



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2021/0141	17.09.2021	7

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
------------------------------	-----------------------------	------------------------------	------------------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	28.09.2021	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt nachfolgende Beschlüsse und Sachstände des Verwaltungsrates der VRR AöR zur Kenntnis:

A) Beschlüsse

1. FlexTicket Einzelkunden*innen

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die Zustimmung zu den Parametern der beschlossenen FlexTicket Varianten für Einzelkund*innen und ergänzende strukturellen Tarifänderungen wie folgt:

1) FlexTicket Einzelkund*innen

a) ein Grundpreis ermöglicht den anschließenden Zugriff auf eine unbegrenzte Anzahl von rabattierten EinzelTickets:

a. Modell 1: 3,90 € + 25% Rabatt + 25% Rabatt auf FahrradTickets

b. Modell 2: 8,90 € + 35 % Rabatt + gratis Fahrradmitnahme

b) Gültigkeit von 30 Tagen

c) Monatliche Kündigung ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist d) Benennung Modell 1: „Flex25“ und Modell 2: „Flex35“

e) Diskussion zur möglichen Abschaffung des 10er Tickets soll ca. 6 Monate nach Einführung von Flex25 und Flex35 erfolgen und im darauffolgendem Sitzungs-block auf Basis einer Kundenanalyse behandelt werden

f) Die Fahrtenhäufigkeit des FlexTickets wird wie folgt festgelegt: Für den Grundpreis wird die Fahrtenhäufigkeit mit Null festgelegt. Für die zu kaufenden EinzelTickets wird die Fahrtenhäufigkeit des EinzelTickets (zzt. 1) festgelegt und dem Segment der Stammkunden zugerechnet.

2) Die Abschaffung des 7-TageTickets erfolgt zum Einführungszeitpunkt des FlexTickets

3) Die Abschaffung des 48h-Tickets erfolgt zum 31.12.2021.

2. NRW Tarif 2022

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den Änderungen im NRW-Tarif mit Wirkung zum 01.01.2022 gemäß Anlage 1 zuzustimmen.

3. Tarifintegration Dülmen

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat die Zustimmung zur VRR-Kragenerweiterung nach Dülmen zum 01.04.2022.

4. Tarifkooperation – Rail & Fly inclusive

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat die Zustimmung zum neuen Rail&Fly-Modell inkl. Migrationszeitraum ab 01.11.2021.

B) Sachstände

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

1. Einnahmen und Fahrten Januar - Juni 2021
2. Tarifkooperation – Großkunden-Angebote
3. Verfahren zur Ermittlung der statistischen Fahrtenanzahl
4. Bericht zur Einnahmensicherung 2020
5. Richtlinie Tarifniveaus (Preisstufe A1-A3) – Standardrevision
6. Vorgehensweise Prüfauftrag SozialTicket
7. On-Demand-Tarif – Zwischenbericht
8. Klimaschutzprogramm 2030 – Projekt
9. Jahresbericht nextTicket 2.0

Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. FlexTicket Einzelkunden*innen

Ausgangslage:

Im VRR-Verwaltungsrat am 24.06.2021 wurde die Einführung eines FlexTickets für Einzelkund*innen (2 Modelle) beschlossen, welche dem kundenseitigen Wunsch nach Flexibilität im ÖPNV-Abonnement nachkommt. Die VRR-Verwaltung erhielt den Auftrag (Vorlage Nr. M/X/2021/0081/1), diese Modelle weiter zu konkretisieren und im September-Sitzungsblock erneut einzubringen.

Tarifmodell:

Zwei Modelle sollen eingeführt werden:

Modell	Grundbetrag	Rabatt auf Einzel Tickets	Abo	digital	Flexible PST-Wahl	Fahrradmitnahme	Kündigung
Flex25	3,90 €	25%	✓	✓	✓	25 % Rabatt	mtl. Kündigungsfrist
Flex35	8,90 €	35%	✓	✓	✓	✓	mtl. Kündigungsfrist

Beide Modelle sind als flexibles Abonnement-Produkt definiert und arbeiten mit den Komponenten „Grundbetrag“ plus anschließenden Zugriff auf „rabattierte EinzelTickets“ für 30 Tage. Das „Flex25“ bietet neben dem Rabatt von 25% auf EinzelTickets auch einen Rabatt von 25% auf FahrradTickets. Beim „Flex35“ ergibt sich durch den höheren Grundbetrag ein höherer Rabatt von 35% auf EinzelTickets und eine gratis Fahrradmitnahme.

Kund*innen können bei der Wahl der jeweiligen EinzelTickets ihre Preisstufe flexibel wählen. Das Abo ist gültig in den Preisstufen A1, A2, A3, B, C und D. Die Kurzstrecke ist ausgeschlossen. Das FlexTicket ist 30 Tage gültig.

Es gibt eine monatliche Kündigungsfrist bzw. Kund*innen können zu „jeder Zeit“ zum Ende eines 30-Tagezeitraums kündigen, d.h. der beim Abonnement sonst übliche 15. eines jeden Kalendermonats muss nicht als Kündigungszeitpunkt eingehalten werden. Es gibt keine Kündigungsgebühr. Im Rahmen der Einnahmenkalkulation wird ein positives Ergebnis von jährlich ca. 2,4 Mio. € pro Jahr nach einer Einführungsphase erwartet.

Aufgrund der technischen Umsetzbarkeit (im Detail: Gültigkeitszeiträume der Tickets, Bu-

chung der Rabatte, keine Kündigungsfrist/ -gebühr) werden beide Modelle ausschließlich digital verfügbar sein. Das FahrradTicket ist 24h gültig, auch nach Kündigung oder Ablauf eines Abos. Der Grundbetrag wird beim Kauf des ersten Tickets fällig.

Die technische Umsetzung der beiden Flexticket-Varianten in den verschiedenen Shop-Systemen stellt eine wesentliche Herausforderung dar. Die meisten Anbieter haben eine Umsetzung zum 01.01.2022 in Aussicht gestellt. Die genauen Zeitschienen werden im Ausschuss für Tarif und Marketing aktuell berichtet.

Wechselwirkung zu anderen Produkten aus dem Tarifsortiment:

Wechselwirkungen sehen die VRR-Verwaltung und die Verkehrsunternehmen in folgenden Tickets: 10er Ticket und 7-TageTicket.

10er Ticket

Das 10erTicket stellt für einige Verkehrsunternehmen einen wesentlichen Frequenz- und Umsatzbringer in den Shops dar und hat sich in der Pandemiehochphase nicht so stark rückläufig entwickelt wie andere Sortimentsteiles des Bartarifs. Das 10erTicket hat im Jahr 2020 einen Umsatz von 3,6 Mio (2019: 4,8 Mio EUR).

Um die Abschaffung des 10erTickets auf Basis von Marktdaten tätigen zu können, soll zum Zeitpunkt der Einführung des Flex25 und Flex35 mit einer 6-monatigen Marktbewertung zur Kundengruppe und Produktnutzen begonnen werden. Nach Ablauf des genannten Zeitraums und Auswertung der Ergebnisse, soll über den Verbleib im Sortiment entschieden und zur Beschlussfassung (voraussichtlich September-Sitzungsblock 2022) eingebracht werden.

Zeitplan:

Der Vertrieb des Flex25 und Flex35 für Einzelkund*innen soll breitflächig über die verschiedenen vertrieblichen Dienstleister/Apps weitestgehend ab dem 01.01.2022 möglich sein.

Zu 2. Abschaffung des 7 TageTicket

Das 7-TageTicket soll zum Einführungszeitpunkt des FlexTickets abgeschafft werden, da sich die Zielgruppen von Flex25 und Flex35 und dem 7-TageTicket zum Teil überschneiden (Schnittstelle zwischen Viel- und Gelegenheitsfahrer*innen) und die Absätze des 7-TageTickets unter den Erwartungen blieben. Das 7-TageTicket ist als eher hochpreisiges Ticket zu bezeichnen, hat im Jahr 2020 einen Umsatz von 1,6 Mio. EUR erwirtschaftet (2019: 2,1 Mio. EUR) und wird bis auf wenige Ausnahmen ausschließlich digital vertrieben. Das Ticket stellt 0,4 % des Regelzeittarifs dar. Die Migration der Kund*innen, die diesen Tarif bisher

erworben haben, erfolgt in das neue Flex25 und Flex35.

