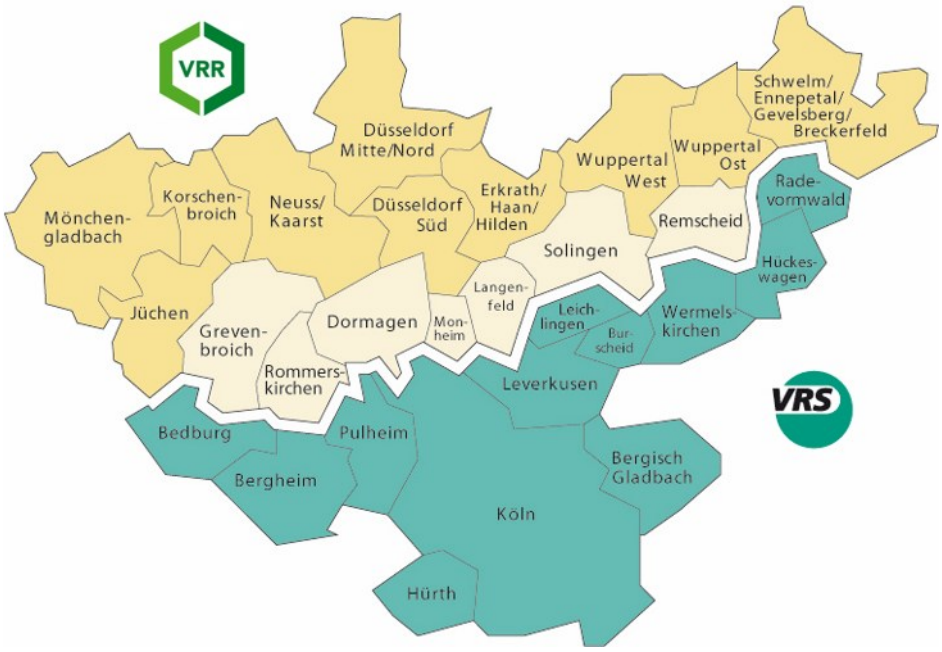
Die Preise für Ergänzungstickets zum VRS-JobTicket zur Nutzung des VRR-seitigen Bereichs des Großen Kragens und umgekehrt, die Preise für Ergänzungen zu VRR-FirmenTickets zur Nutzung des VRS-seitigen Bereichs des Großen Kragens sind einheitlich und werden von den Gremien des VRR und des VRS gemeinsam festgelegt.

Bereits in 2017 wurde die Harmonisierung/Vereinheitlichung der Ergänzungen in zwei Migrationsschritten beschlossen. Der erste Schritt der Harmonisierung erfolgte bereits zum 01.01.2018. Zum 01.01.2019 erfolgte der zweite und letzte Schritt. Demgemäß existiert seit Jahresbeginn nur noch ein Ergänzungsticket zu solidarfinanzierten und fakultativen Firmen- bzw. JobTickets.

Unter Berücksichtigung der Preisanpassungen von VRR (+1,8%) und VRS (+2,5%) zum 01.01.2020 empfiehlt der VRR für die Ergänzungstickets einen Preis von 71,10 €/Monat

gegenüber 69,80 €/Monat (+1,8%). Die prozentuale Fortschreibung orientiert sich dabei am durchschnittlichen Erhöhungsmaß des VRR. Diese Erhöhungsmaß ist mit dem VRS abgestimmt, bedarf noch der Zustimmung der dortigen Gremien.

Großer Kragen VRR/VRS:



3. Weiterentwicklung on Demand

Grundsatz

Zurzeit bestehen im VRR On-Demand-Angebote im Stadtgebiet von Duisburg und Krefeld. Die Angebote sind App-basiert und bieten dem Kunden einen Service ab definierten virtuellen Haltestellen zum Zielpunkt. In der tariflichen Ausgestaltung werden für die Benutzung der On-Demand-Verkehre besondere Preisstufenzuordnungen angewendet: es gibt 5 Tarifgrenzen, die sich nach den gefahrenen Kilometern (2 km, 5 km, 10 km, 15 km und 20 km, jeweils als Obergrenze) richten. Die Preise sind für jede Tarifgrenze fest definiert. Ermäßigte Preise zahlen Kinder und Abonnenten und weitere mitgenommene Personen. Dieser Tarif wurde mit Sitzungsblockvorlage **M/IX/2018/0471** beschlossen.

Die VRR AöR und die Verkehrsunternehmen (VU) haben die Überlegungen für eine Weiterentwicklung des On-Demand-Tarifs weiter vorangetrieben und legen die mit Vorlage **M/IX/2019/0608** vom 30.08.2019 dargestellten Eckpunkten hiermit zum Beschluss vor.

On-Demand-Verkehre stellen eine moderne Form des im ÖPNV bekannten und etablierten Prinzips „Bedarfsverkehr“ dar. Sie füllen die Lücke zwischen Taxi und ÖPNV als Inseltarif im Hinblick auf Ergänzung, Ersatz und Verdichtung des ÖPNV.

Ein **ersetzender** On-Demand-Verkehr verkehrt auf bestehenden, nach §42 PBefG konzessionierten, fahrplanbasierten Linienrelationen. Das bisherige „konventionelle“ Angebot wird im Gegenzug gleichzeitig oder zu einem späteren Zeitpunkt eingestellt.

Beispiel: Eine nach §42 PBefG konzessionierte Linie wird fahrplanbasiert mit einem Linienbus bedient. Diese Linie wird eingestellt, stattdessen verkehrt ein On-Demand-System, welches den Linienverlauf (mit) abdeckt.

