



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2022/0264	11.03.2022	7

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	23.03.2022	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt nachfolgende Beschlüsse des Verwaltungsrates der VRR AöR sowie die nachfolgenden Sachstände zur Kenntnis:

A Beschlüsse

1. NRW-Stammkunden-Aktion 2022

Der Verwaltungsrat stimmt der NRW- Stammkundenaktion für Abonnent*innen und Sozialticket-Kund*innen im VRR für den Zeitraum vom 01.06.-30.09.2022, unter Vorbehalt des Beschlusses im Landesarbeitskreis Nahverkehr (LAK) am 28.2.2022, zu. Im Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR-Gremien am 16.03.2022 wird der aktuelle Stand des bis zum 28.02.2022 befristeten Umlaufbeschlusses des LAK berichtet.

2. Flex25 und Flex35 inkl. Kurzstrecke

Der Verwaltungsrat stimmt der Umsetzung des EinzelTickets in der Preisstufe „Kurzstrecke“ für die Produkte Flex25 und Flex35 zum Juli 2022 zu.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Dezember 2021
2. Weiterentwicklung SozialTicket
3. Änderung der Abo-Bedingungen auf Basis des Gesetzes für Faire Verbraucherverträge ab 01.03.2022
4. Vertriebsanalyse
5. Revision der Richtlinie Tarifniveaus, Darstellung der Kriterien
6. Weiterentwicklung OnDemand-Tarif
7. Gegenseitige Anerkennung von AVV School&Fun Tickets und VRR SchokoTickets

Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. NRW-Stammkunden-Aktion 2022

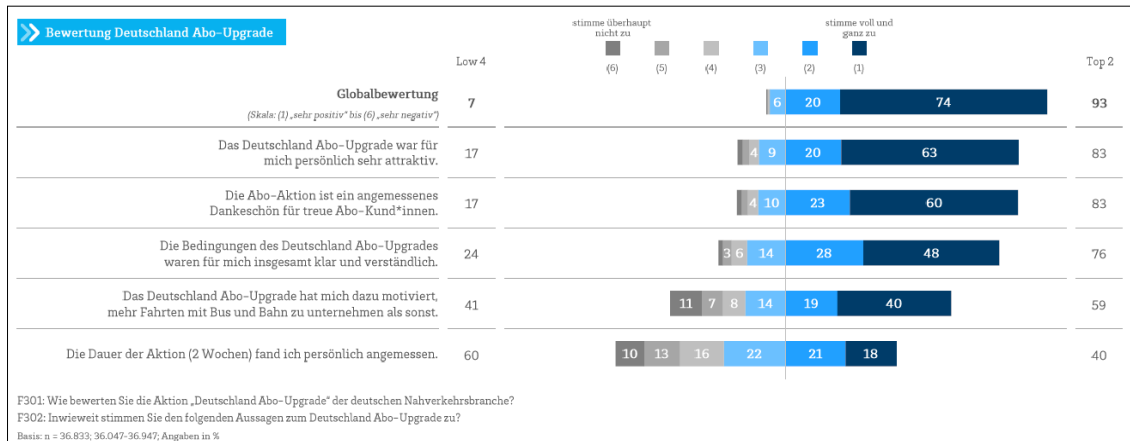
Ausgangslage

Die anhaltende Corona-Pandemie und die damit weiterhin verbundenen rückläufigen Stammkundenzahlen machen eine erneute gemeinsame NRW-Aktion zur Stammkundenbindung und -rückgewinnung notwendig. Hierbei sollen die positiven Wirkungen der gemeinsamen, NRW-weiten Dankeschön-Aktionen in den Jahren 2020 und 2021 auch im Jahr 2022 genutzt werden. Auch die Ausgestaltung der Aktion des Jahres 2022 wurde durch alle NRW-Verbände in Abstimmung mit dem KCM und den VRR-Verkehrsunternehmen entwickelt. Erkenntnisse aus früheren NRW-Aktionen halfen bei der Ausgestaltung. Auch der KViv-Arbeitskreis „Marketing, Tarif, Vertrieb“ hat sich mit der Aktion und deren Ausgestaltung auseinandergesetzt und befürwortet die Umsetzung im VRR und in NRW.

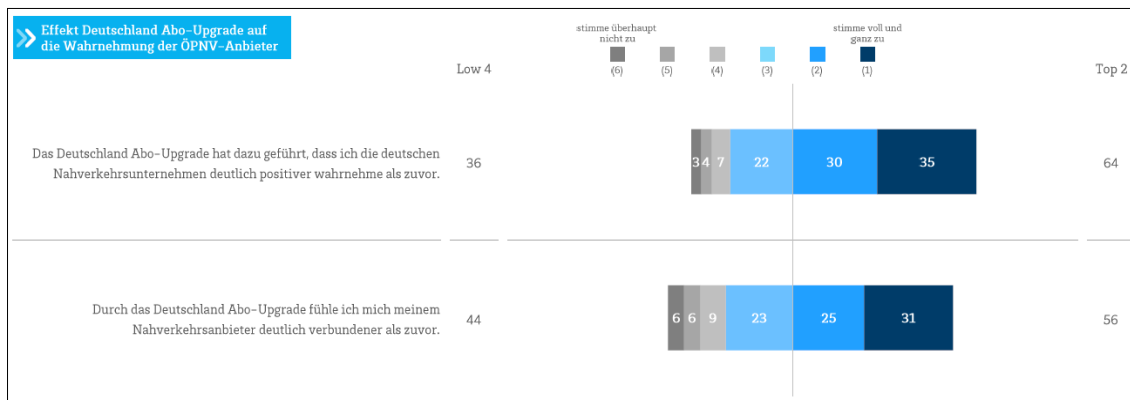
Unter den Prämissen, dass es auch für das Jahr 2022 einen ÖPNV-Rettungsschirm geben wird und dieser entsprechend den bekannten Regelungen der vergangenen Jahre abgewickelt wird, wurde diese Aktion analog den Vorjahren ausgestaltet, da diese Aktionen den Rettungsschirm nicht berührt hatten.

Erkenntnisse aus bisherigen Dankeschön-Aktionen

Die seit 2020 NRW-weiten durchgeführten Sommeraktionen für Abonnent*innen sind in der Ausprägung sehr ähnlich zur deutschlandweiten VDV-Aktion „Deutschland-Abo Upgrade“, die vom 13.-26.09.2021 durchgeführt wurde. Das „Deutschland-Abo Upgrade“ fand unter den Registrierten universellen Zuspruch, unabhängig davon, ob es tatsächlich genutzt werden konnte oder nicht:



Die Aktion wirkt sich zudem positiv auf die allgemeine Wahrnehmung des eigenen Nahverkehrsanbieters ab:



Ergänzend war für jede/n Fünfte/n der neuen Abonnent*innen (weniger als 2 Monate Abo-Zugehörigkeit) die Upgrade-Aktion ein Treiber, dieses Abo abzuschließen. Für ca. 6% der schon längeren Abonnent*innen war die Upgrade-Aktion ein wesentlicher Anreiz, das Abo zu halten.

