



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2021/0081	17.05.2021	15

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	17.06.2021	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	21.06.2021	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	24.06.2021	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse

1. Sommerferienkation NRW

Der Ausschuss für Tarif- und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat, die vorgeschlagene Kundenbindungsmaßnahme für VRR-Abonent*innen auf Gegenseitigkeit in NRW in den Sommerferien 2021 vorbehaltlich der Zustimmung im AVV, VRS und der Westfalentarif GmbH zu beschließen.

Sollte die Kundenbindungsmaßnahme nicht auf NRW-Ebene durchzuführen sein, so soll sie für die benannten VRR-Zeitkarten für verbundinterne Fahrten, unabhängig von der Preisstufe im VRR, einschließlich aller benannten Zusatznutzen in den Sommerferien gelten. Die Maßnahme wird vorbehaltlich des Pandemiegeschehens beschlossen.

2. NRW-JobTicket

Der Ausschuss für Tarif- und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat vorbehaltlich der Zustimmung im AVV, VRS und der Westfalentarif GmbH

die Umsetzung des „JobTicket NRW“ zum 01.01.2022. Nach zwei Jahren soll eine Revision durchgeführt werden, um aus der Marktreaktion ggf. Änderungsbedarf ableiten zu können.

B) Sachstände

Der Tarif- und Marketingausschuss, der Unternehmensbeirat und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen nachfolgende Sachstandsberichte zur Kenntnis:

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis März 2021
2. Vertriebsanalyse und Tarifstrategie 2030
3. KombiTicket-Bericht 2020
4. Ergänzung der Schulträgerverträge zur Umsetzung der Schülerfahrtkostenverordnung
5. Migration FirmenTicket-Modelle
6. FahrradTicket
7. Förderung aus dem Klimaschutzprogramm 2030 des BMVI: Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV
8. Tarifkooperationen
9. VRR Tarifkragerweiterung nach Dülmen
10. Anfrage Verbundtarif IC 34
11. Verfahren zur Ermittlung der statistischen Fahrtenanzahl



Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. Sommerferienkation NRW

Begründung

Die Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger, der Aachener Verkehrsverbund (AVV), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Westfalen-Tarif (WT) in Nordrhein-Westfalen sind gewillt, das verlorene Vertrauen der Kund*innen in den ÖSPV/SPNV durch die Covid-19-Pandemie wieder zu gewinnen. Nach dem Erfolg im Jahr 2020 soll als Dankeschön-Aktion für die Treue der Abonnent*innen auch im Jahr 2021 eine Sommerferienaktion stattfinden:

Aktionszeitraum	Sommerferien (inkl. des Wochenendes vor Ferienbeginn) vom 03.07. bis 17.08.2021)
Berechtigte	Alle VRR-Abonnement-Inhaber und Kunden, die während der Aktion einen Abonnement-Vertrag abschließen: <ul style="list-style-type: none"> • Ticket1000 im Abonnement, • Ticket1000 9 Uhr im Abonnement, • Ticket2000 im Abonnement, • Ticket2000 9 Uhr im Abonnement, • YoungTicketPLUS im Abonnement, • BärenTicket, • SchokoTicket, • FirmenTicket 100/100-Modell, FirmenTicket Rabattmodell • <u>SemesterTicket</u>
Geltungsbereich	Geografische Grenze NRW (Linienendprinzip + Transitstrecken)
Fahrtmöglichkeit	2 Personen (Erw./ Kind) und bis zu 3 Kinder  oder 2 Personen (Erw./ Kind) und bis zu 2 Fahrräder 
Nutzungszeitraum	Durchgehend ganztägig von Montag bis Sonntag.

Wirtschaftlichkeit und Auswirkungen auf die betrieblichen Belange

Durch die hohe Verflechtung der Verkehre in NRW und der ausgeglichenen Verkehrsströme von einer Region in eine andere Region ist davon auszugehen, dass durch die gegenseitige Anerkennung der Abonnement-Tickets keine wirtschaftlichen Nachteile für die Verkehrsunternehmen in NRW entstehen.

Der Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal steht im Vordergrund. Sollte sich eine negative Pandemieentwicklung abzeichnen, wird die Maßnahme nicht durchgeführt.

SozialTicket

Die Einbeziehung des SozialTickets in die Aktion variiert in den NRW-Verbänden. Die wechselseitige Anerkennung der Regelungen der jeweils anderen Verbände ist vereinbart. Im VRR wird das SozialTicket (Monatskarte) des VRR-Tarifs in die Aktion einbezogen. Damit können die SozialTicket-Kunden des VRR-Tarifs im Rahmen dieser Aktion in den Sommerferien in ganz NRW fahren.

Kommunikation

Im Rahmen der Kommunikation wird die Sommerferien-Aktion durch eine NRW-weite Kampagne begleitet. Das Ziel ist, mit einer übergreifenden Informationskampagne die Kunden frühzeitig zu informieren und eine positive Grundhaltung zu erzeugen und damit zum Verbleib im Abonnement motivieren. Dabei sollen die Zusatznutzen für Abonnenten in den Verbundräumen in den Fokus gestellt und der Nutzen des Ticketproduktes aufgeladen werden.

Der Medieneinsatz wird in den Kooperationsräumen abgestimmt und beauftragt.

2. NRW-JobTicket

Ausgangslage

Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) und der VRR sehen die Notwendigkeit und auch von Kundenseite kommt die Forderung, für Pendler ein attraktives NRW-weites Abonnement anzubieten, wie es bereits für touristische Fahrten z.B. mit dem EinfachWeiterTicket vorhanden ist. Das KCM hat daher mit den Verbänden in Nordrhein-Westfalen (NRW) und einigen Verkehrsunternehmen des VRR im Rahmen mehrerer Workshops ein Konzept unter dem Titel „JobTicket NRW“ erarbeitet.

Das JobTicket NRW basiert auf dem SchönesJahrTicket NRW Abo des NRW-Tarifs und weist die gleichen Ticketmerkmale auf. SchönesJahrTickets NRW sind persönliche Tickets und berechtigen zu beliebig häufigen Fahrten innerhalb 12 Monate im gesamten Geltungsbereich des NRW-Tarifs. Sie berechtigen weiterhin montags bis freitags in der Zeit von 19:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages sowie an Samstagen, Sonntagen, und gesetzlichen Feiertagen ganztägig zur Mitnahme einer weiteren Person über 14 Jahren und bis zu 3 Kindern von 6 bis einschließlich 14 Jahren. Anstelle von Personen oder Kindern können auch Fahrräder mitgenommen werden. Dieses Modell soll im Rahmen des JobTicket NRW nun auch für Großkunden verfügbar sein.

Modell

Das Abonnement für Großkunden kann von Arbeitgebern mit einem Sitz in NRW bezogen werden, die bereits einen regionalen JobTicket-Vertrag für ihre Mitarbeitenden abgeschlossen (Variante 1), oder die einen solchen Vertrag nicht abgeschlossen haben (Variante 2).

1. Variante mit regionalem JobTicket

Es gelten weiterhin die jeweiligen bestehenden Vertragsgrundlagen in Verbindung mit den einschlägigen regionalen Tarifbestimmungen.

2. Variante ohne regionales JobTicket

Der Arbeitgeber muss für die Abnahme des JobTickets NRW einen Großkundenvertrag mit einem Kundenvertragspartner (z.B. einem Verkehrsunternehmen) sowie der VRS GmbH in ihrer Funktion als Kompetenzcenter Marketing NRW abschließen (Grundvertrag). Dieser wird für eine Dauer von 12 Monaten und 3-monatiger Kündigungsfrist vereinbart.

Preise

Auf den monatlichen Fahrpreis des JobTicket NRW soll ein rund 10%iger Rabatt gegenüber dem regulären SchönesJahrTicket NRW Abo (SJT NRW Abo) gewährt werden. Dieser ergibt sich aus dem Differenzbetrag zwischen Regeltarif und Großkundenmodell-Tarif, der aus der vom KCM kontinuierlich veröffentlichten Preisliste hervorgeht:

	Regelpreis SchönesJahrTicket NRW Abo	Einführungspreis JobTicket NRW
2. Klasse	256,00 €	230,00 €
1. Klasse	362,00 €	326,00 €

Weiteres Vorgehen

Die Einführung des JobTicket NRW ist für den 01.01.2022 vorgesehen. Nach zwei Jahren soll eine Revision durchgeführt werden, um aus der Marktreaktion ggf. Änderungsbedarf ableiten zu können.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis März 2021

Ausgangslage

Die Corona-Pandemie steht auch im Jahr 2021 weiter im Fokus und wirkt sich negativ auf die Entwicklung der Verkehrsunternehmen im VRR aus. Im 1. Quartal vergleichen wir Januar bis März 2021 im Lockdown mit deutlich entspannteren Monaten 2020, der Lockdown begann hier erst Mitte März. Insgesamt sind die Einnahmen gerade im Barsortiment und den Regelzeitkarten deutlich zurückgegangen.

