

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2020/0700	27.02.2020	16

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	20.03.2020	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	23.03.2020	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	27.03.2020	☐

Beschlussvorschlag:

A. Beschlüsse

1. On-Demand Tarif

Der Ausschuss für Tarif- und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den vorgelegten Tarifbestimmungen zum On-Demand Tarif gemäß Anlage 1 zur Drucksache Nr. M/IX/2020/0700 zum 01.09.2020 zuzustimmen.

2. IC-/EC-Aufpreis

Der Ausschuss für Tarif- und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR der Absenkung der Preise für IC-/EC-Aufpreise zu VRR-Zeitkarten zum 01.01.2020 gemäß Drucksache Nr. M/IX/2020/0700 zuzustimmen.

B. Sachstände

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

1. Einnahmen und Fahrten Jan - Dez. 2019

2. YoungTicketPLUS: Rückblick auf die Reform
3. Richtlinie Tarifniveau - Anpassung für Anträge zur Einordnung der Kreise/Städte
4. FirmenTicket versch. Zielgruppen
5. Einführung BürgerTicket in Monheim am Rhein:
6. Gemeinsamer Antrag der Gruppierungen im Verwaltungsrat: VRR-Fahrgäste an Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehr beteiligen

Begründung/Sachstandsbericht:

A. Beschlüsse

1. OnDemand Tarif

On-Demand-Verkehre stellen eine moderne Form des im ÖPNV bekannten und etablierten Prinzips „Bedarfsverkehr“ dar. Sie füllen die Lücke zwischen Taxi und ÖPNV. Mit Beschluss des Verwaltungsrats der VRR AöR vom 04.10.2018 (M/IX/2018/0471) wurde eine überarbeitete Tarifposition für On-Demand-Verkehre im VRR ab 01.01.2019 beschlossen. Die überarbeitete Tarifposition sollte als Zwischenstufe insbesondere für die konkreten On-Demand-Angebote in Duisburg und Krefeld Anwendung finden. Zurzeit bestehen im VRR On-Demand-Angebote im Stadtgebiet von Duisburg und Krefeld auf Basis dieses Tarifes. 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.

Eine Weiterentwicklung des On-Demand-Tarifes mit weiteren tariflichen Erprobungsstufen für andere geplante Angebote im VRR sollte unter Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten und einer Durchtarifizierung spätestens im Laufe des Jahres 2019 zur Beschlussfassung gebracht werden. Die VRR AöR legte mit Vorlage M/IX/2019/0608 vom 30.08.2019 dazu die dargestellten Eckpunkte zum Beschluss vor:

- Fixe Preisparameter wie Grundpreise und Leistungspreise auf der Basis eines Luftlinienkilometertarifs je angefangenem Kilometer.
- Flexible Preisparameter wie Ab- und Zuschläge zum Richtpreis (Preisabstand Taxi zu ÖPNV) je nach Marktsituation.
- Aktionspreise und Sonderangebote zur Kundengewinnung und Kundenbindung.

Zwischenzeitlich hat sich in der Diskussion mit den Verkehrsunternehmen herausgestellt, dass eine Preisfestsetzung innerhalb eines Tarifgebietes bei unterschiedlichen Angebotskonzepten in Gebieten mit guter/hoher oder ausreichender Bediendichte der Klarheit des Angebots gegenüber dem Kunden widerspricht. Weiterhin wird hierdurch die Maxime „Ein Preis für ein Tarifgebiet“ durchbrochen, so dass dieser Preisbildungsparameter nicht weiterverfolgt wird.

Zukünftig sollen folgende Tarifparameter es den Verkehrsunternehmen erlauben, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Angebote lokal umzusetzen, ohne dabei den Verbundrahmen aus den Augen zu verlieren:

- Zu- und Abschläge zum mittleren Richtpreis,
- Richtpreis als Mittelpreis zwischen VRR-Tarif als Preisuntergrenze und Taxi-Tarif als Preisobergrenze,
- Aktionspreise und Sonderangebote,
- Sofortrabatte für bestimmte VRR-Dauerkundengruppen.

Insbesondere die Einführung von Zu- und Abschlägen zum Richtpreis befähigt die Verkehrsunternehmen lokal bestehende Preisbereitschaften zu nutzen und sich ggü. Konkurrenten im Markt zu platzieren. Die konkrete Festlegung der Preislage wird in Abstimmung und mit Zustimmung der VRR AöR durchgeführt. Sie ist dann bindend für die Verkehrsunternehmen. Gleichzeitig eröffnet die Einführung von Aktionspreisen und Sonderangeboten in einem genehmigten Rahmen den Verkehrsunternehmen eine aktive Marktbearbeitung vorzunehmen. Im Rahmen des On-Demand-Tarifes soll analog des bestehenden Tarifs für AnrufSammelTaxi (AST) für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen ein reduzierter Fahrpreis erhoben werden.

Der nun vorliegende On-Demand-Tarif kann als ein Baustein für einen zukünftigen e-Tarif im VRR angesehen werden. Aufgrund der Tarifsystematik im On-Demand-Tarif wie Luftlinienkilometer, verschiedenen Preisbildungsparametern und der Möglichkeit zur Durchführung von lokalen Marktbearbeitungsmaßnahmen in Form von Aktionspreisen und Sonderangeboten werden schon jetzt zukünftige Gestaltungselemente des e-Tarifs erprobt.

Aufgrund der umfangreichen technischen Vorbereitungszeit in den Verkehrsunternehmen soll die Einführung des neuen Tarifes nach den Sommerferien zum 01.09.2020 stattfinden.

2. IC-/EC-Aufpreise

Die DB hat im Fernverkehr (Fv) keine Preismaßnahme zum 12.12.2019 aufgrund der angekündigten Absenkung der Mehrwertsteuer für Tickets über 50 Kilometer auf 7 % vorgenommen. Im Rahmen dieser Maßnahme wurde der VRR AöR im Dezember 2019 avisiert, dass keine Preiserhöhung für IC/EC-Aufpreise für Verbundzeitkarteninhaber stattfinden würde. Gleichzeitig wurde angekündigt, dass ebenfalls eine Absenkung des Aufschlages stattfinden soll, der genaue Zeitpunkt für diese Maßnahme stand jedoch noch nicht fest.