Details zur NRW-Stammkundenaktion 2022

Folgende Eckdaten für eine landesweit gemeinsame Stammkundenaktion für alle Abonnent*innen im Jahr 2022 wurden zwischen den o. g. Beteiligten auf NRW-Ebene vereinbart:

- Zeitraum vom 01.06.-30.09.2022
- VRR-Kundengruppen analog vorheriger Sommeraktionen (d. h. Abonnent*innen und So-

zialTicket-Nutzer*innen)

- Berechtigungstage: Samstagen, Sonn- und Feiertage
- Geltungsbereich: Freie Fahrt in ganz NRW (analog der Sommerferienaktion 2021)
- Mitnahmeoptionen (analog der Sommerferienaktion 2021):
 - o Ticketinhaber*in + eine Person (Erwachsener oder Kind) + bis zu drei Kinder (unter 14 Jahre) oder
 - o Ticketinhaber*in + eine Person (Erwachsener oder Kind) + bis zu zwei Fahrräder

Das KCM wird die Aktion NRW-weit mit den Beteiligten koordinieren. Darüber hinaus hat das KCM angeboten, im Rahmen der Kommunikationsarbeit und der Marktforschung zu unterstützen. Details hierzu befinden sich in der Abstimmung.

Nächste Schritte

Die erforderlichen Gremienbeschlüsse (im VRR und auf NRW-Ebene) werden ab Februar - März 2022 eingeholt, um einen Start zu o.g. Zeitpunkt zu ermöglichen und die Kommunikationsmaßnahmen vorzubereiten.

2. Flex25 und Flex35 inkl. Kurzstrecke

Ausgangslage

Seit dem 03.01.2022 stehen das Flex25 und Flex35 den VRR-Kund*innen in der VRR-App zum Kauf zur Verfügung. Auch über eigene Apps der VRR-Verkehrsunternehmen werden die FlexTickets für Einzelkund*innen angeboten.

Beide Ticket-Varianten enthalten den Zugriff auf rabattierte EinzelTickets in den Preisstufen A1, A2, A3, B, C und D. Wie auch in den klassischen Abonnements des VRR, ist die PST Kurzstrecke (PST K) bisher nicht enthalten. Beim FlexTicket steht allerdings aus Kundensicht der Erwerb von vergünstigten EinzelTickets im Mittelpunkt der eigenen Mobilität. Denkbar ist, dass der Ausschluss der Kurzstrecke zu Negativreaktionen der Öffentlichkeit und der Kund*innen führen wird, wenn festgestellt wird, dass EinzelTickets nicht für die Kurzstrecke erworben werden können. Die Aufnahme der PST K wurde auch u.a. von den politischen Vertretern*innen in der Sitzung des Ausschusses für Tarif und Marketing am 21.09.2021 angemerkt.

Im Sinne einer vereinfachten Kommunikation („alle EinzelTickets werden rabattiert“) und einer positiven Imagewirkung empfehlen die VRR-Verwaltung und die Verkehrsunternehmen (VU) eine Ergänzung der PST K. Nach Rücksprache mit ihren Dienstleistern, teilten die VU mit, dass eine Integration der PST K zum 01.07.2022 möglich ist. Der Preis für ein K-

EinzelTicket im Jahr 2022 beträgt gemäß Rabattierung 1,35€ im Flex25 und 1,17€ im Flex35.

Weiteres Vorgehen

Nach der Beschlussfassung im VRR Verwaltungsrat am 23.03.2022 werden parallel der entsprechende Tarifantrag gestellt und die Aufträge an die Dienstleister erteilt. Die Umsetzung der Kurzstrecke ab dem Juni 2022 vorgesehen.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Dezember 2021

Die Corona-Pandemie stand auch bis Ende des Jahres 2021 weiter im Fokus und hat sich negativ auf die Entwicklung der Einnahmen im VRR ausgewirkt. In Anlage 1 finden Sie die Einnahmen- und Fahrtenveränderung im Vergleich von 2019 bis 2021.

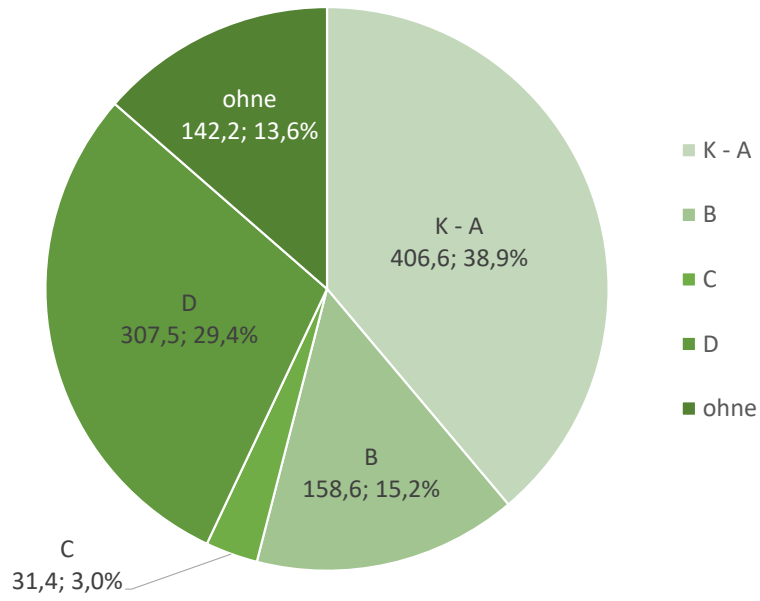
Die Einnahmen sind im Jahr 2021 um - 48,9 Mio. € (- 4,5 %) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Diese Entwicklung ist deutlich positiver, als zu Beginn 2021 prognostiziert. Ein Grund dafür ist die positive Entwicklung des Barsortiments ab Mitte des Jahres 2021. Bei den Fahrten ist ein Rückgang von -83,2 Mio. Fahrten (- 9,3 %) zu verzeichnen.

Die Regelzeitkarten sind von 393,3 Mio. € auf 356,6 Mio. € um 36,7 Mio. € (- 9,3 %) gesunken. Die FirmenTickets zeigen mit -15,6 Mio. € (- 14,3 %) einen deutlich stärkeren Rückgang nach nahezu Stabilität noch im Jahr 2020. Die Einnahmen des YoungTicketPLUS sind 2021 um -6,3 Mio. € (- 10,6 %) zurückgegangen. Auch beim SchokoTicket verzeichnen wir ein Minus von -7,7 Mio. € (- 3,6 %). Die SemesterTickets sind auf hohem Niveau leicht um -0,5 Mio. € (- 0,6 %) gesunken.

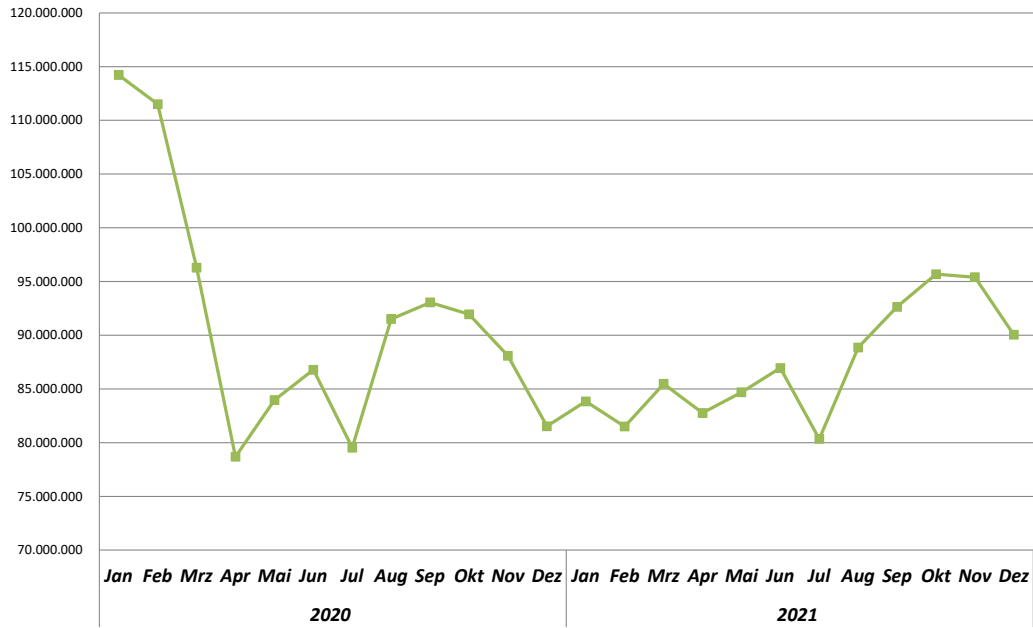
Das Barsortiment hat sich in der 2. Jahreshälfte deutlich entspannt. Kumuliert auf das ganze Jahr verzeichnen wir ein deutliches Plus von 25,4 Mio. € (+ 15,7 %) zum Vorjahr – im Vergleich zu 2019 sind wir bei einem Rückgang von - 35,7 %, das EinzelTicket Erwachsene allein ist um 22,7 Mio. € (+ 26,7 %) gestiegen (Vergleich zu 2019 - 32,0 %).