Aktuelle Entwicklungen

Aktuell sind die Einnahmen 2021 um 72,9 Mio. € (- 22,6 %) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Auch die Fahrten verzeichnen einen Rückgang von 70,0 Mio. Fahrten (- 26,0 %).

Die Regelzeitkarten sind von 113,0 Mio. € auf 89,5 Mio. € um 23,5 Mio. € (- 20,8 %) gesunken und die FirmenTickets verzeichnen einen Rückgang um – 6,0 Mio. € (- 20,4 %). Die Einnahmen des YoungTicketPLUS haben sich 2020 um - 3,5 Mio. € (- 20,7 %) verringert. Auch bei den SchülerTickets verzeichnen wir ein Minus von – 3,3 Mio. € (- 5,8 %). Die SemesterTickets bleiben auf dem Niveau von ca. 20,0 Mio. € im 1. Quartal 2021.

Das Barsortiment wird durch Corona weiterhin am stärksten beeinflusst: Hier lagen die Einnahmen im 1. Quartal 2021 bei – 24,8 Mio. € (- 42,8 %), davon allein das EinzelTicket Erw. – 11,8 Mio. € (- 37,6 %).

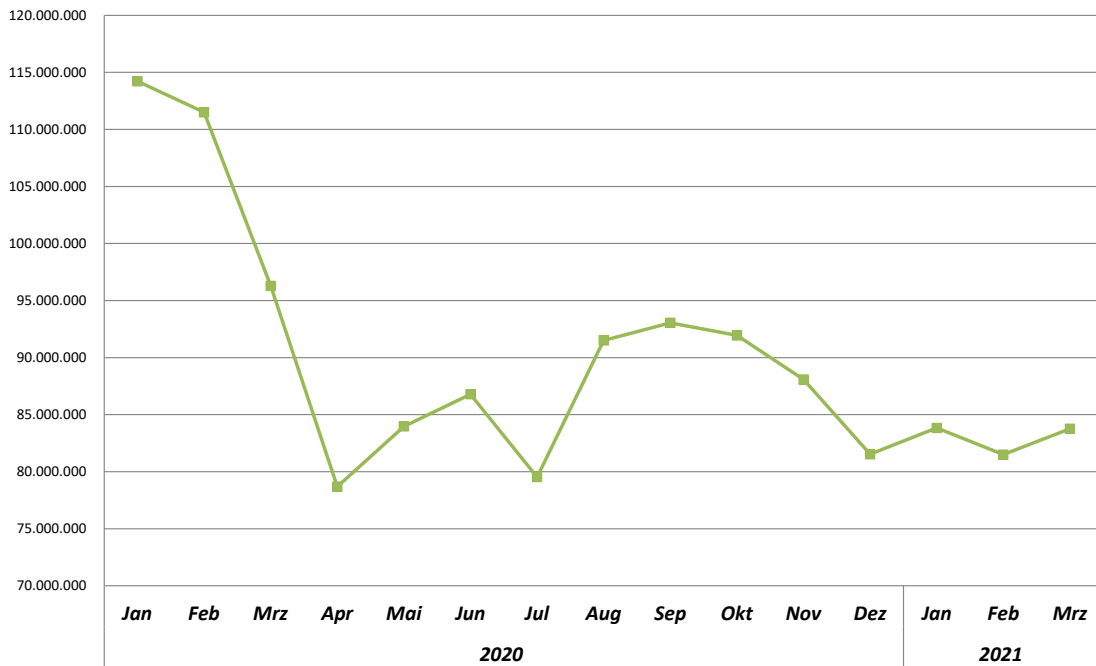
Beim SozialTicket sind die Einnahmen 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 8,8 Mio. € (- 40,5 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von über 40 %, im Monatsdurchschnitt haben wir aktuell 2020 rd. 76 Tsd. SozialTicketkund*innen.

Fazit

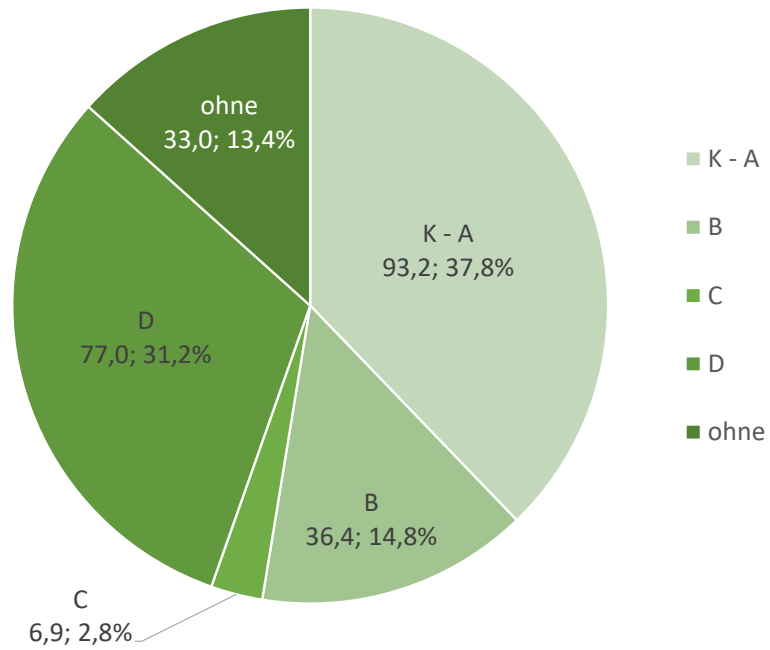
Insgesamt ist die Situation im 1. Quartal 2021 sehr angespannt. Mit Blick auf das 2. Quartal werden wir im Jahresvergleich die Monate April bis Juni inklusive der Coroneinschränkungen betrachten können. Trotz geplanter Impfangebote für alle Bürger*innen ab Sommer 2021 wird keine deutliche Entspannung für die ÖPNV-Branche erwartet.

Wie im Bericht V/X/2021/0089 dargelegt, ist auch für das Jahr 2021 ein Rettungsschirm zum Ausgleich der Einnahmenverluste avisiert.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2020 bis März 2021



