öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**Lfd. Nr. BPL**
AöR	**M/X/2022/0326**	**06.05.2022**	**24**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	08.06.2022	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	08.06.2022	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	13.06.2022	☐

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse

1. Ergebnisse der Revision der RichtlinieTarifniveaus A1 – A3

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR auf Basis der Ergebnisse der planmäßigen Revision gem. der „Richtlinie über tarifliche Sonderangebote im Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR)“, die derzeitige Einteilung der Tarifgebiete im VRR in den Preisniveaus A1, A2 und A3 beizubehalten.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

2. Weiterentwicklung SozialTicket

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Umsetzung eines SozialTicket-Abonnements mit Start zum 01.01.2023 in Grundzügen zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☒ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☐ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☒ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

3. School & FunTicket AVV und SchokoTicket

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die folgenden Punkte mit Umsetzung zum 01.08.2022 zu beschließen:

- Gegenseitige Anerkennung vom AVV-School&Fun-Ticket und VRR-SchokoTicket im Tarifkragen zwischen AVV und VRR gemäß der beigefügten Tarifbestimmungen.
- Gegenseitiger Verkauf von Schüler-Ergänzungen für den jeweils anderen Verbund.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

4. Bürgerticket Monheim – pandemiebedingte Verlängerung des Piloten

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Weiterführung des Piloten des Monheim-Tickets sowie der Monheim-Pauschale um weitere 2 Jahre für den Zeitraum vom 01.04.2023 bis 31.03.2025 zu verlängern.

Die Beschlussempfehlung bildet die Voraussetzung zur Weiterführung des Piloten und erfolgt unter dem Vorbehalt des finanziellen Ausgleichs (Ausgleichszahlung an die Verkehrsunternehmen und Fortschreibung) durch die Stadt Monheim am Rhein.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☐ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☒ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

5. Erweiterung Anspruchsberechtigte YoungTicketPLUS

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Gruppe der Beamtenanwärter*innen des gehobenen Dienstes in den Kreis der Berechtigten zur Nutzung des YoungTicketPLUS MonatsTicket und Abonnement gemäß Anlage 6 zum VRR-Tarif zum 01.09.2022 aufzunehmen. Die allgemeine Vorschrift der VRR AöR „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchsttarif (Ausbildungsverkehr-Richtlinie AusbV-RL)“ sowie die Tarifbestimmungen sind entsprechend anzupassen.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

6. 1. Klasse-Nutzung bei VRR-Zeitkarten

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Gleichstellung von Personenmitnahmen bei der Nutzung einer 1. Klasse-Zusatzwertmarke in Kombination mit einer VRR-Zeitkarte analog der 1. Klasse-Nutzung beim BärenTicket zum 01.01.2023 zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☐ Keine
☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
☒ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

7. NRW-Stammkundenaktion

Der Ausschuss für Tarif und Marketing und der Unternehmensbeirat empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Durchführung der Stammkundenaktion auf einen noch zu definierenden Zeitraum nach dem Ende der bundesweiten 9 €-Aktion zu verschieben.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Keine
☒ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine
☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

B) Sachstände

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

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Februar 2022
2. Aktuelle Energiepreis- und Aufwandsentwicklung
3. Vertriebsanalyse

4. Konkretisierung der Richtlinie Sondertarife
5. Kooperationen mit Wohnungsbaugesellschaften
6. Tickets für Flüchtende
7. KombiTicket Jahresbericht

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine
☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine
☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. Ergebnisse der Revision der RichtlinieTarifniveaus A1 – A3

Ausgangslage

Die Tarifgebiete im VRR sowie die tariflich geteilten Städte mit zwei Tarifgebieten im VRR sind gemäß dem gültigen VRR-Tarif bei bestimmten Tickets in der Preisstufe A in die Preisniveaus A1, A2 und A3 eingeteilt. Hierzu ist mit Wirkung zum 06.07.2018 (Vorlage: M/IX/2018/0460) die VRR-Richtlinie Tarifniveau in Kraft getreten. Die darin enthaltenen Bestimmungen dienen dazu, der VRR AöR und den beteiligten Gebietskörperschaften einen rechtssicheren Rahmen bei der Einteilung der Tarifgebiete zu gewährleisten.

Eine Überprüfung der Einteilung der Tarifgebiete in die verschiedenen Preisniveaus soll laut Beschluss alle vier Jahre in Form eines Gutachtens erfolgen. Das Gutachten dient dazu, den in der Richtlinie vorgegebenen Rechenweg zur Einteilung der Tarifgebiete in die verschiedenen Tarifniveaus vor dem Hintergrund der sich ggf. ändernden wirtschaftlichen

Rahmen- und Marktbedingungen auf Plausibilität zu überprüfen. Die derzeitige Einteilung und Beurteilung der einzelnen Bewertungskriterien ist demnach kein Controllinginstrument zur Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolges der Verkehrsunternehmen, die in den jeweiligen Tarifgebieten Verkehrsleistungen anbieten. Der Fokus liegt in der Beurteilung der in den Tarifgebieten unterschiedlich bestehenden Preisbereitschaft von Kund*innen bezüglich verschiedener in der Richtlinie beschriebenen Marktparameter. Hieraus resultiert die Einteilung in die Preisniveaus A1, A2 und A3.

Die VRR AöR hat den Gutachter Probst & Consorten im Herbst 2021 beauftragt, die in der Richtlinie vorgegebenen Kriterien und die Einteilung der Tarifgebiete in das entsprechende Tarifniveau erneut zu überprüfen (Vorlage: M//X/2021/0122 Nr. 5).

