öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	**M/IX/2020/0773**	**28.08.2020**	**15**

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Sitzungstermin	Ergebnis
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	14.09.2020	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	14.09.2020	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	05.10.2020	☐

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse

1. Anpassungen NRW-Tarif zum 01.01.2021

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den tariflichen Änderungen des NRW-Tarifs – wie nachfolgend beschrieben – mit Wirkung zum 01.01.2021 zuzustimmen.

2. Arbeitgeberzuschussmodell im Regelangebot

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR der Überführung des Arbeitgeberzuschuss-Modells unter dem Namen Großkunden-Vorteilsprogramm zum 01.01.2021 in den Regeltarif zuzustimmen. Die Überprüfung und ggf. Anpassung der Rabatte in Verbindung mit den Arbeitgeberzuschüssen sollen im Drei-Jahres-Rhythmus erfolgen.

3. Weiterentwicklung der FahrradTickets und Fahrradmitnahme

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen

dem Verwaltungsrat der VRR AöR der Einführung eines FahrradTickets zum 01.01.2021 für die verbundweite Mitnahme eines Fahrrads mit einer zeitlichen Gültigkeit von 24 Stunden ab Kauf/Entwertung zuzustimmen. Für die Fahrradmitnahme ersetzt das FahrradTicket das bisherige ZusatzTicket, das pro Fahrt zu lösen war. Zur Einführung ist der Preis des FahrradTickets noch gleich dem des ZusatzTickets und beträgt 3,60 €.

4. Attraktivierung der Abonnementbedingungen ab dem 01.01.2021

Der Ausschuss für Tarif- und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR der dargestellten Änderung der Bedingungen der VRR-Abonnements befristet für den Aktionszeitraum 01.08. – 31.12.2020 und ab dem 01.01.2021 zuzustimmen.

5. Ab in die City-Ticket Wuppertal

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, der Einführung eines „Ab-in-die-City-Tickets“ im Tarifgebiet 65 und 66 (Wuppertal) zuzustimmen. Es soll zum schnellstmöglichen Zeitpunkt eingeführt werden und bis zum 31.08.21 verkauft werden.

B) Sachstände

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

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Juni 2020
2. Tarifliche Kooperationen

   <u>VRR</u>

   Bürgerticket Monheim

   P&R – Tarifliche Sonderlösung

   Freifahrt mit dem ÖNV in Bottrop an allen Samstagen vom 5.9.2020 bis 19.12.2020

   <u>NRW</u>

   Klimaschutzprogramm

   Tarifkooperation mit der Metropolregion Rheinland

   <u>Bundesweit</u>

   City-Ticket und andere bundesweite einheitliche Tarifkooperationen

   Freifahrt für Soldatinnen und Soldaten ab Oktober
3. Schülermarkt

   Neue Schülerfahrtkostenverordnung

   SchokoTicket Selbstzahler Geschwisterregelung

4. Neue NRW-Beförderungsbedingungen 2020
5. Marketingplan 2021-2022
6. EBE-Jahresbericht 2019
7. KombiTicket-Bericht 2019

Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. Anpassung NRW-Tarif zum 01.01.2021

In der Sitzung des LAK Nahverkehr am 23.06.2020 wurden folgende Empfehlungen an die Gremien der Verbünde und die Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des NRW-Tarifs gegeben:

Preisanpassung ab 01.01.2021

Die Preise des NRW-Tarifs für 2021 sollen gemäß der vorgelegten Preistabelle (siehe **Anlage 1**) zum 01.01.2021 angepasst werden. Die vorgelegte Preisliste berücksichtigt eine Weitergabe der Ersparnis aus der Umsatzsteuerabsenkung für Kunden von ca. 58 %.

Die Umsatzsteuerabsenkung für das SemesterTicket NRW wirkt aufgrund vertraglicher Vereinbarungen erst ab dem Sommersemester 2021 um 1,40 € auf 55,00 €. Dies entspricht einer vollständigen Weitergabe der Ersparnis aus der Umsatzsteuerabsenkung.

EWT Westfalen

Zum 01.01.2021 soll ein pauschales EinfachWeiterTicket NRW (EWT NRW) zum Preis von 6,80 Euro in ganz NRW einschließlich Westfalen eingeführt werden. Dieser Preis ist dank einer Gegenfinanzierung aus der Umsatzsteuerabsenkung auskömmlich. Die Einführung des EWT NRW wird durch ein umfassendes Kommunikationskonzept begleitet, welches auch die regionalen Anschlusstickets berücksichtigt. Das bestehende AnschlussTicket NRW soll zum 01.01.2021 abgeschafft werden.

2. Arbeitgeberzuschussmodell im Regelangebot

Nach dem Start des Pilotprojekts „Arbeitgeberzuschuss-Modell“ am 1. Januar 2019 sind mittlerweile 41 Verträge durch acht Verkehrsunternehmen abgeschlossen worden, davon sind acht Verträge Überführungen aus den bestehenden Großkundenangeboten und 33 Verträge Neuabschlüsse. Von Januar 2019 – Juli 2020 sind 37.711 Tickets mit Einnahmen von 2.906.543 € generiert worden.

Die folgende Tabelle zeigt die Nutzung der beiden möglichen Rabattstufen:

Rabattstufe	**AG-Zuschuss**	**Rabatt VU**	**Verträge**	
			Anzahl	**Anteil**
I	≥ 10,00 €	11,00 €	12	29 %
II	≥ 20,00 €	14,00 €	29	71 %
Summe			**41**	

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

Im Rahmen dieses Tarifpiloten wurde die Wirkung hinsichtlich der Veränderung im Mobilitätsverhalten der Kunden durch die Unternehmensberatung Probst & Consorten (P & C) regelmäßig untersucht. Mittels Fragebögen erfolgte die Erfassung des früheren Nutzungsverhaltens. Die Untersuchung ergab, dass 215 Personen ein neues Abonnement abgeschlossen haben, was einem Neukundenanteil von 37 % entspricht. Die geforderte Mindestquote von 5 % für die Stufe I und 10 % für die Stufe II wurde damit im Mittel sehr deutlich überschritten.

Die 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. Daher wird empfohlen, das Pilotprojekt in den Regeltarif zu überführen.

Die Auswertung der Akquisegespräche hat außerdem ergeben, dass nicht alle Arbeitgeber Zuschüsse zahlen wollen oder können. Für diese Firmen wird eine Basisrabatt-Stufe mit einem geringeren Rabatt sowie eine Bonusrabatt-Stufe für Unterstützungsleistungen des Arbeitgebers eingeführt. In diesen Stufen wird das Ticket2000 ausschließlich als persönliches Ticket angeboten.

Auf Grund der Einführung der beiden Stufen ohne Arbeitgeberzuschüsse wird das gesamte Angebot unter dem Namen „Großkunden-Vorteilsprogramm“ vermarktet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Leistungsbestandteile des Großkunden-Vorteilprogramms:

Rabattstufe	VU-Rabatt	Erläuterung
Basis-Rabatt für Datenbereitstellung und -aktualisierung; Mindestabnahme 30 Tickets	5,00 €	▶ für Endnutzer alle Abos der VRR-Abofamilie ▶ Ticket2000 übertragbar wird in der Basis-Rabatt-Stufe **nicht** mit angeboten
Bonus-Rabatt für Unterstützungs-leistungen des Arbeitgebers	+ 2,00 €	▶ Nachfrage zum Vorjahr mind. +5% (untere Schwelle +5 Tickets) *oder/und* ▶ Abnahmequote konstant oder höher im Mittel der letzten Jahre oder/und ▶ Übernahme weiterer Kommunikations- oder Vertriebsleistungen durch die Firma, z. B. zentrales Inkasso ▶ Ticket2000 übertragbar wird in der Bonus-Rabatt-Stufe **nicht** mit angeboten
Rabatt für **moderaten AG-Zuschuss** ≥ 10 €	+ 4,00 €	▶ Zwei Rabattstufen bieten ausreichend Differenzierungsmöglichkeiten für die Key Accounter ▶ falls mind. 5% (Stufe „moderat“) bzw. 10% (Stufe „normal“) Neukunden (= alle Nutzer, die vorher kein Privat-Abo oder Jobticket hatten, egal bei welchem Unternehmen im VRR.) bei erstmaliger Einführung der Stufe ▶ **inkl. wahlweise Übertragbarkeit** der Tickets
Rabatt für **normalen AG-Zuschuss** ≥ 20 €	+ 3,00 €	
MAXIMALRABATT	**14,00 €**	

© PROBST & CONSORTEN MARKETING-BERATUNG

Preise im Großkunden-Vorteilsprogramm

Tarife Januar 2021	Zuschuss AG mind.	VU-Rabatt	Endnutzerpreise					
			A1	A2	A3	B	C	D
Ticket2000 Abo			71,71 €	75,93 €	79,21 €	110,76 €	145,99 €	182,61 €
Basis-Rabatt	-	5,00 €	66,71 €	70,93 €	74,21 €	105,76 €	140,99 €	177,61 €
Bonus-Rabatt	-	7,00 €	64,71 €	68,93 €	72,21 €	103,76 €	138,99 €	175,61 €
mit moderatem AG-Zuschuss	10,00 €	11,00 €	50,71 €	54,93 €	58,21	89,76 €	124,99 €	161,61 €
mit normalem AG-Zuschuss	20,00 €	14,00 €	37,71 €	41,93 €	45,21	76,76 €	111,99 €	148,61 €
Effektive Rabatte VRR			7 %- 20 %	7 % - 18 %	6 % - 18 %	5 % - 13 %	4 % - 10 %	3 % - 8 %

Die Rabatte in Verbindung mit den Arbeitgeberzuschüssen werden gemäß der allgemeinen Preisentwicklung geprüft und im Drei-Jahres-Rhythmus angepasst, um die preislichen Vorteile gegenüber dem Regelangebot beizubehalten.