Beim SozialTicket sind die Einnahmen 2021 im Vergleich zum Vorjahr um - 5,5 Mio. € (- 8,2 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 13 %, im Monatsdurchschnitt hatten wir 2021 rd. 83 Tsd. SozialTicketkund*innen.

Einnahmenanteile Januar bis Dezember 2021 in Mio. € nach Preisstufen



Entwicklung der Einnahmen von Januar 2020 bis Dezember 2021

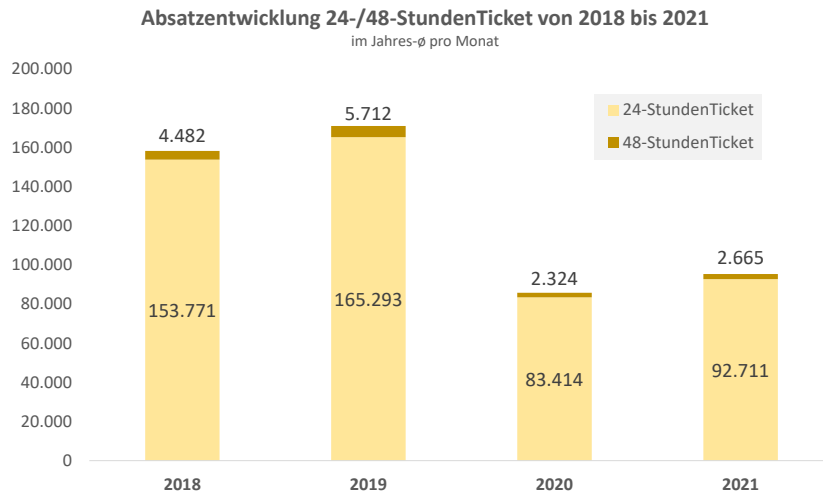


Absatz-, Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

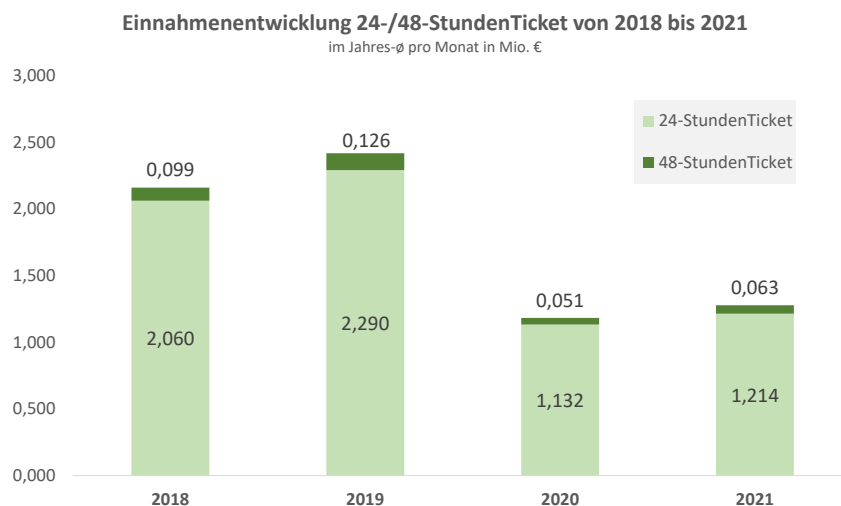
	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Dez 2020	Jan-Dez 2021		
Summe von Absatz	Barsortiment	34.494.228	43.146.037	8.651.809	25,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	24.760.433	32.488.762	7.728.329	31,2
	davon 4erTicket Erwachsene	3.853.770	3.788.189	-65.581	-1,7
	4-StundenTicket	341.372	470.985	129.613	38,0
	24h/48h-Varianten	1.028.390	1.144.795	116.405	11,3
	FirmenTickets	1.560.387	1.371.549	-188.838	-12,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	616.360	543.601	-72.759	-11,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	659.529	548.624	-110.905	-16,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	222.168	184.049	-38.119	-17,2
	davon FirmenTicket GroKu Vop	62.330	88.690	26.360	42,3
	davon FlexJob	0	6.585	6.585	
	Regelzeitkarten	4.922.285	4.438.177	-484.108	-9,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.524.497	2.228.102	-296.395	-11,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.007.080	921.103	-85.977	-8,5
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	906.670	868.808	-37.862	-4,2
	davon BärenTicket	484.038	420.164	-63.874	-13,2
	Schüler/AzubiTickets	5.519.806	5.141.951	-377.855	-6,8
	davon SchokoTicket Selbstzahler	2.425.790	2.238.212	-187.578	-7,7
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	937.826	834.310	-103.516	-11,0
	SemesterTickets	3.138.165	3.081.827	-56.338	-1,8
	SozialTickets	1.149.628	999.771	-149.857	-13,0
	1. Klasse Zuschlag	19.159	13.260	-5.899	-30,8
	ÜT-Tarif	314.813	290.813	-24.000	-7,6
	KombiTickets	2.935.272	1.718.584	-1.216.688	-41,5
	Sonstiges	-1.009	-139	870	86,2
Summe von Einnahmen	Barsortiment	161.498.320	186.874.360	25.376.040	15,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	84.801.759	107.469.560	22.667.801	26,7
	davon 4erTicket Erwachsene	42.763.318	42.167.749	-595.569	-1,4
	4-StundenTicket	1.433.762	1.978.137	544.375	38,0
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	14.183.797	15.328.525	1.144.727	8,1
	FirmenTickets	108.867.495	93.306.616	-15.560.879	-14,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	35.662.555	30.973.368	-4.689.187	-13,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	50.487.573	41.216.013	-9.271.560	-18,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	17.885.198	14.543.744	-3.341.455	-18,7
	davon FirmenTicket GroKu Vop	4.832.168	6.520.534	1.688.366	34,9
	davon FlexJob	0	52.957	52.957	
	Regelzeitkarten	393.269.281	356.562.419	-36.706.862	-9,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	197.917.929	175.760.987	-22.156.941	-11,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	73.505.301	67.245.294	-6.260.006	-8,5
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	77.953.883	75.174.156	-2.779.727	-3,6
	davon BärenTicket	43.892.168	38.381.981	-5.510.187	-12,6
	Schüler/AzubiTickets	271.701.140	257.741.683	-13.959.457	-5,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	89.921.571	83.380.420	-6.541.151	-7,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	58.878.316	52.616.636	-6.261.680	-10,6
	SemesterTickets	78.540.903	78.062.678	-478.226	-0,6
	SozialTicket inkl. Zuwendung	66.504.349	61.033.616	-5.470.733	-8,2
	1. Klasse Zuschlag	1.167.520	786.351	-381.168	-32,6
	ÜT-Tarif	11.723.628	10.052.652	-1.670.977	-14,3
	KombiTickets	3.056.916	2.600.300	-456.616	-14,9
	Sonstiges	768.577	1.166.355	397.779	51,8
Summe von Fahrten	Barsortiment	49.760.270	58.768.075	9.007.806	18,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	24.815.924	32.441.138	7.625.214	30,7
	davon 4erTicket Erwachsene	15.415.080	15.152.756	-262.324	-1,7
	4-StundenTicket	853.430	1.177.463	324.033	38,0
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	3.766.806	4.069.251	302.446	8,0
	FirmenTickets	69.812.259	59.971.384	-9.840.875	-14,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	16.125.748	14.547.085	-1.578.663	-9,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	37.625.826	30.427.613	-7.198.213	-19,1
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	12.425.912	10.022.176	-2.403.736	-19,3
	davon FirmenTicket GroKu Vop	3.634.773	4.962.185	1.327.412	36,5
	davon FlexJob	0	12.325	12.325	
	Regelzeitkarten	258.954.484	226.190.712	-32.763.772	-12,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	142.329.484	122.070.695	-20.258.789	-14,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	50.589.669	44.908.926	-5.680.743	-11,2
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	47.029.268	43.244.859	-3.784.409	-8,0
	davon BärenTicket	19.006.063	15.966.232	-3.039.831	-16,0
	Schüler/AzubiTickets	368.537.317	333.391.920	-35.145.397	-9,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	162.319.439	145.483.780	-16.835.659	-10,4
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	62.001.062	53.395.840	-8.605.222	-13,9
	SemesterTickets	83.669.870	80.127.502	-3.542.368	-4,2
	SozialTicket	62.523.991	51.988.092	-10.535.899	-16,9
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	0	0	
	KombiTickets	891.509	479.222	-412.287	-46,2
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		54.052.734	60.201.830	6.149.096	11,4
Gesamt: Summe von Einnahmen		1.097.098.128	1.048.187.030	-48.911.098	-4,5
Gesamt: Summe von Fahrten		894.149.700	810.916.907	-83.232.793	-9,3