Nunmehr hat die DB AG mit E-Mail vom 02.01.2020 mitgeteilt, dass die Preise doch schon zum 01.01.2020 abgesenkt wurden:

„Im Rahmen der Mehrwertsteuerumstellung für Bahnfahrten ab 51 Kilometern auf 7 %, müssen wir auch unsere IC/EC-Aufpreise anpassen, d.h. die Aufpreise ab 51 Kilometern werden um rd. 10 % ermäßigt. Zum gleichen Zeitpunkt werden auch unsere Streckenzeitkartenpreise ab 51 Km für Fv-Züge um rd. 10 % gesenkt, sodass bei der Abrechnung auch diese zum Tragen kommen werden.“

Gültig ab 01.01.2019

IC-/EC-Aufpreis	Preisstufe A	Preisstufe B, C	Preisstufe D
Aufpreis zu Monatskarten	67,70	70,40	74,00
Aufpreis zu Monatskarten im Abo	57,40	59,70	62,90
Aufpreise zu 7TageTickets	21,70	22,50	23,70

Gültig ab 01.01.2020

IC-/EC-Aufpreis	Preisstufe A - D
Aufpreis zu Monatskarten	66,50
Aufpreis zu Monatskarten im Abo	56,50
Aufpreise zu 7TageTickets	21,30

B. Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Jan - Dez. 2019

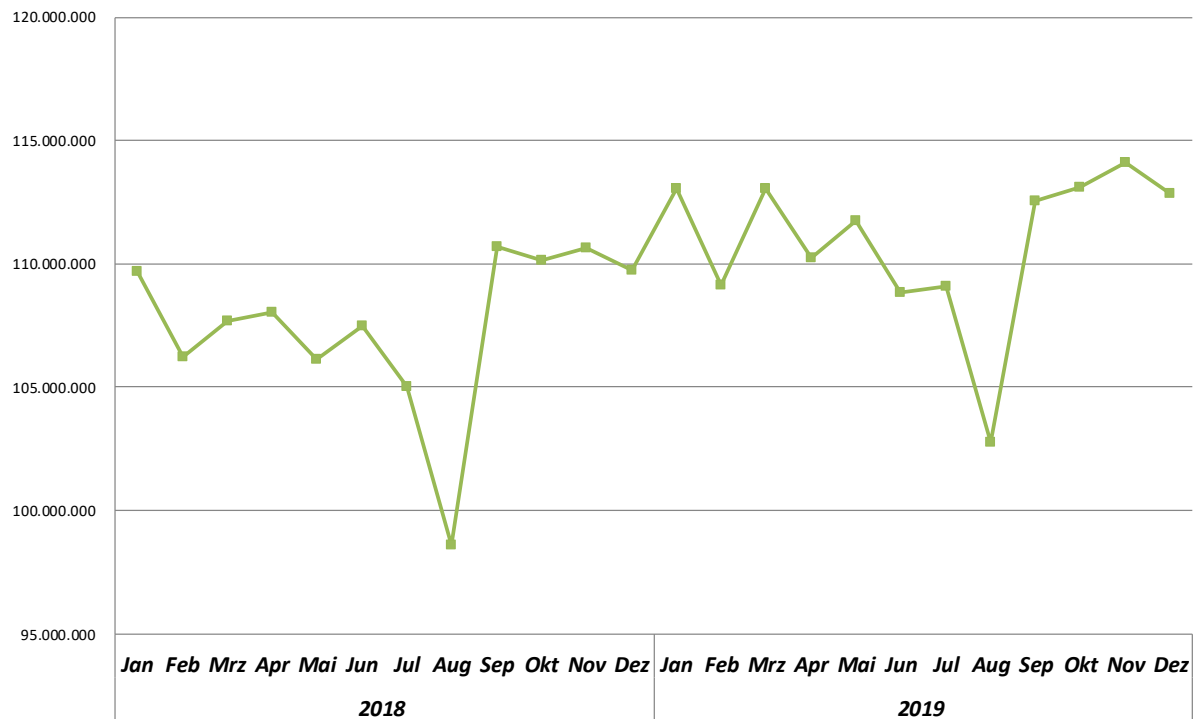
Die von Beginn des Jahres an positive Entwicklung sowohl bei den Einnahmen wie auch bei den Fahrten hat sich auch im letzten Quartal weiter fortgesetzt. Bis Dezember sind die Einnahmen um 40,5 Mio. € gestiegen, dies bedeutet ein Plus von 3,1 % im Vergleich zum Vorjahr. Dies Ergebnis gleicht das nur verhalten positive Vorjahr 2018 aus, in dem die Einnahmen bei lediglich 17 Mio. € (+1,7%) lagen. Wurde für das Jahr 2018 noch ein leichter Fahrtenrückgang festgestellt, stieg die Fahrtenzahl im Jahr 2019 dagegen wieder um 3,2 Mio. an (+ 0,3 %).

Insgesamt sind die Regelzeitkarten von 435,9 Mio. € auf 445,3 Mio. € und somit um 9,4 Mio. € (+ 2,2 %) gestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen erneuten Zuwachs von 3,3 Mio. € auf 76,3 Mio. € (+ 4,5 %) und auch die FirmenTickets haben sich mit 6,2 Mio. € (+ 5,9 %) sehr positiv entwickelt. Ein wesentlicher Treiber hierfür ist das Arbeitgeberzuschuss-Modell, aber auch die erfolgreiche Akquise der Großkundenbetreuer seitens der VU tragen zum Wachstum in diesem Segment bei. Die Einnahmen des YoungTicketPLUS sind nach der Reform zum 01.01.2018 sowie dem Start des NRWupgradeAzubi zum Start des Ausbildungsjahres am 01.08.2019 bis zum Dezember 2019 um 7,1 Mio. € angestiegen, ein Plus von 12,7 %. Auch die SchülerTickets sind mit + 1,0 Mio. € (+ 0,5 %) auf 216,8 Mio. € im positiven Bereich.