Einnahmenanteile Januar bis März 2021 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2020	Jan-Mrz 2021		
Summe von Absatz	Barsortiment	13.049.825	7.871.052	-5.178.773	-39,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	9.605.693	6.049.228	-3.556.465	-37,0
	davon 4erTicket Erwachsene	1.230.170	700.342	-529.828	-43,1
	4-StundenTicket	141.412	87.170	-54.242	-38,4
	24h/48h-Varianten	386.104	167.021	-219.083	-56,7
	FirmenTickets	416.162	344.427	-71.735	-17,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	161.776	130.721	-31.055	-19,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	178.119	140.011	-38.108	-21,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	60.832	45.053	-15.779	-25,9
	davon FirmenTicket AZ-Modell	15.435	28.642	13.207	85,6
	Regelzeitkarten	1.393.726	1.112.676	-281.050	-20,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	673.130	569.751	-103.379	-15,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	269.698	230.474	-39.224	-14,5
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	320.238	205.618	-114.620	-35,8
	davon BärenTicket	130.660	106.833	-23.827	-18,2
	Schüler/AzubiTickets	1.448.776	1.302.103	-146.673	-10,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	634.028	564.799	-69.229	-10,9
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	262.116	210.458	-51.658	-19,7
	SemesterTickets	800.331	788.014	-12.317	-1,5
	SozialTickets	412.780	235.012	-177.768	-43,1
	1. Klasse Zuschlag	5.779	3.682	-2.097	-36,3
	ÜT-Tarif	130.234	57.971	-72.263	-55,5
	KombiTickets	1.958.355	31.650	-1.926.705	-98,4
	Sonstiges	-914	21.031	21.945	2.401,0
Summe von Einnahmen	Barsortiment	57.908.349	33.149.470	-24.758.879	-42,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	31.479.516	19.681.880	-11.797.636	-37,5
	davon 4erTicket Erwachsene	13.936.195	7.689.040	-6.247.155	-44,8
	4-StundenTicket	593.930	366.114	-227.816	-38,4
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	5.285.212	2.031.046	-3.254.167	-61,6
	FirmenTickets	29.643.733	23.601.119	-6.042.614	-20,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	9.497.109	7.571.767	-1.925.342	-20,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	13.930.436	10.522.196	-3.408.239	-24,5
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	4.982.209	3.612.159	-1.370.050	-27,5
	davon FirmenTicket AZ-Modell	1.233.980	1.894.997	661.017	53,6
	Regelzeitkarten	113.029.984	89.529.213	-23.500.772	-20,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	53.364.939	44.843.194	-8.521.745	-16,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	19.991.283	16.801.868	-3.189.415	-16,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	27.737.972	18.124.957	-9.613.015	-34,7
	davon BärenTicket	11.935.791	9.759.195	-2.176.596	-18,2
	Schüler/AzubiTickets	73.668.195	66.887.766	-6.780.428	-9,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	23.680.946	21.095.243	-2.585.703	-10,9
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	16.691.432	13.238.936	-3.452.496	-20,7
	SemesterTickets	19.940.586	19.960.395	19.809	0,1
	SozialTicket inkl. Zuwendung	21.626.754	12.877.410	-8.749.344	-40,5
	1. Klasse Zuschlag	358.106	224.302	-133.804	-37,4
	ÜT-Tarif	3.603.977	2.483.735	-1.120.242	-31,1
	KombiTickets	2.187.389	39.506	-2.147.883	-98,2
	Sonstiges	38.023	340.935	302.912	796,7
Summe von Fahrten	Barsortiment	18.260.275	10.481.640	-7.778.635	-42,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	9.645.571	6.038.149	-3.607.422	-37,4
	davon 4erTicket Erwachsene	4.920.680	2.801.368	-2.119.312	-43,1
	4-StundenTicket	353.530	217.925	-135.605	-38,4
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	1.432.854	531.763	-901.091	-62,9
	FirmenTickets	20.095.045	15.135.001	-4.960.044	-24,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	4.476.144	3.268.025	-1.208.119	-27,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	10.956.159	7.771.811	-3.184.348	-29,1
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.688.808	2.432.862	-1.255.946	-34,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	973.934	1.662.303	688.369	70,7
	Regelzeitkarten	79.300.145	56.858.947	-22.441.198	-28,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	41.003.475	31.199.412	-9.804.063	-23,9
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	14.665.345	11.226.648	-3.438.697	-23,4
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	18.053.626	10.373.233	-7.680.393	-42,5
	davon BärenTicket	5.577.699	4.059.654	-1.518.045	-27,2
	Schüler/AzubiTickets	104.596.467	84.426.172	-20.170.295	-19,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	45.854.909	36.711.935	-9.142.974	-19,9
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	18.755.622	13.469.312	-5.286.310	-28,2
	SemesterTickets	22.886.186	20.488.364	-2.397.822	-10,5
	SozialTicket	24.207.895	12.220.624	-11.987.271	-49,5
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	0
	ÜT-Tarif	0	0	0	0
	KombiTickets	307.682	2.852	-304.830	-99,1
	Sonstiges	0	0	0	0
Gesamt: Summe von Absatz		19.615.054	11.767.618	-7.847.436	-40,0
Gesamt: Summe von Einnahmen		322.005.096	249.093.851	-72.911.245	-22,6
Gesamt: Summe von Fahrten		269.653.695	199.613.600	-70.040.095	-26,0

2. Vertriebsanalyse und Tarifstrategie 2030

Ausgangslage

Im Sitzungsblock Dezember 2020 (vgl. Drucksache M/IX/2020/0811) wurde über die Anpassungen zur Tarifstrategie 2030 berichtet. Das ursprüngliche Zielbild für die Tarifstrategie umfasste einen Horizont bis 2030. Im Frühjahr 2020 hat sich aufgrund der Corona-Krise die Marktsituation grundlegend verändert. Die anhaltende Corona-Krise führt zu einer schwer einschätzbaren langfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung in Hinblick auf das Jahr 2030, sodass das Zielbild auf einen kürzeren und besser einschätzbaren Zeitraum bis 2025 fokussiert wird. Die Kernbotschaften aus der Tarifstrategie werden nachfolgend geschildert. Ein ausführlicher Bericht ist für den September-Sitzungsblock vorgesehen.

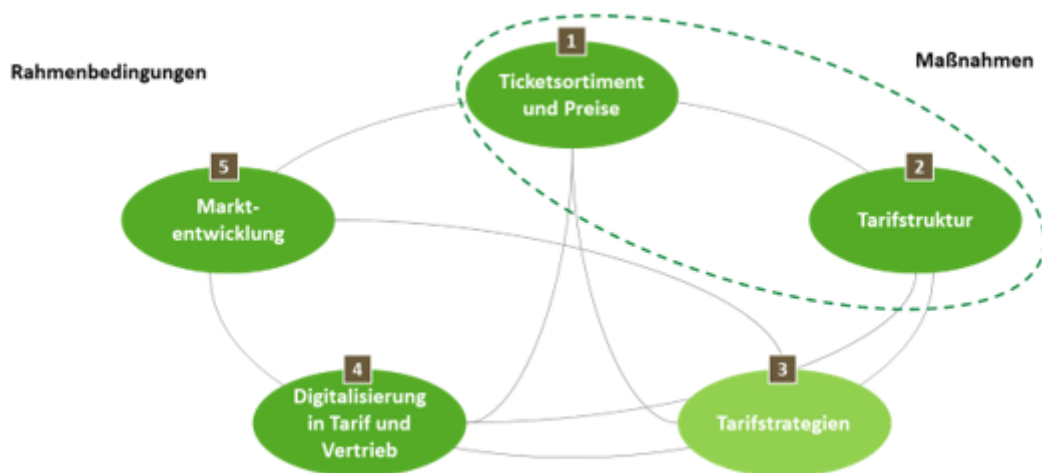
Erwartungen und Anforderungen

Die Tarifstrategie berücksichtigt, dass sich die veränderten Erwartungen der Kund*innen an den ÖPNV, die sich wie folgt zusammenfassen lassen: Der ÖPNV soll flexibel, einfach, dynamisch, günstig, leistungsgerecht und individuell gestaltet sein. Damit ergeben sich auch Anforderungen an die Verkehrsunternehmen, welche berücksichtigt werden müssen. Verkehrsunternehmen müssen verstärkt den Tarif, Vertrieb und das Kundenmanagement zusammen denken und dabei auch die analoge und digitale Welt vernetzen. Auch soll die Möglichkeit zu mehr Testphasen gegeben sein und dabei auch Risiken zugelassen werden.

Für die Politik ergeben sich daraus die Anforderungen, strategische Eckpunkte und strategische Rahmen zu definieren. Die Verständigung auf ein Instrumentarium, um mit Handlungsszenarien flexibel auf Marktentwicklungen reagieren zu können, wird angestrebt.

Rahmenbedingungen

Die Tarifstrategie beeinflusst und wird beeinflusst durch externe und interne Rahmenbedingungen, die wechselseitig wirken. Daraus entstehen auch Maßnahmen, die wiederum auf die Tarifstrategie einwirken.



Beispielsweise ergibt sich durch die Rahmenbedingungen die zentrale Frage der Strategie, ob die analoge Tarifstruktur optimiert bzw. grundsätzlich verändert werden soll.

Zielbild

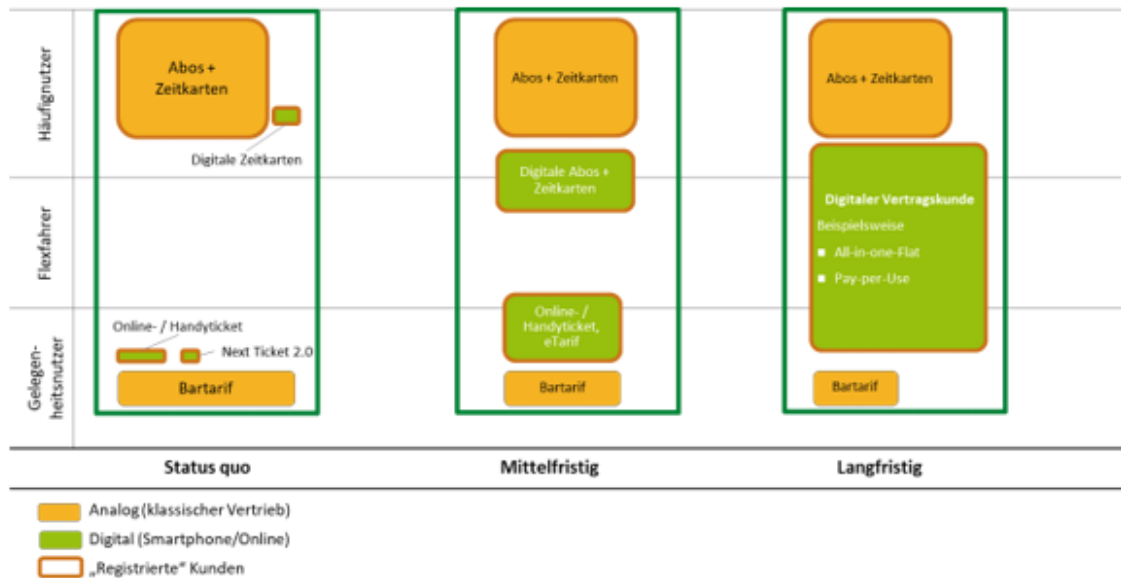
Das tarifliche Zielbild für den VRR bis 2025 bzw. 2030 sieht u.a. die Begriffe „einfach, attraktiv und intelligent“ vor. Dieses soll über ein gemeinsames Verständnis des zukünftigen Tarifs erreicht werden, welcher gekennzeichnet ist durch die Abstimmung mit den politischen Vertretern und den Verkehrsunternehmen in den folgenden Bereichen:

- Ausbau des digitalen Tarifangebots im VRR
- Umgestaltung des konventionellen Tarifs
- Kundengruppenspezifische Rabatte
- Kundenindividuelle Rabatte/Boni
- Umfassendes Kundenmanagement / CRM
- Leistungs- und auslastungsabhängiges dynamisches Pricing
- Integriertes, multi- und intermodales Pricing

Strategische Landkarte

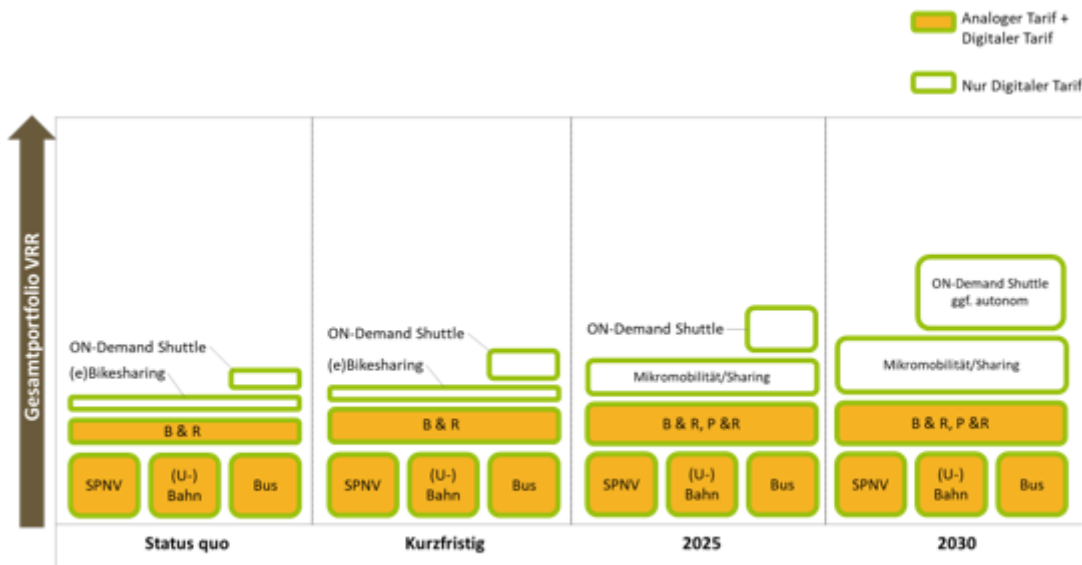
Es wird vorgeschlagen eine strategische mittel- und langfristige Landkarte für die Tarifentwicklung des VRR zu entwickeln und diese in Häufigfahrer, Flexfahrer und Gelegenheitsnutzer zu unterteilen. Das aktuelle Tarifportfolio spricht hauptsächlich die Häufig- und Gelegenheitsfahrer an. Die Kundengruppe der Flexfahrer (Kunden, die zwei bis dreimal pro Woche den ÖPNV nutzen) soll durch weitere digitale Tarifprodukte wie den eTarif oder digitale Abonnements wie das FlexTicket angesprochen werden. Durch den Fokus auf die Digitalisierung kann die strategische Lücke im Segment der Flexfahrer langfristig geschlossen werden.

Die Angebote im Bereich der Häufig- und Gelegenheitsnutzer bleiben erhalten, werden aber einfacher gestaltet. Ziel für den Zeitrahmen bis 2025 ist ein Mix aus dem traditionellen Tarif und dem eTarif. Nach Einführung des eTarifs soll dieser schrittweise ausgebaut werden, wodurch sich auch Änderungen im konventionellen Tarif ergeben.



Schematische Darstellung

Die Ausweitung des verkehrlichen Produktportfolios kann durch den Ausbau der digitalen Tarifangebote aktiv begleitet werden, bspw. Ausweitung des On-demand-Angebots durch die digitalen Tarife:



Schematische Darstellung

Vertriebsanalyse

Mit der Einführung eines CiBo-Systems, in Verbindung mit einem eTarif im VRR, stellt sich perspektivisch und grundsätzlich die Frage nach der Entwicklung aller Vertriebskanäle der Verkehrsunternehmen im VRR. Um integriert zu den möglichen Tarifzielen bis 2030 die potenziellen Entwicklungen der Vertriebskanäle abzuschätzen, sind die vorhandenen Daten zu den Vertriebsstrukturen, -umsätzen, -absätzen und -prozessen mit neuen Daten anzureichern und zu erweitern. Ergänzend soll ein Vergleich der Vertriebsstrukturen insbesondere zwischen digitalen Vertriebswegen und dem klassischen Tarif und Vertrieb durchgeführt werden, um die Vertriebsstrukturen optimal auf die Veränderungen im Tarif gemäß Tarifstrategie 2030 anzupassen.

Dazu wurde das Projekt „Vertriebskanalentwicklung“ gestartet. Eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen wird gemeinsam mit einem externen Berater Handlungsszenarien für die zukünftige Vertriebsausrichtung erarbeiten. Aktuell befindet sich der VRR in den Verhandlungsrunden mit den Bietern. Die Ergebnisse aus Arbeitspaket 1 des Projektes, die Bedarfsanalyse und Erstellung von Handlungsszenarien, werden voraussichtlich im September-Sitzungsblock vorgestellt.

3. KombiTicket-Bericht 2020

Ausgangslage

Das KombiTicket ist eine Leistungskombination mit Dritten, bei der eine Grundleistung aus einem anderen Bereich (z.B. Eintritt) gleichzeitig eine Fahrtberechtigung für den ÖPNV enthält. Mit dem Abschluss von KombiTicket-Verträgen sind wirtschaftliche und verkehrspolitische Zielsetzungen verbunden. Zum einen ermöglicht das KombiTicket den Verkehrsunternehmen die Gesamteinnahmen zu halten bzw. zu steigern und zum anderen die Kosten – insbesondere Vertriebskosten – zu senken. Außerdem können durch einen reduzierten Anteil von Schwarz- und Graufahrern Einnahmen gesichert werden, insbesondere bei Großveranstaltungen, die auch ohne eine KombiTicket-Regelung ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen würden.

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

Covid19-Pandemie: Umgang des VRR mit abgesagten/ verschobenen Veranstaltungen

Das Jahr 2020 war herausfordernd für die Veranstaltungsbranche. Die COVID-19-Pandemie, der dadurch bedingte Lockdown und das Versammlungsverbot ab März 2020 ließ die Anzahl der Veranstaltungen einbrechen. Zahlreiche Veranstaltungen mussten ab März 2020 abgesagt werden.

Eintrittskarten mit KombiTicket sind an die tatsächliche Austragung der Veranstaltung gebunden. Bei Absage einer Veranstaltung war die Nutzung der Eintrittskarte als Fahrausweis im VRR nicht zulässig. Dies galt auch bei Fußballspielen, die ohne Zuschauer ausgetragen wurden. Bei einer Verschiebung der Veranstaltung sind die Eintrittskarten mit dem KombiTicket an dem neuen Termin gültig, auch wenn die Zeitangabe auf den Eintrittskarten dann nicht mehr den Tatsachen entspricht.

Entwicklung der Umsätze

Im Jahr 2020 wurden mit 120 KombiTicket-Verträgen einschließlich CityTicket und Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich deutlich weniger Maßnahmen als in den Vorjahren realisiert.

Nachdem in den Jahren vor 2020 eine kontinuierliche Steigerung der KombiTicket-Umsätze zu verzeichnen war, ist der Umsatz im Jahr 2020 auf ein Drittel eingebrochen. Im Vergleich: Im Jahr 2019 gab es 228 KombiTicket-Verträge einschließlich CityTicket und Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich mit einem Umsatz von insgesamt rd. 18.226.000 EUR. Im Jahr 2020 ist dieser Umsatz auf rd. 5.769.000 EUR gefallen.

Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich

Insgesamt gab es sieben Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich in den jeweiligen Nachbarverbund bzw. aus dem jeweiligen Nachbarverbund, davon jeweils zwei mit Standort im VRR und im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Hieraus ergaben sich für den VRR Einnahmen in Höhe von 60.000 EUR.

Außerdem besteht die Möglichkeit, für jeden Verbund einen eigenständigen Vertrag mit getrennter Abrechnung abzuschließen. Im Jahr 2020 hat Borussia Mönchengladbach einen Vertrag mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) für die dortige Fahrtberechtigung abgeschlossen.