24-/48-StundenTicket

Im Januar 2018 wurden die TagesTickets auf 24- und 48-StundenTickets umgestellt mit der Erwartung, dass die bisher auf einen Kalendertag bezogenen Tagestickets stärker an die Bedürfnisse der Bewohner*innen und Touristen in der VRR-Region angepasst werden sollten. Die neu hinzugekommene Variante des 48-Stunden-Zeitraums hat sich in den Jahren nach dem Ticketstart nur sehr verhalten durchgesetzt.



Der Absatzanteil des 48-StundenTickets beträgt über die Jahre 2018 bis 2021 ca. 3 %. Mit Beginn der Pandemie sind die Absatzzahlen von den 24- und 48-StundenTickets deutlich zurückgegangen. 2021 wurden im Jahres-Ø ca. 93 Tsd. 24-StundenTickets pro Monat verkauft, von der 48-StundenTicket-TVariante lediglich 2.700 Stück. Ähnlich sieht es in der Einnahmenentwicklung dieser Tickets aus; auch hier werden ca. 95 % der Einnahmen durch die 24-StundenTicket-Variante generiert:

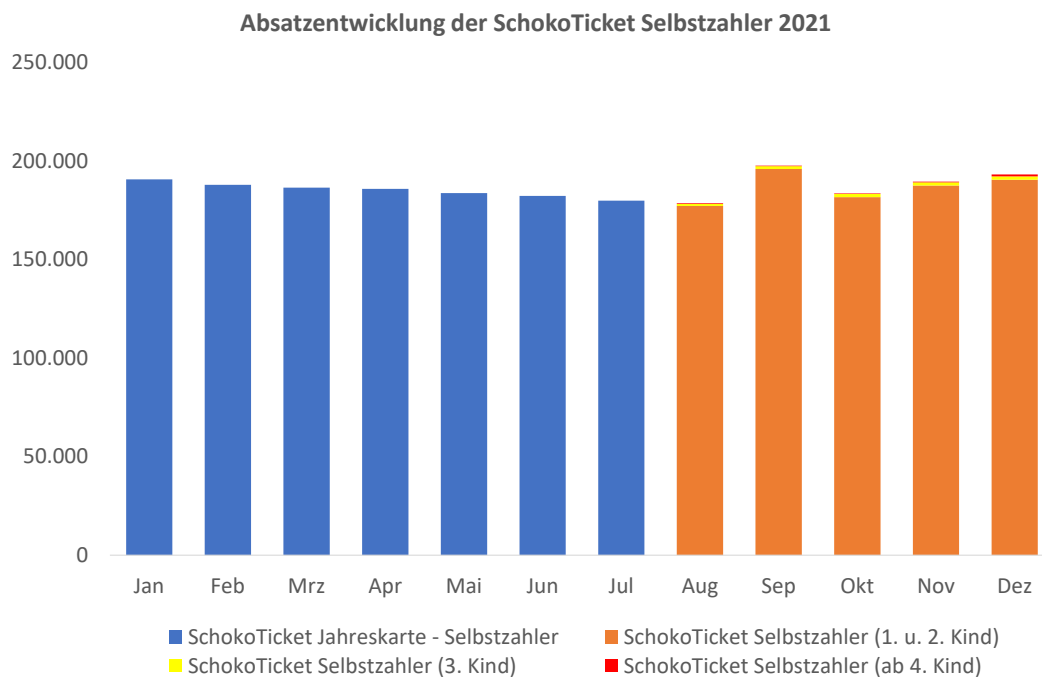


Im Zuge der VRR-Tarifstrategie und dem Ziel, das Preistableau deutlich übersichtlicher zu gestalten, sollte die Zukunft des 48-StundenTickets im Preistableau überdacht werden.

SchokoTicket Selbstzahler Geschwisterrabatt

Zum 01.08.2021 hat der VRR einen Geschwisterrabatt von 50% auf den jeweiligen Preis (37,35 €) des SchokoTickets für das 3. selbstzahlende Kind (18,67 €) eingeführt, ab dem 4. Kind ist das SchokoTicket Selbstzahler*innen kostenlos.

Die im Dezember-Sitzungsblock 2021 vorgestellten ersten Ergebnisse haben sich verfestigt. VRR-weit liegt der Anteil der verkauften SchokoTickets ab dem 3. Kind bei ca. 1 %. Dies bedeutet einerseits ein finanzielles Defizit von ca. 0,2 Mio. € in den fünf Verkaufsmonaten 2021. Die Absatzzahlen lassen jedoch vermuten, dass mit dem attraktiven Angebot auch Neukund*innen dazugewonnen werden konnten, welche das Defizit kompensieren.



Nachfolgend die Absatzanteile August bis Dezember 2021:

	August bis Dezember 2021		
	SchokoTicket Selbstzahleranteile		
	1. u. 2. Kind	3. Kind	ab 4. Kind
VRR	98,99%	0,78%	0,23%
A3	98,81%	0,98%	0,21%
A2	98,98%	0,67%	0,35%
A1	99,60%	0,36%	0,04%
SPNV	100,00%	0,00%	0,00%

In den Verkaufsmonaten August bis Dezember 2021 lagen die Absatzzahlen der Selbstzahler*innen für das 1. und 2. Kind VRR-weit bei ca. 99 %. Getrennt nach VU-Cluster A1, A2, A3 und SPNV zeigt sich ein ähnliches Bild.