Zu 3. Abschaffung des 48h-Ticket

Aufgrund des geringen Markterfolgs des 48h-Tickets (eingeführt zum 01.01.2018) haben die VRR-Gremien bereits im März 2020 dessen Abschaffung empfohlen. Bedingt durch die dringlichen Themen in der Pandemielage wurde diese Empfehlung den VRR-Gremien zunächst nicht vorgelegt. Die fachliche Bewertung hat sich indes nicht geändert. Die Verkaufszahlen der Verkehrsunternehmen zeigen, dass die Absatzzahlen des 48h-Tickets deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind, obwohl ein sehr breitflächiger Vertrieb vom Fahrerverkauf über Automaten bis hin zu Apps sichergestellt wurde. Der Umsatz der 48h-Tickets Stunden-Tickets im Jahr 2020 betrug 607.187,70 T EUR (2019: 1.517.906,20EUR) und stellt damit 0,37% des Bartarifumsatzes 2020 dar. Parallel dazu wurden touristische Angebote (z.B. WelcomeCard Ruhr), die für die potenzielle Zielgruppe mit zusätzlichen Vorteilen verbunden sind, verlängert. Aus diesem Grund wird das Ticket entbehrlich eingeschätzt. Die Migration der Kund*innen, die bisher 48h-Tickets erworben haben, findet primär in das 24h-Ticket statt.

Die vorgeschlagenen Tarifvereinfachungen sind im Marketingplan im Kontext der marktorientierten Tarifentwicklung als strategisches Handlungsfeld dargelegt.

Kommunikation

Da die Zielgruppe der Flex-Modelle u.a. aus Kund*innen besteht, die die Möglichkeit zum Home-Office haben und eine gewisse digitale Affinität aufweisen, wird die Kommunikation in der ersten Phase (Dezember 2021/Januar 2022) hauptsächlich auf Online- sowie Social-Media-Bewerbung erfolgen. Da das Produkt ein gewisses Maß an Erklärungsbedarf für den Kunden aufweist, sollen neben einer Landingpage, In-App-Werbung, weitere Info-Medien in Form eines Erklär-Videos, FAQs und eines Info-Flyers, eingesetzt werden. Des Weiteren sollen potenzielle Kunden über Direkt-Marketing der Verkehrsunternehmen sowie durch gezielte Bewerbung an Touchpoints wie z.B. Automaten oder Vertriebsstellen, erreicht werden. Vermieden wird dabei die direkte Adressierung von Abonnenten, um induzierte Abwanderungen zu vermeiden.

Da es sich beim FlexTicket um eine neue Tariflogik und damit um eine Tarifinnovation handelt, ist in einer zweiten Phase (Frühjahr 2022) der breitere Einsatz von Print-Medien zur Erreichung von Bekanntheit der weiteren Zielgruppen auf Basis der Erkenntnisse aus Phase 1 geplant.

2. NRW Tarif 2022

Preisfortschreibung des NRW-Tarifs sowie des NRWplus-Tarifs im Jahre 2022

Aufgrund der Coronalage ist es im vergangenen und auch in diesem Jahr zu deutlichen Rückgängen in Umsatz und bei der Fahrtenzahl im gesamten ÖPNV gekommen. Diese Rückgänge sind ebenfalls im NRW-Tarif festzustellen. Die VRR-Gremien haben der vorgeschlagenen Tarifmaßnahme für NRW Tarif zum 01.01.2021 nicht zugestimmt. Somit sind die Preise im NRW-Tarif zum 01.01.2021 preisstabil geblieben. Um die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen zu erhalten und einen Teil der Umsatzrückgänge zukünftig zu kompensieren, soll der NRW-Tarif moderat um durchschnittlich 1,5% zum 01.01.2022 fortgeschrieben werden. Das Anhebungsmaß liegt damit im Rahmen der Preisadjustierungen der Verbände in NRW.

Mit Blick auf die Treue einer Vielzahl von Abonnementkund*innen sollen die Pauschalpreistickets im Mittel unterdurchschnittlich um 0,8 % angehoben werden. Aufgrund des langjährigen Moratoriums für Relationspreistickets sowie dem NRWplus-Tarif sind Preisadjustierungen im üblichen Rahmen (im gewichteten Mittel 5,1% bei den RPT und 3,1% beim NRWplus-Tarif) vorgesehen.

Dem aufgrund der Coronapandemie geänderten Mobilitätsbedarf der Studierenden soll durch eine leichte Absenkung der bereits beschlossenen Preisadjustierungen für die Semesterticketpreise vom Sommersemester 2022, bis Wintersemester 2023/24 Rechnung getragen werden. Die Preisadjustierungen betragen dabei 1,9% (Sommersemester 22 und Wintersemester 22/23) und 1,5% (Sommersemester 23 und Wintersemester 23/24).

Die Preistabelle ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW (BB NRW)

Zum 01.01.2022 sollen in den Beförderungsbedingungen NRW folgende Änderungen vorgenommen werden:

Im Rahmen der Bestimmungen zur Mobilitätsgarantie soll der bisher verwendete Begriff „Unwetter“ konkretisiert werden. Zukünftig wird auf die Unwetterwarnstufe (Stufe 3) des Wetterdienstes hingewiesen.

Eine weitere Konkretisierung erfahren die Beförderungsbedingungen im Hinblick auf die Bestimmungen zu Fahrausweiskontrollen. Aufgenommen werden soll ein Hinweis, dass es

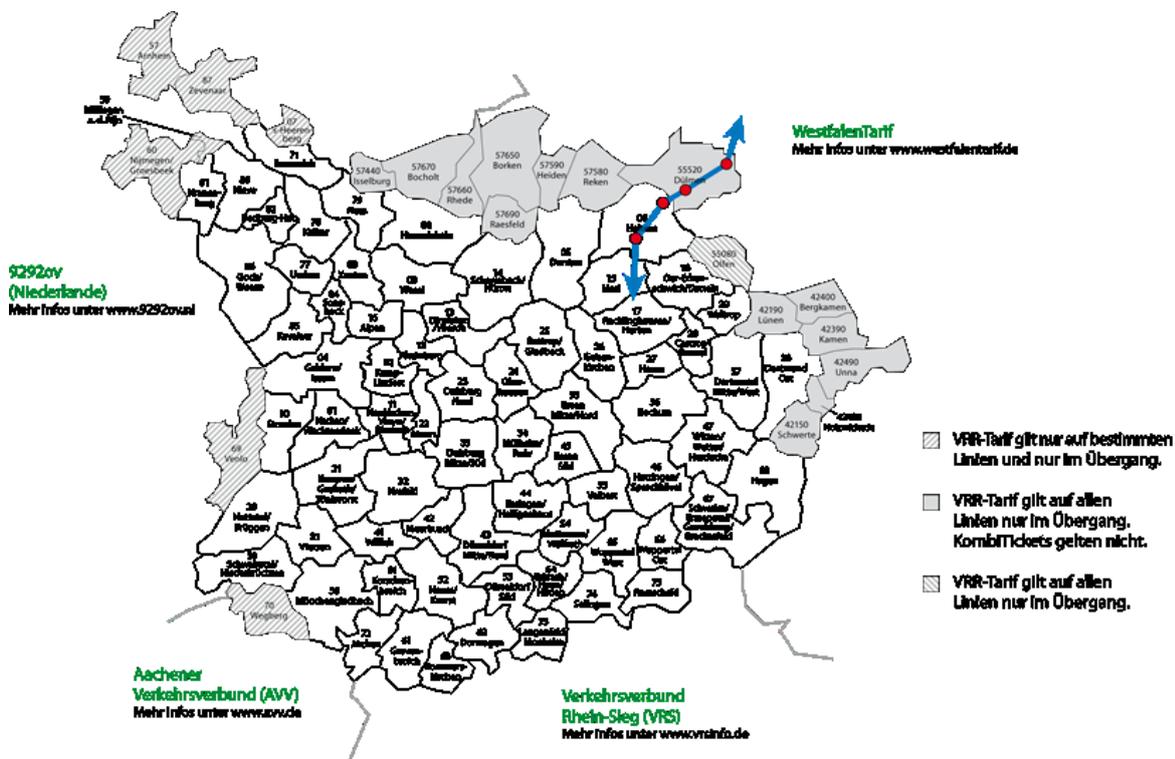
unzulässig ist, lediglich ein Foto eines Papiertickets vorzulegen. Hierdurch werden etwaige Konflikte in einer Prüfsituation entgegengewirkt.