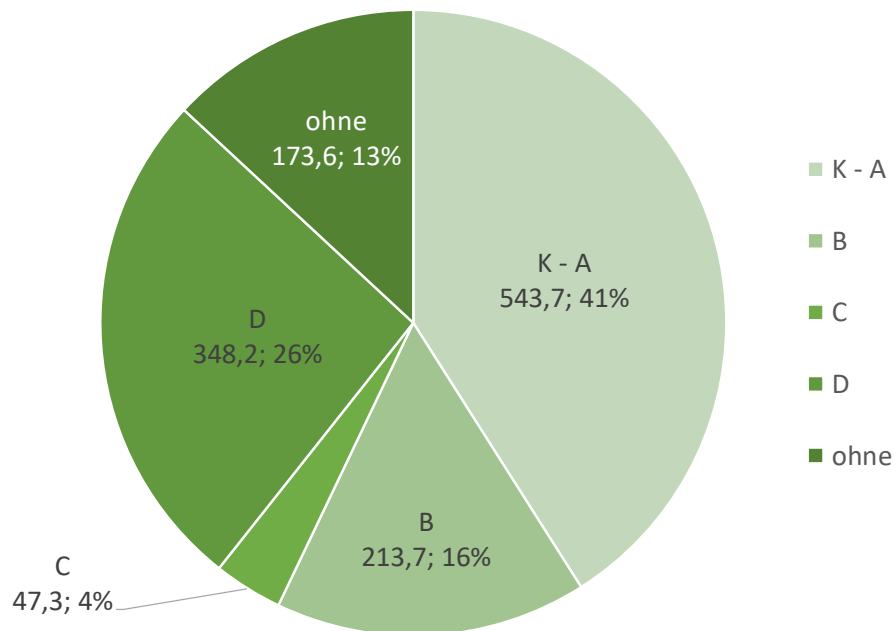
Für das Barsortiment (z.B. Einzel- und 4erTickets) konnte bis Dezember 2019 eine Einnahmesteigerung von 15,7 Mio. € (+ 5,7 %) verzeichnet werden. Insbesondere das EinzelTicket Erwachsene weist dabei einen Einnahmenanstieg von + 7,0 Mio. € auf.

Beim SozialTicket sind die Einnahmen 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Mio. € (- 3,7%) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 6,0 %. Im Monatsdurchschnitt waren es 2019 rd. 142 Tsd. SozialTicket Kunden. Ursache hierfür ist insbesondere die positive konjunkturelle Entwicklung und damit die sinkende Zahl der Arbeitsuchenden. Damit verbunden wurde auch eine sinkende Zahl der Anspruchsberechtigten im VRR verzeichnet.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2018 bis Dezember 2019



Einnahmeanteile Januar bis Dezember 2019 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Dez 2018	Jan-Dez 2019		
Summe von Absatz	Barsortiment	64.473.880	64.733.557	259.677	0,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	47.392.816	47.119.119	-273.697	-0,6
	davon 4erTicket Erwachsene	6.141.858	6.113.962	-27.896	-0,5
	4-StundenTicket	0	508.744	508.744	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	1.898.184	2.050.972	152.788	8,0
	FirmenTickets	1.580.145	1.623.906	43.761	2,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	764.704	716.998	-47.706	-6,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	588.957	665.544	76.587	13,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	226.484	232.480	5.996	2,6
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	8.884	8.884	
	Regelzeitkarten	5.633.234	5.627.795	-5.439	-0,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.835.360	2.767.159	-68.201	-2,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.088.278	1.088.851	573	0,1
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	1.201.446	1.252.394	50.948	4,2
	davon BärenTicket	508.150	519.391	11.241	2,2
	Schüler/AzubiTickets	5.708.329	5.752.040	43.711	0,8
	davon SchokoTicket Selbstzahler	2.567.198	2.547.298	-19.900	-0,8
	davon YoungTicketPLUS gesamt	898.070	993.076	95.006	10,6
	SemesterTickets	3.074.772	3.094.923	20.151	0,7
	SozialTickets	1.806.950	1.698.093	-108.857	-6,0
	1. Klasse Zuschlag	27.862	25.972	-1.890	-6,8
	ÜT-Tarif	1.493.927	1.450.265	-43.662	-2,9
	KombiTickets	5.556.574	5.707.318	150.744	2,7
	Sonstiges	227	80	-147	-64,8
Summe von Einnahmen	Barsortiment	275.144.193	290.833.532	15.689.339	5,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	150.557.000	157.515.330	6.958.330	4,6
	davon 4erTicket Erwachsene	67.273.994	69.062.168	1.788.175	2,7
	4-StundenTicket	0	2.136.725	2.136.725	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	25.890.570	28.981.901	3.091.331	11,9
	FirmenTickets	105.320.062	111.532.581	6.212.518	5,9
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	42.880.804	41.327.619	-1.553.185	-3,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	44.545.986	50.953.056	6.407.070	14,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	17.893.272	18.612.716	719.444	4,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	639.190	639.190	
	Regelzeitkarten	435.877.316	445.312.649	9.435.333	2,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	214.002.542	214.300.898	298.356	0,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	77.656.414	79.137.324	1.480.910	1,9
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	100.161.755	105.804.445	5.642.690	5,6
	davon BärenTicket	44.056.605	46.069.982	2.013.377	4,6
	Schüler/AzubiTickets	271.058.015	279.152.943	8.094.928	3,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	92.419.128	93.485.837	1.066.709	1,2
	davon YoungTicketPLUS gesamt	55.197.646	62.243.970	7.046.323	12,8
	SemesterTickets	73.040.750	76.338.455	3.297.706	4,5
	SozialTicket inkl. Zuwendung	90.452.575	87.086.776	-3.365.799	-3,7
	1. Klasse Zuschlag	1.682.130	1.587.227	-94.903	-5,6
	ÜT-Tarif	25.909.736	25.372.613	-537.123	-2,1
	KombiTickets	11.350.096	13.054.004	1.703.909	15,0
	Sonstiges	214.903	281.283	66.379	30,9
Summe von Fahrten	Barsortiment	88.942.172	90.710.371	1.768.199	2,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	47.392.816	47.119.119	-273.697	-0,6
	davon 4erTicket Erwachsene	24.567.432	24.455.848	-111.584	-0,5
	4-StundenTicket	0	1.271.860	1.271.860	
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	7.630.418	8.177.800	547.383	7,2
	FirmenTickets	74.726.351	79.264.183	4.537.832	6,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	22.176.416	20.792.942	-1.383.474	-6,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	38.054.959	43.010.203	4.955.244	13,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	14.494.976	14.878.720	383.744	2,6
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	582.318	582.318	
	Regelzeitkarten	336.652.671	335.555.577	-1.097.094	-0,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	181.104.488	176.955.032	-4.149.456	-2,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	62.111.062	62.237.383	126.321	0,2
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	70.570.371	72.990.567	2.420.196	3,4
	davon BärenTicket	22.866.750	23.372.595	505.845	2,2
	Schüler/AzubiTickets	432.932.167	436.158.950	3.226.783	0,7
	davon SchokoTicket Selbstzahler	195.107.048	193.594.648	-1.512.400	-0,8
	davon YoungTicketPLUS gesamt	67.355.250	74.480.700	7.125.450	10,6
	SemesterTickets	92.243.160	92.847.690	604.530	0,7
	SozialTicket	110.223.950	103.583.673	-6.640.277	-6,0
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	0	0	
	KombiTickets	1.790.185	2.567.409	777.224	43,4
	Sonstiges	2	0	-2	
Gesamt: Summe von Absatz		89.355.900	89.713.949	358.049	0,4
Gesamt: Summe von Einnahmen		1.290.049.778	1.330.552.065	40.502.287	3,1
Gesamt: Summe von Fahrten		1.137.510.658	1.140.687.853	3.177.195	0,3