Darüber hinaus gab es drei Kooperationen mit Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern mit

gegenseitiger Fahrberechtigung zu den Standorten im VRR und im VRS.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Kooperationen mit verbundübergreifenden Kooperationen:

Kooperation	Standort-Verbund	Nachbar-Verbund	Segment
Borussia Mönchengladbach	VRR	AVV	Fußball
WelcomeCard Ruhr	VRR	WT	Sonstige
Bayer 04 Leverkusen	VRS	VRR	Fußball
Berufe Live	VRS	VRR	Sonstige
Siemens (Fahren & Fliegen)	VRR/VRS	VRR/VRS	Sonstige
thyssenkrupp (Fahren & Fliegen)	VRR/VRS	VRR/VRS	Sonstige
Rotala Reisen	VRR/VRS	VRR/VRS	Sonstige

Von besonderer Bedeutung sind die folgenden Segmente:

- CityTicket: Das CityTicket ist eine bundesweite Kooperation zwischen der DB Vertrieb GmbH und dem VDV. Die City-Option ist in den Ticketkategorien Sparpreis, Flexpreis und Business Flex sowie in die touristischen Tarife Sparpreis Touristik und Flexpreis Touristik automatisch eingebunden. Das Basisprodukt Supersparpreis ist aus dem CityTicket ausgeschlossen. Auch hier sind die Einnahmen im Jahr 2020 von 4,5 Mio. EUR auf 2,7 Mio. EUR gesunken.
- Kooperationen mit den Messegesellschaften in Düsseldorf und Dortmund sowie über den VRS mit der Koelnmesse für ausgewählte publikumsstarke Messen, die aber pandemiebedingt größtenteils abgesagt wurden.
- KombiTicket-Vereinbarungen mit Fußballvereinen.

KombiTickets im Jahr 2021

Zum Zeitpunkt des Versandes der Vorlage ist eine Lockerung der Veranstaltungsaufgaben nicht absehbar; modellierte Öffnungskonzepte wurden aufgrund der hohen Inzidenzen kurzfristig „on hold“ gesetzt, bis die Inzidenzen wieder gesenkt sind. Die Extraschicht 2021 wurde bereits abgesagt. Trotz der schwierigen Lage konnten für das Jahr 2021 alle längerfristigen KombiTicket-Vereinbarungen fortgeführt werden.

4. Ergänzung der Schulträgerverträge zur Umsetzung der Schülerfahrkostenverordnung

Ausgangslage

Zum Schuljahreswechsel am 01.08.2021 werden die Eigenanteile des SchokoTickets für Schüler*innen angepasst, die einen Anspruch auf Fahrkostenübernahme gemäß Schülerfahrkostenverordnung NRW haben. Hierzu erging der Beschluss des Verwaltungsrates am 10.12.2020 mit Drucksache M/IX/2020/0811/1.

Grundlage für die Einführung des SchokoTickets in einer Gemeinde/Stadt ist ein Vertrag zwischen Verkehrsunternehmen, Schulträgern und Verbundgesellschaft. Zur Umsetzung der Preisanpassung der Eigenanteile ist zu jedem SchokoTicket-Vertrag ein Vertragsnachtrag zu formulieren und von allen Vertragsparteien zu unterzeichnen. Die VRR AöR hat bis Ende 2020 die entsprechenden Vertragsnachträge formuliert, unterzeichnet und den Verkehrsunternehmen zwecks weiterer Zeichnung zugesandt. Diese haben die Nachträge wiederum nach Unterzeichnung an die Schulträger weitergeleitet.

Eigenanteile anspruchsberechtigter Schüler*innen sind eine von drei Finanzierungssäulen des SchokoTickets, die zur Auskömmlichkeit des Tickets beitragen. Eine fristgerechte Unterzeichnung der Vertragsnachträge ist Basis für den Fortbestand des SchokoTickets in einer Gemeinde bzw. für Schüler*innen eines privaten Schulträgers.

Informationsveranstaltungen

Die VRR AöR hat im Dezember 2020 und Januar 2021 zur Information aller öffentlichen und privaten Schulträger Informationsveranstaltungen durchgeführt, in denen das Prozedere zu den Vertragsnachträgen erläutert und aufkommende Fragen geklärt wurden. An vier Veranstaltungen haben 124 Vertreter von Schulträgern sowie der/die Vertragsbetreuer*in der jeweiligen Verkehrsunternehmen teilgenommen.

Aktueller Status der Vertragsnachträge

Mit Stand vom 20.04.2021 sind nahezu alle Vertragsnachträge unterzeichnet. Für den letzten, coronabedingt noch nicht vollständig abgewickelten Vertragsnachtrag, hat der Schulträger ein außerordentliches Kündigungsrecht nach Ablauf der ordentlichen Kündigungsfrist eingeräumt.

5. Migration FirmenTicket-Modelle

Ausgangslage

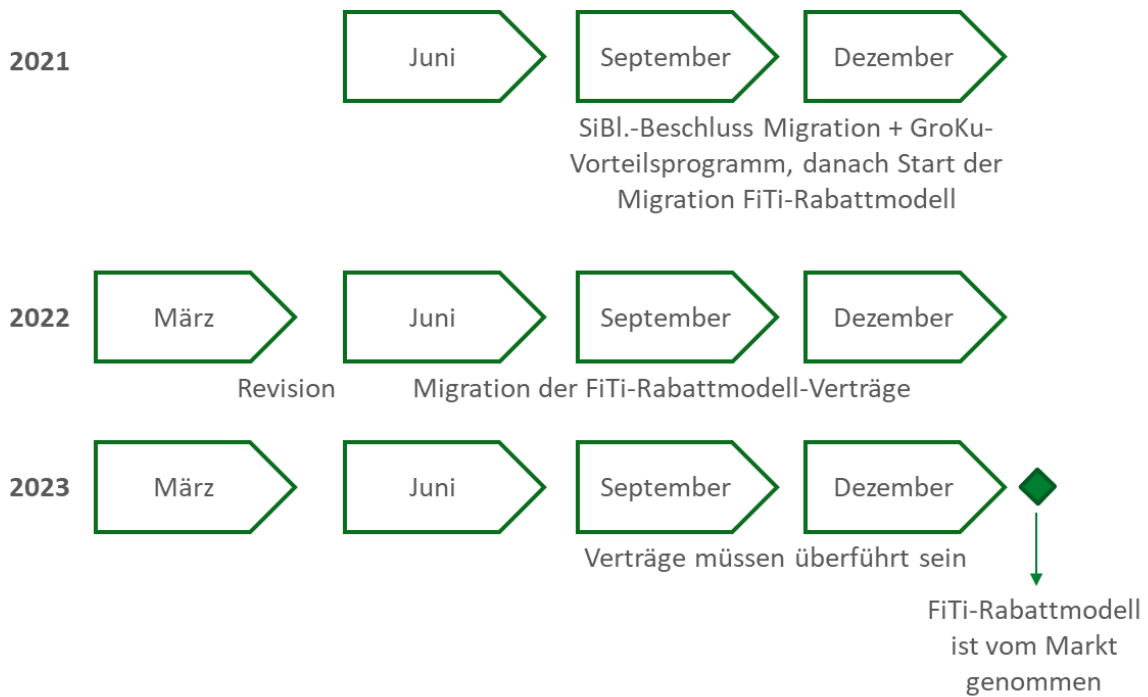
Im Jahr 2020 wurde in den VRR-Gremien diskutiert und im Marketingplan anvisiert, einer mittelfristigen Bereinigung von fakultativen JobTicket-Modellen nachzugehen. Die Gründe für die Bereinigung sind u.a., dass der VRR mit vier Tarifmodellen für das Segment der Firmen-/ Vertragskunden ein breites und unübersichtliches Portfolio aufweist. Die Neukundenakquise könnte durch die Straffung des Groß- und Firmenkunden-Angebots zukünftig erleichtert werden. Bevor jedoch konkrete tarifliche Maßnahmen diskutiert und entschieden werden, sollte individuell evaluiert werden, welche Firmenkunden von einer möglichen Migration (z.B. in das Großkunden-Vorteilsprogramm) betroffen sind, welche Risiken die Einzelverträge mit sich führen und welche Schritte im Rahmen einer Migration zu gehen sind. Hierzu hat der VRR Gespräche mit den betroffenen Verkehrsunternehmen geführt.

Bewertung der Ergebnisse aus den Gesprächen aus VRR-Sicht

Der VRR empfiehlt, basierend auf den geführten Gesprächen, die Migration der Verträge im FirmenTicket-Rabattmodell bis zum 31.12.2023 möglichst in das Großkunden-Vorteilsprogramm. Vertragskündigungen sind dabei zu vermeiden. Bevor die eigentliche Migration startet, wird geprüft, welche Maßnahmen zur Attraktivierung des Großkunden-Vorteilsprogramm zuvor vorgenommen werden können (bspw. Bereinigung der Mitnahmeregelungen, Fahrradmitnahme etc.) und wird hierzu ggf. eine Beschlussvorlage in den Sitzungsblock September 2021 einbringen.