Ein **ergänzender** On-Demand-Verkehr bietet zusätzlich zum, nach §42 PBefG konzessionierten, fahrplanbasiertem Angebot, ein Verkehrsangebot an. Dieses kann bestehende Verbindungen ergänzen und/ oder Erschließungen von neuen Gebieten ermöglichen.
Beispiel: Ein On-Demand-System erschließt eine Siedlung, die vorher nicht oder nur unzureichend an das ÖPNV-Netz angebunden war. Es wird kein bestehendes konzessioniertes Angebot dafür eingestellt oder reduziert.

Ein **verdichtender** On-Demand-Verkehr verstärkt eine bereits nach §42 PBefG konzessionierte Linienrelation zur Verbesserung des bereits bestehenden fahrplanbasierten, „konventionellen“ Angebot.

Beispiel: Ein On-Demand-System wird auf einer Relation eingeführt, auf der bereits heute konzessionierter Linienverkehr besteht. Das System verkehrt zu den gleichen Zeiten wie der Linienverkehr und hat die Hauptfunktion, zusätzliche Fahrten anzubieten, einen höheren Komfort anzubieten oder das konventionelle Angebot zu verdichten.

Start- und Zielpunkt der Fahrt sind für den Kunden frei wählbar, eine Orientierung an bestehenden Haltestellen findet nicht statt.

Der Fahrtweg des Fahrzeugs wird entsprechend auf dem Weg befindlicher weiterer Fahrgäste angepasst. Hierdurch ist ein Pooling von Fahrgästen ermöglicht.

Fixe und variable Preisparameter

Der Kunde führt den Registrierungs-, Buchungs- und Abrechnungsvorgang mittels einer eigenen (Verkehrsunternehmens-) App durch.
Die fixen Preisparameter und die sonstigen Preisbildungsgrundsätze sind verbundweit einheitlich anzuwenden. Die Fahrpreise fußen auf der Basis eines Luftlinienkilometertarifs je angefangene Kilometer. Die Preisberechnung erfolgt mittels eines Festpreises und eines Leistungspreises. Die Preislage des On-Demand-Tarifpreises bewegt sich zwischen

VRR-Regeltarif und Taxi-Tarif.
Tarifliche Lösungen bei Ergänzung, Ersatz und Verdichtung werden im On-Demand-Tarif durch Ab- und Zuschläge zum Richtpreis (Preisabstand Taxi zu ÖPNV) berücksichtigt:

- Gebiete mit guter und hoher Bediendichte, Angebote im kompletten oder in Teilen des Tarifgebiets.
- Gebiete mit ausreichender Bediendichte, Angebote im kompletten oder in Teilen des Tarifgebiets.

Um differenzierte Preisbereitschaften innerhalb eines Tarifgebietes bei unterschiedlichen Angebotskonzepten zu berücksichtigen, sollen weitere Preisbildungsparameter optional eingeführt werden:

- Gebiete mit guter und hoher Bediendichte, Angebote im kompletten oder in Teilen des Tarifgebiets.
- Gebiete mit ausreichender Bediendichte, Angebote im kompletten oder in Teilen des Tarifgebiets.

Verkaufsförderung und Kundenbindung

Im Rahmen von verkaufsfördernden Maßnahmen können Aktionspreise zur Nachfragesteigerung und Rabatte/Boni zur Kundenbindung berücksichtigt werden. Rabatte/Boni sowie Aktionspreise (analog Berlkönig in Berlin) sind als Bestandteil des On-demand-Tarifes genehmigungsfähig.

Zurzeit wird mit Vertretern der Kommunikations- und Marketingebene der Verkehrsunternehmen ein Katalog von verkaufsfördernden Maßnahmen und zu Rabatten/Boni erarbeitet. Dieser Katalog wird Bestandteil des genehmigten On-Demand-Tarifs sein und gibt damit den Rahmen vor, in dem auf lokaler Ebene die Verkehrsunternehmen verkaufsfördernde Maßnahmen durchführen können.

Eine begleitende Marktforschung soll die Erfahrungen der Kunden ermitteln und Erkenntnisse zur Angebotsverbesserung und zur Anwendung erbringen.

Weiteres Vorgehen

Aufgrund der bisher hier vorgeschlagenen Eckpunkte sind die Empfehlungen zur Höhe der Preisparameter mit den Verkehrsunternehmen zu treffen.

Weiterhin ist eine rechtliche Fragestellung zur Einbeziehung von mobilitätseingeschränkten Mitbürgern im Hinblick auf die betriebliche Ausgestaltung und Preisfindung des On-Demand-

Tarifes zu beantworten.

Die Einführung des On-Demand-Tarifs soll in der ersten Hälfte 2020 erfolgen. Eine abschließende Beschlussempfehlung mit den konkreten Preisen soll im März-Sitzungsblock 2020 erfolgen.

4. NRW-Tarif 2020

Die Kooperationspartner des NRW-Tarifs haben im Sommer 2019 eine Empfehlung zur Erhöhung der Erstattungsgrenzen bei der Mobilitätsgarantie NRW ausgesprochen.

Hintergrund ist, dass die Erstattungsgrenze seit Mitte 2012 nicht mehr angepasst wurde und damit der allgemeinen Preisentwicklung in der Taxibranche nicht mehr gerecht wird. Entsprechende Kundenreaktionen legen ebenfalls eine Erhöhung des Erstattungsrahmens nahe. Aus diesen Gründen soll die maximale Taxikostenerstattung von tagsüber 25 Euro pro Person auf 30 Euro sowie die nächtliche Taxikostenerstattung von 50 Euro pro Person auf 60 Euro zum 01.07.2020 angehoben werden.