3. Weiterentwicklung der FahrradTickets und Fahrradmitnahme

Die politischen Entscheidungsgremien hatten im zurückliegenden Sitzungsblock März 2020 darum gebeten, die Tarifierung für die Fahrradmitnahme zu prüfen.

Zunächst ist die Fahrradmitnahme in den Zeitkarten YoungTicketPLUS, Ticket2000, BärenTicket, FirmenTicket und SemesterTicket bereits inkludiert, so dass ÖPNV-Vielfahrer, die ihr Fahrrad mitnehmen möchten, ein gutes Angebot vorfinden.

Anders sieht es bei der Fahrradmitnahme für Gelegenheitsnutzer aus:
Die Fahrradmitnahme im VRR ist aktuell mit einem ZusatzTicket pro Fahrt für aktuell 3,60 € möglich. Für eine Hin- und Rückfahrt im ÖPNV inkl. Fahrradmitnahme entstehen zusätzliche Kosten in Höhe von 7,20 €. Aufgrund der Mehrwertsteuer-Reduktion bei langen Reiseweiten von 19 % auf 7 % wird das FahrradTagesTicket NRW – die bisher einzige Tarifalternative - von aktuell 5,00 € auf 4,80 € zum 01.01.2021 reduziert.

Um im Kontext des NRW-Preisgefüges ein kundenorientiertes VRR-Angebot zu schaffen, wurde zusammen mit den VRR-Verkehrsunternehmen die Möglichkeit eines verbundweiten FahrradTickets mit einer Gültigkeit von 24 Stunden evaluiert. Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind als sehr gering anzusehen. Eine Analyse der Ab- und Umsätze aus dem Jahr 2019 zeigt, dass der Gesamtumsatz bei den ZusatzTickets ca. 15.5 Mio. € betrug. Auf Basis von Erfahrungswerten ist davon auszugehen, dass ca. 10 % der bisherigen ZusatzTicket-Nutzungen auf die Fahrradmitnahme entfallen. Hiervon werden die meisten ZusatzTickets für eine Fahrtrichtung genutzt - insbesondere im Freizeitbereich sowie bei innerstädtischen Fahrten, wo die jeweils andere Relation einer Hin- und Rückfahrt mit dem Fahrrad bestritten wird. In diesen Fällen gibt es keine preisliche Abweichung zum heutigen ZusatzTicket.

Für Kunden, die eine Fahrradmitnahme im ÖPNV auf Hin- und Rückfahrt nutzen, gibt es mit einem FahrradTicket VRR eine neue attraktive Verbundalternative zum FahrradTagesTicket NRW. Der VRR-Tarif wird auch im Vergleich zum NRW-Tarif attraktiver. Darüber hinaus wird der Umweltverbund gestärkt. Mit der Einführung eines separaten FahrradTickets wird die Fahrradmitnahmemöglichkeit beim ZusatzTicket obsolet. ZusatzTickets sind dann für die Geltungsraumerweiterung und die 1.-Klasse-Nutzung da.

Die hier zur Beschlussfassung vorgelegte kurzfristige Tarifmaßnahme zur Fahrradmitnahme ist ein erster Schritt. Der VRR wird die Fahrradmitnahme insgesamt weiter analysieren.

4. Attraktivierung der Abonnementbedingungen ab dem 01.01.2021

Durch die Corona-Lage ist die Beschlussempfehlung zur Attraktivierung der Abonnementbedingungen nicht im März-Sitzungsblock der Zweckverbandsgremien beraten und beschlossen worden.

Vielmehr wurde gem. Sitzungsblockvorlage vom 12.06.2020 dann beschlossen, dass bei einer Abonnementkündigung auf die Erhebung des Unterschiedsbetrags zur Monatskarte im ersten Vertragsjahr verzichten wird. Ein Neu-Abonnent kann damit ohne finanzielle Nachteile im 1. Vertragsjahr kündigen. Diese Maßnahme ist befristet für den Neuabschluss eines Abotickets in der Zeit vom 01.08. bis 31.12.2020. Diese Regelung gilt dann für 12 Monate.

Um diesen Beschluss zu konkretisieren, sollen folgende Regelungen für die Zeit vom 01.08. bis 31.12.2020 sowie ab dem 01.01.2021 gelten:

1. Bei allen Kunden, die in der Zeit vom 01.08.2020 bis 31.12.2020 ein Abonnement abgeschlossen haben, und sich im ersten Vertragsjahr befinden wird auf die Erhebung eines Unterschiedsbetrages verzichtet werden. Dies betrifft alle Abonnenten von allen T1000- und T2000-Arten, sowie YoungTicketPLUS, SchokoTicket und BärenTicket.

2. Für alle Kunden, die vor dem 01.08.2020 ein Abonnement abgeschlossen haben, und sich im ersten Vertragsjahr befinden, soll aus Kulanzgründen auf die Erhebung eines Unterschiedsbetrages in der Zeit vom 01.08.2020 bis 31.12.2020 verzichtet werden. Dies betrifft alle Abonnenten von allen T1000- und T2000-Arten, sowie YoungTicketPLUS, SchokoTicket und BärenTicket.

3. Für Abonnenten von allen T1000- und T2000-Arten, sowie YoungTicketPLUS, SchokoTicket und BärenTicket, die ab dem 01.01.2021 ein Abonnement abschließen, soll ein pauschaler Betrag von 20,00 Euro für den Fall einer Kündigung im ersten Vertragsjahr erhoben werden.

5. Ab in die City-Ticket Wuppertal

Ab dem 11.08.2020 wird für voraussichtlich ein Jahr der Betrieb der Schwebebahn in Wuppertal montags bis freitags aufgrund technischer Mängel und der damit verbundenen Bauarbeiten eingestellt. Als Ersatz wird ein Busersatzverkehr eingerichtet.

Wegen des bevorstehenden Ausfalls der Schwebebahn sollen die negativen Auswirkungen für Fahrgäste geringgehalten werden. Zur Unterstützung des Einkaufs- und Tourismusverkehrs soll das bereits in Wuppertal bewährte „Ab-in-die-City-Ticket“ erneut verkauft werden.

Das „Ab-in-die-City-Ticket“ wurde bereits drei Jahre (01.07.2014 – 30.06.2017) lang, während der Großbaustelle am Wuppertaler Hbf. in Elberfeld angeboten und kam bei vielen Kunden sehr gut an. In den Monaten von Juli bis Dezember 2014 konnten durchschnittlich 1.140 „Ab-in-die-City-Tickets“ verkauft werden. Dies entspricht einem Umsatz von 7.410 € / pro Monat. Wesentlich für die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit ist, dass die Verkäufe des Tagestickets nicht zurückgegangen sind, sondern im 2. Halbjahr im Vergleich zum 1. Halbjahr sogar um 18 % zugenommen haben.

Weiterhin soll mit dem Ticket nicht der Preis abgesenkt werden, sondern eine familien- und gruppenfreundliche Möglichkeit für das Erreichen der Innenstadt geschaffen werden.

Das „Ab-in-die-City-Ticket“ soll zum schnellstmöglichen Zeitpunkt nach Genehmigung im 3. Sitzungsblock eingeführt werden und bis zum 31.08.21 verkauft werden.