Zeitplan und weiteres Vorgehen

Nach Zustimmungen durch die VRR-Gremien, kann die Migration des FirmenTicket-Rabattmodells in das Großkunden-Vorteilsprogramm je nach Pandemielage nach dem September-Sitzungsblock 2021 beginnen und wird voraussichtlich bis zum 31.12.2023 in Anspruch nehmen. Im Sommer 2022 wird eine Revision zum Stand der Migration vorgenommen und in den VRR-Gremien berichtet. Zum 31.12.2023 sollten alle Verträge überführt worden sein bzw. soll eine Anschlussregelung vertraglich festgehalten werden. Kein Verkehrsunternehmen soll gezwungen sein, die Verträge einseitig zu kündigen. Ab Januar 2024 wäre das FirmenTicket-Rabattmodell vom Markt genommen.



6. FahrradTicket

Zum 01.01.2021 wurde im VRR das FahrradTickets eingeführt. Dieses Ticket ermöglicht die verbundweite Mitnahme eines Fahrrads für einen Zeitraum von 24 Stunden ab Kauf/ Entwertung. Das FahrradTicket ersetzt das bisherige ZusatzTicket, welches pro Fahrt und pro Fahrrad erworben werden musste. Zur Einführung ist der Preis des FahrradTickets mit EUR 3,60 gleich dem des ZusatzTickets. Der Start des neuen FahrradTickets wurde mit einer werblichen Kommunikation in den sozialen Netzwerken sowie Informationen in den neuen Broschüren und auf der VRR Webseite begleitet.

Nach den vorliegenden Verkaufsmeldungen der Verkehrsunternehmen ergaben sich Verkäufe des Fahrradtickets für Januar und Februar 2021 von monatlich ca. 6.000 Stück. Die meisten Tickets wurden erfahrungsgemäß bei SPNV-Unternehmen verkauft. Diese Verkaufsergebnisse lassen durch die aktuelle Pandemielage und die Wintersaison als Verkaufsstart noch keine finale Aussage über den Erfolg der Tarifmaßnahme zu.

Die Fahrradmitnahme ist weiterhin bei VRR-Zeitkarten unentgeltlich für Ticketinhaber*innen enthalten. So kann zum Beispiel beim Ticket2000 oder auch bei FirmenTickets ein Fahrrad durch den*die Ticketinhaber*in ganztägig am Wochenende im VRR und abends ab 19:00 Uhr in der Woche im Geltungsbereich des Tickets kostenlos mitgenommen werden. Bei dem verbundweit gültigem BärenTicket ist eine Fahrradmitnahme durch den*die Inhaber*in zu jeder Zeit kostenlos möglich. Werden zusätzliche Personen mit einem Fahrrad mitgenommen, ist

für die Fahrradmitnahme der Kauf eines FahrradTickets pro Person erforderlich.

Ein nächster Bericht wird nach der Sommersaison für den Sitzungsblock Dezember 2021 in die Gremien eingebracht. Bis dahin wird die VRR-Verwaltung auch eine Evaluation der bestehenden Vielfahrer-Angebote vornehmen und eine Inkludierung des Fahrrads in diese prüfen (sofern noch nicht enthalten).

7. Förderung aus dem Klimaschutzprogramm 2030 des BMVI: Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV

Ausgangslage

Die Bundesregierung unterstützt im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV, die dazu geeignet sind, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms zu leisten. Hierzu wurde vom VRR eine Konzeptidee entwickelt, welche den Nahverkehr durch ein erweitertes Leistungsangebot und eine Neuordnung des Tarifs in der Region und im Land stärkt. Im vierten Quartal 2019 wurde hierzu berichtet (M/IX/2019/0671). Am 28. Januar 2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Eckpunkte zum Förderprogramm. Darauf basierend zeichnete sich ab, dass das ambitionierte VRR-Gesamtpaket in der vorgestellten Form so keinen Zuschlag erhalten wird. Das Gesamtvolumen des Förderprogramms beläuft sich in den nächsten vier Jahren voraussichtlich auf über 250 Mio. EUR nach gegenwärtigem Sachstand (Regierungsentwurf Bundeshaushalt 2021). Der VRR hat daraufhin mit den anderen Verbänden in Nordrhein-Westfalen (VRS, AVV und WestfalenTarif) ein gemeinsames eTarif-Konzept entwickelt, welches sich prioritär an Berufspendler*innen richtet und dem Fördervolumen gerecht wird (Z/IX/2020/0789). Der entsprechende Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist am 22.01.2021 gestartet. Die Bewerbung wurde erfolgreich am 29.03.2021 eingereicht.

Konzept

Um Gelegenheitsnutzer*innen eine flexible und verbundübergreifende ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen, wird ein eTarif-Ansatz mit Check-in/Check-out-Logik verfolgt. Grundlage soll der für Gelegenheitskund*innen konzipierte NRW-eTarif sein. Im Rahmen des Klimaschutzprogramms könnte eine Weiterentwicklung für intensivere Nutzer*innen in einem kontrollierbaren Umfeld untersucht werden. An der Gruppe der Berufspendler*innen kann erprobt werden, ob alternative Tarifangebote dazu dienen, Neukund*innen für den ÖPNV zu gewinnen.

Dieses „Modellprojekt innovativer digitaler Pendler-Tarif für das Land Nordrhein-Westfalen“ wird in zwei Teilprojekte eingeteilt:

- Teilprojekt 1: Entwicklung eines innovativen und attraktiven eTarif-Modells für Berufspendler*innen
- Teilprojekt 2: Vertriebliche Umsetzung in neuem, barrierefreien elektronischen Vertriebsweg

Teilprojekt 1 sieht die Ausarbeitung eines detaillierten Tarifkonzeptes, der Tarifikalkulationen und die Feinjustierung derselbigen vor.

Teilprojekt 2 erarbeitet das dazugehörige Vertriebskonzept mit einem Fokus auf die Implementierung der Tarifdaten, Ausgabe der Vertriebsdaten und Abrechnungsprozesse.

(vgl. hierzu Drucksache Z/IX/2020/0789 vom 16.11.2020; unter Punkt 8 des Sachstandsberichts „Bewerbung Klimaschutzprogramm 2030“ ist das Tarifmodell erläutert)

Zeitplan

Von Seiten des BMVI ist ein zweistufiges Antragsverfahren für die Ausgabe der Fördermittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 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. Die Rückmeldung und Aufforderung zur formalen Antragstellung (2. Stufe) erfolgt voraussichtlich in Q2/2021, sodass auch die Antragsbewilligung und Projektstart für das Jahr 2021 geplant sind.

Teilprojekte 1 und 2 sollen von Juni bis Dezember 2021 konkretisiert werden. Ab Dezember 2021 soll eine Auswahl der Pilotstandorte stattfinden. Ab Februar 2022 könnte dann die Auswahl der Arbeitgeber vollzogen und im Anschluss die Umsetzung begonnen werden. Das Modellprojekt soll gemäß Vorgaben des BMVI bis Ende Dezember 2024 abgeschlossen sein.

Weitere Bewerbungen

Nach vorliegenden Informationen haben sich folgende Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger aus dem VRR-Raum ebenfalls mit einem Konzept beworben:

Aufgabenträger: Stadt Düsseldorf (Partner Kreis Mettmann und Rheinbahn)

Projekttitel: „Regionaler Nahverkehr digital und smart - ReNa dus" - Projektanmel-

derung für das BMVI-Förderprogramm "Modellprojekte Stärkung ÖPNV"

Förderidee: Es gibt 5 Teilprojekte, welche die Handlungsfelder On-Demand, die Weiterentwicklung des eTarifs (ursprünglich HomeZone, jetzt myZone), smart parking und der Digitalisierung der Fahrgastinformation thematisieren.

Aufgabenträger: Stadt Essen

Projekttitle: On-Demand, multimodale Angebote

Förderidee: Ziel ist es, den bestehenden On-Demand-Tarif auf die Stadt Mülheim a.d.R. auszuweiten. Gleichzeitig sollen multimodale Angebote insbesondere in Mülheim a.d.R. ausgeweitet werden. Hierzu ist eine Kooperation mit einem privaten Anbieter von E-Bikes angedacht. Kund*innen der Ruhrbahn sollen zur Nutzung des ÖPNV im VRR und anderer Mobilitätsangebote ein jährliches Budget von 40,00 Euro erhalten.