5. Anpassung Kündigungsfristen zu den VRR Abonnements

Ausgangslage:

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Marktforschung zum Thema Abo bzw. Nicht Abo wurden konkrete Maßnahmen zum Abbau der Zugangsbarrieren zu Stammkundenprodukten erarbeitet. Die Umsetzung erfolgt nun schrittweise. Als erste Maßnahme wird hierzu die Anpassung der Kündigungsfristen zum Abonnement aufgegriffen. Gemäß den Abobedingungen des VRR gelten für die Abonnements des Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket, YoungTicketPLUS und SchokoTicket zurzeit jeweils Kündigungsfristen von 6 Wochen bis zum Eintritt der Wirkung. Somit ist im Falle einer ordentlichen Kündigung durch den Abonnenten eine Mitteilung in Schrift- oder Textform bis 6 Wochen vor dem Ende des nächsten Kalendermonats auszusprechen (siehe Ziffer 6 der Abobedingungen).

Zur Reduzierung dieser Frist wurde im Dialog mit den VU ermittelt, wie die aktuelle Handhabung zu dieser Regelung erfolgt sowie die Einschätzung abgefragt, welche Mindestfrist erforderlich ist, um eine Kündigung in sämtlichen internen Systemen zu verarbeiten. Als Ergebnis der Abfrage hat sich zunächst ein heterogenes Bild in Bezug zur Handhabung und auch zur möglichen Verkürzung der Frist ergeben. Schlussendlich wurde ein nahezu einstimmiges Votum für die folgende Regelung ausgesprochen:

Vorschlag zur Neufassung der Ziffer 6 der Abobedingungen:

a) Ordentliche Kündigung

„Das Abonnement kann zum Ende eines jeden Kalendermonats gekündigt werden. Die Kündigung ist bis zum 15. eines Kalendermonats vor Eintritt der Wirkung dem Verkehrsunternehmen mitzuteilen. Zur Kündigung bedarf es der Textform. Die Schriftform ist ebenfalls zulässig. Die Kündigung ist nur dann wirksam, wenn die Kündigungserklärung dem Verkehrsunternehmen mit dieser vorgeschriebenen Frist zugegangen ist. Wird die Frist versäumt, so gilt das Abonnement bis zum Ablauf des nächsten Monats als fortgesetzt und die Wirkung der Kündigung verschiebt sich um einen Monat".

Die vorgeschlagene Neufassung der Abonnementbedingungen soll zum 01.01.2020 in Verbindung mit der Überarbeitung der Tarifbestimmungen umgesetzt werden. Mit den Verkehrsunternehmen wird abgestimmt, inwieweit Kundenreaktionen insbesondere aus Beratungsgesprächen etc. festgehalten werden können, um eine Evaluation der Änderung vornehmen zu können.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten 1 - 8 / 2019

Die im Vergleich zum Vorjahr sehr positive Entwicklung setzt sich weiter fort. Die Einnahmen sind von 848,9 Mio. € auf 878,1 Mio. € um + 29,3 Mio. € gestiegen (+ 3,4 %).

Die Einnahmen aus den Regelzeitkarten sind von 290,9 Mio. € auf 298,4 Mio. € um 7,5 Mio. € (+ 2,6 %) gewachsen. Die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 2,4 Mio. € auf 50,3 Mio. € (+ 4,9 %) und auch die FirmenTickets haben sich mit 3,7 Mio. € (+ 5,2 %) erfreulich entwickelt. Die Einnahmen aus dem YoungTicketPLUS sind nach der Reform im letzten Jahr bis August 2019 um 5,2 Mio. € gestiegen, ein Plus von 14,9 % und die SchülerTickets sind um 1,0 Mio. € (+ 0,7 %) gestiegen.

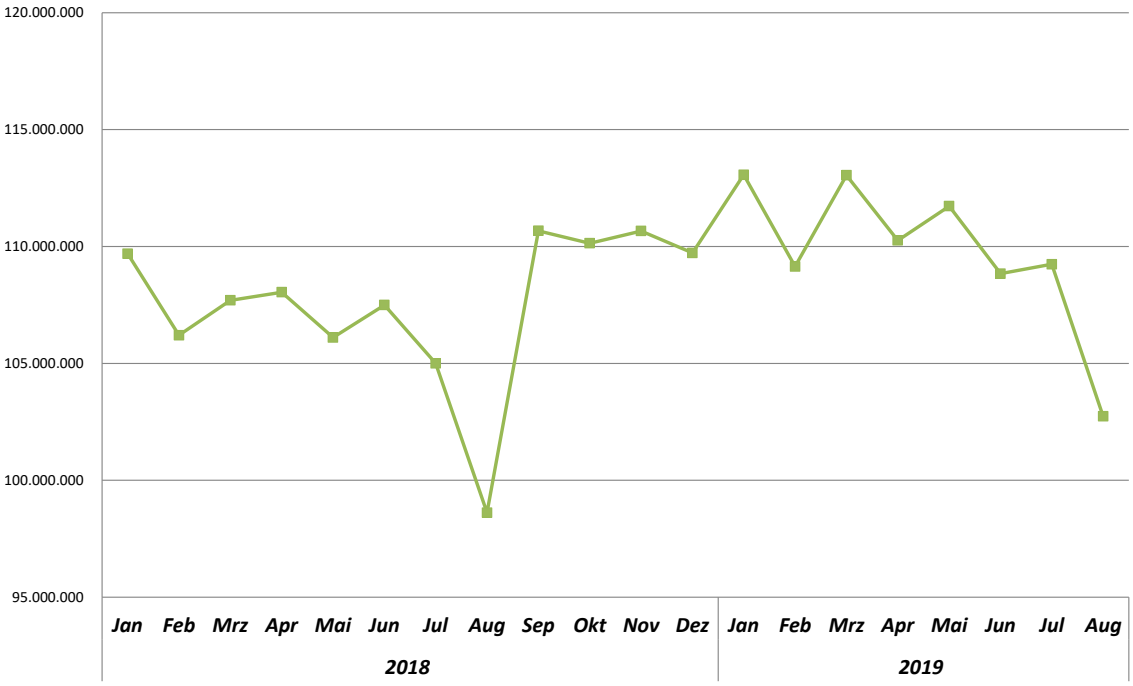
Auch das Barsortiment verzeichnet bis August 2019 eine Einnahmesteigerung von 10,2 Mio. € (+ 5,7 %), davon allein das EinzelTicket für Erwachsene um + 5,1 Mio. €.