Ticketname	**Ab-in-die-City-Ticket**
Geltungsbereich	Stadtgebiet Wuppertal (Tarifgebiete 65 und 66)
Geltungsdauer	Gültig an Samstagen in Wuppertal, jeweils bis 3.00 Uhr des Folgetages.
Anzahl Fahrten	Beliebig viele Fahrten während der Geltungsdauer im Geltungsbereich
Personen	1 bis 5 Personen
Übertragbar	Nein
Personenmitnahme	Beliebig viele Kinder unter 6 Jahre
1. Klasse	ZusatzTicket erforderlich
Fahrradmitnahme	ZusatzTicket erforderlich
Mobilitätsgarantie	Regelleistung
Angebotszeit	Sobald als möglich bis voraussichtlich 31. August 2021
Verkauf WSW Verkauf sonstige VU	Automaten Vertriebsstellen Bus HandyTicket Wuppertal tangierende VU, die Interesse an dem Ticketvertrieb haben. Automaten Vertriebsstellen Bus HandyTicket

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Juni 2020

Die Corona-Pandemie hat sich im 1. Halbjahr 2020 sehr negativ auf die Entwicklung der Verkehrsunternehmen im VRR ausgewirkt. Nach dem Lockdown im März sind die Einnahmen

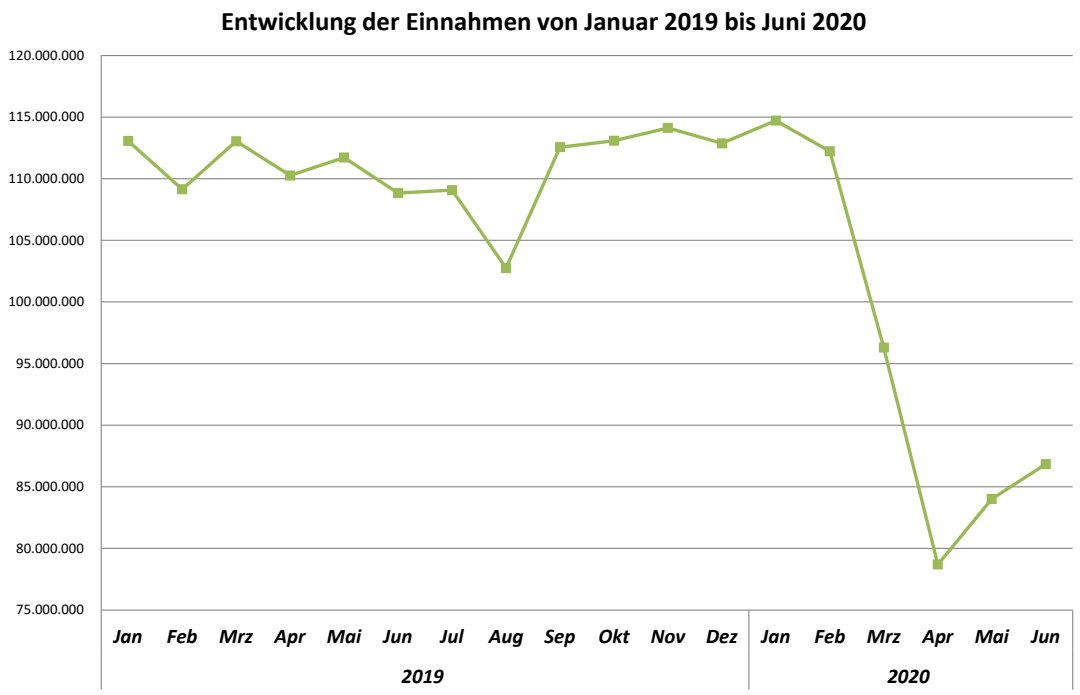
gerade im Barsortiment mit -58 Mio. € (- 41,7 %) deutlich zurückgegangen. Auch bei den Zeitkarten im Einzelkauf ist ein Rückgang von -15 Mio. € (- 25 %) erkennbar. Im Bereich der Abonnenten ist bei den Einnahmen ein deutlich geringerer Rückgang mit -5,4 Mio. € (- 1,7 %) zu verzeichnen. Der Rückgang der Abonnentenzahlen durch Abopause oder -kündigung liegt im VRR unter 5 %. Ein deutliches Zeichen unserer Abokunden für das Vertrauen in den ÖPNV. Mit den Lockerungen ab Mai 2020 hat sich die Situation in den letzten beiden Monaten etwas entspannt, jedoch wird die Lage weiterhin von uns sehr genau beobachtet, denn: In die Halbjahresbetrachtung gehen auch die sehr erfolgreichen Monate Januar und Februar ein. In der Hochphase von Corona im April und Mai 2020 lagen die akuten Einnahmenrückgänge über das gesamte Sortiment betrachtet bis zu 30% unter den Vergleichsmonaten des Vorjahrs. Hier gilt es genau zu beobachten, wie sich die monatlichen Einnahmen weiterentwickeln.

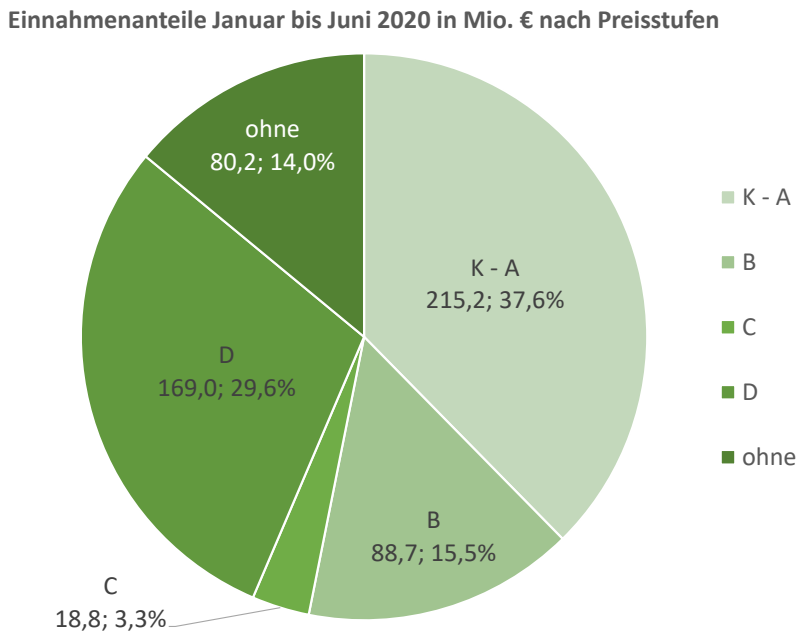
Aktuell sind die Einnahmen im 1. Halbjahr 2020 um 93,3 Mio. € (- 14,0 %) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Auch die Fahrten verzeichnen einen Rückgang von 56,3 Mio. Fahrten (- 9,8 %).

Die Regelzeitkarten sind von 224,7 Mio. € auf 206,3 Mio. € um 18,4 Mio. € (- 8,2 %) gesunken, die Semestertickets verzeichnen einen Zuwachs von 1,9 Mio. € (+ 4,9 %) und die FirmenTickets haben sich trotz Pandemie sehr erfreulich um 1,1 Mio. € (+ 2,1 %) entwickelt. Die Einnahmen YoungTicketPLUS halten das Vorjahresniveau und die SchülerTickets verzeichnen ein leichtes Minus von 0,6 Mio. € (- 0,5 %).

Das Barsortiment verzeichnet bis Juni 2020 einen Einnahmenverlust von 58,2 Mio. € (- 41,7 %), davon allein das EinzelTicket Erwachsene -33,8 Mio. € (- 44,3 %).

Die Fahrten im VRR sind um 93,3 Mio. (- 9,8 %) im Betrachtungszeitraum zurückgegangen. Beim SozialTicket sind die Einnahmen 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10,8 Mio. € (- 23,7 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von über 30 %. Im Monatsdurchschnitt waren es 2020 rd. 102 Tsd. SozialTicketkunden.


Entwicklung der Einnahmen von Januar 2019 bis Juni 2020
120.000.000
115.000.000
110.000.000
105.000.000
100.000.000
95.000.000
90.000.000
85.000.000
80.000.000
75.000.000
Jan Feb Mrz Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez
2019
Jan Feb Mrz Apr Mai Jun
2020


Einnahmenanteile Januar bis Juni 2020 in Mio. € nach Preisstufen
ohne
80,2; 14,0%
K - A
215,2; 37,6%
D
169,0; 29,6%
B
88,7; 15,5%
C
18,8; 3,3%
K - A
B
C
D
ohne