2. YoungTicketPLUS: Rückblick auf die Reform

Am 01.01.2018 wurde im VRR das Angebot für Auszubildende – YoungTicketPLUS – dahingehend modifiziert, dass die ehemaligen Unterteilungen nach Preisstufen abgeschafft und durch ein verbundweites Angebot ersetzt wurden. Dieser Sachstandsbericht erläutert die damaligen Überlegungen, die Prognosen der Marktforschung und die realisierten Ergebnisse.

Im Jahr 2017 bezogen 64.000 Auszubildende ein YoungTicket im Abonnement und zusätzlich wurden 10.000 Tickets monatlich verkauft.

Vor dem Hintergrund stetig rückläufiger Zahlen reifte der Gedanke, die Angebote im Ausbildungsverkehr strukturell zu vereinheitlichen. Die Tarifangebote für Schüler (SchokoTicket) und Studenten (SemesterTicket) wurden zu dem Zeitpunkt bereits ausschließlich als verbundweit gültige Angebote verkauft. Zudem waren sie aufgrund ihrer tariflichen Konzeption für die Nutzer signifikant preiswerter als das Angebot für Auszubildende. Da mit der Aufgabe der Preisstufendifferenzierung ein Preis für ein verbundweites Angebot gefunden werden musste, wurde vor der Einführung eine Marktforschung vorgeschaltet. Das folgende Angebotskonzept wurde seinerzeit untersucht.

- YoungTicketPLUS **ausschließlich** als Abonnement und nur verbundweit gültig.

Zu unterschiedlichen Preisen zwischen 58 € und 66 € wurden hierbei als monatliche Absätze zwischen ca. 75.000 € und 66.000 € für das verbundweit gültige Abonnement prognostiziert.

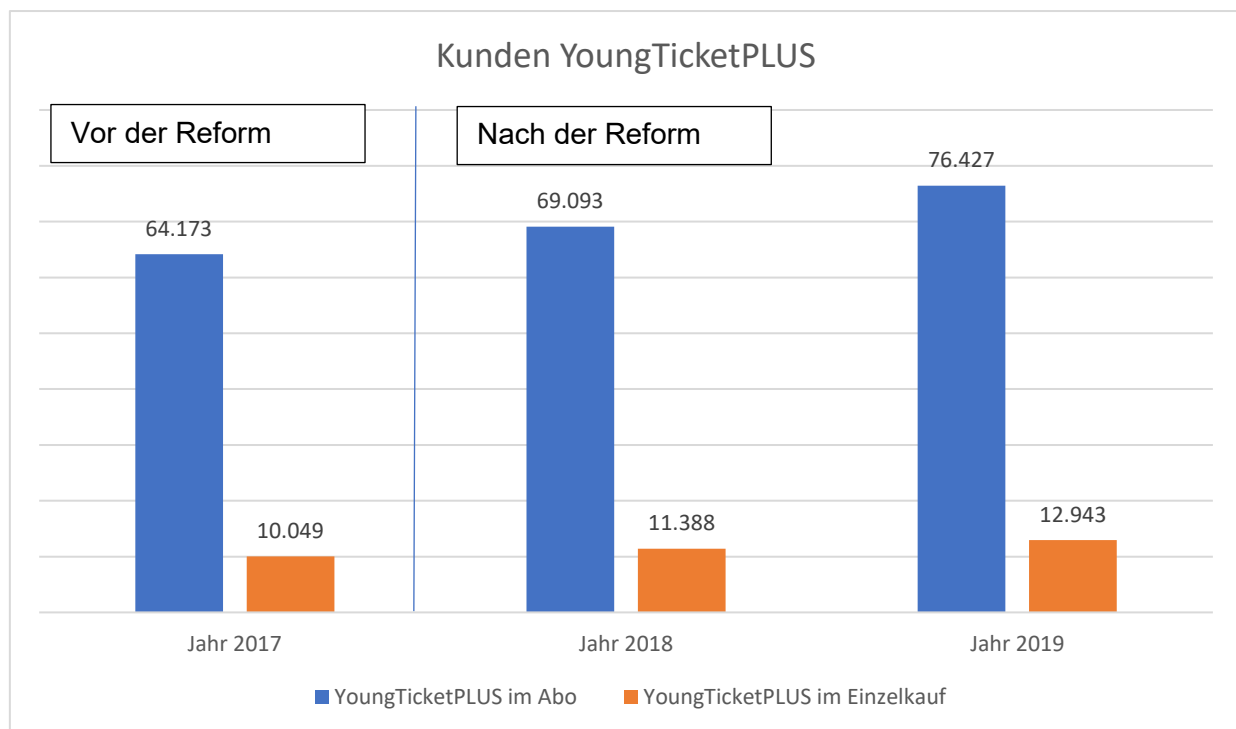
In den darauffolgenden fachlichen und politischen Beratungen verständigte man sich auf die Einführung des folgenden Angebots zum 01.01.2018:

- YoungTicketPlus im Abonnement, verbundweit gültig für 59,95 € / Monat
- YoungTicketPlus im Einzelkauf, verbundweit gültig für 69,95 € / Monat

Gegenüber der ausschließlich in Abo-Form getesteten Variante kam damit auch eine Einzelkauf-Version des verbundweit gültigen YoungTicket PLUS hinzu.