Aufgabenträger: Stadt Bochum (BOGESTRA als Projektpartner)

Projekttitle: „Vorfahrt ÖPNV – Starke und vernetzte Angebote schaffen“

Förderidee: Das Projekt besteht aus insgesamt drei Paketen:

1. Angebotsverdichtung im Bereich Gerthe: Taktverdichtung auf einer Buslinie Richtung Innenstadt, um eine Bedienqualität analog zu schienegebundenem Verkehr zu erreichen.
2. Wohnen und Mobilität: Maßnahmenbündel, um eine stärkere informatorische und vertriebliche Verzahnung zwischen Wohnungsbauunternehmen und Verkehrsunternehmen zu erzielen; die ÖPNV-Anbindung soll als Qualitätskriterium bei der Standortwahl/ Wohnungswahl ins Bewusstsein gerückt werden.
3. Digitalisierte Prozesse: Schaffung von durchgängig digitalisierten Workflows bei Tickets mit Prüfung einer Anspruchsberechtigung (hier: Schülertickets) zwischen Kund*innen, Schulträger(n) und Verkehrsunternehmen; diese Maßnahme ist Teil der Smart-City-Strategie der Stadt Bochum bzw. der

8. Tarifkooperationen

Nachbetrachtung Nox-Ticket Essen

Die Bundesregierung benannte die Stadt Essen im Jahr 2018 zur "Lead-City" für das "Sofortprogramm saubere Luft". In diesem Programm fördert die Bundesregierung Maßnahmen, die Mehrleistungen im ÖPNV und die Absenkung der Fahrgelder für Tickets gegenüber dem Regelpreis umfassen.

Im Folgenden wurde eine Angebotsausweitung bei der Ruhrbahn umgesetzt, der Ausbau der Radwege intensiviert und attraktivere Tickets angeboten. Ursprünglich sollten die Maßnahmen auf die Jahre 2019 und 2020 beschränkt bleiben. Aufgrund der Pandemie hat die Bundesregierung eine Verlängerung des Förderprogramms bis zum 31.06.2021 beschlossen.

Innerhalb des bisherigen Projektzeitraumes hat sich gezeigt, dass die Umsetzung der vertrieblichen Maßnahmen gut von den Kunden angenommen wurde. Insbesondere die angebotenen rabattierten Abonnements (NOx-Prämie Abo von 50 %) waren binnen weniger Stunden vergriffen und ca. 4.000 Abonnenten, darunter viele Umsteiger auf den ÖPNV, konnten gewonnen werden. Weiterhin wurden die Angebote NOx-Prämie Monatskarte (Gutschein für zwei Monate), NOx-Prämie Firmenticket (Prämie für einen neuen Firmenticket-Kunden) und analog Gutscheine für ein NOx-Prämie KombiTickets und SchnupperWochenende ÖPNV gut angenommen. Die Ruhrbahn generierte durch die Maßnahmen z.B. zusätzliche 2,3 Mio. Fahrten.

Daher hat die Ruhrbahn das Bestandsangebot fortgeschrieben und eine 4. Abo-Welle mit insgesamt 2.000 Abonnements zum 01.01.2021 umgesetzt. Im Verlängerungszeitraum 2021 gilt es, wie bisher, Autofahrer*innen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Den Sorgen und Ängsten vieler Menschen in Bezug auf die Nutzung und den Umstieg auf den ÖPNV gilt es weiter entgegenzuwirken.

Bürgerticket Monheim

Zum 01.04.2020 wurde das Bürgerticket Monheim für alle Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein eingeführt. Hierdurch ist es allen Bürger*innen Monheims, die älter als 7 Jahre sind, möglich, in der Stadt Monheim am Rhein den dortigen ÖPNV kostenlos zu nutzen. Darüber hinaus wird durch die Stadt Monheim am Rhein ein Zuschuss von bis zu 40,00 Euro pro Monat zu Abonnement-Tickets für Fahrten über die Stadt Monheim ausgegeben.

Im Frühjahr 2020 wurden ca. 43.000 Chipkarten an berechnigte Monheimer Bürger*innen

verschickt. Davon wurden bisher ca. 29.200 Bürgertickets in Monheim aktiviert. Die Anzahl der Aktivierungen 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. Von den aktivierten Bürgertickets wurden ca. 25.500 Bürgertickets für die Nutzung des ÖPNV innerhalb Monheims und ca. 3.700 Bürgertickets für Fahrten darüber hinaus genutzt.

Die in der Kalkulation erwartete Finanzierungszusage der Stadt Monheim ist bei einem weiteren Nachfrageverlauf kostendeckend. Für die Fortschreibung der Finanzierung wird vereinbarungsgemäß neben der durchschnittlichen VRR-Tariferhöhung auch die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in Monheim am Rhein auf Basis einer jährlich durchzuführenden Erhebung berücksichtigt.

Eine Erhöhung im VRR-Tarif gab es von 2020 auf 2021 nicht, daher wirkt sich der Parameter „Preiserhöhung“ in der Fortschreibungsformel für die erste Fortschreibung nicht aus.

Vertragsgemäß wurde die allgemeine ÖPNV-Nutzung in Monheim durch eine repräsentative Haushaltserhebung ermittelt. Durchführung und Auswertung der Erhebung oblagen der RWTH Aachen. Befragt wurden 1.653 bezugsberechtigte Monheimer*innen.

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie hat die ÖPNV-Nutzung in Monheim einen Rückgang von ca. 24 Prozent erfahren, von rd. 11.800 täglichen ÖPNV-Fahrten im Bezugsjahr 2018 auf rd. 9.000 im Jahr 2020. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split in Monheim ist von 9,5% auf 8,3% gesunken. Erwartbar ist auch die Wegezahl pro Bezugsberechtigten von 3,26 Wegen/Tag auf 2,83 Wege/Tag im Corona-Jahr 2020 gesunken. Aufgrund dieser Erhebungsergebnisse senkt sich analog zum ÖPNV-Rückgang die Ausgleichssumme der Stadt Monheim am Rhein für den Zeitraum von April 2021 bis März 2022 um ca. 200 Tausend Euro.

9. VRR Tarifkragerweiterung nach Dülmen

Ausgangslage

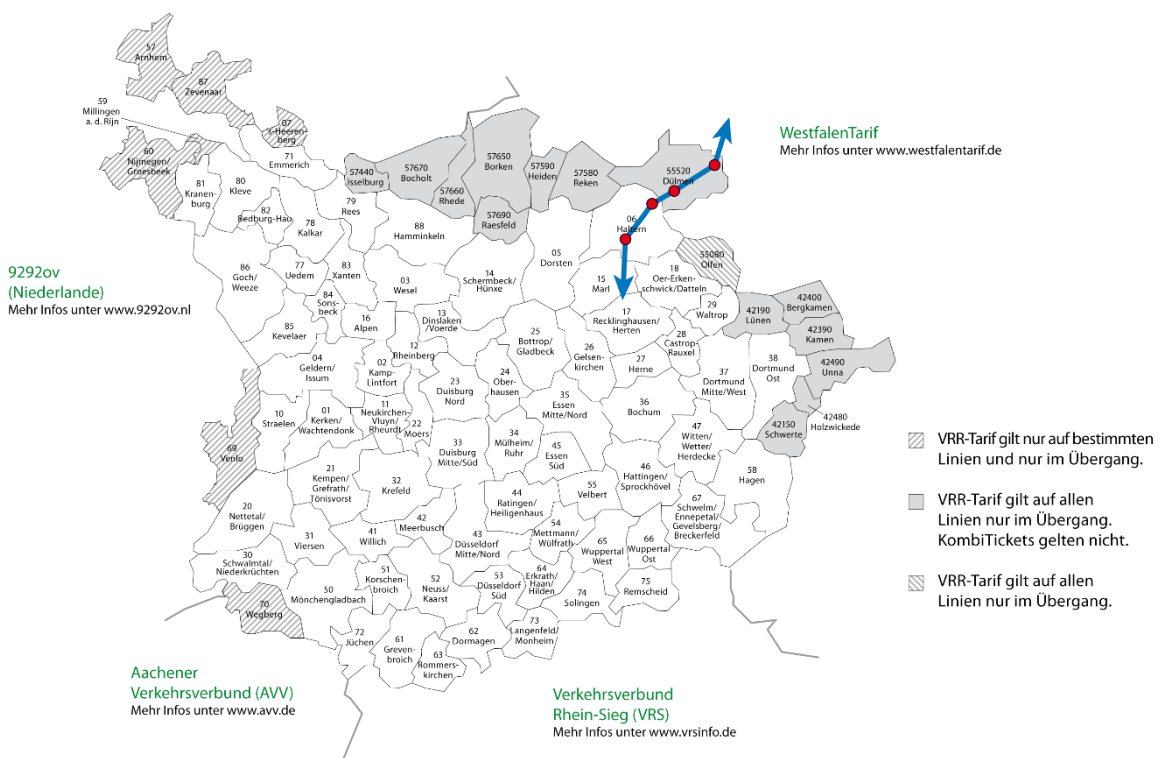
Die Stadt Dülmen hat den Wunsch an den VRR herangetragen, den VRR-Tarif bis Dülmen auszuweiten bzw. einen VRR-Tarifkrager bis Dülmen zu schaffen. Diese Anfrage fußt auf der perspektivischen Einbindung der Stadt Dülmen in das Rhein-Ruhr-Express (RRX)-Konzept. Durch die Verkürzung der Reisezeiten in Richtung Ruhrgebiet und die Integration in den VRR-Tarif erwartet die Stadt Dülmen eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Achse Münster – Ruhrgebiet. In verschiedenen Gesprächen mit den Erlösverantwortlichen, dem VRR-SPNV, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalentarif (NWL) sowie der WestfalenTarif

GmbH (WT) wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen ermittelt und der Ausgleich von Mindererlösen im SPNV sowie eine Umsetzung der Integration in zwei Stufen vereinbart.