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

	Ticketgruppe	GESAMT Jan-Jun 2019	GESAMT Jan-Jun 2020	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
Summe von Absatz	Barsortiment	31.369.812	17.474.805	-13.895.007	-44,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	22.975.033	12.573.916	-10.401.117	-45,3
	davon 4erTicket Erwachsene	2.967.948	1.914.737	-1.053.211	-35,5
	4-StundenTicket	216.156	175.019	-41.137	-19,0
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	935.354	531.670	-403.684	-43,2
	FirmenTickets	802.088	793.897	-8.191	-1,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	361.803	313.851	-47.952	-13,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	323.296	338.006	14.710	4,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	115.485	113.213	-2.272	-2,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	1.504	28.827	27.323	1.816,7
	Regelzeitkarten	2.838.367	2.556.318	-282.049	-9,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.391.515	1.307.021	-84.494	-6,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	543.629	520.719	-22.910	-4,2
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	645.203	476.068	-169.135	-26,2
	davon BärenTicket	258.020	252.510	-5.510	-2,1
	Schüler/AzubiTickets	2.893.229	2.825.674	-67.555	-2,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.283.931	1.243.870	-40.061	-3,1
	davon YoungTicketPLUS gesamt	490.102	482.742	-7.360	-1,5
	SemesterTickets	1.551.778	1.584.403	32.625	2,1
	SozialTickets	902.668	610.671	-291.997	-32,3
	1. Klasse Zuschlag	13.349	10.512	-2.837	-21,3
	ÜT-Tarif	723.392	286.182	-437.210	-60,4
	KombiTickets	1.977.152	2.221.497	244.345	12,4
	Sonstiges	71	-1.009	-1.080	-1.521,1
Summe von Einnahmen	Barsortiment	139.608.491	81.400.866	-58.207.625	-41,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	76.303.882	42.471.246	-33.832.637	-44,3
	davon 4erTicket Erwachsene	33.557.481	21.538.674	-12.018.807	-35,8
	4-StundenTicket	907.855	735.080	-172.775	-19,0
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	12.966.325	7.372.883	-5.593.442	-43,1
	FirmenTickets	55.039.312	56.170.063	1.130.751	2,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	20.874.959	18.413.812	-2.461.147	-11,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	24.792.600	26.238.496	1.445.896	5,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	9.265.213	9.250.402	-14.811	-0,2
	davon FirmenTicket AZ-Modell	106.540	2.267.353	2.160.813	2.028,2
	Regelzeitkarten	224.745.366	206.307.351	-18.438.015	-8,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	107.715.704	103.411.044	-4.304.660	-4,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	39.534.348	38.433.684	-1.100.664	-2,8
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	54.608.941	41.395.835	-13.213.106	-24,2
	davon BärenTicket	22.886.374	23.066.789	180.415	0,8
	Schüler/AzubiTickets	144.353.869	143.605.143	-748.726	-0,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	47.120.268	46.458.545	-661.723	-1,4
	davon YoungTicketPLUS gesamt	30.755.439	30.567.020	-188.419	-0,6
	SemesterTickets	37.945.008	39.797.620	1.852.612	4,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	45.612.864	34.797.620	-10.815.244	-23,7
	1. Klasse Zuschlag	817.306	648.495	-168.811	-20,7
	ÜT-Tarif	13.130.812	7.562.125	-5.568.687	-42,4
	KombiTickets	4.733.401	2.211.401	-2.522.000	-53,3
	Sonstiges	98.767	298.653	199.886	202,4
Summe von Fahrten	Barsortiment	43.671.179	25.212.225	-18.458.954	-42,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	22.915.545	12.534.302	-10.381.243	-45,3
	davon 4erTicket Erwachsene	11.871.792	7.658.948	-4.212.844	-35,5
	4-StundenTicket	540.390	437.548	-102.843	-19,0
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	3.682.892	1.993.427	-1.689.466	-45,9
	FirmenTickets	38.849.573	40.169.815	1.320.242	3,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	10.492.287	9.101.679	-1.390.608	-13,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	20.867.892	21.901.685	1.033.793	5,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	7.391.040	7.245.632	-145.408	-2,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	98.354	1.920.819	1.822.465	1.853,0
	Regelzeitkarten	169.422.294	152.557.902	-16.864.392	-10,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	88.952.935	83.612.143	-5.340.792	-6,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	31.057.397	29.732.667	-1.324.730	-4,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	37.801.062	27.850.142	-9.950.920	-26,3
	davon BärenTicket	11.610.900	11.362.950	-247.950	-2,1
	Schüler/AzubiTickets	219.394.854	214.267.829	-5.127.025	-2,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	97.578.756	94.534.120	-3.044.636	-3,1
	davon YoungTicketPLUS gesamt	36.757.650	36.205.650	-552.000	-1,5
	SemesterTickets	46.553.340	47.532.090	978.750	2,1
	SozialTicket	55.062.748	37.250.931	-17.811.817	-32,3
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	0	0	
	KombiTickets	813.188	523.196	-289.992	-35,7
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		43.071.906	28.362.950	-14.708.956	-34,1
Gesamt: Summe von Einnahmen		666.085.196	572.799.336	-93.285.860	-14,0
Gesamt: Summe von Fahrten		573.767.175	517.513.988	-56.253.187	-9,8

2. Tarifliche Kooperationen

VRR

Bürgerticket Monheim

Zur Einführung des Bürgertickets Monheim zum 01.04.2020 wurden ab dem 25.03.2020 in zwei Chargen ca. 43.000 Chipkarten an Monheimer Bürger verschickt. Davon sind in der Zeit bis zum 01.06.2020 ca. 23.600 Bürgertickets in Monheim aktiviert worden (Stand 01.04.20: ca. 12.800, Stand 01.05.20: ca. 19.600 und Stand 01.06.20: ca. 23.600).

Der Aufpreis von 40,00 Euro zur Nutzung von Fahrten über Monheim hinaus liegt seit Einführung konstant bei ca. 2.800 Stück pro Monat. Die anderen Verkehrsunternehmen zustehende Ausgleichssumme beträgt monatlich ca. 112.000 Euro. Die in der Kalkulation erwartete Finanzierungszusage der Stadt Monheim in Höhe von ca. 1,6 Mio. Euro p.a. ist bei einem weiteren Nachfrageverlauf kostendeckend.

Die Anzahl der Aktivierungen des Bürgerticket Monheim gibt keine Auskunft über die generelle Nutzung im ÖPNV, da das Bürgerticket Monheim auch für andere kommunale Leistungen, wie etwa als Ausweis für die Stadtbücherei, genutzt werden kann. Diese Erkenntnis ist erst durch die begleitende Marktforschung möglich.

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie und den damit verbundenen Nachfrageverschiebungen können im Moment keine Aussagen über Veränderungen in der Fahrausweisstatistik insbesondere zu Abonnementzuwächsen, Ticket-Verlagerungen und über die Anzahl der Verkäufe von Zusatztickets getroffen werden. Dies wäre erst dann möglich, wenn sich das Nachfrageverhalten im Herbst oder im Winter wieder relativ stabilisieren würde.

Der Kooperationsvertrag zur Regelung der jährlichen Fortschreibungsmechanismen der Ausgleichszahlungen der Stadt Monheim und der Rechnungsstellung der VRR AöR im Hinblick auf Beraterleistungen wurde zwischenzeitlich abgestimmt und unterschrieben.

P&R – Tarifliche Sonderlösungen

Die Nutzung von P+R-Plätzen außerhalb von Städten soll erhöht werden, um die intermodale Nutzung von Auto und ÖPNV zu stärken und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr Verkehr in den Innenstädten zu reduzieren. Viele P&R-Plätze im VRR liegen an Haltepunkten des Schienennetzes außerhalb der eigentlichen Stadtgrenzen. Für die Weiterfahrt in die Zielstadt mit dem ÖPNV fällt bei diesen außerhalb liegenden P&R-Plätzen meist die VRR-Preisstufe B an (Nachbarstadt-Preisstufe).

Momentan läuft im VRR die Marktphase zu nextTicket 2.0, einen elektronischen Tarif auf Check-in/Check-out-Basis. Der Fahrpreis wird anhand der Luftlinie zwischen der Start- und Zielhaltestelle bestimmt. Künstlich gezogene Tarifzonen spielen keine Rolle mehr. Die Kosten pro Fahrt bestehen aus einen Basispreis (1,40 €) und einen Arbeitspreis pro Luftlinien-km (je 0,26 €). Auf Basis der neuen Tariflogik ist die Nutzung von P+R-Plätzen außerhalb der Stadtzentren leistungsgerechter und kundenfreundlicher. Um die P+R-Nutzung und den Umstieg auf den ÖPNV noch attraktiver zu gestalten, wurde mit der Vorlage **M/2020/IX/0741** im Juni 2020 eine Ergänzung der Tarifkonditionen von nextTicket 2.0 beschlossen. Der Basispreis wird um 50 % auf 0,70 € pro Fahrt reduziert. Neben den P+R-Nutzern profitieren auch Fahrradfahrer und Fußgänger von den günstigeren Preisen beim Check-in an den speziell ausgewiesenen CiCo-Bereichen.

Für den Pilotversuch eignet sich in besonderem Maße der Raum Düsseldorf/Neuss. Hier gibt es ein breites Angebot an P+R-Parkplätzen. Des Weiteren liegt hier der kommunikative Schwerpunkt des zunächst auf ein Jahr befristeten Projekts. Momentan erarbeitet die VRR AöR zusammen mit der Stadt Düsseldorf und den umliegenden Kommunen ein Konzept, welche P+R-Plätze von diesem besonderen tariflichen Anreiz profitieren sollen. Wichtige Kriterien sind unter anderem die aktuelle Auslastung der P+R-Plätze sowie das Angebot einer ÖPNV-Direktverbindung in die Innenstädte. Die Übertragbarkeit der Erkenntnisse auf andere Maßnahmen ist ein weiteres Kriterium. Parallel finden Abstimmungen mit dem technischen Dienstleister statt. Eine Umsetzung wird für das 4. Quartal 2020 angestrebt.

Die beschriebene tarifliche Sonderlösung ist als erster Schritt in Richtung einer ganzheitlichen Betrachtung des Handlungsfeldes P&R zu sehen. In der Perspektive sind Sonderlösungen insbesondere auch für ÖPNV-Intensivnutzer möglich. Für die zukünftige Finanzierung solcher Sonderlösungen bieten sich Kooperationsmodelle an.