Die Fahrten im VRR zeigen im Betrachtungszeitraum mit + 3,0 Mio. Fahrten (+ 0,4 %) nur eine leicht positive Entwicklung.

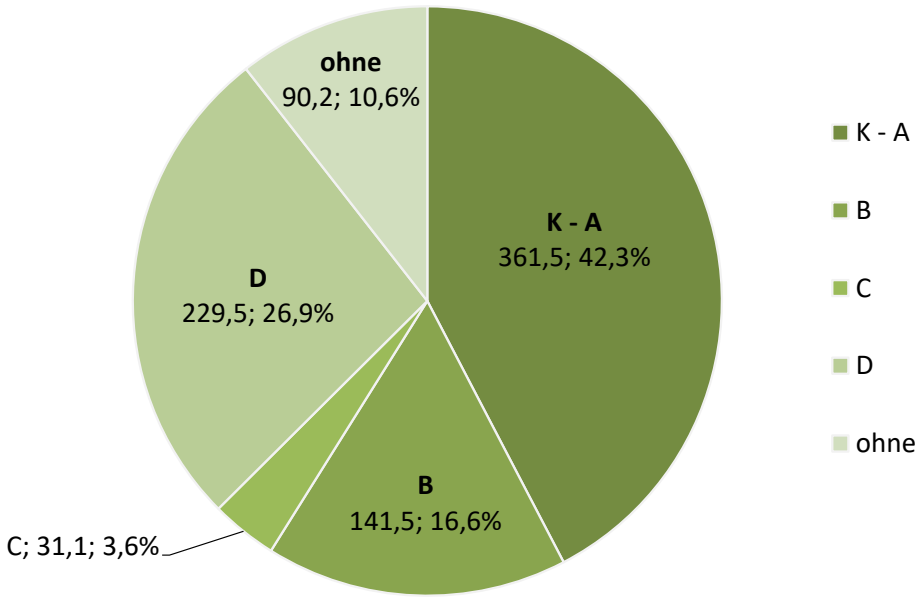
Beim SozialTicket sind die Einnahmen bis August 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,7 Mio. € (- 4,3 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 5,8 %.

Im Monatsdurchschnitt beträgt die Zahl der SozialTicket-Kunden aktuell rd. 143 Tsd., dies entspricht einer Nutzerquote von 11,8 % der Anspruchsberechtigten.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2018 bis August 2019