3. Tarifintegration Dülmen

Mit Blick auf die perspektivische Einbindung der Stadt Dülmen in das Rhein-Ruhr-Express (RRX)-Konzept hatte die Stadt Dülmen den Wunsch an den VRR herangetragen, Dülmen auch tariflich in den VRR einzubinden. Bereits im Juni 2021 berichtete die VRR-AöR den VRR-Gremien über die geplante Erweiterung des VRR-Tarifkragens zum Westfalentarif, um das westfälische Tarifgebiet Dülmen (Vorlagen-Nr. M/X/2021/0081). Durch die Einbindung in den VRR-Tarif wird eine starke Verkürzung der Reisezeiten in Richtung Ruhrgebiet erwartet. Der Stadt Dülmen kommt somit eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Achse Münster – Ruhrgebiet zugute.

Voraussetzung für eine zeitgerechte Umsetzung sind die Zustimmung der VRR- und der westfälischen Gremien. Zwischen den Erlösverantwortlichen, dem VRR-SPNV, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalentarif (NWL) sowie der Westfalen Tarif GmbH (WT) wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen ermittelt und der Ausgleich von Mindererlösen im SPNV vereinbart. Nun soll die zunächst für den 01.01.2022 geplante Umsetzung der Maßnahme zum 01.04.2022 erfolgen.

Zum 01.04.2022 soll der VRR-Tarif für verbundübergreifende Fahrten über die Haard-Achse um das Tarifgebiet Dülmen des Westfalentarifs ausgeweitet werden:



4. Tarifkooperation – Rail & Fly inclusive

In Kooperation mit Unternehmen der Deutsche Bahn AG reisen Kund*innen seit vielen Jahren von Veranstaltern/Airlines, die einen internationalen Flug ab oder nach Deutschland gebucht haben, mit dem Produkt „Rail&Fly“ von Bahnhöfen in Deutschland mit den Zügen zu oder ab Flughäfen. Das Produkt „Rail&Fly“ ist aktuell in drei Varianten erhältlich:

- 1) Beim inkludierten Rail&Fly erhalten alle Kund*innen des Partners ein Ticket kostenlos.
- 2) Beim fakultativen Rail&Fly erhalten Kund*innen ein Ticket gegen Zuzahlung. Ca. 1,7 Mio. Kund:innen nutzen die Varianten 1 und 2 jährlich.
- 3) „Rail&Fly inclusive“ ist ein Zusatzangebot für die Integration von Verbundverkehren und kann optional vom Veranstalter dazugebucht werden, sofern Veranstalter/Airlines dies anbieten. Dieses Produkt wird von ca. 0,35 Mio. Kund*innen genutzt. Den Kund*innen ist die Inkludierung oft nicht bewusst.

Das Angebot Rail&Fly inclusive ist seit Jahren rückläufig und immer mehr Veranstalter steigen aus dem Produkt aus (-50% von 2014 zu 2018). Eine Weiterentwicklung von Rail&Fly ist daher notwendig. Eine Arbeitsgruppe – bestehend aus der Deutschen Bahn, Vertreter*innen

des VDV und den primär betroffenen Verbänden in Deutschland – hat ein neues Modell entwickelt. Der VRR-Jahresumsatz mit dem Rail&Fly-Produkt lag 2019/ 2020 bei rund 380TEUR.

Neues Modell:

Kund*innen sollen ihre Reise online via Gutschein über eine eingerichtete Website fahrplanbasiert einbuchen. Die Gutscheine werden von den Veranstaltern und Airlines ausgegeben. Neben der Umstellung auf ein gutschein-codebasiertes System, sollen über alle Veranstalter/Airlines die Anerkennung des Produktes Rail&Fly in Verkehrsmitteln des Verbundes bei teilnehmenden Verkehrsverbänden als integraler Bestandteil angeboten werden. Die bisher von einzelnen Veranstaltern/Airlines angebotene optionale Zuwahl einer Verbundanerkennung für ein Rail&Fly Ticket würde damit in Zukunft entfallen. Ein Rahmenvertrag soll die Teilnahme von Verkehrsverbänden an dem erneuerten Rail&Fly Produkt der Veranstalter/Airlines ab 01.11.2021 ermöglichen, sowie die Anerkennung und Abgeltung gegenüber Verkehrsverbänden regeln. Da nicht alle Parteien bis zum geplanten Start des neuen Kooperationsmodells am 01.11.2021 migriert werden können, wird der Abschluss der Migration für alle Veranstalter/Airlines bis zum 31.12.2022 geplant. Noch nicht auf das erneuerte Produkt umgestellte Veranstalter/Airlines geben bis zu ihrer Umstellung weiterhin „Rail&Fly Inclusive“ Tickets nach dem bisherigen Modell aus.

Finanzielle Abgeltung:

Ziel soll es sein, die Einnahmen aus der Ticketkooperationen anhand von Personen-Kilometer in den teilnehmenden Verkehrsverbänden aufzuteilen. Anhand der Kilometerbezogenen Relationsdaten und der Anzahl der Fahrten soll dieser Schlüssel ermittelt werden. DB Fernverkehr wird diese Daten zur Verfügung stellen und einen neuen Aufteilungsschlüssel nach Personen-Kilometer erarbeiten, auf den – bei Konsens unter den Partnern – umgestellt wird. Bis dahin erfolgt eine Abrechnung – so wurde es auch mit den VRR-Verkehrsunternehmen abgestimmt – anhand eines Aufteilungsschlüssels, welcher sich aus dem Durchschnittswert der letzten drei Abrechnungsjahre ergibt. Für den VRR ergibt sich dadurch ein Anteil von 15,83% von 4,15 € pro Fahrt

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar - Juni 2021

Einnahmen und Fahrten Januar – Juni 2021

Die Corona-Pandemie steht weiter im Fokus und wirkt sich negativ auf die Entwicklung der Verkehrsunternehmen im VRR aus.

Aktuell sind die Einnahmen im Jahr 2021 um - 66,2 Mio. € (- 11,6 %) im Vergleich zum Vor-

jahr gesunken. Auch die Fahrten verzeichnen einen Rückgang von - 74,906 Mio. Fahrten (- 15,9 %) im Vergleich zum Vorjahr.

Die Regelzeitkarten sind von 206,5 Mio. € auf 176,7 Mio. € um 29,7 Mio. € (- 14,4 %) gesunken und die FirmenTickets verzeichnen einen Rückgang um - 9,6 Mio. € (- 17,1 %). Die Einnahmen YoungTicketPLUS sind 2021 um - 4,9 Mio. € (- 16,2 %) zurückgegangen. Auch bei den SchülerTickets verzeichnen wir ein Minus von - 6,5 Mio. € (- 5,7 %). Die SemesterTickets sind auf hohem Niveau leicht um - 0,4 Mio. € (- 0,9 %) gesunken.

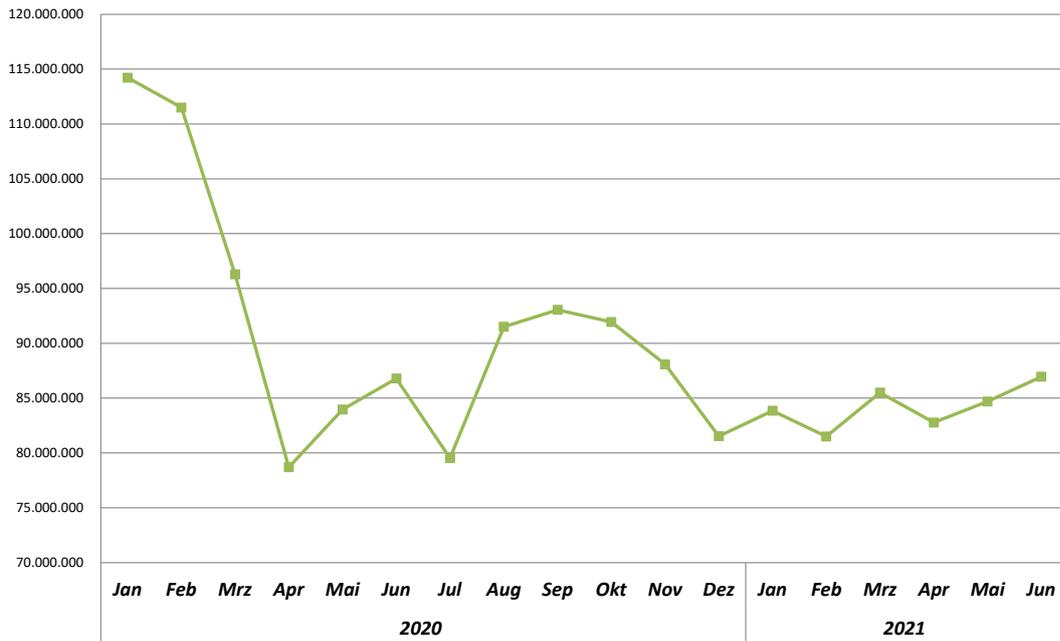
Im Barsortiment gehen die Einnahmen im ersten Quartal (Jan. -Mrz. 2021) im Vergleich zum Vorjahr 2020 24,8 Mio. EUR zurück (-42,8 %). Im zweiten Quartal (Apr.-Juni 2021) ist eine positive Entwicklung zu sehen: die Einnahmen stiegen im Vergleich zu 2020 um 18,3 Mio. EUR (+78 %).