Wir werden diese Entwicklung auch weiterhin sehr kritisch begleiten.

Migration FirmenTicket-Modelle

Im Sitzungsblock Juni 2021 (vgl. Drucksache M/X/2021/0081) wurde das Vorgehen der Migration der verschiedenen FirmenTicket-Modelle vorgestellt. Hiernach soll im Sommer 2022 ein erster Zwischenbericht gegeben werden. Nach aktueller Information durch die VRR-Verkehrsunternehmen ist der Migrationsplan der Pandemielage geschuldet ins Stocken geraten. Die stärksten Aktivitäten der Verkehrsunternehmen gehen in die Bemühungen die aktuellen Vertragspartner zu halten.

2. Weiterentwicklung SozialTicket

Ausgangslage

Im Sitzungsblock Dezember 2021 wurde über mögliche Weiterentwicklungen des SozialTickets berichtet (vgl. Drucksache M/X/2021/0204 Pkt 3). Ziel der Weiterentwicklung ist es, das SozialTicket attraktiver zu gestalten und damit mehr anspruchsberechtigten Kund*innen den preislich reduzierten Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.

Gemäß des Prüfauftrages der politischen Gremien aus dem Juni-Sitzungsblock 2021 wird seither die Ausweitung des SozialTickets auf Abonnements, Mehrfahrentickets (hier: Flex50 sozial) und Preisstufen geprüft und mit den VRR-Verkehrsunternehmen diskutiert.

In o.g. Vorlage wurden erste Abwägungen und Bewertungen vorgenommen:

- Eine Abonnement-Variante für SozialTicketkund*innen ist wertvoll zur Ausgestaltung einer langfristigen Kundenbeziehung und erscheint als eine schlüssige Ergänzung zum bestehenden Ticketangebot. Kund*innen profitieren nicht nur durch ein preislich attraktiveres Angebot, sondern es entfällt auch der monatliche Weg zur Verkaufsstelle.
- Die Flex50 sozial-Variante würde eine attraktive Alternative als Einstieg für Gelegenheitskund*innen und für Fahrten auch über die Preisstufe (PST) A/Kreis hinaus bieten.

Aktuelle Entwicklungen

Im Januar und Februar 2022 fanden weitere Beratungen zwischen der VRR-Verwaltung und neun Verkehrsunternehmen (VU) statt, in denen die fachlich zu empfehlenden Varianten und die potenzielle vertriebliche Umsetzung besprochen wurden. Hierbei wurden die verschiedenen Alternativen zur Weiterentwicklung intensiv und unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zu anderen Produkten diskutiert und die Auswirkungen bewertet. Zuletzt haben sich die VU-Vertreter*innen für die weitere Verfolgung der nachstehenden Ticketvarianten ausgesprochen:

- SozialTicket PST A/Kreis als Abonnement
- Variante im FlexTicket: Flex50 sozial über alle Preisstufen (d.h. Kund*innen erhalten 50% Rabatt auf ein EinzelTicket)

Mit diesen beiden Alternativen können wir den Bestandskund*innen des SozialTickets ein attraktiveres, rabattiertes Ticket anbieten. Ebenso erhalten sozialticketberechtigte Gelegenheitskund*innen die Möglichkeit, ihre Fahrten deutlich günstiger, auch über die Preisstufe A/Kreis hinaus, zu gestalten. Insbesondere das Flex50 sozial gibt Anlass zur Hoffnung deutlich mehr Kund*innen für den ÖPNV zu gewinnen.

Mit den beiden Optionen „Abonnement“ und „Flex50 sozial“ wären zwei Tickets sowohl für Bestandskund*innen als auch für sozialticketberechtigte Kund*innen geschaffen.

Denkbar wäre die Einführung des SozialTicket-Abonnements zum Jahresbeginn 2023. Die Umsetzung des Flex50 sozial ist mit Blick auf den Programmieraufwand zunächst mit den Dienstleistern der Verkehrsunternehmen zu klären. Ein etwaiger Einführungszeitpunkt leitet sich davon ab.

Die nächsten Schritte

SozialTicket PST A/Kreis als Abonnement

Die Einführung des SozialTicket-Abonnements umfasst die reguläre Ausgestaltung im Rahmen des sog. klassischen Tarifs (hier: Tarifiertrag inkl. Abonnement-Bedingungen). Demnach bedarf es keiner gesonderten Gespräche mit App-Dienstleistern zur Umsetzung.

Flex50 sozial

Die Einführung einer Flex50 sozial-Variante profitiert von der Prozessdigitalisierung in Bezug auf die Prüfung der Anspruchsberechtigung zwischen VU/VRR und den Sozialämtern. Hier führen wir zunächst Gespräche mit dem Kompetenzzentrum Digitalisierung, um Möglichkeiten zur Vereinfachung dieses Prüfungsprozesses zu erörtern.

Bereits jetzt ist absehbar, dass die VRR-Verwaltung und die VU die Digitalisierung von Prozessen nicht ohne die Unterstützung der Sozialämter wesentlich voranbringen können. Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden gebeten den Prozess in ihren Kommunen zu flankieren.

Die VRR-Verwaltung wird in den nächsten Sitzungen mit den VU Vorschläge für die Ausgestaltung der Varianten in Bezug auf Tickets, Preise und Rabatte sowie die vertriebliche Umsetzung erarbeiten.

Ein Beschlussvorschlag ist für den nächsten Sitzungsblock Juni 2022 angedacht.

3. Änderung der Abo-Bedingungen auf Basis des Gesetzes für Faire Verbraucherverträge ab 01.03.2022

Ausgangslage

Aufgrund des seit 01.10.2021 in Teilen gültigen „Gesetz für faire Verbraucherverträge“, in dem Schutzvorschriften zugunsten von Kund*innen (z.B. bei überlangen Vertragslaufzeiten und Kündigungsfristen) geregelt sind, ist eine Anpassung der Abonnementbedingungen erforderlich. Da die Umsetzung auf Basis gesetzlicher Vorgaben geschieht, ist eine Beschlussfassung in den Gremien des VRR nicht notwendig.

Handlungsbedarf in den VRR-Abonnementbedingungen im Hinblick auf automatische Vertragsverlängerung und Kündigungsfristen

In den heute gültigen Abonnementbedingungen ist festgelegt, dass die Vertragslaufzeit eines Abonnementvertrages 12 Monate beträgt. Der Vertrag verlängert sich automatisch um weite-

re 12 Monate, wenn Kund*innen diesen nicht zum Ende der Vertragslaufzeit kündigen. Die Kündigung ist im laufenden Monat zu jedem Zeitpunkt eines Kalendermonats vor Eintritt der Wirkung dem Verkehrsunternehmen mitzuteilen. In den VRR-Tarifbestimmungen ist der 15. eines Kalendermonats als Zeitpunkt genannt, um die fristgerechte Bearbeitung der Kündigung zum 01. des Folgemonats (d.h. rund 2 Wochen später) zu ermöglichen. Wird diese Bearbeitungsfrist versäumt, so tritt die Kündigung erst am Ende des nächsten Monats in Kraft.

Die wesentlichen Vorgaben des Gesetzes für Faire Verbraucherverträge sind in den VRR-Abonnementbedingungen bereits erfüllt:

- Monatliche Kündigung und keine Vertragslaufzeiten von mehr als einem Jahr.
- Altverträge, die vor dem März 2022 abgeschlossen wurden, bleiben unberührt.
- Laufzeiten von mehr als einem Jahr sind nur noch dann zulässig, wenn den Kund*innen auch kürzere Laufzeiten von einem Jahr nach der ersten Vertragslaufzeit angeboten werden. Auch diese Voraussetzung ist erfüllt, denn Kund*innen haben jederzeit die Möglichkeit, ihren Vertrag zu kündigen, unabhängig von der Erstlaufzeit.
- Die Erhebung einer Gebühr ist rechters (im VRR: 20,00 EUR), wenn ein*e Kund*in einen Vertrag vor Ablauf der Erstlaufzeit kündigt.