Freifahrt mit dem ÖPNV in Bottrop an allen Samstagen vom 5.9.-19.12.2020

Die Stadt Bottrop hat zur Förderung der Wirtschaft und des sozialen Zusammenhalts verschiedene, auf das Corona-Jahr 2020 zeitlich beschränkte Maßnahmen beschlossen, die die Mobilität in Bottrop betreffen:

- Verzicht auf Erhebung von Parkgebühren in allen städtischen Parkhäusern bzw. auf allen städtischen Parkplätzen vom 16.8.-31.12.2020,
- Gebührenfreie Nutzung der Bottroper Radstation bis 31.12.2020
- Freifahrt mit dem ÖPNV auf Bottroper Stadtgebiet an allen Samstagen vom 05.09. bis zum 19.12.2020 sowie am verkaufsoffenen Sonntag am 06.12.2020.

Die Freifahrt im ÖPNV gilt ausschließlich für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets Bottrop (Ein- UND Ausstieg in Bottrop), nicht für das gesamte Tarifgebiet 25 (Bottrop/Gladbeck). Fahrten nach Bottrop bzw. von Bottrop zu anderen Orten im VRR-Raum werden normal tarifiert.

Die Stadt Bottrop legt Wert darauf, dass diese Maßnahmen ausschließlich Corona bedingt und nicht als grundsätzliches Mobilitätskonzept anzusehen sind. Ziel des Bottroper Beschlusses ist es, dass die Bürgerinnen und Bürger wieder in die Bottroper City fahren und dort einkaufen/bummeln.

Die Stadt Bottrop hat zuvor mit den betroffenen Verkehrsunternehmen – gesprochen und die Erstattung der von den Verkehrsunternehmen ermittelten Erlösausfälle zugesagt. Hierfür benennen die betroffenen Verkehrsunternehmen der Stadt Bottrop eine auskömmliche Summe, die auf Basis von empirisch ermittelten Umsätzen für Adventssamstage und sonstige Samstage beruht.

Der VRR hat von der Stadt Bottrop einen schriftlichen, die Tarifkooperation erläuternden Antrag angefordert. Die beschriebene Aktion stimmt mit den Vorgaben gemäß § 8 des Verbundgrundvertrages über die Kooperation der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit der VRR AöR (Kooperationsvertrag) überein. Insofern kommt der VRR dem dargelegten Tarifwunsch nach, da keine anderen Verkehrsunternehmen in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit benachteiligt werden, noch die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs sowie seine Struktur und Höhe in Frage gestellt werden.

NRW

Klimaschutzprogramm

Im vierten Quartal 2019 wurde die Konzeptidee zur Bewerbung des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Modellregion des Klimaschutzprogramms erarbeitet und den Verbundgremien vorgestellt (**M/IX/2019/0671**). Mit der Konzeptidee sollte der Nahverkehr durch ein erweitertes Leistungsangebot und einer Neuordnung des Tarifs in der Region und im Land gestärkt werden. Am 28. Januar 2020 wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Eckpunkte zum Förderprogramm veröffentlicht. Darauf basierend zeichnete sich ab, dass das ambitionierte Gesamtpaket in der vorgestellten Form so keinen Zuschlag erhalten wird. Wie im Sachstandsbericht im Mai 2020 erläutert, erarbeitet die VRR AöR gemeinsam mit den weiteren tarifverantwortlichen in NRW eine einfache, transparente und verbundübergreifende Lösung, die den Schwerpunkt insbesondere auf Pendler legen wird (**Z/IX/2020/0734**).

Für die Umsetzung wird ein innovativer eTicket-Ansatz mit Check-in/Check-out-Logik angestrebt. Die Tarifkalkulation erfolgt auf Basis von adäquaten und auskömmlich kalkulierten elektronischen Tarifprodukten des Zeitkartensortiments. Im Fokus steht dabei die Anwendung im Rahmen eines Job-/FirmenTicket Vertrages. Da es sich um ein NRW-weites Projekt, in Kooperation mit den anderen Verbünden und Tarifverantwortlichen in NRW handelt, soll ein weiterer Schwerpunkt auf verbundübergreifenden Fahrten liegen. Momentan werden hierfür verschiedenste tarifliche Modelle erarbeitet, kalkuliert und evaluiert. Als Projektpartner sollen primär Neukunden bzw. Firmen gewonnen werden, die bisher noch keinen FirmenTicket-Vertrag abgeschlossen haben.

Das tarifliche Modell wird in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet, welches auch die verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme nach Beendigung der Zuwendung beinhaltet. Des Weiteren sollen die Erkenntnisse aus dem Projekt auf andere Kommunen/Regionen übertragbar sein und der Erarbeitung von Best-Practice-Ansätzen in Sachen Technologie und Kundenakzeptanz dienen.

Von Seiten des BMVI ist ein zweistufiges Antragsverfahren für die Ausgabe der Fördermittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms vorgesehen. In der ersten Phase werden in einem sogenannten Skizzen-Verfahren die Projektideen und Konzepte der Antragsteller gesammelt und eine erste Vorauswahl von Antragstellern vorgenommen. Hierzu erarbeitet die VRR AöR zusammen mit den weiteren Beteiligten eine Projektskizze auf NRW-Ebene, die den Gremien im 4. Sitzungsblock 2020 vorgelegt wird.

Aufgrund des geplanten Fördervolumens des Gesamtprogramms und der geplanten Förderquote von 80% ist eine Notifizierung des Klimaschutzprogramms durch die EU-Kommission erforderlich. Bedingt durch die aktuelle Ausnahmesituation kommt es zu einer zusätzlichen Streckung des Zeitplans. Die konkrete Terminierung seitens BMVI ist Stand 15.08.2020 noch nicht veröffentlicht.

Tarifkooperation mit der Metropolregion Rheinland

Die Initiative Metropolregion Rheinland (MRR) hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, mehr Fahrgäste für die Benutzung von Bus und Bahn zu gewinnen. Als übergeordnetes gemeinsames Ziel für die MRR wurde definiert:

Betriebliche Mobilitätsprodukte attraktiver machen und gemeinsam vermarkten, konkret:

- Jobticket um Metropolkragen erweitern
- Schaffung attraktiver Anschlusstickets in angrenzende Verbundräume

- Vereinfachung der Tarifierung und Produkte innerhalb MRR, auch für Pendler

Auf Basis mehrerer Gespräche zwischen MRR und den betreffenden Verbünden (VRS, AVV und VRR) sind folgende Handlungsstränge konkretisiert worden:

- Darstellung der bereits vorhandenen tariflichen Lösungen
- weitere tarifliche Ideen entwickeln, z.B. für die Relation Aachen-Krefeld, oder andere Relationen innerhalb der Metropolregion, die außerhalb des sog. Tarifkragens liegen.
- gemeinsame Kommunikationsstrategie, um die wirtschaftsrelevanten Mobilitätsprodukte gemeinsam zu bewerben und weiterzuentwickeln.
  Im ersten Schritt erfolgte eine entsprechende Strategie für die neuen jeweils verbundweit gültigen Azubi-Tickets/YoungTickets und Ergänzungsaufpreise.
- gemeinsame Mobilitätskonferenz auf Metropolregionsebene
- Vermittlung von Firmentickets für das Rheinland durch die IHK
  Mit folgenden IHK und ähnlichen Einrichtungen sowie den örtlichen Verkehrsunternehmen sind seitens des VRR FirmenTicket-Verträge abgeschlossen:
  - IHK Düsseldorf und der Rheinbahn
  - IHK Mittlerer Niederrhein
  - Kreishandwerkerschaft Niederrhein
- Überlegungen im Bereich JobTicket
  - Entwicklung eines verbundweit gültigen Jobtickets,

RheinlandCard

In der Metropolregion Rheinland bestehen für den Freizeitbereich Überlegungen, eine RheinlandCard analog zur WelcomeCard Ruhr zu entwickeln. Ziel ist es, ein attraktives Angebot zu schaffen, das beliebig viele Fahrten in einer für touristische Zwecke angemessen Gültigkeitsdauer ermöglicht. Auch hierzu wurden aussichtsreiche Gespräche geführt und werden im 2. Halbjahr 2020 fortgesetzt.

Bundesweit

<u>City-Ticket und andere bundesweit einheitliche Tarif-Kooperationen</u>

CityTicket

- Das CityTicket wurde 2003 gemeinsam von DB Fernverkehr und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. entwickelt. Die Rahmenbedingungen wurden in einem Rahmenvertrag fixiert.
- Das CityTicket bietet Kunden die Möglichkeit, eine durchgängige Reisekette durch die tarifliche Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr wahrzunehmen. Dadurch können mit dem CityTicket am Start- bzw. Zielbahnhof z.B. auch U-Bahn, Straßenbahn und Bus

genutzt werden, wenn der Start- bzw. Zielbahnhof zu einem der über 120 CityTicket-Städte gehört und die Reiseweite der Verbindung über 100 Kilometer beträgt.

- Das CityTicket ist für viele Bahnkunden bereits inkludiert: Sparpreis und Flexpreis enthalten die CityTicket-Funktion, der Super Sparpreis hat keine CityTicket-Funktion.