Im Halbjahresvergleich gehen die Einnahmen bis zum 2. Quartal 2021 um - 6,4 Mio. € (- 7,9 %) zurück. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet das EinzelTicket Erw. im Zeitraum von Januar bis Juni 2021 erstmals wieder positive Einnahmen von 1,8 Mio. € (+ 4,2 %).

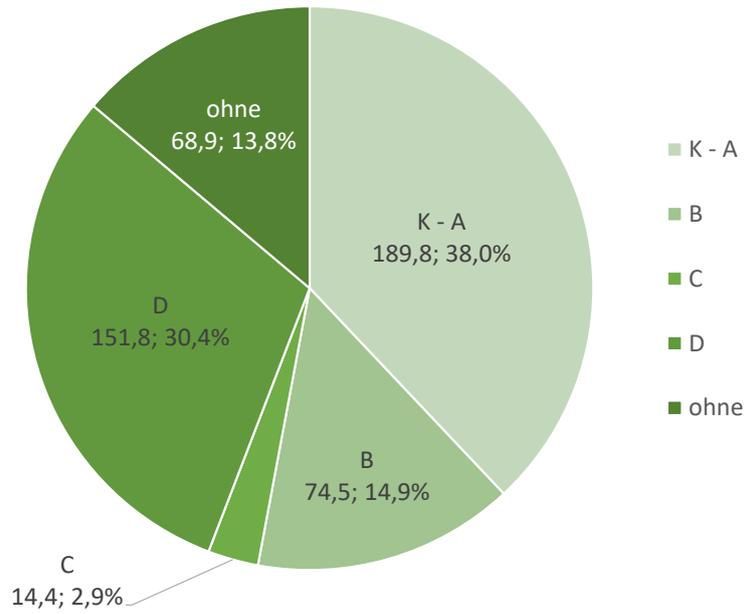
Beim SozialTicket sind die Einnahmen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um - 5,5 Mio. € (- 15,9 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 23 %, im Monatsdurchschnitt haben wir aktuell rd. 77 Tsd. SozialTicketkund*innen.

Insgesamt ist die Situation im 1. Halbjahr 2021 immer noch sehr angespannt. Mit Blick auf das 2. Halbjahr werden wir vermutlich in beiden Vergleichszeiträumen ähnliche Entwicklungen betrachten können. Jedoch ist auch dann noch keine deutlichere Entspannung zu erwarten. Wir werden diese Entwicklung auch weiterhin sehr kritisch beobachten.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2020 bis Juni 2021



Einnahmenanteile Januar bis Juni 2021 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan.-Jan 2020	Jan.-Jan 2021		
Summe von Absatz	Besortiment	17.470.747	17.750.000	279.253	1,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	12.070.906	13.407.000	1.336.094	11,1
	davon 4erTicket Erwachsene	1.914.005	1.020.140	-893.865	-46,7
	4-StundenTicket	170.030	107.540	-62.490	-36,6
	24h/48h-Verkehr	891.721	408.261	-483.460	-54,2
	Flanertickets	780.120	677.174	-102.946	-13,2
	davon Flanerticket 100/100-Modell	363.000	357.945	-5.055	-1,4
	davon Flanerticket Gocke-Modell	394.010	374.077	-20.933	-5,3
	davon Flanerticket Rebel-Modell	110.222	50.204	-59.918	-54,3
	davon Flanerticket AZ-Modell	20.877	57.079	36.202	173,5
	Regelkarten	2.600.100	2.200.000	-400.100	-15,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.300.000	1.121.100	-178.900	-13,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	600.700	400.000	-200.700	-33,4
	davon Ticket1000/2000 - MGNK (inkl. 9 Uhr)	470.800	412.000	-58.800	-12,5
	davon BärenTicket	200.000	210.700	10.700	5,4
	Schüler/LehrerTicket	2.000.000	2.070.000	70.000	3,5
	davon SchülerTicket Selbstzahler	1.900.000	1.910.000	10.000	0,5
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorantritt	100.000	160.000	60.000	60,0
	SemesterTicket	1.000.000	1.000.000	0	0,0
	SozialTicket	600.000	400.000	-200.000	-33,3
1. Klasse Zuschlag	10.000	10.000	0	0,0	
ÖT-Tarif	100.000	100.000	0	0,0	
Konstiktickets	2.200.000	100.000	-2.100.000	-95,5	
Sondergebühren	-1.000	70.000	71.000	7.100,0	
Summe von Einnahmen	Besortiment	81.425.629	75.007.293	-6.418.336	-7,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	42.487.288	44.292.251	1.804.963	4,2
	davon 4erTicket Erwachsene	21.541.039	16.806.441	-4.734.597	-22,0
	4-StundenTicket	735.151	829.693	94.542	12,9
	Tagesticket/24h/48h-Verkehr	7.374.988	5.206.077	-2.168.911	-29,4
	Flanertickets	55.890.085	46.335.576	-9.554.509	-17,1
	davon Flanerticket 100/100-Modell	18.375.888	14.889.170	-3.486.718	-19,0
	davon Flanerticket Gocke-Modell	25.995.618	20.607.238	-5.388.380	-20,7
	davon Flanerticket Rebel-Modell	9.251.226	7.067.860	-2.183.366	-23,6
	davon Flanerticket AZ-Modell	2.267.353	3.771.308	1.503.955	66,3
	Regelkarten	206.468.774	176.741.637	-29.727.137	-14,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	103.502.645	88.265.833	-15.236.812	-14,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	38.433.539	33.190.673	-5.242.865	-13,6
	davon Ticket1000/2000 - MGNK (inkl. 9 Uhr)	41.465.802	36.031.291	-5.434.511	-13,1
	davon BärenTicket	23.066.789	19.253.840	-3.812.949	-16,5
	Schüler/LehrerTicket	143.643.008	132.241.053	-11.401.955	-7,9
	davon SchülerTicket Selbstzahler	46.458.881	41.700.565	-4.758.315	-10,2
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorantritt	30.585.767	25.644.638	-4.941.130	-16,2
	SemesterTicket	39.797.620	39.428.399	-369.221	-0,9
	SozialTicket inkl. Zuschlag	34.806.513	29.283.147	-5.523.366	-15,9
1. Klasse Zuschlag	645.149	409.543	-235.606	-36,5	
ÖT-Tarif	6.270.638	4.971.562	-1.299.076	-20,7	
Konstiktickets	2.211.401	109.095	-2.102.306	-95,1	
Sondergebühren	295.179	727.030	431.851	146,3	
Summe von Fahrten	Besortiment	25.213.346	23.567.794	-1.645.552	-6,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	12.624.958	13.474.662	849.704	6,7
	davon 4erTicket Erwachsene	7.659.460	6.080.596	-1.578.864	-20,6
	4-StundenTicket	437.590	493.865	56.275	12,9
	Tagesticket/24h/48h-Verkehr	1.993.685	1.340.250	-653.435	-32,8
	Flanertickets	36.141.754	29.739.603	-6.402.151	-17,7
	davon Flanerticket 100/100-Modell	8.263.394	6.431.125	-1.832.269	-22,2
	davon Flanerticket Gocke-Modell	19.623.764	15.224.202	-4.399.562	-22,4
	davon Flanerticket Rebel-Modell	6.517.868	4.767.876	-1.749.992	-26,8
	davon Flanerticket AZ-Modell	1.736.728	3.316.400	1.579.672	91,0
	Regelkarten	138.731.636	112.261.381	-26.470.255	-19,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	75.759.750	61.396.672	-14.363.078	-19,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	26.893.957	22.180.354	-4.713.603	-17,5
	davon Ticket1000/2000 - MGNK (inkl. 9 Uhr)	25.869.930	20.675.095	-5.194.835	-20,1
	davon BärenTicket	10.207.999	8.009.260	-2.198.739	-21,5
	Schüler/LehrerTicket	193.884.464	166.894.902	-26.989.562	-13,9
	davon SchülerTicket Selbstzahler	85.495.224	72.571.265	-12.923.959	-15,1
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorantritt	32.893.414	26.075.392	-6.818.022	-20,7
	SemesterTicket	43.272.058	40.471.314	-2.800.744	-6,5
	SozialTicket	34.509.979	24.426.220	-10.083.759	-29,2
1. Klasse Zuschlag	0	0	0	0,0	
ÖT-Tarif	0	0	0	0,0	
Konstiktickets	523.196	9.298	-513.898	-98,2	
Sondergebühren	0	0	0	0,0	
Gesamt: Summe von Absatz		20.200.170	20.010.000	-1.900.170	-9,4
Gesamt: Summe von Einnahmen		571.453.994	505.254.336	-66.199.658	-11,6
Gesamt: Summe von Fahrten		472.276.433	397.370.512	-74.905.921	-15,9