Die Regelung in den Abonnementbedingungen zu Kündigungsfristen ist dagegen auch nach Einschätzung des KVIV AK Recht nicht gesetzeskonform. Im Gesetz für Faire Verbraucherverträge ist festgelegt, dass die Kündigung maximal nach einem Monat in Kraft tritt:

Beispiel

Kündigt ein*e Kund*in den Abonnementvertrag z.B. am 05. August, so besteht der Abonnementvertrag maximal bis zum 05. September.

Hat ein*e Kund*in für den Monat, in dem die Kündigung wirksam wird, bereits den Ticketpreis vorab bezahlt, so ist das Verkehrsunternehmen zur Erstattung des bereits bezahlten Fahrgelds für den Zeitraum vom 06.-30. September verpflichtet, wenn gem. dem genannten Beispiel gekündigt wird.

Das Gesetz und der Erstattungsanspruch ist folgendermaßen in den Abonnementbedingungen, beispielhaft für das Ticket 2000, zu berücksichtigen:

Abonnementbedingungen Ticket 2000 Stand bis 28.02.2022	Abonnementbedingungen Ticket 2000 Stand ab 01.03.2022
<p>13.1.6 Kündigung des Abonnements durch den:die Abonnent:in</p> <p>...</p> <p>a) Ordentliche Kündigung</p> <p>Das Abonnement kann zum Ende eines jeden Kalendermonats gekündigt werden. Die Kündigung ist bis zum 15. eines Kalendermonats vor Eintritt der Wirkung dem Verkehrsunternehmen mitzuteilen. Zur Kündigung bedarf es der Textform. Die Schriftform ist ebenfalls zulässig. Die Kündigung ist nur dann wirksam, wenn die Kündigungserklärung dem Verkehrsunternehmen mit dieser vorgeschriebenen Frist zugegangen ist. Wird die Frist versäumt, so gilt das Abonnement bis zum Ablauf des nächsten Monats als fortgesetzt und die Wirkung der Kündigung verschiebt sich um 1 Monat. Wird das Abonnement vor Ablauf der 12-Monats-Frist gekündigt, so wird eine pauschale Gebühr von 20,00 Euro erhoben. Das gilt nicht, wenn der Abonnementvertrag mindestens 1 Jahr bestanden hat und in diesem Zeitraum die monatlichen Beträge gezahlt wurden. Es gilt ebenfalls nicht, wenn der:die Abonnent:in verstorben ist.</p>	<p>13.1.6 Kündigung des Abonnements durch die Abonnent*in</p> <p>...</p> <p>a) Ordentliche Kündigung</p> <p>Das Abonnement kann zu jedem Zeitpunkt gekündigt werden. (...) Zur Kündigung bedarf es der Textform. Die Schriftform ist ebenfalls zulässig. (...)</p> <p>Die Kündigung tritt nach einem Monat in Kraft. Die Erstattung des Fahrgelds für den Folgemonat der Kündigung richtet sich nach Ziffer 1.8 der VRR-Beförderungsbedingungen in Verbindung mit Ziffer 2.15.4 der VRR-Tarifbestimmungen.</p> <p>Wird das Abonnement vor Ablauf der 12-Monats-Frist gekündigt, so wird eine pauschale Gebühr von 20,00 Euro erhoben. Das gilt nicht, wenn der Abonnementvertrag mindestens 1 Jahr bestanden hat und in diesem Zeitraum die monatlichen Beträge gezahlt wurden. Es gilt ebenfalls nicht, wenn die Abonnent*in verstorben ist.</p>

Eine entsprechende Ergänzung zur Erstattungsregelung bei Kündigung des Abonnements würde unter Ziffer 11) ebenfalls Eingang in die Bestimmungen zu Erstattungen in die Tarifbestimmungen finden:

Erstattungsregelung Stand bis zum 28.02.2022	Erstattungsregelung Stand ab dem 01.03.2022
<p>2.15.4 Erstattung von Beförderungsentgelt In Ergänzung der NRW-Beförderungsbedingungen zu Ziffer 8 Abs. 1 (entspricht im Handbuch der Ziffer 1.8) gilt für VRR-Verbundverkehre folgende Regelung:</p> <p>1) Der Preis für unbenutzte Fahrausweise wird auf Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet. Der Fahrgast muss dabei den Nachweis erbringen, dass er den Fahrausweis nicht benutzt hat. Ein bereits entwerteter Fahrausweis gilt als benutzt.</p> <p>2) Wird ein Zeitfahrausweis während seiner Geltungsdauer nicht oder nur teilweise benutzt, so wird das Beförderungsentgelt auf Antrag und gegen Vorlage der Kundenkarte und der Wertmarke anteilig erstattet. Eine Erstattung kann dabei nur erfolgen, wenn das ZeitTicket dem entsprechenden Verkehrsunternehmen zurückgegeben oder dort hinterlegt wird. Maßgeblich für die Erstattung ist der Tag der Rückgabe bzw. der Hinterlegung oder das Datum des Poststempels, wenn der Fahrgast das Ticket per Post schickt. Ein früherer</p>	<p>2.15.4 Erstattung von Beförderungsentgelt In Ergänzung der NRW-Beförderungsbedingungen zu Ziffer 8 Abs. 1 (entspricht im Handbuch der Ziffer 1.8) gilt für VRR-Verbundverkehre folgende Regelung:</p> <p>1) Der Preis für unbenutzte Fahrausweise wird auf Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet. Der Fahrgast muss dabei den Nachweis erbringen, dass er den Fahrausweis nicht benutzt hat. Ein bereits entwerteter Fahrausweis gilt als benutzt.</p> <p>2) Wird ein Zeitfahrausweis während seiner Geltungsdauer nicht oder nur teilweise benutzt, so wird das Beförderungsentgelt auf Antrag und gegen Vorlage der Kundenkarte und der Wertmarke anteilig erstattet. Eine Erstattung kann dabei nur erfolgen, wenn das ZeitTicket dem entsprechenden Verkehrsunternehmen zurückgegeben oder dort hinterlegt wird. Maßgeblich für die Erstattung ist der Tag der Rückgabe bzw. der Hinterlegung oder das Datum des Poststempels, wenn der Fahrgast das Ticket per Post schickt. Ein früherer Zeitpunkt kann nur bei persönlichen, nicht übertragbaren Zeitfahrausweisen berücksichtigt werden, wenn die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über Krankheit, Unfall oder Tod des Fahrgastes vorgelegt wird.</p> <p>3) Je ungenutztem Benutzungstag werden</p>

<p>Zeitpunkt kann nur bei persönlichen, nicht übertragbaren Zeitfahrausweisen berücksichtigt werden, wenn die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über Krankheit, Unfall oder Tod des Fahrgastes vorgelegt wird.</p> <p>3) Je ungenutztem Benutzungstag werden von dem Preis des Zeitfahrausweises abgezogen:</p> <p>4) bei einem Ticket mit unbegrenzter Fahrtenzahl mit monatlicher Geltungsdauer 6 Prozent, [...]</p> <p>Nr. 11 ist nicht vorhanden</p>	<p>von dem Preis des Zeitfahrausweises abgezogen:</p> <p>4) bei einem Ticket mit unbegrenzter Fahrtenzahl mit monatlicher Geltungsdauer 6 Prozent, [...]</p> <p>(11) Bei Kündigung eines Abonnementtickets wird das Fahrgeld für den Zeitraum erstattet, der nach Beendigung des Abonnements bis zum jeweiligen Monatsende anfällt.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Weiteres Vorgehen

Die finalen Formulierungen befinden sich noch in Abstimmung. Bei Bedarf, kann hierzu gerne in den Sitzungen des März-Sitzungsblocks 2022 berichtet werden. Die Verkehrsunternehmen werden die neuen Bestimmungen entsprechend in ihren Vertriebssystemen umsetzen.