Aufgrund der strukturell gegenüber der getesteten Variante vorgenommen Änderungen sind Marktforschungsprognosen und realisierte Ergebnisse nicht direkt miteinander abgleichbar.

Das folgende Diagramm beschreibt die Entwicklung der Kundenzahlen von 2017 bis 2019:



Im Durchschnitt wurden im Jahr 2018 monatlich ca. 80.500 Tickets (+ ca. 8%) verkauft und im Jahr 2019 konnte der Absatz erneut um mehr als 10% auf über 89.000 Tickets / Monat gesteigert werden. Da in der Marktforschung keine Einzelkaufvariante getestet wurde, wurden Auszubildende, für die das neue Abonnement nicht in Frage kam, auch als Käufer anderer Tickets prognostiziert. Der gegenüber der Prognose deutlich über den Erwartungen liegende Absatz ist auf den Verbleib dieser Azubis im YoungTicketPLUS zurückzuführen.

Dies zeigt:

- Die Prognosen der Marktforschung für das getestete Produkt waren zutreffend.
- Die Prognoseergebnisse haben zu einer sinnvollen Veränderung des YoungTicketPLUS-Konzepts geführt.

Mit der tariflichen Änderung

- wurden die früheren, jährlich zu verzeichnenden Absatzrückgänge gestoppt,
- nutzen nunmehr 2 von 3 Azubis ein YoungTicketPLUS (Marktdurchdringung in der Zielgruppe von 62% auf 67% angehoben) und
- wurden die zielgruppenspezifischen Umsätze stabilisiert.

Überdies hinaus hat die Einführung des NRW-Upgrade Azubi zusätzliche Impulse gegeben.

3. Richtlinie Tarifniveau - Anpassung für Anträge zur Einordnung der Kreise/Städte

In Verbindung mit der Anfrage der CDU-Fraktion im Rahmen des September Sitzungsblocks 2019 (M/IX/2019/0608) zur angedachten Angebotsreduktion der Stadt Mülheim an der Ruhr „Netz 2023“ (vgl. Ratsvorlage 19/0296-01) wurde die Verwaltung mit der Überprüfung der Richtlinie über die differenzierte Einteilung der Tarifgebiete im Verkehrsverbund Rhein Ruhr in die Preisniveaus A1, A2 und A3 (Richtlinie Tarifniveaus) beauftragt.

Gemäß der Richtlinie Tarifniveau (Drucksache M/IX/2018/0460) werden die Tarifgebiete sowie die tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten im VRR in die 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 testen. 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 sind Änderungsanträge bislang nur 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 notwendigen Unterlagen muss dem VRR AöR mindestens 12 Monate vor Inkrafttreten der folgenden Preisanpassung, in der Regel der 1. Januar des Folgejahres, zugegangen sein.

Die nächste Revision der Richtlinie ist für das Jahr 2021 vorgesehen, eine Neueinordnung der Tarifgebiete erfolgt somit ab dem 01.01.2022. Die Überprüfung der Daten, Schwellenwerte und Bewertungskriterien wird infolgedessen im zweiten Halbjahr 2020 vorbereitet und im kommenden Jahr durchgeführt. In Verbindung dazu wird eine Umformulierung der Richtlinie in Ziffer 7 Änderungsanträge vorgenommen, demnach wird eine Überprüfung der Einstufung eines Tarifgebietes auch auf Wunsch der VRR Gremien ermöglicht. Die genaue Ausformulierung wird zusammen mit den Ergebnissen der Revision im ersten Halbjahr 2021 vorgelegt. Gemäß der Richtlinie bedarf die Änderung derselben einer Beschlussfassung durch den

Verwaltungsrat. Die § 4 Absatz 4 und 20 Absatz 3 Nr. 7 der AöR-Satzung bleiben hiervon unberührt.

4. FirmenTicket versch. Zielgruppen

Arbeitgeberzuschuss-Modell

Nach dem Start des Pilotprojekts „Arbeitgeberzuschuss-Modell“ am 1. Januar 2019 sind mittlerweile 31 Verträge durch fünf Verkehrsunternehmen abgeschlossen worden. Darunter sind sechs Verträge Überführungen aus den Großkunden-Angeboten und 25 Neuabschlüsse. Darunter befindet sich auch ein Rahmenvertrag, in den sechs weitere Verkehrsunternehmen eingebunden wurden, sodass zurzeit insgesamt 12 Verkehrsunternehmen an dem Arbeitgeberzuschuss-Modell beteiligt sind. Von Januar 2019 – November 2019 sind 7.159 Tickets mit Einnahmen von 516.001 € 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 €	10	32 %
II	≥ 20,00 €	14,00 €	21	68 %
Summe			31	

Mehr als zwei Drittel der Arbeitgeber sind bereit, den höheren Zuschuss zu gewähren.

Im Rahmen dieses Tarifpiloten wird die Wirkung hinsichtlich der Veränderung im Mobilitätsverhalten der Kunden durch die Unternehmensberatung Probst & Consorten (P & C) aus Dresden regelmäßig untersucht. Mittels Fragebögen erfolgt die Erfassung des früheren Nutzungsverhaltens. Diese ergab mit 141 neuen Abonnenten einen Anteil von 37 % Neukunden. Das bedeutet eine weitere Steigerung des Neukundenanteils gegenüber dem Anteil von 30 % aus der vorherigen Analyse. Die geforderte Mindestquote von 5 % für die Stufe I und 10 % für die Stufe II wurde damit im Mittel sehr deutlich überschritten.

Fazit

Die Ergebnisse sind nach wie vor deutlich positiver als vor Start des Piloten erwartet. Es besteht weiterhin 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 sowie neues Arbeitgeberzuschussmodell) diskutiert und den Gremien des VRR rechtzeitig vor Ende des Pilotzeitraums (Ende

2020) zur Beschlussfassung vorgelegt.

Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen an Beamte und andere Bedienstete auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene

Bei einigen Kommunen im VRR stellte sich im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt zum Arbeitgeberzuschuss-Modell die Frage zur Vereinbarkeit von Zuschüssen mit dem NRW Besoldungsrecht der Beamten sowie zur Notwendigkeit der Ausschreibungspflicht von Großkunden-Verträgen.