Einnahmeanteile Januar bis August 2019 in Mio. € nach Preisstufen



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

		GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Ticketgruppe	Jan-Aug 2018	Jan-Aug 2019		
Summe von Absatz	Barsortiment	42.062.220	42.250.758	188.538	0,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	30.849.414	30.747.798	-101.616	-0,3
	davon 4erTicket Erwachsene	3.962.702	3.951.205	-11.497	-0,3
	4-StundenTicket	0	303.481	303.481	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	1.223.622	1.292.606	68.984	5,6
	FirmenTickets	1.046.482	1.069.594	23.112	2,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	509.286	479.656	-29.630	-5,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	386.432	432.901	46.469	12,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	150.764	153.791	3.027	2,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	3.246	3.246	
	Regelzeitkarten	3.762.042	3.769.199	7.157	0,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.894.798	1.850.402	-44.396	-2,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	721.370	722.352	982	0,1
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	809.063	851.623	42.560	5,3
	davon BärenTicket	336.811	344.822	8.011	2,4
	Schüler/AzubiTickets	3.787.624	3.821.045	33.421	0,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.711.588	1.696.435	-15.153	-0,9
	davon YoungTicketPLUS gesamt	570.051	641.457	71.406	12,5
	SemesterTickets	2.025.782	2.046.738	20.956	1,0
	SozialTickets	1.247.539	1.175.524	-72.015	-5,8
	1. Klasse Zuschlag	18.692	17.635	-1.057	-5,7
	ÜT-Tarif	976.297	988.858	12.561	1,3
	KombiTickets	2.881.912	3.056.218	174.306	6,0
	Sonstiges	138	79	-59	-42,8
Summe von Einnahmen	Barsortiment	178.368.531	188.612.183	10.243.652	5,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	97.562.799	102.630.046	5.067.247	5,2
	davon 4erTicket Erwachsene	43.409.382	44.670.980	1.261.598	2,9
	4-StundenTicket	0	1.274.620	1.274.620	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	16.568.743	18.128.949	1.560.206	9,4
	FirmenTickets	69.778.706	73.439.907	3.661.201	5,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	28.569.007	27.660.916	-908.091	-3,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	29.291.133	33.215.884	3.924.751	13,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	11.918.567	12.329.395	410.828	3,4
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	233.712	233.712	
	Regelzeitkarten	290.883.604	298.359.776	7.476.172	2,6
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	142.940.077	143.227.750	287.673	0,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	51.489.863	52.510.602	1.020.739	2,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	67.252.149	72.035.713	4.783.564	7,1
	davon BärenTicket	29.201.514	30.585.711	1.384.197	4,7
	Schüler/AzubiTickets	176.198.923	182.354.602	6.155.679	3,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	61.617.168	62.259.165	641.997	1,0
	davon YoungTicketPLUS gesamt	35.053.307	40.263.574	5.210.267	14,9
	SemesterTickets	47.904.333	50.259.613	2.355.280	4,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	62.447.926	59.735.737	-2.712.189	-4,3
	1. Klasse Zuschlag	1.130.932	1.080.097	-50.835	-4,5
	ÜT-Tarif	16.838.695	17.508.144	669.449	4,0
	KombiTickets	5.168.887	6.664.659	1.495.772	28,9
	Sonstiges	130.284	128.114	-2.170	-1,7
Summe von Fahrten	Barsortiment	57.791.724	58.838.129	1.046.405	1,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	30.849.414	30.747.798	-101.616	-0,3
	davon 4erTicket Erwachsene	15.850.808	15.804.820	-45.988	-0,3
	4-StundenTicket	0	758.703	758.703	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	4.925.529	5.142.919	217.390	4,4
	FirmenTickets	49.371.872	51.903.681	2.531.809	5,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	14.769.294	13.910.024	-859.270	-5,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	24.953.682	27.938.621	2.984.939	12,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	9.648.896	9.842.624	193.728	2,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	212.412	212.412	
	Regelzeitkarten	224.867.094	224.867.382	288	0,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	120.996.418	118.293.441	-2.702.977	-2,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	41.144.738	41.268.216	123.478	0,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	47.569.443	49.788.735	2.219.292	4,7
	davon BärenTicket	15.156.495	15.516.990	360.495	2,4
	Schüler/AzubiTickets	287.288.123	289.756.596	2.468.473	0,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	130.080.688	128.929.060	-1.151.628	-0,9
	davon YoungTicketPLUS gesamt	42.753.825	48.109.275	5.355.450	12,5
	SemesterTickets	60.773.460	61.402.140	628.680	1,0
	SozialTicket	76.099.879	71.706.964	-4.392.915	-5,8
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	0	0	
	KombiTickets	344.591	1.030.931	686.340	199,2
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		57.808.728	58.195.648	386.920	0,7
Gesamt: Summe von Einnahmen		848.850.822	878.142.830	29.292.008	3,4
Gesamt: Summe von Fahrten		756.536.743	759.505.822	2.969.079	0,4

2. Arbeitgeberzuschuss-Modell

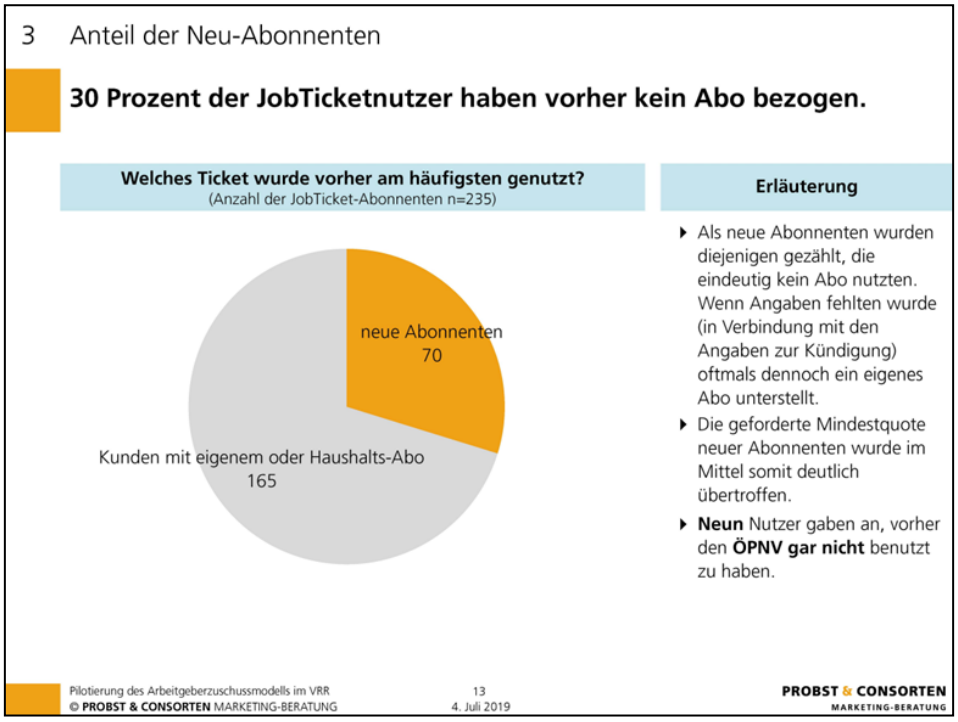
Nach dem Start des Pilotprojekts „Arbeitgeberzuschuss-Modell“ am 1. Januar 2019 sind mittlerweile 19 Verträge durch fünf Verkehrsunternehmen abgeschlossen worden. Darunter sind fünf Verträge Überführungen aus den Großkunden-Angeboten und 14 Neuabschlüsse. Darunter befindet sich auch ein Rahmenvertrag, in den sechs weitere Verkehrsunternehmen eingebunden wurden, sodass zurzeit insgesamt 11 Verkehrsunternehmen an dem Arbeitgeberzuschuss-Modell beteiligt sind. Von Januar 2019 – August 2019 sind 3.246 Tickets mit Einnahmen von 233.712,32 € abgenommen worden.