ÖPNV-Rettungsschirm 2021:

Momentan laufen die Abfragen und weiteren vorbereitenden Maßnahmen zur Erstellung der Prognose 2021 für den ÖPNV-Rettungsschirm 2021. Auf Basis der bisherigen Einnahmensituation im laufenden Kalenderjahr liegt die Einnahmenprognose 2021 aktuell zwischen ca. 1,010 Mrd. € bis 1,015 Mrd. €. Im Vergleich zum Planwert 2021 (ohne Corona) bedeutet dies ein Defizit von ca. 340-345 Mio. €. In der VRR-eigenen Prognose im Juni 2021 lag das Worst-Case-Einnahmenszenario bei 0,975 Mrd. € und das Best-Case-Szenario bei 1,043 Mrd. €. Der aktuelle prognostizierte Wert von 1,010-1,015 Mrd. € liegt somit genau im Mittel dieser beiden Szenarien.

Kündigungsquote bei Abonnenten:

Die Abonnentenzahlen beim VRR sind seit April 2020 deutlich zurückgegangen. Um aktuelle Einblicke zu dieser Entwicklung zu erhalten, hat der VRR im August 2021 eine Abfrage bei ausgewählten Verkehrsunternehmen im VRR gestartet.

Bei Betrachtung der letzten drei Jahre 2019 (vor Corona) bis Juni 2021 fallen einige Aspekte besonders ins Gewicht: Auch in 2019 sind Abos ausgelaufen, wurden gekündigt oder Anschluss-Abos nicht abgeschlossen (z.B. nach der Schule der Wechsel vom SchokoTicket zum Semester- oder Auszubildendenticket). Jedoch wurden die Rückgänge in den Abos durch die Anzahl der Neuabschlüsse kompensiert. Dies hat sich 2020 im Zuge der Coronapandemie verändert. Die auslaufenden und gekündigten Abos sind nochmal leicht gestiegen, jedoch ist die Zahl der Neuabschlüsse deutlich geringer als im Vorjahr. Kund*innen scheuen sich, während der Pandemie die Verpflichtung eines Abos einzugehen. Dieser Trend hat zwar auch im 1. Halbjahr 2021 noch Bestand – jedoch zeigt sich die Lage hier etwas entspannter und die Kündigungen sind minimal rückläufiger. Dies scheint auf die diversen Aktivitäten, wie Kampagnen, Abobindungs- und Rückgewinnungsaktionen, rückführbar zu sein (vgl. Vorlage-Nr. V/X/2021/0124)

2. Tarifkooperation – Großkunden-Angebote

Fakultative Großkunden-Angebote für weitere Zielgruppen

Das Portfolio für das Segment der Firmen-/Vertragskund*innen im VRR soll gestrafft werden. Perspektivisch ist geplant, sowohl das FirmenTicket-Rabattmodell als auch das Großkunden-Rabattmodell in das Großkunden-Vorteilsprogramm zu migrieren:

Fakultative Großkundenmodelle



Gleichzeitig erreichen die Verkehrsunternehmen Anfragen von Großabnehmern, deren Bedürfnisse mit bestehenden Angeboten nicht abzubilden sind. Zum Beispiel Wohnungsbaugesellschaften (für Mieter) und der Drogeriekonzern DM (Filialen).

Um die Attraktivierung des Großkunden-Vorteilsprogramms voranzutreiben wird ein Workshop mit interessierten Verkehrsunternehmen und Vertreter*innen der VRR AöR unter der Begleitung der Marketing-Beratung Probst & Consorten vsl. im September 2021 stattfinden. Ziel ist es, ein attraktives Großkundenmodell zu entwickeln, das unterschiedlichsten Großabnehmern Zugang bietet.

3. Verfahren zur Ermittlung der statistischen Fahrtenanzahl

Ausgangslage:

Die im letzten Sommer 2020 gestartete Abfrage bei den Verkehrsunternehmen bzgl. der Auslastung in den Bussen und Bahnen unter Corona-Bedingungen hat gezeigt, dass deutlich weniger Kunden*innen den ÖPNV genutzt haben, als die Zahlen der Fahrausweisstatistik vermuten lassen. Daraufhin hat die VRR-Verwaltung die statistischen Fahrten neu bewertet; im Ergebnis zeigte sich ein Reduktionbedarf der Fahrten bei den Zeitkarten um mind. 20 %. Auf Basis dieses Ergebnisses wurden die Fahrtenhäufigkeiten (FH) im VRR ab März 2020 zunächst um 15% herabgesetzt (vgl. Vorlage-Nr. M/IX/2020/0811). Im Dezember-Sitzungsblock 2020 wurde u.a. auch darüber informiert, die Fahrtenhäufigkeiten Mitte des Jahres 2021 neu zu bewerten und Verfahrensvorschläge ab 2022 ff zu erarbeiten.

Vorgehen zur Ermittlung der VRR-Vorschläge zum zukünftigen Umgang mit den Fahrtenhäufigkeiten:

Im ersten Schritt hat der VRR mit drei Verkehrsunternehmen Kontakt aufgenommen, die mit

Fahrgastzählsystemen arbeiten. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass mit diesen Systemen die Fahrgäste zwar gezählt und teilweise tagesscharf ausgewertet werden können, jedoch keine Aussage über das genutzte Ticket gemacht werden kann. Demnach ist nicht auswertbar, wie viele Fahrten Kunden*innen beispielsweise mit einem Ticket 1000 tätigen.

Eine Abfrage bei anderen Verkehrsverbänden in Deutschland hat ergeben, dass sich die FH des VRR im bundesweiten oberen Drittel bewegen. Gleichzeitig haben auch andere Verbände bestätigt, als zu hoch eingeschätzte FH in ihrem Verbund zu nutzen.

Eine VDV-Arbeitsgruppe hat sich im Kontext der Fahrgastzahlen im ÖPNV ebenfalls mit dem Thema statistischen FH beschäftigt und mit den bundesweiten Zahlen ein Rechenkonstrukt zur Bestimmung einer FH für Zeitkarten vorgenommen. Verglichen mit den Fahrgastzahlen der amtlichen und der VDV-Verbandsstatistik, liegen die so ermittelten Fahrtenhäufigkeiten für Zeitkarten um 21 % niedriger. Als Gründe für die bundesweit überhöhten Fahrgastzahlen wurden der Anstieg von Teilzeitarbeit, die Ausweitung des Ganztagsschulangebots, die in einigen Räumen historisch gewachsene Fahrtenhäufigkeitsbewertung bei Solidartickets und die zunehmende Verbreitung von Zeitkarten ohne ausreichende Absenkung der hinterlegten Nutzungshäufigkeiten hergeleitet.

Angesichts der dargestellten Analyse zum weiteren Umgang mit den Fahrtenhäufigkeiten im VRR, haben die Verkehrsunternehmen im VRR in ihren Sitzungen am 15.07.2021 und 02.08.2021 eine Reduktion der statistischen Faktoren zur Ermittlung der Fahrgastzahlen (Fahrtenhäufigkeit) bei den Zeitkarten um weitere 5 % ab Januar 2022 empfohlen.

4. Bericht zur Einnahmensicherung 2020

Siehe Anlage 2 „Bericht zur Einnahmensicherung 2020“.