Der VRR hat zur Klärung dieser Fragestellung externe Unterstützung durch P & C zusammen mit der Kanzlei WMRC Rechtsanwälte Wichert und Partner mbP in Berlin hinzugezogen. Das Gutachten der Kanzlei zur Vereinbarkeit von Arbeitgeberzuschüssen mit dem NRW Besoldungsrecht der Beamten enthält im Wesentlichen die nachfolgend dargestellten Aussagen. Das vollständige Gutachten ist als Anlage 2 beigelegt.

1. Im Anwendungsbereich des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) und des Tarifvertrags für den Öffentlichen Dienst der Länder (TV-L) geben die tarifvertraglichen Bestimmungen keinen Anspruch auf Fahrtkostenzuschüsse. Sie stehen der Gewährung solcher Zuschüsse aber nicht entgegen. Das gilt für Beschäftigte der Länder, Kommunen und Landkreise.

→ Es obliegt somit den Tarifvertragsparteien, entsprechende Vereinbarungen zu Gunsten der tarifvertraglich Angestellten und Arbeitnehmer*innen zu vereinbaren. Weiterhin obliegt es den öffentlichen Arbeitgebern, zu entscheiden, für ihren Bereich Fahrtkostenzuschüsse über den Tarifvertrag hinaus zu gewähren. Dies ist ausdrücklich nicht ausgeschlossen.

2. Bei Beamten und Richtern stehen die Vorschriften des Landesbesoldungsgesetzes der Gewährung der hier untersuchten Fahrtkostenzuschüsse entgegen. Sollen diese gewährt werden, müsste das Landesbesoldungsgesetz geändert werden. Das gilt für Landes-, Bundes- und Kommunalbeamte. Das Land Hessen ordnet die Fahrtkostenzuschüsse hiervon abweichend nicht als Bestandteil der Besoldung ein. Perspektivisch erscheint eine Einordnung von Fahrtkostenzuschüssen außerhalb des Besoldungsrechts möglich und eine gesonderte gesetzliche Regelung dann entbehrlich.

→ Gemäß Empfehlung der Kanzlei sollte ein politischer Prozess vorangetrieben werden, entweder einen entsprechenden Passus im Landesbesoldungsgesetz niederzulegen oder eine rechtliche Auffassung zu finden, wie sie im Land Hessen vertreten wird. Die entsprechenden gesetzlichen Regelungen wurden in Bayern und Baden-Württemberg umgesetzt

und werden unter Punkt 8 aufgeführt.

3. Sowohl das Land als auch die Kommunen und Landkreise müssen, wenn sie Fahrtkostenzuschüsse gewähren wollen, vorab die Kosten schätzen und die mit den Zuschüssen erstrebten Ziele definieren. Anschließend muss abgeschätzt werden, ob diese Ziele durch die Fahrtkostenzuschüsse erreicht werden können und die mit den Zuschüssen verbundenen Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu den erstrebten Zielen stehen.

→ Sofern es keine „Weisung“ des Landes gibt, ist mit jeder einzelnen Kommune oder Gesellschaften des Landes, der Landkreise und Kommunen sowie mit den Landesbehörden – wie bisher auch – gesondert zu verhandeln und diese einzeln zu überzeugen, sich mit dem Thema Jobticket zu befassen.

4. Kommunen mit nicht genehmigtem Haushaltssicherungskonzept werden in der Regel Fahrtkostenzuschüsse nicht gewähren dürfen.

→ Dies bedeutet lediglich, dass Kommunen ohne gesichertes Haushaltssicherungskonzept – also jene, die ein laufendes Verfahren haben – keine Fahrtkostenzuschüsse gewähren dürfen. Kommunen mit gesichertem Haushaltssicherungskonzept können in den dann genehmigten Haushaltsansätzen eben auch Fahrtkostenzuschüsse hineinverhandelt haben. Dieser Fall wird laut der Kanzlei voraussichtlich kaum zum Tragen kommen. Spannender ist die Frage, was passiert, wenn Kommunen in die Haushaltssicherung geraten und zuvor Fahrtkostenzuschüsse gewähren, die dann ggf. in Frage gestellt werden.

5. Bei kommunalen und landeseigenen Unternehmen ist darauf zu achten, dass die mit den Fahrtkostenzuschüssen verbundenen Ausgaben in den entsprechenden Haushaltsplan eingestellt werden. Entsprechendes gilt für den Anwendungsbereich der Kommunalunternehmensverordnung unterliegende AöRs.

→ Diese Einheiten können bzgl. der Festlegung der Höhe des Fahrtkostenzuschusses quasi genauso agieren wie dritte Wirtschaftsunternehmen.

6. Ob der Zuschuss auf Tickets beschränkt werden soll, die nur für den reinen Arbeitsweg gelten, ist letztlich danach zu beantworten, ob die mit der Gewährung von Zuschüssen für ein unbeschränktes Ticket verbundenen Ausgaben in einem angemessenen Verhältnis zu den vom Arbeitgeber mit der Gewährung dieser Zuschüsse erstrebten Zielen steht. Das ist im Einzelfall abzuwägen.

→ Lohnsteuerrechtlich ist es unerheblich, welchen Leistungsumfang Tickets haben, die auch

(aber nicht nur) für den Arbeitsweg gelten. Sofern es keine „Weisung“ des Landes gibt, muss jede einzelne Kommune oder Gesellschaften des Landes, der Landkreise und Kommunen sowie mit den Landesbehörden – wie bisher auch – gesondert überlegen, welchen Umfang Tickets für die eigenen Angestellten annehmen dürfen, um angemessen zu sein. Schlussendlich kann die öffentliche Stelle im Zweifelsfall hausintern festlegen, nur bestimmte Leistungsumfänge zu unterstützen und Mehrleistungen fakultativ von den Mitarbeitern dazu buchen zu lassen.

7. Der Gleichheitssatz verbietet es nicht, Beschäftigte, Beamte und Richter mit Blick auf Fahrkostenzuschüsse anders zu behandeln als beispielsweise Schüler, Studenten und Auszubildende.

→ Rechtlich gesehen kann die öffentliche Hand als Arbeitgeber – wie alle privatrechtlichen Arbeitgeber auch – ihren Angestellten Vorteile in Form von Fahrkostenzuschüssen verschaffen. Ob diese auch politisch-moralisch als gerecht angesehen werden, steht auf einem anderen Blatt und bedarf der Argumentation.