Die folgende Tabelle zeigt die Nutzung der beiden möglichen Rabattstufen:

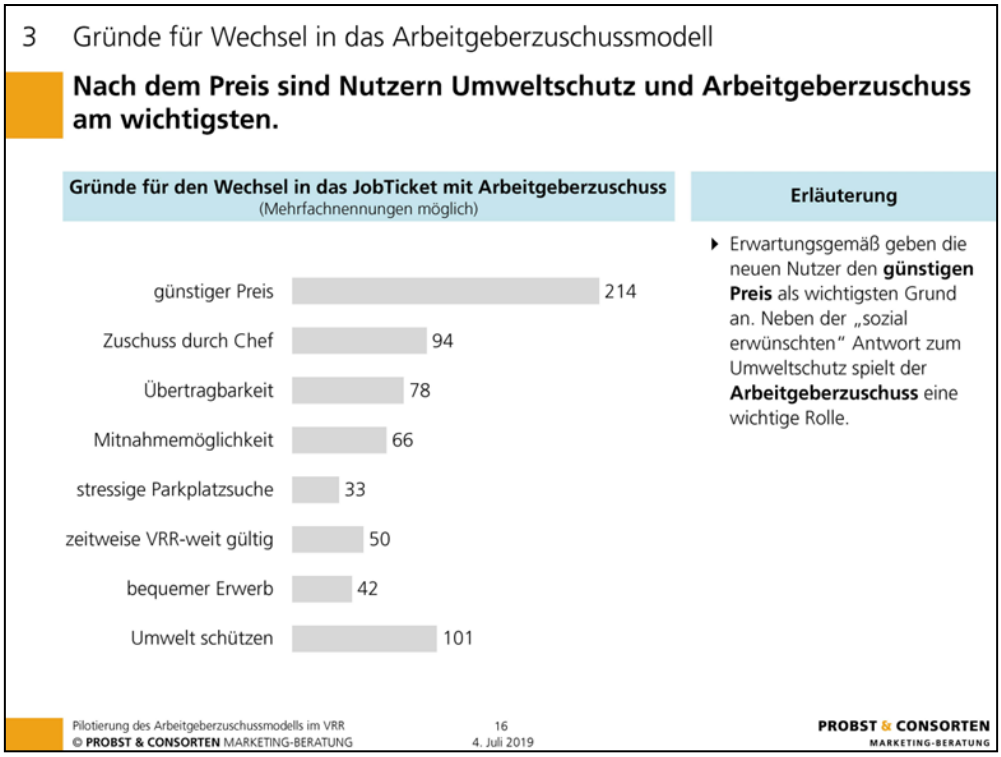
Rabattstufe	**AG-Zuschuss**	**Rabatt VU**	**Verträge**	
			Anzahl	**Anteil**
I	≥ 10,00 €	11,00 €	6	32 %
II	≥ 20,00 €	14,00 €	13	68 %
Summe			**19**	

Mehr als zwei Drittel der Arbeitgeber sind bereit, den höheren Zuschuss zu gewähren. Inwieweit sich dieser Trend bestätigt, wird auch zukünftig analysiert werden.

Im Rahmen dieses Tarifpiloten wird die Wirkung hinsichtlich der Veränderung im Mobilitätsverhalten der Kunden untersucht. Mittels Fragebögen erfolgt die Erfassung des früheren Nutzungsverhaltens. Die erste Analyse aus 235 Befragten ergab 70 neue Abonnenten (30%). Die geforderte Mindestquote von 5 % für die Stufe I und 10 % für die Stufe II wurde damit im Mittel deutlich überschritten.



Die folgende Darstellung zeigt die Gründe für den Wechsel in das Arbeitgeberzuschuss-Modell:



Der nächste Workshop zur weiteren Beobachtung des Vertriebserfolgs findet am 14.11.2019 statt.

Fazit

Die ersten Ergebnisse sind deutlich positiver als vor Start des Piloten erwartet. Es besteht eine deutlich höhere Bereitschaft als Neukunde ein Abo abzuschließen. Die wesentlichen Motivatoren sind der Preis, der Zuschuss durch den Arbeitgeber und auch die neue Eigenschaft der Übertragbarkeit.

Nach den weiteren Auswertungen werden die Zusammenlegung der verschiedenen Firmenticketmodelle (Firmenticket- und Großkundenmodelle und neues Arbeitgeberzuschussmodell) diskutiert und den Gremien des VRR rechtzeitig vor Ende des Pilotzeitraums (Ende 2020) zur Beschlussfassung vorgelegt.