Voraussetzung für eine zeitgerechte Umsetzung der Maßnahme sind die Zustimmungen der VRR- und der westfälischen Gremien.

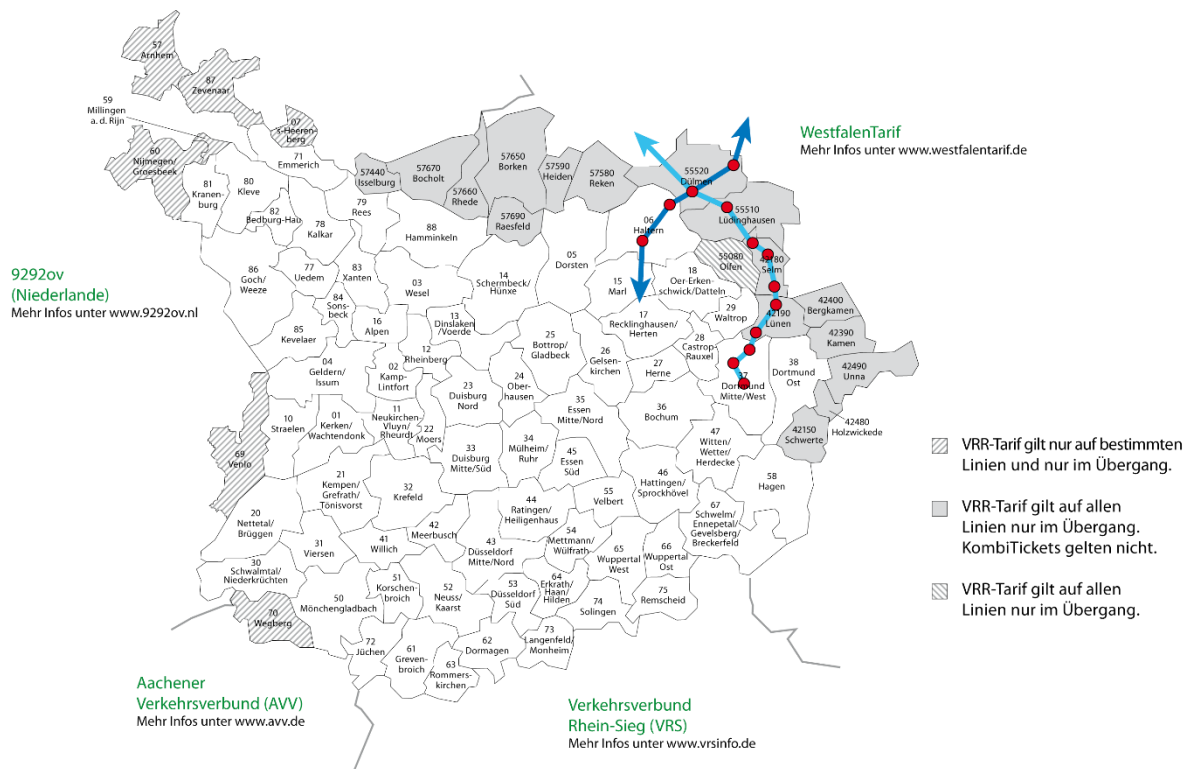
Integration des WT-Tarifgebietes Dülmen in den VRR-Tarifkragen 1. Stufe

Zum 01.01.2022 soll der VRR-Tarif für verbundübergreifende Fahrten über die Haard-Achse um das Tarifgebiet Dülmen des Westfalentarifs ausgeweitet werden:



Integration des WT-Tarifgebietes Dülmen in den VRR-Tarifkragen 2. Stufe

Nach Klärung aller Realisierungsmöglichkeiten soll in einer 2. Stufe die Anbindung von Dülmen über den Streckenverlauf der RB51 inkl. der WT-Tarifgebiete Lüdinghausen und Selm in den VRR-Tarifkragen erfolgen:



Über die weitere Entwicklung der 2. Stufe werden wir weiterhin berichten. Im September 2021 wird den VRR-Gremien die 1. Stufe der Integration Dülmens in den VRR-Tarifkragen zur Beschlussfassung vorgelegt.

10. Anfrage Verbundtarif IC 34

Die vom NWL durchgeführte Ausschreibung von Schienenverkehrs-Angeboten mit Tarifanerkennung mit Fahrscheinen des Westfalentarifs auf dem Abschnitt Letmathe – Siegen – Dillenburg führte zur Vergabe an DB Fernverkehr. Der Start der Leistungserbringung ist für den 12.12.2021 mit einer Vertragslaufzeit von 5 Jahren avisiert. Die Erbringung der Leistung erfolgt als Fernverkehrslinie IC 34, gleichzeitig soll die Abbestellung des RE 16 im Raum des NWL erfolgen. Das Leistungsangebot im Bereich des VRR (Linie RE 16) bleibt konstant.

Optionaler Bestandteil des Vertrags ist die Beförderung der Fahrgäste mit Nahverkehrstickets zwischen Letmathe und Dortmund. Mit der Tarifanerkennung wird bei sechs Fahrten des IC 34 von insgesamt 8 Fahrten pro Richtung die Nutzung der Züge der IC-Linie 34 im Abschnitt Dillenburg – Iserlohn – Letmathe für Fahrgäste mit Tickets des Nahverkehrs zuschlagfrei möglich sein, um keine Nachteile gegenüber heute zu haben. Im Vertrag zwischen NWL und DB Fernverkehr wurde geregelt, dass die erzielten Fahrgeldeinnahmen bei DB Fernverkehr verbleiben.

Da zu erwarten wäre, dass ab dem Umsetzungszeitpunkt des IC 34 und einer gleichzeitigen

Anerkennung des Westfalen-Tarifs bis nach Dortmund eine große Anzahl der Fahrgäste auf den Fernverkehr wechseln und damit zu Einnahmenverlusten für den VRR führen, ist eine Anerkennung des Westfalentarifs auf dem IC 34 seitens VRR nicht vorgesehen.

Bei der Tarifierung mit der Anerkennung des Westfalen-Tarifs im IC34 ändert sich zum Status Quo nichts. Ohne Anerkennung des Westfalentarifs buchen Kund*innen ihre Reisen im IC 34 zum Fernverkehrstarif.

In den Nahverkehrsleistungen innerhalb des VRR gilt weiterhin der VRR-Tarif

11. Verfahren zur Ermittlung der statistischen Fahrtenanzahl

Im Dezember-Sitzungsblock 2020 ist in der Vorlage Nr. M/IX/2020/0811 darüber informiert worden, dass die Fahrtenhäufigkeiten für die Jahre 2020 und 2021 angepasst werden, um die reduzierten, realen Fahrten während der Corona-Pandemie zu würdigen. Die Reduktion wurde mittlerweile umgesetzt und behält bis Dezember 2021 ihre Gültigkeit.

Weiteres Vorgehen über das Jahr 2021 hinaus:

Der VRR konzipiert aktuell zusammen mit den Verkehrsunternehmen einen Prozess zur realen Fahrtenzählung. Bei einigen Verkehrsunternehmen werden bereits seit geraumer Zeit automatisierte Fahrgastzählmechanismen eingesetzt, um die Entwicklung der Fahrgastzahlen tagesgenau abzubilden. Diese technischen Möglichkeiten sind allerdings nicht flächendeckend vorhanden. Die verschiedenen Messsysteme der Verkehrsunternehmen könnten genutzt werden, um zukünftig realistischere Fahrgastzahlen abbilden zu können und perspektivisch diese als Grundlage für die Ermittlung der Fahrtenhäufigkeiten zu nutzen.

Auch bundesweit werden aktuell die Anpassungen der statistischen Fahrtenhäufigkeiten durchgeführt bzw. werden Konzepte entwickelt. Auch der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) plant eine Anpassung der Fahrtenanzahlen, hierzu ist eine Ad hoc-Arbeitsgruppe eingerichtet worden. Der VDV meldet die Fahrtenanzahlen an das statistische Bundesamt.

Ziel ist es, diesen neuen Prozessablauf im VRR-Herbst-Sitzungsblock vorzustellen und als Beschlussvorschlag einzubringen.