Das Angebot "CityTicket" gilt:

- bei Berechtigung am Start- und/oder Zielort der Reise
- für die einmalige Anfahrt zum Startbahnhof und zur einmaligen Fahrtfortsetzung in Richtung Fahrtziel (keine Tageskarte)
- bei Rückfahrkarten zum Antritt der Rückfahrt im CityTicket-Bereich zu dem Datum, das konkret auf dem Fahrausweis angegeben ist
- grundsätzlich innerhalb des Stadtgebietes der betreffenden Stadt
  (größere Geltungsbereiche, die sich aufgrund der Tarifsystematik ergeben, sind möglich; räumliche Einschränkungen gibt es nur in Frankfurt, Berlin und Hamburg-Harburg)

Die Ausgabe des CityTickets erfolgt:

- obligatorisch
- bei allen Fahrten mit einer Distanz über 100 km außer mit Supersparpreis
- für Verbindungen innerhalb Deutschlands oder mit Start oder Ziel in Deutschland
- nur mit DB-Fernverkehr-Fahrkarte (ICE oder IC/EC Preis; Vor und Nachlauf im Nahverkehr möglich)
- mittels Aufdruckes "+City" nach dem Namen der jeweiligen CityTicket-Stadt, der als Hinweis auf die ÖPNV-Fahrtberechtigung auf dem Fahrausweis aufgedruckt wird
- auch für die auf dem Fahrausweis eingetragenen Mitfahrer

Aktuelle Mindestanforderungen für die Aufnahme von CityTicket-Städten:

- eine Einwohnerzahl von mindestens 50.000
- zum Zeitpunkt des Antrages zum Beitritt zum CityTicket eine Anzahl von mindestens 20.000 CityTicket-Berechtigten Fahrscheinen zum jeweiligen Ziel im vorangegangenen Kalenderjahr
- das Vorhandensein eines Vertragspartners, der in der Lage ist, die Leistungen aller Busse und Bahnen des Linienverkehrs in der jeweiligen Stadt zu vertreten

Rail&Fly / Rail&Fly inclusive

Hier handelt es sich um zwei verschiedene Angebote mit unterschiedlichen Leistungen.

Rail&Fly

Rail&Fly ist das Zubringerangebot der Deutschen Bahn zu internationalen Flügen für Reiseveranstalter und Airlines. Vorrausetzung ist eine Rail&Fly-Vereinbarung zwischen der DB Vertrieb GmbH und der Airline bzw. dem Reiseveranstalter.

Das Rail&Fly Ticket gilt nur in Verbindung mit einer Flugbuchung auf allen Strecken der Deutschen Bahn AG in allen fahrplanmäßigen DB Regelzügen (inklusive ICE, IC / EC).

Das Rail&Fly Ticket gilt daher nicht

- in DB Autozügen, Thalys und Sonderzügen
- innerhalb eines Verkehrsbundes, wenn Abgangsbahnhof und Zielbahnhof im selben Verbund liegen

Rail&Fly inclusive

Dieses umfasst zusätzlich zu dem Rail&Fly-Angebot auch die Fahrtberechtigung in den Verkehrsverbünden. Hierzu wurde zwischen DB Vertrieb und dem VDV eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, der die Verbünde durch eine Rahmenvereinbarung beigetreten sind. Die Flugtickets enthalten eine entsprechende Kennzeichnung. Folgende Reiseveranstalter nehmen zurzeit an der Kooperation teil:

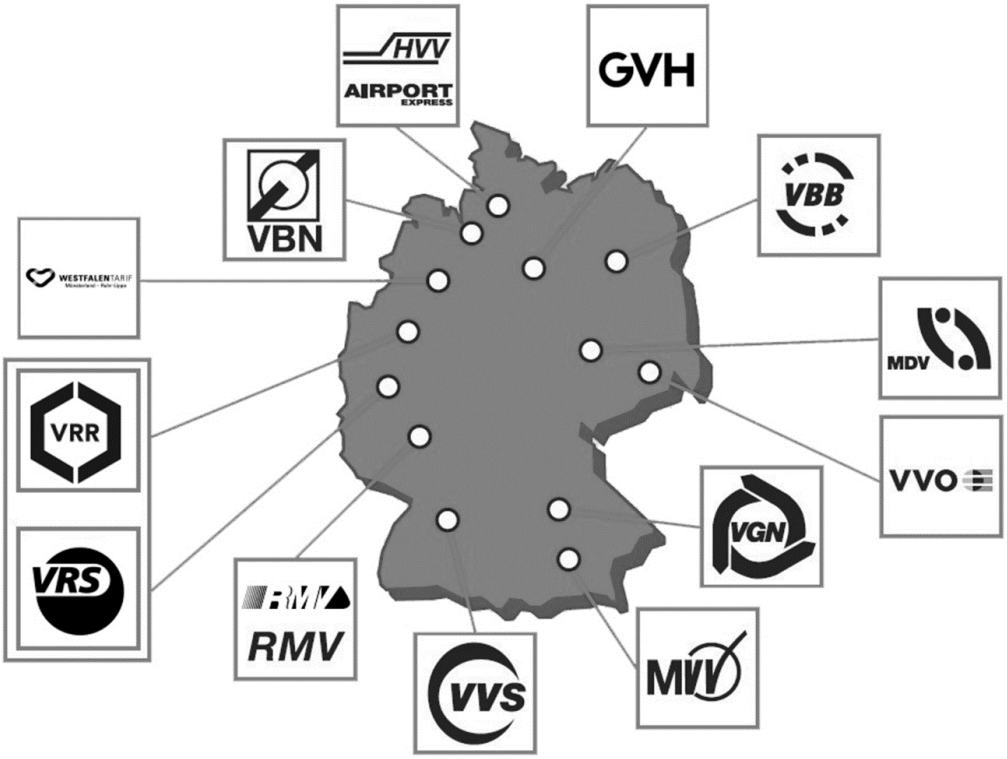
Aldiana	Hurtigruten	Reisen aktuell
BigXtra	Lidl Holidays	Schauinsland Reisen
FTI Cruises	Marco Polo	Studiosus
Gebeco	Maris Reisen	Dr. Tigges
Hit Reiseclub	MSC	Windrose
Humboldt Reisewelt	Nicko Cruises	

Fahren und Fliegen mit Siemens und Thyssenkrupp

Die Reiseunterlagen für Geschäftsreisende der Firmen Siemens und Thyssenkrupp beinhalten die Fahrtberechtigung in den Verkehrsverbünden. Hierzu wurde zwischen DB Vertrieb und dem VDV eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, der die Verbünde durch eine Rahmenvereinbarung beigetreten sind. Die Flugtickets enthalten eine entsprechende Kennzeichnung. Innerhalb der Verbundräume VRR und VRS gelten die Flugtickets auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen diesen beiden Verbundräumen.

Geltungsräume

Die Angebote „Rail&Fly inclusive“ und „Fahren und Fliegen“ gelten in den dargestellten Verkehrsverbünden:



Coronabedingte Anpassungen bei den VDV-Kooperationen

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie sind folgende Maßnahmen für die VDV-Ticketkooperationen erforderlich:

1. Aussetzung/Anpassung von Abschlagszahlungen
2. Anpassungsbedarf für eine Umsetzung der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes

Für die Kooperationen wurde im Einzelnen vereinbart:

Fahren und Fliegen mit Thyssen

1. Aussetzung/Anpassung von Abschlagszahlungen

Hier werden keine Abschlagszahlungen geleistet, die Abrechnung erfolgt nach Ablauf eines Halbjahres zum 15. August bzw. zum 15. Februar des Folgejahres. Daher besteht kein Anpassungsbedarf.

2. Anpassungsbedarf für eine Umsetzung der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes

Die vereinbarte Pauschale je Start und je Landung ist inklusive 7 % MwSt. vereinbart. Die

Rechnung für das 2. Halbjahr wird mit 5 % MwSt. gestellt. Der vereinbarte Bruttopreis wird mit 105/107tel multipliziert. Finanzielles Volumen 2019: 30.818,90 €

Fahren und Fliegen mit Siemens

1. Aussetzung/Anpassung von Abschlagszahlungen

Hier werden keine Abschlagszahlungen geleistet, die Abrechnung erfolgt nach Ablauf eines Halbjahres zum 31. August bzw. zum 31. Dezember. Daher besteht kein Anpassungsbedarf. Seitens des VDV werden Gespräche mit Siemens geführt, mit dem Ziel eine neue Abschätzung für 2020 zu machen. Das Ergebnis wird den Vertragspartnern zur Abstimmung vorgelegt.

2. Anpassungsbedarf für eine Umsetzung der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes

Die vereinbarte Pauschale je Start und je Landung ist inklusive 7 % MwSt. vereinbart. Die Rechnung für das 2. Halbjahr wird mit 5 % MwSt. gestellt. Der vereinbarte Bruttopreis wird mit 105/107tel multipliziert. Finanzielles Volumen 2019: 16.713,49 €

Rail & Fly inklusive

1. Aussetzung/Anpassung von Abschlagszahlungen

Vereinbart sind drei Abschlagszahlungen, jeweils zum 31. Januar, 31. Mai und 30. September. Die für 2020 noch ausstehende Abschlagszahlung zum 30. September sollte ausgesetzt werden. Seitens des VDV wird die Aussetzung mit der DB geklärt. Die betroffenen Verbünde erhalten eine Information mit Widerspruchsmöglichkeit.