4. Vertriebsanalyse

Wie berichtet soll parallel zu den Tarifzielen bis 2030 eine dazugehörige Vertriebsstrategie 2030 erstellt werden. Hierzu ist die bisher vorhandene Datenbasis zu den Vertriebsstrukturen, -umsätzen, -absätzen und -prozessen mit aktualisierten Daten anzureichern (vgl. Drucksache M/X/2021/0204, Dezember-Sitzungsblock 2021).

Das Projekt „Vertriebskanalentwicklung“ ist in drei Arbeitspakete gegliedert:

- (1) Bedarfsanalyse & Handlungsszenarien
- (2) Akzeptanzanalyse
- (3) Ergebniszusammenführung und Handlungsempfehlungen

Arbeitspaket 1: Bedarfsanalyse & Handlungsszenarien (siehe: M/X/2021/0204; Pkt.

4)

Im ersten Arbeitspaket wurden durch eine quantitative und qualitative Erhebung die lokalen Unterschiede im VRR und die Bandbreite der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten im Ver-

trieb des VRR erarbeitet. Die Ergebnisse dazu wurden im Dezember-Sitzungsblock 2021 vorgestellt. In einem weiteren Schritt wurden auf Basis der Analyse des Status Quo und zur zukünftigen Entwicklung verschiedene Handlungsoptionen für potenzielle Vertriebs szenarien entwickelt. Die Optionen lauteten u.a.:

- Akzeptanz bargeldloser Zahlungsmittel in allen Kanälen (neben Kreditkarten auch ApplePay, Klarna, PayPal, etc.)
- Abschaffung der Entwerter
- Rabatt auf digital gekaufte Tickets
- Bargeldloser Ticketverkauf beim Fahrpersonal
- Bargeldlose Automaten (stationär und mobile Automaten)
- Fahreraufschlag
- Abschaffen der stationären Automaten
- Abschaffen des Fahrerverkaufs

Die Verkehrsunternehmen wurden anschließend aufgefordert, die Optionen anhand von Kriterien (Umsetzbarkeit, Vermittelbarkeit, Relevanz, Marktforschung) zu bewerten.

Arbeitspaket 2: Akzeptanzanalyse (Neu)

Das zweite Arbeitspaket sieht eine Befragung in der Bevölkerung vor. Dazu wurden die Handlungsmöglichkeiten aus Arbeitspaket 1 als Fragestellungen in einen Fragebogen überführt. Die Fragestellungen behandeln u.a. die Themen Häufigkeit der Nutzung von Vertriebswegen, Zufriedenheit mit Vertriebswegen und Akzeptanz von Veränderungen der Vertriebswege.

Der Fragebogen wurden von dem Marktforschungsinstitut Omnitrend programmiert. Die geplante Stichprobe (n=1000) unterteilt sich in eine telefonische und eine Online-Stichprobe. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im März 2022 vorliegen und im Anschluss wird daraus das Vorzugsszenario abgeleitet.

Der VRR wird zum Thema im Juni-Sitzungsblock 2022 erneut berichten.

5. Revision der Richtline Tarifniveaus, Darstellung der Kriterien

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. Hierzu ist mit Wirkung zum 06.07.2018 (Vorlage:

M//IX/2018/0460) die VRR-Richtlinie Tarifniveau ist in Kraft getreten. Die darin enthaltenen Bestimmungen dienen dazu, der VRR AöR und den beteiligten Gebietskörperschaften einen rechtssicheren Rahmen bei der differenzierten Einteilung der Tarifgebiete zu gewährleisten. Eine Überprüfung der Einteilung der Tarifgebiete in die verschiedenen Preisniveaus soll alle vier Jahre erfolgen. Die VRR AöR hat hierzu im Herbst 2021 einen Gutachter beauftragt, um die in der Richtlinie vorgegebenen Kriterien und die Einteilung der Tarifgebiete in das entsprechende Tarifniveau zu überprüfen (siehe Sachstandsbericht M//X/2021/0122 Nr 5).

Als Bewertungskriterien werden – wie in den Vorjahren - folgende Datengrundlagen pro Tarifgebiet verwendet:

- Gesamterlösentwicklung,
- Erlösentwicklung je Einwohner,
- Betriebsleistung,
- Betriebsleistung je Einwohner,
- Schienenanteil am ÖSPV,
- Angebotsqualität im SPNV,
- Erschließungsqualität,
- Nachtverkehr,
- Fläche des Tarifgebietes,
- Parkgebühren.

Ergebnis

Zwischenzeitlich liegt der VRR AöR das Gutachten vor. Der Gutachter hat sowohl die in der Richtlinie Tarifniveau festgelegten Kriterien und als auch den Rechenweg zur Einteilung der Tarifgebiete in die verschiedenen Preisniveaus bestätigt.

Als Ergebnis kann festgestellt werden, dass die Überprüfung der Einteilung der Tarifgebiete in die verschiedenen Preisniveaus A1, A2 und A3 zu keiner Veränderung der heutigen Einteilung geführt hat. In Wuppertal ist es aufgrund der angewendeten Bewertungskriterien durch die lange Außerbetriebnahme der Schwebebahn im Jahre 2021 zu einer signifikanten Verschlechterung der Betriebsleistung gekommen. Hierdurch hätte rechnerisch eine Herabstufung von Preisniveau A3 auf A2 vorgenommen werden müssen. Da die Einschränkung des Schwebebahnverkehrs nur temporär gewirkt hat, soll die Einstufung in Wuppertal auf dem Preisniveau A3 bestehen bleiben.

Weiteres Vorgehen

Im 2. Quartal 2022 werden die gutachterlichen Ergebnisse im KVIV Arbeitskreis Marketing, Tarif und Vertrieb und im Arbeitskreis der Aufgabenträger vorgestellt und den VRR-Gremien

im Anschluss zur Beschlussfassung im Juni-Sitzungsblock 2022 vorgelegt.

6. Weiterentwicklung On-Demand-Tarif

Ausgangslage

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 27.02.2020 der Änderung der Tarifbestimmungen zum On-Demand Tarif (Drucksache M/IX/2020/0700) zum 01.09.2020 zugestimmt. Wie auch der eTarif, berücksichtigt der App-basierte On Demand-Tarif für eine Fahrt: Grundpreis plus flexibler Leistungspreis auf Basis einer Luftlinienkilometerentfernung.

Seit der letzten Tarifänderung im Jahr 2020 ist es Verkehrsunternehmen möglich, den On Demand-Tarif für lokal zugeschnittene Angebote umzusetzen, ohne dabei den Verbundrahmen aus den Augen zu verlieren:

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

Zuletzt wurde im September-Sitzungsblock 2021 (Drucksache M/X/2021/0165) ausführlich berichtet. Der On Demand-Tarif wird aktuell bei DVG, STOAG, SWK und WSW angewendet.

Weiterentwicklung

Der bestehende On Demand-Tarif kann als ein Baustein für den e-Tarif im VRR angesehen werden.