5. Richtlinie Tarifniveaus (Preisstufe A1-A3) – Standardrevision

Ausgangslage:

Die Tarifgebiete im VRR sowie die tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten im VRR sind gemäß dem gültigen VRR-Tarif in die Preisniveaus A1, A2 und A3 für bestimmte Tickets in der Preisstufe A eingestuft.

Die Einstufung erfolgt anhand eines Kalkulationsmodells bestehend

- aus Bewertungskriterien,
- errechnetem Index,
- Schwellenwerten und

- Mindeststandards.

Dieser Rahmen dient dazu, der VRR AöR und den beteiligten Gebietskörperschaften einen rechtssicheren Rahmen bei der differenzierten Einteilung der Tarifgebiete zu gewährleisten. Die Einteilung in die verschiedenen Preisniveaus leistet einen Teil der Finanzierung des Leistungsangebotes der Verkehrsunternehmen.

Die erlassene Richtlinie Tarifniveau ist mit Wirkung zum 06.07.2018 (Vorlage: M/IX/2018/0460) in Kraft getreten. Eine Überprüfung der Einteilung der Tarifgebiete in die verschiedenen Preisniveaus soll alle vier Jahre erfolgen.

Weiteres Vorgehen

Die Durchführung der Revision erfordert es, dass die einzelnen Bewertungskomponenten und die Datengrundlagen aus dem Jahr 2018 überprüft und, bei Bedarf, aktualisiert werden. Für die Überprüfung gem. Richtlinie Tarifniveau wird ein Dienstleister beauftragt. Das Ergebnis dieser Überprüfung soll bis 05/2022 vorliegen und im Juni-Sitzungsblock 2022 zur Beschlussfassung in die VRR-Gremien eingebracht werden. Eine ggf. eintretende Änderung der Einteilung der Tarifgebiete wäre dann in der Folge zu beschließen.

6. Vorgehensweise Prüfauftrag SozialTicket

Ausgangslage:

Im Juni-Sitzungsblock 2021 hat die VRR-Verwaltung den Auftrag erhalten, das SozialTicket neu zu bewerten und attraktiver zu gestalten.

Aktuell wird das SozialTicket in den Städten unseres Verbundes in der Preisstufe A und in den Kreisen mit kreisweiter Gültigkeit angeboten.

Im Zuge der Corona-Pandemie sind die monatlichen Absatzzahlen im Jahresdurchschnitt 2019 bis 2021 um ca. 60 Tsd. Kunden*innen (- 44 %) zurückgegangen.

Weitere Vorgehensweise:

Erste Überlegungen in unserem Hause greifen die Vorschläge der politischen Fraktionen zu folgenden Tarifvarianten auf:

- SozialTicket in allen Preisstufen
- SozialTicket im Abo
- Variante des Monatstickets (Gültigkeit ab 9 Uhr)
- 4erTicket sozial in der Preisstufe A
- Rabatt auf ausgesuchte Tickets des VRR-Ticketsortiments

Denkbar ist auch ein FlexTicket für Sozialkund*innen nach dem Verkaufsstart des FlexTickets für Endkund*innen.

Um diese fachlichen Überlegungen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen zu bewerten, wurde eine Arbeitsgruppe „SozialTicket“ gegründet. Daran beteiligt sind neun Verkehrsunternehmen im VRR aus den Bereichen Großstadt, mittlere Großstadt und ländlicher Raum, im Detail: Bogestra, WSW, Ruhrbahn, SWK, Rheinbahn, DVV, STOAG, Vestische, NIAG). Am 01.09.2021 wird die erste Sitzung dieser Arbeitsgruppe stattfinden.

Im Rahmen der Bewertung der Tarifvarianten sind u.a. folgende Punkte zu bedenken, zu diskutieren und zu bewerten:

- Kundenwünsche und Marktpotenzial, ggf. wird hierzu eine primäre Marktforschung erforderlich
- Auswirkungen auf das Sortiment und die Preiswahrnehmen
- Auswirkungen auf die Finanzierung inkl. der Förderung

Wie im Juni-Sitzungsblock erbeten, werden erste Ergebnisse in den Dezember-Sitzungsblock 2021 eingebracht.

7. On-Demand-Tarif – Zwischenbericht

Ausgangslage

Um die Intermodalität im ÖPNV zu fördern, arbeiten der VRR und die Verkehrsunternehmen (VU) seit einigen Jahren an der Attraktivierung des On Demand-Angebots. So hatte beispielsweise die DVG bereits im Jahr 2017 den On Demand-Piloten „myBus“ mit einem Pilottarif gestartet, welcher im September 2021 in den Regeltarif überführt wird. Im Jahr 2020 erfolgte eine Angebotseinführung der STOAG mit dem „Revierfiltzer“, der WSW mit ihrem „Hol mich! App“-Angebot und der SWK mit „mein SWCAR“. Darüber hinaus ist das On Demand-Angebot „Bussi“ der Ruhrbahn seit März 2021 am Markt verfügbar.

Zur Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten und einer Durchtarifizierung legte der VRR bereits im Jahr 2019 Eckpunkte zur Anpassung des On Demand-Tarifs fest (siehe Vorlage-Nr. M/IX/2019/0608). Diese Änderungen umfassten:

- Bepreisung (z.B. Grund-/ Leistungspreise) auf der Basis eines Luftlinienkilometertarifs je angefangenem Kilometer,
- Flexible Preisparameter, z.B. Ab- und Zuschläge zum Richtpreis (Preisabstand)

Taxi zu ÖPNV) je nach Marktsituation,

- Aktionspreise und Sonderangebote zur Kundengewinnung und Kundenbindung.

Angesichts der technischen Vorbereitungszeit in den VU erfolgte die Tarifierung zum 01.09.2020. Wie in der dortigen Beschlussfassung vereinbart wird hiermit ein Zwischenbericht nach dem 1. Jahr des neuen On Demand-Tarifs vorgelegt. Hierzu hat die VRR AöR im Juli 2021 eine Befragung der On Demand anbietenden VU im VRR durchgeführt.

Inhalte der On Demand-Abfrage

Die On Demand-Abfrage wurde in der Zeit vom 02.-23.07.2021 durchgeführt. Neben dem allgemeinen a) Angebotsdesign wurden bei der Abfrage vor allem b) Kundenreaktionen, die c) Bewertung durchgeführter verkaufsfördernder Aktionen und d) Wünsche für eine Weiterentwicklung des Angebotes adressiert. Auch die e) Coronapandemie wurde im Kontext der Abfrage aufgegriffen.

a) Angebotsdesign

Im VRR bieten insgesamt fünf VU in Krefeld, Duisburg und Oberhausen im gesamten Stadtgebiet On Demand-Verkehre an. In Essen und in Wuppertal wurde in ausgewählten Stadtteilen im Innenstadtbereich oder in Randbezirken ein Angebot geschaffen. Rund 5 oder 6 Fahrzeuge werden jeweils zur Bedienung vorgehalten.

Deutlicher Schwerpunkt des Angebots ist das Wochenende, insbesondere Samstag und Sonntag, in der Zeit von 0:00 bis 02:00 Uhr. Das Verkehrsverhalten scheint aktuell noch durch Corona geprägt zu sein: Es zeigen sich viele Fahrtrelationen aus einem Wohngebiet in ein anderes Wohngebiet.

b) Kundenreaktionen

Aus den Rückmeldungen der VU ging hervor, dass kundenseitig allgemein eine sehr hohe Gesamtzufriedenheit und eine hohe Weiterempfehlungsbereitschaft geäußert wird. Gelobt wird insbesondere der Komfort der Fahrt, der Buchungsprozess und die Rabatte für Abokund:innen.

c) Bewertung durchgeführter verkaufsfördernder Aktionen: Nachfrage

In der Zeit von Januar bis April 2021 wurden im On Demand-Segment ca. 3.000 Fahrten durchgeführt und ca. 51.000 € Einnahmen erzielt. Auffällig dabei ist, dass ca. 50 % der Kund:innen mit Sofort-Rabatt (z.B. als Inhaber*in eines Ticket2000) den Tarif nachfragten.