8. Regelungen in anderen Bundesländern

Zum Vergleich sind hier die landesweiten Regelungen aus Bayern und Baden-Württemberg aufgeführt, die in den jeweiligen Landesbesoldungsgesetzen aufgeführt sind.

Landesbesoldungsgesetz Baden-Württemberg

§ 77 Fahrkostenersatz für Fahrten zwischen Wohnung und Dienststätte

Zu den Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Dienststätte mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Beförderungsmitteln kann im Rahmen besonderer haushaltsrechtlicher Regelungen ganz oder teilweise ein Fahrkostenersatz gewährt werden.

Bayerisches Besoldungsgesetz (BayBesG)

Art. 99a Fahrkostenzuschuss

Zu den Kosten für Fahrten zwischen Wohnung und Dienststelle kann Berechtigten, Dienstanfängern und Dienstanfängerinnen nach Maßgabe besonderer haushaltsrechtlicher Regelungen ein Zuschuss gewährt werden.

Hinsichtlich der Klärung der Frage zur Notwendigkeit der Ausschreibungspflicht von Großkunden-Verträgen laufen noch die Prüfungen des mittlerweile von der Kanzlei erstellten Gutachtens. Nach Abschluss erfolgt eine weitere Information.

5. Einführung BürgerTicket in Monheim am Rhein:

Gemäß der Beschlussfassung im vergangenen VRR Sitzungsblock im Dezember 2019 (M/XI/2019/0649) wurde der Tarifkooperation zwischen der Stadt Monheim, den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) und dem VRR zum Bürgerticket Monheim zugestimmt.

In Verbindung mit dem Beschluss des VRR Verwaltungsrates am 04. Dezember 2019 (M/IX/2019/0649) wurden weitergehende Arbeitsaufträge und Bedingungen für die Umsetzung des BürgerTickets vorgegeben. Diese werden nunmehr sukzessive abgearbeitet und geprüft:

1. Überprüfung des Kooperations- und Kalkulationsmodell durch einen externen Gutachter auf Veranlassung des VRR und auf Kosten der Stadt Monheim am Rhein:

Der VRR hat hierzu die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG aus Aachen (IVV) beauftragt, das erarbeitete Konzept und die vorgelegten Berechnungen der Beteiligten zu überprüfen. Im Ergebnis wurden die vorgelegten Kalkulationen bestätigt. Die Kosten in Höhe von ca. 4.000 € werden der Stadt Monheim am Rhein in Rechnung gestellt.

2. Erstattungsverfahren für die Ausgleichszahlungen der Stadt Monheim:

Die Bürger*Innen in Monheim werden in zwei Kundensegmente unterteilt.

- Kundengruppe 1: Nutzer eines Ersatztickets (Upgrade zum Bürgerticket im Abo) Bestandskunden und auch zukünftige Neukunden, die anstelle des Standardangebots „BürgerTicket“ ein weitergehendes VRR Abo (Upgrade) nutzen.
- Kundengruppe 2: Nutzer des Bürgertickets für Fahrten innerhalb des Tarifgebiets 73 (Monheim/Langfeld). Für weitergehende Fahrten können Zusatzticket und/oder EinfachWeiterTickets hinzugekauft werden.

Für die Kunden in der Kundengruppe 1 werden Anrechnungsbeträge von maximal 40 € pro Monat festgelegt, die den verkaufenden VU von der BSM auf Nachweis erstattet werden. Der Nachweis erfolgt über die Einnahmen- und Verkaufsmeldungen der Unternehmen an den VRR. In Verbindung dazu wurde eine gesonderte Anlage zur Einnahmenaufteilungsrichtlinie (EA-Richtlinie) erarbeitet, die das Verfahren zur Zahlung der Erstattungsleistungen beinhaltet. Der VRR erstellt hierzu quartalsweise entsprechende Rechnungen an die BSM auf Basis der gemeldeten Verkaufszahlen zu den Upgrade Abos.

Dieses Verfahren ist nach Prüfung durch den AK Recht beihilferechtskonform und schließt die Gefahr des Wegfalls von weiteren Fördermitteln (Fahrgeldsurrogaten) für zum Beispiel die Schwerbehindertenbeförderung aus.

3. Prüfung der Fahrgastentwicklung und Nutzungshäufigkeit in der Kundengruppe 2

Für die Erfassung von Nachfragesteigerungen durch die Monheimer Bürger*Innen und damit der intensiveren ÖPNV Nutzung der Kundengruppe 2 wird in Kooperation mit der RWTH Aachen dem VRR und der BSM sowie der Stadt Monheim ein Erhebungsverfahren definiert. Anhand der sogenannten SrV-Erhebung (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) 2017 in Monheim (SrV ist ein Pendant zur Mobilität in Deutschland (MiD-Studie)) mit 1.500 Befragten liegt eine Quelle für die Erfassung des Status-quo vor, die die Verkehrsmittelwahl und die Nutzungshäufigkeit der Monheimer Bürger*Innen repräsentativ abbildet. Diese Erhebung wird in regelmäßigen Abständen wiederholt (nächste Erhebung im Herbst 2020) und ermöglicht die Abbildung von Nachfragesteigerungen in der ÖPNV Nutzung in Monheim sowie die anschließende Anpassung des Erstattungsbetrages für die Kundengruppe 2.

4. Vertriebliche Umsetzung – Versendung des BürgerTicket und Aktivierung durch die Kunden*Innen

Nach weitergehender Abstimmung mit sämtlichen Beteiligten wurde festgelegt, dass das Bürgerticket in Form des Monheim-Pass durch die Stadt Monheim versendet wird. Der Versand erfolgt voraussichtlich ab Mitte März 2020. Nach Erhalt kann der MonheimPass seitens der Bürger*Innen über die von der Stadt bereitgestellte Onlineplattform bzw. im Bürgerbüro aktiviert werden. Damit werden neben der Freischaltung der ÖPNV Fahrberechtigung (Bürgerticket) automatisch auch alle weiteren Leistungen des MonheimPass aktiviert. Alle Leistungen stehen jedoch erst ab dem 1. April 2020 zu Verfügung.