Bei Änderung des On Demand-Tarifs im Jahr 2020 wurde mit den Verkehrsunternehmen eine eingehende Marktbeobachtung und Auswertung vereinbart. Insbesondere die Einführung von Zu- und Abschlägen zum Richtpreis befähigt die Verkehrsunternehmen lokal bestehende Preisbereitschaften zu nutzen und sich gegenüber Konkurrenten im Markt zu platzieren. Kundenseitige Erfahrungen bilden dabei wesentliche Bewertungskriterien für die Weiterentwicklung des Angebotes.

Im Januar 2022 haben die VRR-Verwaltung und die Verkehrsunternehmen die Potenziale

einer Weiterentwicklung diskutiert. Hierbei wurde auch eine Erweiterung des aktuellen Tarifmodells um die verkehrliche Funktion (hier: Linienverkehre ersetzen) betrachtet.

In Summe lassen die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit dem neuen Tarifansatz erkennen, dass Kunden*innen die Preislagen (z.B. WSW mobil + 40% zum Richtpreis) vor dem Hintergrund der hohen Bedienqualität und der Flexibilität angenommen haben. Vertrieblich wird der On Demand Tarif aus Kundensicht als unkompliziert bewertet. Bei Kunden*innen ist insgesamt eine hohe Zufriedenheit mit dem Angebot feststellbar.

In diesem Kontext werden nun auch zwei Projektanfragen, die eher im ländlichen Raum angesiedelt sind (Kreis Ennepe-Ruhr und Niederrhein) vorbereitet. Im Rahmen der Erörterungen hierzu zeigt sich, dass die Anforderungen der On Demand-Verkehre, die eine ersetzende verkehrliche Funktion übernehmen, durch den vorhandenen On Demand-Tarif im Tarifniveau lösbar sind. Diese betrifft insbesondere betroffene Zeitkarteninhaber*innen.

Eine weitere Fragestellung ergibt sich aus dem Ersuchen der Anwendung des VRR-Tarifs für privatwirtschaftlich organisierte Taxi-Unternehmen, die die verkehrliche Funktion in der Region im Rahmen eines Förderprojekts übernehmen sollen. Hier sind die verkehrliche Funktion und die tariflichen Anforderungen in Einklang zu bringen.

Neue On Demand-Angebote im VRR finden - im bestehende On Demand-Tarif Möglichkeiten, das Preisniveau auch für Stammkund*innen zielgruppengerecht anzusiedeln (z.B. Sofortrabatte, Boni). Die Nutzung dieser Bandbreiten liegt im Ermessen der Verkehrsunternehmen, um lokalen Angebotsbesonderheiten und Preiselastizitäten begegnen zu können.

Weiteres Vorgehen

In der Diskussion mit den Verkehrsunternehmen wurden einzelne Themenschwerpunkte zur Weiterentwicklung/ Perspektive des On Demand-Tarifs benannt:

- Durchtarifizierung zum eTarif (Zukunftsthema),
- Überarbeitung der Preistabelle im Hinblick auf Nachfrageverteilung bei Reiseweiten,
- Abgrenzung des On Demand-Angebotes im Hinblick auf bestehende Linienbedarfsverkehre,
- Entwicklung von Kontingentangeboten („Zeittickets“ oder gebündelte Tarifangebote für z.B. Firmen).

Das Ergebnisse des weiteren Diskussionsprozesses werden in den Sitzungsblöcken berichtet.

7. Gegenseitige Anerkennung von AVV School&Fun Tickets und VRR SchokoTickets

Ausgangslage

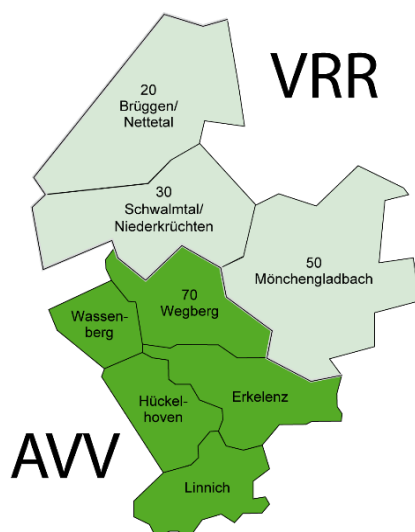
Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) strebt zum Schuljahreswechsel 2022 an, sein pauschales Schülerticket (ähnlich SchokoTicket) flächendeckend einzuführen. Als benachbarte Region zum Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) erachtet der Kreis Heinsberg eine tarifliche Übergangslösung im Sinne der Schüler*innen für unverzichtbar. Daher stehen die Verbundgesellschaften und die maßgeblich betroffenen Verkehrsunternehmen bereits seit 2020 im Austausch und haben die aktuelle Situation sowie mögliche Szenarien zur tariflichen Regelung im Übergangsbereich beleuchtet.

Bisherige Ergebnisse

Tarifliche Regelung/ Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich des heute bereits definierten Tarifkragens zwischen AVV und VRR soll zur Ausweitung der pauschalen SchülerTickets von AVV und VRR herangezogen werden. D.h.

- Alle AVV-Schook&Fun-Tickets gelten zusätzlich zur Gültigkeit im AVV, auch im VRR-seitigen Bereich des Tarifkragens AVV/VRR.
- Alle VRR-SchokoTickets gelten zusätzlich zur Gültigkeit im VRR, auch im AVV-seitigen Bereich des Tarifkragens AVV/VRR.



Vertriebliche Regelungen

Schulen im VRR können SchokoTicket-Verträge nur mit VRR-Verkehrsunternehmen abschließen, Schulen im AVV können School&Fun-Ticket-Verträge nur mit AVV-Verkehrsunternehmen abschließen.

Gegenseitiger Verkauf:

Schüler*innen, die bereits über ein AVV-School&Fun-Ticket oder über ein VRR-SchokoTicket verfügen (=Basisticket), sind berechtigt, das Schülerticket des jeweils anderen Verbundes (=Ergänzungsticket) zu beziehen. Ein erneuter Berechtigungsnachweis entfällt. Die Laufzeit des Ergänzungstickets ist an die Laufzeit des Basistickets gekoppelt. Ergänzungstickets sind nicht einzeln, sondern nur in Kombination mit dem Basisticket gültig. Ergänzungstickets dürfen ausschließlich von dem Verkehrsunternehmen ausgestellt werden, das auch das BasisTicket ausgestellt hat.

Sonderregelung Wegberg

Die Sonderregelung, nach der Schüler*innen des Schulträgers Wegberg ein VRR-SchokoTicket erhalten, bleibt bestehen, damit der SchokoTicket-Vertrag des Verkehrsunternehmens NEW in Mönchengladbach zum Zwecke der Einnahmensicherung erhalten bleibt.

Vertrag

Zwischen den Beteiligten besteht Einvernehmen, dass die räumliche Ausweitung der beiden Produkte einer vertraglichen Regelung bedarf. Auf Wunsch von VRR und NEW (Mönchengladbach) wird in diesem Dokument perspektivisch die bestehende Regelung des Kragentarifs und weitere Sonderregelungen zwischen AVV und VRR in einer zentralen vertraglichen Vereinbarung zusammengeführt.

Weiteres Vorgehen

Die Beteiligten klären zeitnah noch ausstehende Fragen zur Verteilung der Einnahmen und zur diesbezüglichen vertraglichen Ausgestaltung, damit eine Umsetzung zum 01.08.2022 erfolgen kann. Eine Beschlussfassung in den VRR-Gremien ist für im Juni-Sitzungsblock 2022 geplant.