Dies entspricht einem Anteil von ebenfalls ca. 50 % bei Gelegenheitsnutzer:innen. Bei den Reiseweiten liegen ca. 40 % der Fahrten im Nahbereich bis 2 Kilometer und ca. 75 % der Fahrten bis 5 Kilometer.

d) Wünsche zur Weiterentwicklung

Die telefonische Vorbestellung und andere Bezahlarten, nicht nur über die App, wurden oft als Grund für eine Weiterentwicklung genannt. Aus der Befragung ging auch hervor, dass Fahrgäste eine erhöhte Intermodalität wünschen, d.h. ein Übergang vom On Demand-Angebot auf den Regel-ÖPNV mit entsprechender Umsteigemöglichkeit.

e) Coronapandemie

Coronabedingt hat es Einschränkungen des Angebotes gegeben. Während der verschiedenen Lockdowns sind die On Demand-Verkehre aufgrund der fehlenden Nachfrage und aufgrund des Schutzes von Fahrpersonal und -gästen eingestellt, oder nur beschränkt angeboten worden.

Weiterhin wurde die Sitzplatzbelegung reduziert und eine Spuckschutzscheibe zwischen Fahrer:in und Fahrgastraum in allen Fahrzeugen eingebaut.

Diese Coronalage hat auch dazu geführt, dass nachfrageintensivierende Maßnahmen, die auch im Tarif optional angelegt sind, von VU-Seite kaum Nutzung fanden.

Ausblick

Aufgrund der coronabedingten eingeschränkten Aussagekraft der aktuellen Marktentwicklung wird im Jahr 2022 ein erneuter Bericht zu den On Demand-Tarifen vorgelegt.

Darüber hinaus wird der VRR im Jahr 2021 prüfen, inwiefern die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eine Tarifanpassung im VRR erfordert. Der Bundesrat hat am 26.03.2021 der PBefG-Novelle zugestimmt. Von dieser sind vorwiegend der Linienbedarfsverkehr (§ 44) und der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50) betroffen. Während sich §44 mit dem sog. „Ridepooling“, d.h. die Einbindung von flexiblen Angeboten in den ÖPNV (z.B: Anrufsammeltaxen oder Rufbussen) beschäftigt, regelt §50 das kommerzielle Ridepooling – wie von Anbietern wie MOIA oder CleverShuttle – außerhalb des ÖPNV.

Mit der Schaffung eines eigene Tarifs für die On Demand Angebote hat der VRR bereits sehr frühzeitig eine Vorbereitung auf die PBefG Novellierung geschaffen. Inwiefern die

gesetzlichen Änderungen einen Anpassungsbedarf des On Demand-Tarifs im VRR mit sich bringen, wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe (bestehend aus VRR- und VU-Vertreter:innen) bewertet. Als Grundlage hierfür wird eine juristische Bewertung zur Novelierung des PBefG für On Demand genutzt, die aktuell im VRR erstellt wird (siehe Sachstandsbericht Vorlage Nr. Z/X/2021/0115).

8. Klimaschutzprogramm 2030 – Projekt

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes sollen ausgewählte Modellregionen eine Förderung zur Stärkung des ÖPNV erhalten. Am 28.01.2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Eckpunkte zum Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“. Nach gegenwärtigem Sachstand beläuft sich das Gesamtvolumen des Förderprogramms in den nächsten vier Jahren auf über 250 Mio. EUR (Regierungsentwurf Bundeshaushalt 2021). Der VRR hat zusammen mit den Verbund- und Tarifpartnern in NRW eine Projektskizze erarbeitet und sich damit am Förderaufruf beteiligt. Diese umfasst eine einfache, transparente und verbundübergreifende Tariflösung, die den Schwerpunkt auf Berufspendler*innen legt (vgl. Vorlagen-Nr. Z/IX/2020/0789).

Die bisherigen Angebote für Berufspendler*innen in NRW sind auf einen hohen Mobilitätsbedarf ausgelegt. Mit der neuen Konzeptidee sollen Teilzeitbeschäftigte oder Beschäftigte, die oft im Homeoffice arbeiten, und somit weniger Fahrten je Monat zur Arbeitsstätte unternehmen, angesprochen werden. Um 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. An der Gruppe der Berufspendler*innen mit flexiblen Mobilitätsbedarf kann erprobt werden, ob alternative Tarifangebote dazu dienen, Neukund*innen für den ÖPNV zu gewinnen. Das tarifliche Modell wird in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet, welches auch die verkehrliche, finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme nach Beendigung der Zuwendung beinhaltet.

Von Seiten des BMVI ist ein zweistufiges Antragsverfahren für die Ausgabe der Fördermittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgesehen. In der ersten Phase (Skizzen-Verfahren“) wurden „die Projektideen und Konzepte der Antragsteller gesammelt, um eine Vorauswahl für die zweite Phase vorzunehmen. Die Skizze zu o.g. Projektidee wurde am 29.03.2021 von den Projektpartnern eingereicht.

In der Zwischenzeit wurden am 12.09.2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Modellprojekte bekanntgegeben, die im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ ausgewählt wurden. Von über 160 einge-

reichten Modellprojekten haben 12 Projekte den Zuschlag für eine Förderung erhalten. Der VRR sowie die Verbund- und Tarifpartner in NRW bedauern, dass die gemeinsame Projektskizze mit dem Schwerpunkt auf Berufspendler*innen im eTarif leider nicht für eine Förderung durch das BMVI ausgewählt wurde.

Obwohl die eingereichte Projektidee eine Absage erhalten hat, wird der VRR – in Abstimmung mit den anderen Verbänden in NRW – das Thema JobTicket im eTarif im Jahr 2022 vorantreiben.

Anbei eine Auflistung der 12 geförderten Projekte:

- Freie und Hansestadt Hamburg – Auf dem Weg zum Hamburg-Takt (AWHT)
- Landkreis Lüchow-Dannenberg, Niedersachsen – Mobilität und Fläche clever vernetzt im Wendland (CleverMoWe)
- Landkreis Cuxhaven, Niedersachsen – CuX und quer - Erfahrungen in Grün (CuX)
- Landratsamt Freyung-Grafenau, Bayern – Digitale Mobilitätsinnovationen in Freyung-Grafenau (DiMoFRG)
- Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH, Nordrhein-Westfalen – Lippe Intelligent Vernetzt (LIV)
- Verkehrsverbund Warnow GmbH, Mecklenburg-Vorpommern – Mehr klimafreundliche Mobilität zur Stärkung von Partizipation und Inklusion in der Regiopole Region Rostock (MIRROR)
- Region Hannover, Niedersachsen – Modellregion Hannover: Wendepunkt im Verkehr (MoHaWiV)
- wupsi GmbH, Nordrhein-Westfalen – Multimodale Mobilität in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis (MUMOLEVRBK)
- Kreis Herzogtum Lauenburg, Schleswig-Holstein – Kreisübergreifende Angebotsoffensive zum Ausbau und zur Schaffung eines metropolitanen Stadt-Land-Takes (ÖVer.KanT)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hessen – RMVall-in – die generelle Mobilitätsplattform (RMVall-in)
- Hallesche Verkehrs-AG, Sachsen-Anhalt – Mitteldeutschland vernetzt (STADTLand+)
- Zweckverband Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt, Bayern – Neue öffentliche Mobilität durch Innovation, Nachhaltigkeit und Digitalisierung (VGI newMIND)

Nähere Informationen zu den einzelnen Projekten sind unter der folgenden Internetseite abrufbar: www.bmvi.de/modellprojekte-nahverkehr

9. Jahresbericht nextTicket 2.0

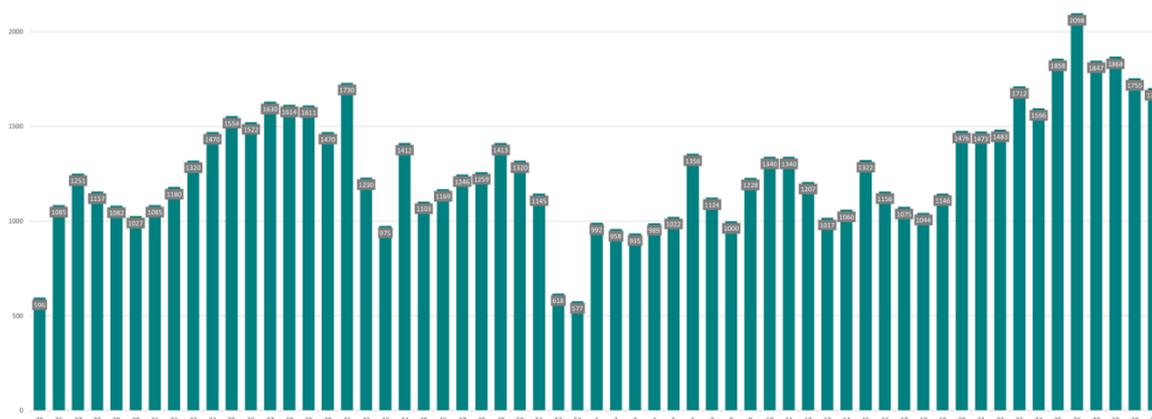
Aktuell läuft die Marktphase von nextTicket 2.0, die im Juni 2020 gestartet ist. Das Projekt wird mit dem Projektpartner Stadtwerke Neuss GmbH in der Rolle des Kundenvertragspartners durchgeführt. Die Rheinbahn AG sowie der VRR unterstützen nextTicket 2.0 als Projektpartner. Um Kund*innen die Nutzung eines eTarifs durchgängig zu ermöglichen, wird die Marktphase bis zum Start von CiBo NRW, plus einer dreimonatigen Migrationsphase, fortgeführt (M/X/2021/0083). Die CiBo NRW-Funktion sowie die Nutzung der eTarife in NRW erfolgt anschließend im Rahmen des Regeltarif über die Apps der Verbundverkehrsunternehmen und sowie die Verbund-App.