Der MonheimPass entspricht den Vorgaben der VRR Vertriebsrichtlinie sowie den Standards gemäß VDV-KA. Die vertrieblichen Zusatzaufwendungen bzw. -kosten der Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der Ausgabe der VRR Abos (Upgrade) an Monheimer Bürger*Innen der Kundengruppe 1 werden der Stadt Monheim in Rechnung gestellt. Hierzu erstattet die Stadt den VU die Kosten für die Anpassung der Vertriebshintergrundsysteme oder die (Personal-)Aufwendungen für die manuelle Abrechnung der Abonnements.

Gemäß den aufgeführten Darlegungen werden aus Sicht der Verwaltung die Vorgaben des Verbundvertrages sowie den weiteren Maßgaben des VRR (EA Richtlinie, Vertriebsrichtlinie) eingehalten. Vor dem Hintergrund der aufgeführten Verfahrensweise zum Erstattungsverfahren und zur vertrieblichen Umsetzung des BürgerTickets werden die Vorgaben für eine Kooperationsvereinbarung (siehe Beschlussfassung im 3. Sitzungsblock 2019

(M/IX/2019/0608/3)) in der Anlage zur EA-Richtlinie fixiert. ein weitergehender Kooperationsvertrag ist nicht erforderlich. Darüber hinaus greifen die Vorgaben der VRR Vertriebsrichtlinie und des Verbundgrundvertrages:

- Gemäß Verbundgrundvertrag sind Tarifwünsche durch Verkehrsunternehmen (VU) und Kommunen zu beachten
- Umsetzung eines diskriminierungsfreien Verfahrens ohne Benachteiligung für andere VU
- Kalkulation auf Basis VRR-Vorgaben und Absicherung Erlössituation aller VU
- Erweiterbarkeit der Tickets für Fahrten über Monheim hinaus → Zusatzticketfähig
- Einhaltung der VRR Vertriebsrichtlinie (z.B. Kontrollierbarkeit, VDV KA Standards)
- Prüfung der Fahrgastentwicklung und Nutzungshäufigkeit durch externen Gutachter im Auftrag des VRR (Kosten trägt Monheim)

Im Hinblick auf die dargelegte Umsetzung ist das BürgerTicket konform mit den Vorgaben des VRR und ist aus Sicht der Verwaltung einem direkten Ticketkauf durch die Stadt Monheim vorzuziehen. Eine Gegenüberstellung mit dieser möglichen Umsetzungsvariante wird in der Anlage 3 beigefügt.

Aufgrund der umfassenden konzeptionellen Arbeiten für die Einführung des Bürgertickets stellt der VRR der Stadt Monheim die entstandenen Personalaufwendungen in Rechnung. Hierzu erhält die Verwaltung eine dementsprechende Kostenübernahmeerklärung der Stadt Monheim.

6. Gemeinsamer Antrag der Gruppierungen im Verwaltungsrat: VRR-Fahrgäste an Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehr beteiligen

Vor dem Hintergrund der Mehrwertsteuerabsenkung für Tickets im Fernverkehr der deutschen Bahn zum 01. Januar 2020 wurde die VRR AöR anhand eines gemeinsamen Antrages der Fraktionen im VRR beauftragt zu prüfen, inwieweit die Fahrgäste im VRR an der Mehrwertsteuerabsenkung (MwSt.-Absenkung) beteiligt werden können.

Initiiert wurde die MwSt.-Absenkung als Bestandteil des Klimaschutzprogramm 2030 durch die Entscheidung der Bundesregierung am 16. Oktober 2019 sowie die Bestätigung im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat am 20. Dezember 2019. Die MwSt. auf Tickets im Fernverkehr wurde somit von 19 % auf den ermäßigten MwSt.-Satz von 7 % abgesenkt. Damit wurde Bahnfahren im Fernverkehr um ca. 10 % günstiger. Der reduzierte Steuersatz von 7 % gilt nunmehr auch für Fahrten ab 50 Kilometer Entfernung in Bussen und

Bahnen im Nahverkehr.

Grundsätzlich werden Tickets im VRR-Tarif mit dem ermäßigten MwSt.-Satz in Höhe von 7% versteuert. Da aber auch innerhalb des VRR, insbesondere bei Reisen mit dem SPNV, Fahrten über 50 km möglich sind, bilden einzelne Verkehrsunternehmen sogenannte Mischsteuersätze. Insbesondere die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) weisen für Tickets mit Fahrtrelationen über 50 km einen unternehmensindividuellen Mischsteuersatz gegenüber den Finanzbehörden aus. Durch Fahrgastbefragungen in den Zügen werden die jeweiligen Fahrtanteile mit ermäßigtem MwSt.-Satz und die Fahrtanteile mit dem bisher regulären Steuersatz von 19% ermittelt und bewertet. Der daraus errechnete Mischsteuersatz variiert je Ticket, Personenkonstellation und EVU.

Auf Basis der dargelegten Systematik ergibt sich für die EVU im VRR ein durchschnittlicher Mischsteuersatz von ca. 8 %. Dementsprechend haben die EVU ihre Einnahmen im VRR-Tarif bislang durchschnittlich mit diesem Satz versteuert, eine Reduzierung um 1% führt nach erster Abschätzung des VRR zu etwa 2 Mio. Euro Einsparungen.

Im Rahmen des Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE), der für den Nahverkehrstarif der DB (C-Preis) verantwortlich ist, wurde beschlossen die MwSt.-Absenkung mit einer Preisabsenkung zum kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2020 an die Fahrgäste weiterzugeben. Da der NRW-Tarif an den C-Preis der DB gebunden ist, sind somit auch für die Relationspreis-Tickets des NRW-Tarifs ab dem kleinen Fahrplanwechsel Preisabsenkungen geplant.

Anders als der C-Preis und der NRW-Tarif ist der VRR-Tarif jedoch kein Relationstarif für einzelne Fahrtrelationen, sondern ein Flächenzonentarif der Fahrten in den jeweiligen Gültigkeitsgebieten bepreist. Aus diesem Grunde können nur schwer Fahrtanteile von Preisstufe D Tickets über 50 km ermittelt werden. Auch eine Zuordnung auf die Tarifstufen C und D ist kaum möglich.

In Anbetracht dieser Sachlage werden in Abstimmung mit allen Verkehrsunternehmen Möglichkeiten zur Weitergabe der Einsparungen an die Fahrgäste im VRR geprüft und in Verbindung mit der Darstellung der Tarifmaßnahme 2021 aufgezeigt.