2. Anpassungsbedarf für eine Umsetzung der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes

Der vereinbarte Fahrtkostenanteil ist zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer (derzeit 7 %) vereinbart. Vertraglich besteht daher kein Anpassungsbedarf.

Bei den Abschlagszahlungen während des 2. Halbjahres 2020 sind ab dem Zeitpunkt der Beförderung zum 1. Juli 2020 5 % MwSt. anzusetzen. Bei der Spitzabrechnung ist die Berechnungsgrundlage für beide Halbjahre entsprechend aufzuteilen und jeweils mit 7 % und 5 % abzurechnen.

Finanzielles Volumen 2020: 231,620,16 € verteilt auf drei Raten zu 77,206,72 €. Nach Ablauf des Geschäftsjahres (1. November bis 31. Oktober des Folgejahres) erfolgt eine Spitzabrechnung.

CityTicket

1. Aussetzung/Anpassung von Abschlagszahlungen

Vereinbart sind monatliche Abschlagszahlungen. Die Abschlagszahlungen von August bis November 2020 werden ausgesetzt, mit einer Justierung im Dezember 2020.

2. Anpassungsbedarf für eine Umsetzung der Absenkung des Mehrwertsteuersatzes

Der vereinbarte Fahrtkostenanteil ist zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer (derzeit 7 %) vereinbart. Vertraglich besteht daher kein Anpassungsbedarf. Bei den Abschlagszahlungen während des 2. Halbjahres 2020 sind ab dem Zeitpunkt der Beförderung zum 1. Juli 2020 5 % MwSt. anzusetzen. Bei der Spitzabrechnung ist die Berechnungsgrundlage für beide Halbjahre entsprechend aufzuteilen und jeweils mit 7 % und 5 % abzurechnen. Finanzielles Volumen 2020: 4.698.384,00 €, d. h. 391.532,00 € pro Monat. Die Summe der ausgesetzten Abschlagszahlungen beziffert sich auf 1.566.128,00 €.

City mobil

Bei diesem Angebot werden die Tickets für die Städte im VRR nach dem NRWplus-Angebot ausgegeben, da für die NRW-Städte der NRW-Tarif gilt.

<u>Freifahrt für Soldatinnen und Soldaten ab Oktober</u>

Am 1. Januar 2020 startete die freie Fahrt für Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr in Uniform. Es werden hierzu von DB Vertrieb zwei Sorten von Fahrscheinen ausgegeben:

1. Bundeswehr-Ticket mit Gültigkeit in Zügen der DB Fernverkehr sowie Vor- /Nachlauf in Zügen des Nahverkehrs
2. Bundeswehr-Ticket mit Gültigkeit ausschließlich in Zügen des Nahverkehrs

Beide Tickets galten zunächst nur in Zügen der DB Regio.

Seit dem 1. April 2020 gelten folgende Reglungen:

1. Das “Bundeswehr-Ticket” (mit Gültigkeit in Zügen der DB Fernverkehr sowie Vor-/ Nachlauf in Zügen des Nahverkehrs) wird nach erfolgter technischer Realisierung ab 1. April 2020 für alle NE-Züge verkauft, die im SPNV bedient werden.
2. Das “Bundeswehr-Ticket NV” (mit Gültigkeit ausschließlich in Zügen des Nahverkehrs) gilt nach wie vor nur in Zügen der DB Regio.

Zur Ausweitung des “Bundeswehr-Ticket NV” auf alle Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)

wurde eine Rahmenvereinbarung mit dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und dem Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) über die unentgeltliche Beförderung von Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr in Uniform in den Zügen der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Bundesrepublik Deutschland erarbeitet.

Diese Rahmenvereinbarung ermöglicht Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Landestarifgesellschaften den Beitritt für den jeweils durch sie verantwortlichen Tarifbereich.

Zum Zweck der Ausweitung der zwischen den zuständigen Bundesministerien und der DB getroffenen Vereinbarung zur Soldatenfreifahrt in Dienstuniform auf den gesamten Regionalverkehr wurde eine Arbeitsgruppe zum Thema „Bahnfahren für Soldatinnen und Soldaten in Uniform im Nahverkehr (SPNV)“ eingerichtet. In dieser Arbeitsgruppe ist das KCM als verantwortliche Geschäftsstelle für den NRW-Tarif beteiligt und hierfür durch die NRW-Landesgremien ermächtigt worden.

Das KCM hat in dieser Funktion als Produktverantwortlicher für den NRW-Tarif die Unterzeichnung der Freigabeerklärung zur Rahmenvereinbarung für „Bundeswehr-Tickets“ im SPNV vorgenommen.

Die Ausweitung der Freifahrt für Soldatinnen und Soldaten für den gesamten Schienenpersonennahverkehr ist ab Oktober 2020 vorgesehen.

Jede Soldatin und jeder Soldat bucht die Fahrten über das für die Bundeswehr eingerichtete Buchungsportal bei der DB AG. Die Abrechnung erfolgt auf Basis der tatsächlich ausgegebenen Fahrkarten über die DB AG mit den teilnehmenden EVU und Verbünden.

3. Schülermarkt

Neue Schülerfahrtkostenverordnung zur Ausführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz (Schülerfahrkostenverordnung – SchfkVO)

Mit Wirkung zum 13. Juni 2020 wurde die Schülerfahrkostenverordnung geändert. Die Höchstgrenze für Eigenanteile anspruchsberechtigter Schülerinnen und Schüler wurde auf 14,00 Euro (bisher 12 Euro) für das 1. Kind und 7,00 Euro (bisher 6 Euro) für das 2. Kind angehoben. Eigenanteile werden lt. Schulgesetz vom Schulträger festgesetzt. Dieser benötigt dafür einen Ratsbeschluss. Um verbundeinheitliche Eigenanteile sicherzustellen, wurde in der Vergangenheit Einigung zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen

über folgendes, konkretes Prozedere erzielt.
Zunächst erfolgt die Festsetzung der Eigenanteile durch die ZV-Gremien des VRR. Begründung: In den SchokoTicket-Verträgen tritt der Schulträger die Eigenanteile als Fahrgeld an das Verkehrsunternehmen ab. Der ZV-VRR vertrat die rechtliche Auffassung, dass dieses Fahrgeld gem. SchokoTicket-Vertrag dem VRR-Tarif gleichzusetzen ist. Dieser wird gem. Verbundverträge vom ZV VRR verbundeinheitlich festgelegt. Diese Auffassung wurde vom Verkehrsministerium ausdrücklich gestützt.

Folgende Prozess-Schritte sind erforderlich, wenn eine Anhebung der Eigenanteile gem. SchfkVO teilweise oder vollständig gewünscht wäre:

- Zunächst wird in den ZV-Gremien der neue Preis für den Eigenanteil, z.B. im Rahmen einer allgemeinen Preisanpassung, festgelegt.
- Über diesen ZV-Beschluss werden alle Schulträger informiert, mit der Bitte alle dann erforderlichen, rechtlichen Schritte innerhalb der jeweiligen Aufsichtsgremien durchzuführen (z.B. Ratsbeschluss).
- Die VRR AöR formuliert zudem einen Vertragsnachtrag zum SchokoTicket-Vertrag und veranlasst die Unterzeichnung durch alle Beteiligten.

Es besteht zudem die Möglichkeit, dass der ZV-VRR in einer Beschlussfassung mehrere Preisanpassungen über mehrere Jahre beschließt. Das hat den Vorteil, dass erneute Beschlussfassungen in Stadt-/Gemeinderäten auch nicht mehr notwendig sind. Das aufwändige Prozedere der Vertragsnachträge ist dann nur einmal erforderlich. Zuletzt ist dies im Jahre 2010 geschehen. Hier wurden die Eigenanteile für das erste anspruchsberechtigte Kind für 2011 und für 2012 festgelegt. Im Jahr 2012 war damit auch beim ersten Kind die gesetzliche Höchstgrenze erreicht. Beim 2. Kind war dies schon länger der Fall. Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Sitzungstermine ist folgende Zeitkette denkbar:

Zeitraum	Beschlussfassung
4. SiBl. 2020 Verwaltungsrat 10.12.2020	Beratung in Gremien mit Verkehrsunternehmen, Beschlussvorlage VRR-Verwaltungsrat.
bis ca. Juni 2021	Ratsbeschlüsse. Bis alle Kommunen Ratsbeschlüsse eingeholt haben, ist mit ca. einem halben Jahr zu rechnen.

Schuljahres-wechsel 2021/22	Frühestmögliche Umsetzung: Vertragsnachträge von den drei Vertragspartnern unterzeichnen lassen, Tarifantrag etc.

SchokoTicket Selbstzahler Geschwisterregelung

Im 3. Sitzungsblock 2019 hat der VRR die erhebliche Bedeutung des Schülermarkts und des Erfolgsmodells SchokoTicket für die Gesamttarifeinnahmen im VRR dargestellt. Dies war auch Anlass, die Arbeiten für eine einfache, transparente und dauerhaft nachhaltige Finanzierung des SchokoTickets fortzuführen.