FirmenTicket-Verträge mit Städten

Im VRR haben die folgenden Städte FirmenTicket-Verträge abgeschlossen:

- **Verträge nach dem Großkunden-Rabattmodell**
  - Bochum
  - Bottrop
  - Dortmund
  - Erkrath
  - Gladbeck
  - Herne
  - Herten
  - Krefeld
  - Mönchengladbach
  - Recklinghausen
  - Remscheid
  - Solingen

- **Verträge nach dem FirmenTicket-100/100-Modell**
  - Duisburg
  - Düsseldorf
  - Gelsenkirchen
  - Hagen
  - Mülheim an der Ruhr

- **Verträge nach dem FirmenTicket-Rabattmodell**
  - Essen
  - Rheinkreis Neuss
    - Grevenbroich
    - Meerbusch

- **Verträge nach dem Arbeitgeberzuschuss-Modell**
  - Oberhausen

Verträge mit den IHK

Im Rahmen der Diskussion der Metropole Rheinland wurde der Wunsch geäußert, über Rahmenverträge auch kleinen Unternehmen die Möglichkeit zu eröffnen ihren Mitarbeitern FirmenTickets anzubieten. Nach einem ersten Vertrag nach dem FirmenTicket-Rabattmodell zwischen der IHK zu Düsseldorf und der Rheinbahn AG wurden zum 1. Juli 2019 ein weiterer

Vertrag zwischen der IHK Mittlerer Niederrhein und den in diesem IHK-Bereich tätigenVerkehrsunternehmen SWK MOBIL GmbH, NEW Mönchengladbach GmbH, NEW Viersen GmbH, Stadtwerke Neuss GmbH, Rheinbahn AG und Stadtbus Dormagen GmbH nach dem Großkunden-Rabattmodell geschlossen. Durch diesen Vertrag können Mitgliedsunternehmen der IHK Mittlerer Niederrhein rabattierte Tickets für ihre ständigen Mitarbeiter beziehen.

3. BürgerTicket Monheim

Im Rahmen des September-Sitzungsblocks sind gemäß Drucksache Nr. **M/IX/2019/0608/3** vom 23.09.2019 von Seiten des Unternehmensbeirates am 23. September 2019 sowie des VRR Verwaltungsrates am 26. September 2019 Eckpunkte festgelegt worden, bei deren Beachtung eine grundsätzliche Zustimmung zur Einführung des BürgerTickets in Monheim am Rhein ausgesprochen werden kann. Diese Eckpunkte sind unmittelbar nach Ende des 3. Sitzungsblock den Bahnen der Stadt Monheim sowie der Stadt Monheim am Rhein schriftlich mitgeteilt worden.

Die Rahmenbedingungen für das geplante Tarifangebot ergeben sich aus Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Verbundgrundvertrages über die Kooperation der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit der VRR AöR (VRR-Kooperationsvertrag). Gemäß § 8 Abs. 2 und 4 des Kooperationsvertrages ist der VRR verpflichtet, Tarifwünsche von Verkehrsunternehmen zu beachten, soweit sie die Ergiebigkeit steigern und die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs sowie seine Struktur und Höhe nicht in Frage stellen und andere VU insbesondere nicht in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit benachteiligen.

Diese Vorgaben sind im Rahmen eines noch zu schließenden Kooperationsvertrages zwischen der Stadt Monheim, der BSM und der VRR AöR weiter zu konkretisieren. Hierzu finden aktuell wöchentliche Beratungen zwischen BSM, Rheinbahn und VRR statt.

Für die Kalkulation zum Finanzierungsbedarf des BürgerTickets liegen erste Abschätzungen der BSM und des VRR vor, die vor dem Hintergrund der weiteren vertrieblichen und tariflichen Ausgestaltung eines BürgerTickets bewertet werden. Für die Plausibilisierung der Berechnung wird ein externer Gutachter im Auftrag des VRR hinzugezogen. Die Kosten für die Erstellung des Gutachtens sind durch die Stadt Monheim am Rhein und/oder die BSM zu tragen.

Weitere Informationen zum BürgerTicket Monheim werden im Rahmen der nachfolgenden Gremiensitzungen des 4. Sitzungsblockes des VRR gegeben.

4. Beschlusslage A1-A3

Gemäß der Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3 (Drucksache **M/IX/2018/0460**) werden die Tarifgebiete sowie die tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten im VRR in die aufsteigenden Preisniveaus A1, A2, A3 eingeteilt. Die Bewertung zur Einstufung erfolgt anhand eines Kalkulationsmodells bestehend aus Bewertungskriterien, errechnetem Index, Schwellenwerten und Mindeststandards.

Die Richtlinie wird in regelmäßigen Abständen überprüft, alle vier Jahre erfolgt eine Revision der Richtlinie. Falls im Zuge der Revision eine Neueinteilung der Tarifgebiete zu einem anderen Tarifniveau vorgenommen wird, ist dies durch einen Wirtschaftsprüfer zu testieren. Des Weiteren stellt das Ergebnis der Revision der VRR AöR sowie etwaige Stellungnahmen der betroffenen Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen die Grundlage für die abschließende Beschlussfassung in den Gremien der VRR AöR und der KVIV dar.

Unabhängig von der regelmäßigen Revision der Richtlinie, die zum 01.01.2023 ansteht, sind Änderungsanträge durch die lokalen Aufgabenträger möglich. Hierzu müssen sich mindestens zwei Bewertungskriterien (z.B. die Betriebsleistung und die Gesamterlösentwicklung) wesentlich verändert haben. Ein Änderungsantrag ist durch den Aufgabenträger hinreichend zu begründen und mit den lokalen Verkehrsunternehmen abzustimmen. Zudem müssen entsprechende Daten und Unterlagen vorgelegt werden. Ein Änderungsantrag einschließlich aller zur Entscheidung notwendiger Unterlagen muss der VRR AöR mindestens 12 Monate vor Inkrafttreten der folgenden Preisanpassung, in der Regel der 1. Januar des Folgejahres, zugegangen sein.