P+R-Erweiterung bei nextTicket 2.0

Das Vorhaben umfasst 11 ausgewählte P+R-Parkplätze in den an Düsseldorf angrenzenden Städten und Kommunen. Findet ein Check-in an einem der teilnehmenden P+R-Plätze statt, reduziert sich der aktuelle Grundpreis um 50 %. Neben den P+R-Nutzer*innen profitieren auch Fahrradfahrer*innen von den günstigeren Preisen. Die Erkenntnisse sollen für Folgeprojekte im Handlungsfeld P&R genutzt werden. Die Marktphase für die P+R-Erweiterung von nextTicket 2.0 war für das zweite Quartal 2021 vorgesehen. Leider kommt es bei der technischen Umsetzung zu Verzögerungen beim Dienstleister, sodass eine Umsetzung im dritten Quartal geplant ist.

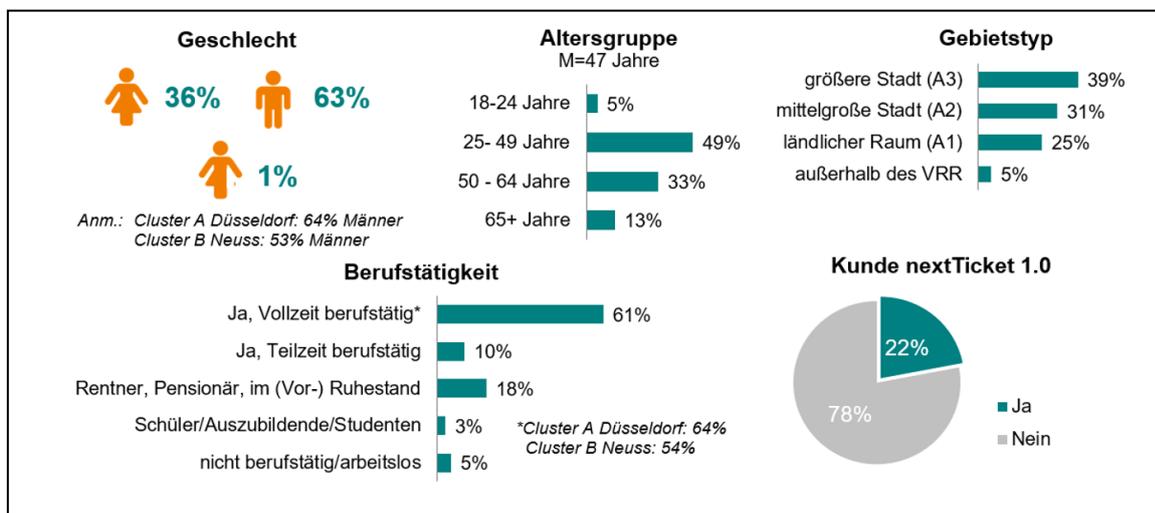
Auswertung und begleitende Marktforschung

Seit dem Start haben sich ca. 9.330 Kund*innen vollständig registriert und über 76.000 Fahrten unternommen. Die Fahrten pro Woche haben seit den Corona-Lockerungen stark zugenommen und bewegen sich aktuell auf ein Niveau zwischen ca. 1.500 und 2.100 Fahrten pro Kalenderwoche.



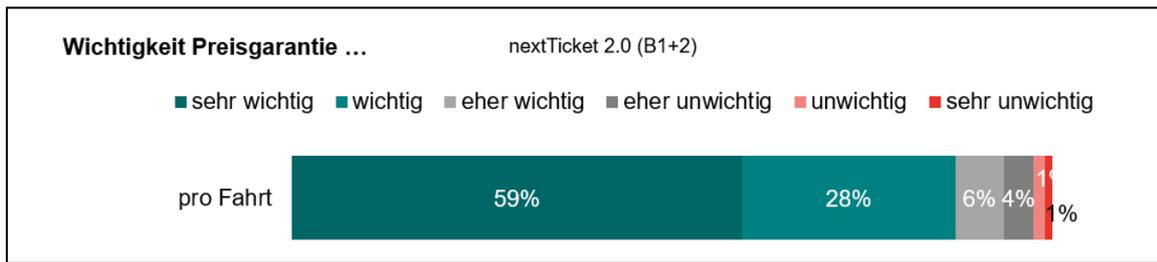
Wie bei nextTicket 1.0 wurde auch zu nextTicket 2.0 eine begleitende Marktforschung durchgeführt. Die Erstbefragung lief vom 20.07.-06.10.2020. Vom 28.05.-28.6.2021 erfolgte die Zweitbefragung. Die nextTicket-Teilnehmer*innen, die nach der Erstbefragung hinzukamen, wurden im Rahmen einer Zweitbefragung ebenfalls berücksichtigt. Bei der Zweitbefragung waren insbesondere Themen relevant, die erst nach einer längeren Nutzungszeit von nextTicket 2.0 beantwortbar sind, wie z.B. Zufriedenheit mit den Abrechnungen und vor allem die Mehr- oder Wenigernutzung des ÖPNV durch nextTicket 2.0.

Ein gutes Drittel der nextTicket-Teilnehmer*innen haben im Rahmen der Registrierung ihre Zustimmung zur Marktforschung gegeben. Das sind ca. 15% weniger als bei nextTicket 1.0, aber immer noch ein sehr guter Wert. Unter Befragungsteilnehmer*innen wurde eine Vollerhebung durchgeführt. Der Rücklauf der Fragebögen lag für beide Befragungen bei ca. 40% und damit auf dem gleichen guten Niveau wie bei nextTicket 1.0. Jede*r fünfte Teilnehmer*in von nextTicket 2.0 gibt an, auch schon bei nextTicket 1.0 teilgenommen zu haben. Die Altersstruktur ist ebenfalls bei den Befragungsteilnehmer*innen gut durchmisch, auch in den höheren Altersklassen: Ca. 13 % sind 65 Jahre oder älter. Die nextTicket2.0-Befragungsteilnehmer*innen entsprechen hinsichtlich Altersverteilung, Geschlechtsverteilung und VRR-Regionstypzugehörigkeit entsprechen sehr gut der Grundgesamtheit im VRR.



Grundsätzlich wird der Luftlinientarif von nextTicket 2.0 deutlich besser durch die Kund*innen bewertet als der Linien-km-Tarif aus nextTicket 1.0. Zum einen, weil mögliche Preishärten auf PST-B-Relationen gemildert werden, zum anderen, weil insbesondere die Preisdeckel pro Fahrt in den Preisstufen K und A unangenehme Überraschungen vermeiden.

Preisgarantien sind für viele der Befragten ein wichtiges Merkmal des nextTicket 2.0Tarifs: Fast 90% der Befragten ist der Preisdeckel pro Fahrt wichtig. Dieses Tarifmerkmal, sowie auch die Luftlinien-Bepreisung, werden im zukünftigen eTarif für CiBo-NRW angewendet.



Die Gründe für die Zufriedenheit mit dem neuen eTarif waren vor allem, dass keine Auseinandersetzung mit dem Tarif erfolgen muss, die Tarifierung gerecht und der Prozess schnell und bequem ist. Dass einige Strecken günstiger werden, spielte ebenfalls eine wichtige Rolle, war aber nicht das führende Argument.