Von Seiten der politischen Gremien im VRR erging an die Verwaltung die Bitte zu prüfen, ob und in ggf. welcher Form für Selbstzahler des SchokoTickets eine preisliche Staffelung für zweite, dritte und weitere Geschwisterkinder darstellbar sei. Als Analogie dienen dabei die reduzierten Eigenanteilszahlungen bei anspruchsberechtigten Geschwisterkindern ab dem zweiten Kind.

Der VRR hat daraufhin zunächst recherchiert, dass in den wichtigsten Verbünden Deutschlands keine Geschwisterrabattregelungen existieren, abgesehen vom Hamburger Verkehrsverbund, dort indes auf einem deutlich höheren Preisniveau startend. In diesem Zusammenhang zeichnete sich bereits ab, dass ein rechtssicherer Nachweis des Status „Geschwisterkind“ angesichts der Lebenswirklichkeit vieler heutiger Familien problematisch sein kann.

Ungeachtet dessen hat der VRR unterdessen weitere Analysen zu Einnahmenwirkungen (inkl. möglicher Neukunden) vorgenommen, nicht nur für eine komplette Analogie zur Staffelung bei anspruchsberechtigten Schülern (2. Kind mit 50 % des Preises und ab 3. Kind kostenfrei), sondern auch für andere Staffelungen. Zudem hat der VRR intensiv mit den Verkehrsunternehmen nach praktikablen, den Zugang zum SchokoTicket nicht verkomplizierenden Möglichkeiten des Geschwisterstatus-Nachweises gesucht.

Die Analysen und verschiedenen alternativen Ansätze für eine Staffelung von SchokoTicket-Selbstzahlerpreisen werden im Rahmen des Sitzungsblockes vorgestellt und diskutiert. Dabei spielen sowohl die Rahmenbedingungen für eine praktikable vertriebliche Gestaltung (z.B. Kooperation durch Schulverwaltungsämter), als auch die Möglichkeiten der Kompensation von Einnahmenrückgängen eine Rolle.

4. Neue NRW-Beförderungsbedingungen 2020

Mit Wirkung vom 01.07.2020 wurden die Erstattungssummen im Rahmen der NRW-

Mobilitätsgarantie verändert. Diese Regularien sind in den NRW-/VRR-Beförderungsbedingungen und in den VRR-Tarifbestimmungen niedergelegt.

Für alle Tickets gilt nun:

- in der Nacht von 20:00 Uhr bis 5:00 Uhr maximal 60,00 Euro und
- tagsüber von 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr maximal 30,00 Euro.

Durch diese Regelung, die gleichzeitig in allen Verbünden in NRW gilt, sind die bestehenden VRR-Regelungen im Hinblick auf die Erstattungssumme ab dem 01.08.2020 angepasst worden:

- Für Bärenticket und Ticket2000 gilt unabhängig von der Tageszeit eine maximale Erstattungssumme von 60,00 Euro.
- Für sonstige Tickets gilt, dass in der Nacht von 20:00 Uhr bis 5:00 Uhr maximal 60,00 Euro und tagsüber von 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr maximal 30,00 Euro erstattet wird.

Für VRR-Kunden entsteht hierdurch ein Vorteil, da sich die bestehenden VRR-Erstattungssummen (25,00 Euro tagsüber und 50,00 Euro in der Nacht) erhöhen.

5. Marketingplan 2021-2022

Am 26.09.2019 wurde von der Verbandsversammlung des VRR die Vorlage Marketingplan beschlossen (**M/IX/2019/0606**). Die darin angeführten Ziele, Strategien und Maßnahmen haben eine Laufzeit von 3 Jahren bis zum 31.12.2022), der beschriebene Modus zur Preisfortschreibung eine Laufzeit von 1 Jahr bis zum 31.12.2020.

Mithin läuft der Preisfortschreibungsmodus – der Korridor zwischen dem geglätteten Verbraucherpreisindex und einem gemischten Index aus Personalkosten und Energiekosten – zum 31.12.2020 aus.

Wir alle befinden uns derzeit in einer möglicherweise länger andauernden, die gesamte Mobilität eventuell verändernden Welt – nicht nur ökonomisch. Ziel des VRR ist es, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an einer baldigen Stabilisierung der Nachfrage und der Fahrgeldeinnahmen zu arbeiten, um das gewohnte Einnahmenniveau wieder zu erreichen. Dabei sieht sich der VRR bzw. der Öffentliche Nahverkehr folgenden wesentlichen marktseitigen Einflüssen gegenüber:

- Die Marktentwicklung seit Corona bietet erhöhten Anlass die Arbeitsplatz-Mobilität im

ÖPNV aus tariflicher Sicht genauer zu betrachten und ergänzende Lösungen zu finden. Die Arbeitsstrukturen werden sich nach Corona voraussichtlich für relevante Teile der Arbeitnehmer verändern (Präsenzkultur/Homeoffice/berufl. Reisen).

- Im vertrieblichen Bereich fördern Hygiene-Ansprüche und kontaktloses Payment (auch für kleinere Beträge) die schon im Marketingplan benannten Anstrengungen für mehr Digitalisierung, die auch kommunikativ unterfüttert werden müssen. Insgesamt war bzw. ist Corona nach wie vor ein Treiber für Digitalisierung an sich.
- Die im Zuge von Corona wieder angewachsene Arbeitslosenquote wird während der Laufzeit des bestehenden Marketingplans voraussichtlich noch nicht wieder auf das Vor-Corona-Niveau zurückfallen.
- Zumindest in Teilen der Bevölkerung wird sich die Rückbesinnung auf das Lokale/Regionale erhalten.

Diese Entwicklungen stehen nicht in einem Widerspruch zu den 2019 verabschiedeten Zielen, Strategien und Maßnahmen des Marketingplans. Im Gegenteil: Corona wirkt auf Maßnahmen der Digitalisierung – insbesondere im Vertrieb aber mittelbar auch im Tarif – eher beschleunigend. Für diesen Teil des Marketingplanes gibt es daher kurzfristig keine Änderungsnotwendigkeiten.

Was den **Preisfortschreibungsmodus** anbelangt, regt der VRR eine formale Verlängerung des im Marketingplan beschriebenen Verfahrens an. Der Hintergrundüberlegungen stellen sich wie folgt dar:

1. Der Preisfortschreibungsmodus hat sich im Grundsatz als marktgerecht bewährt, daher wird eine Verlängerung um 2 Jahre bis zum 31.12.2022 empfohlen. Der Modus gibt damit einen Rahmen für die in diesem Zeitraum zu beschließenden Preismaßnahmen an.
2. Die Corona-Krise hat zurzeit nicht klar absehbare Auswirkungen auf die Entwicklung der Fortschreibungsindizes selbst und wirkt ein auf die ökonomische Situation von Verbrauchern, Großkunden, Verkehrsunternehmen und Kommunen.
3. Eine Anwendung des unter 1. genannten verlängerten Fortschreibungsmodus erfolgt unter der Voraussetzung normalisierter volkswirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Für die Preisfortschreibung sehen wir von einer Mindestgröße für ein Erhöhungsmaß ab. Dafür können Preisanpassungen unter Berücksichtigung vertrieblicher Vorlaufzeiten von mind. 3 Monaten (bei linearen Maßnahmen, strukturell ggf. größerer Vorlauf erforderlich) und unter Berücksichtigung der Terminlagen der politischen Entscheidungsgremien auch außerhalb des üblichen Kalenderjahresrhythmus erfolgen.

Der aktualisierte Marketingplan 2020-2022 wird den Verbundgremien im vierten Sitzungsblock zur Beschlussfassung vorgelegt.

6. EBE-Bericht 2019

Die Fahrgeldeinnahmen stellen die wichtigste Finanzierungsquelle der Verkehrsunternehmen dar. Es ist deshalb erforderlich, diese Einnahmen abzusichern, damit das Angebot des ÖPNV aufrechterhalten werden kann.

Durch die Ticketprüfung werden Fahrgäste erkannt, die ohne Ticket den ÖPNV nutzen. Außerdem erfahren die Fahrgäste, die ein Ticket kaufen, dass eine sogenannte Fahrterschleichung – wie eine Fahrt ohne Ticket juristisch heißt – Konsequenzen mit sich bringt. Es geht daher bei der Ticketkontrolle neben dem Identifizieren von Schwarzfahrern auch darum, zahlenden Kunden zu zeigen, dass sie korrekt handeln.

Im Jahresbericht 2019 „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 2019 auch die Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen vorgestellt (siehe **Anlage 2**).

7. KombiTicket-Bericht 2019

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. Das KombiTicket ermöglicht den Verkehrsunternehmen die Gesamteinnahmen zu halten bzw. zu steigern und zum anderen die Kosten – insbesondere Vertriebskosten – zu senken.

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.

In dem hier vorgelegten Bericht werden die Höhe und die Struktur der KombiTicket-Angebote im Jahr 2019 dargestellt (siehe **Anlage 3**).