Eine Überprüfung der Einordnung bedarf somit eines abgestimmten Änderungsantrags der betroffenen Stadt/Städte mit den betroffenen Verkehrsunternehmen. Zudem ist ein Gutachten zur Bewertung der Wirkung der Änderung auf die Einnahmesituation der betroffenen Verkehrsunternehmen erforderlich.

Eine Änderung der Richtlinie mit Hinblick darauf, die Möglichkeiten der o.g. Antragsstellung zu erweitern, wird für den 1. Sitzungsblock 2020 als Beschluss vorbereitet.

5. Vertriebskostenanalyse

In dem im September 2019 verabschiedeten Marketingplan ist festgehalten, dass die Digitalisierung im Vertrieb und die Einführung des CiBo-Systems in Verbindung mit einem eTarif im VRR stark im Fokus stehen. Zielsetzung ist es, den Absatzanteil von Tickets über Online-

Shops bzw. Apps zu erhöhen und den Zugang zum ÖPNV damit zu erleichtern. Gleichzeitig kann sich hierdurch die Chance ergeben, die Gesamtheit aller Vertriebskanäle zukünftig neu zu bewerten und zu priorisieren.

Hierzu stellt sich grundsätzlich und perspektivisch stärker die Frage, in welche Richtung sich die Vertriebsstrukturen im VRR entwickeln werden und sollen. Die Weiterentwicklung wird dabei sowohl die Kundenperspektive als auch die Wirtschaftlichkeit im Sinne der Optimierung der Vertriebsstruktur betrachten. Zur Beantwortung sind Hintergrundinformationen u.a. zur Vertriebskostenstruktur der Verkehrsunternehmen erforderlich. Da der Vertrieb zum Aufgabengebiet der Verkehrsunternehmen gehört, ist die Erarbeitung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen geboten und erforderlich.

Zunächst ist dabei zu entwickeln, welche Segmente einbezogen werden sollen (z.B. Bartarif, Stammkundentarife) und welche Vertriebswege einzubeziehen sind (personenbedienter Vertrieb, automatisierter Vertrieb). Im Bezug zum Bartarif könnten beispielhaft folgende Faktoren in die Betrachtung einbezogen werden: Automaten im SPNV sowie ÖSPV inkl. aufgestellter Entwerter, eingesetzte Infrastruktur in den Bussen sowie Straßenbahnen, Automatensoftware, Betriebsmittel, Personal usw. Dieses Beispiel zeigt, dass umfassende Daten hierzu aufzubereiten sind, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen sind.

Für die weitere strategische Ausrichtung der Vertriebsstrukturen im Verbundraum ergeben sich elementare Fragestellungen, wie z.B.

- Wie hoch sind die Kosten je Vertriebsweg/Infrastruktureinheit, z.B. Ticketautomat?
- Welche Kenngrößen/ Quotienten können genutzt werden, um Kosten für die Vertriebswege, z.B. je Verkaufsvorgang/je Zeiteinheit zu beschreiben

Allein diese Aufzählung zeigt, dass diese Fragestellungen nicht mit einem einfachen Fragebogen ermittelt werden können. Zunächst muss mit den VU in den entsprechenden Facharbeitskreisen im Rahmen der KVIV ein Einvernehmen über die zu ermittelnden Parameter und Kenngrößen erzielt werden. Die konkrete Umsetzung kann im Rahmen des Prozesses des im 3. Sitzungsblock vereinbarten Kostenbenchmarks oder einem daran anschließenden Benchmark Prozess erfolgen.

6. Absenkung des Mehrwertsteuersatzes auf Fernverkehrsticket im SPNV

Die Bundesregierung hat am 16. Oktober 2019 die Steuerbeschlüsse zum Klimapaket auf den Weg gebracht. Dazu gehört auch die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahn-Ferntickets. Die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr wird von 19 % auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % gesenkt werden kann. Damit wird Bahnfahren um ca. 10 % günstiger. Der reduzierte Steuersatz von 7 % gilt für Fahrten ab 50 Kilometer Ent-

fernung. Die Beratung im Bundesrat findet am 08.11.2019 statt.

Nach einer ersten Abschätzung des KCM Köln wird im Rahmen des NRW-Tarifs eine Umsatzminderung von ca. 8,7 Mio. € jährlich (- 5,7 %) eintreten. Der überwiegende Anteil wird hierbei auf die Pauschalpreis-Tickets entfallen. Im Rahmen der Einnahmeaufteilung des NRW-Tarifs sind die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR hierdurch indirekt von dieser Maßnahme betroffen, da der kommunale Vor- und Nachlauf im ÖPNV nur mit dem reduzierten Steuersatz von 7 % versteuert wird.

Da bei Verbundfahrausweisen grundsätzlich von 7% Mehrwertsteuer ausgegangen wird, ist der Verbundtarif der VRR nicht betroffen. Wenn ggf. geänderte konkrete Preise des NRW-Tarifs vorliegen, wird die VRR-Verwaltung prüfen, ob das VRR-Tarifgefüge betroffen ist. Nach Aussage der DB AG wird durch die Reduktion des Steuersatzes ein Plus von jährlich 5 Millionen Fahrgästen erwartet. Zusätzlich soll zur Verbesserung der Marktposition des Fernverkehrs die Luftverkehrsabgabe zum 1. Januar 2020 erhöht werden.