Ergebnis des Gutachtens

Im März-Gremienblock wurde bereits über das Gutachten von Probst & Consorten im Rahmen der Vorlage (M/X/2022/0263) berichtet. In der Sitzung des Arbeitskreises der Aufgabenträger am 11.03.2022 sowie in der Sitzung des Ausschusses für Tarif und Marketing der VRR AöR am 14.03.2022 wurde der Sachstand von den Mitgliedern zur Kenntnis genommen. Am 04.04.2022 wurden die gutachterlichen Ergebnisse interessierten Verkehrsunternehmen aus dem KVIV Arbeitskreis Marketing, Tarif und Vertrieb vorgestellt.

Als Ergebnis des Gutachtens kann jetzt festgestellt werden, dass die bisherige Einteilung in die Preisniveaus auch für den zukünftigen Betrachtungszeitraums bestätigt wurde.

Einzig in den Tarifgebieten in Wuppertal hat es rechnerisch ein abweichendes Ergebnis gegeben: Am 18. November 2018 hatte sich in Wuppertal durch einen Unfall eine länger andauernde Streckenstilllegung gegeben. Durch die bis Mitte 2019 andauernden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft sank der Wert der Kennziffer „Schienenanteil am ÖSPNV“ in Wuppertal von Jahr 2016 zum Jahr 2019 um 7,6 %. Aufgrund der Systematik des Rechenweges zu den Schwellenwerten für die Einteilung in A1, A2 und A3 hätte dies zu einer Herabstufung von Wuppertal von der Preisstufe A3 in die Preisstufe A2 geführt. Da die Sperrung der Schwebebahn aber nur temporär war, soll eine Änderung des Preisniveaus nicht durchgeführt werden.

Der Vergleich der Ergebnisse der Einteilung in die Preisniveaus der Tarifgebiete aus den Gutachten von 2018 und 2022 ist als **Anlage 1** beigefügt.

2. Weiterentwicklung SozialTicket

Ausgangslage

In den letzten zwei Jahren hatte die Corona-Krise enorme Auswirkungen auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben, was unter anderem auch zur Folge hat, dass Menschen, die zu den einkommensschwachen Haushalten gehören, immer häufiger auf Sozialleistungen angewiesen sind. Mit Blick auf andere Krisen, wie die steigende Inflation undder Krieg in der Ukraine, könnte sich dieser Trend fortsetzten bzw. verstärken. Umso bedeutender ist es, dass SozialTicket weiterzuentwickeln und im Sinne der Daseinsvorsorge einkommensschwachen Menschen im Verbundgebiet den Zugang zu den öffentlichen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen.

Gemäß dem gemeinsamen Antrag der Gruppierungen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen im Verwaltungsrat der VRR AöR zur Weiterentwicklung des Sozialtickets aus dem Juni-Sitzungsblock 2021 wurden mehrere Anforderungen an eine möglicheWeiterentwicklung gestellt: Hierbei soll zum einen die Ausweitung des SozialTickets auf Abonnements geprüft werden und zum anderen soll ein Angebot im Bereich der Gelegenheitskund*innen / Barsortiment über alle Preisstufen betrachtet werden.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe bestehend aus VRR-Verkehrsunternehmen (VRR-VU) und der VRR-Verwaltung wurden konkrete Umsetzungsvorschläge erarbeitet:

- Eine SozialTicket-Abonnement-Variante für SozialTicketkund*innen wurde als wertvoll zur Ausgestaltung einer langfristigen Kundenbeziehung bewertet 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.
- Eine FlexSozial-Variante ist eine attraktive Alternative für Gelegenheitskund*innen, die im Bartarif über alle Preisstufen angeboten werden kann.

Die nächsten Schritte

<u>SozialTicket-Abonnement-Variante (PST A/Kreis)</u>

Die Abonnement-Variante soll als Ergänzung zum bestehenden Angebot zum 01.01.2023 und unter Vorbehalt der Zustimmung der VRR-Gremien eingeführt werden.

Die Umsetzung ist von den Verkehrsunternehmen prozessual vorzubereiten. Für die SozialTicket-Abonnement-Variante soll die Trägerkarten des „MeinTicket“ genutzt werden.

Diese wird bereits von einzelnen Verkehrsunternehmen für eine Lastschriftvariante der SozialTicket-Monatskarte eingesetzt. Um den Vertrieb der Abonnement-Variante zum 01.01.2023 sicherzustellen, müssen zusätzliche Chipkarten bis Ende Juni 2022 vorbestellt werden, um diese fristgerecht zum 01.01.2023 zur Verfügung zu haben. Die konkrete Preissetzung der SozialTicket-Abonnement-Variante erfolgt anschließend im September-Sitzungsblock 2022.

FlexSozial-Variante

Die Ticketvariante soll an die bestehenden FlexTickets (Flex25/Flex35) angelehnt werden und SozialTicket-Kund*innen ein preisstufenübergreifendes Angebot im Bartarif ermöglichen. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen werden aktuell verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten evaluiert, wie z.B. die prozentuale Rabatthöhe, eventuelle Fahrtendecklungen usw. Des Weiteren können bei der Umsetzung dieser Variante dazugehörige Prozesse oder Teilprozesse digitalisiert werden, wie z.B. das Prüfen der Berechtigungsausweise. Ein Vorschlag zur Ausgestaltung der SozialTicket-Variante im Bartarif wird momentan in der Arbeitsgruppe aufbereitet und in den Septembersitzungsblock 2022 als Vorschlag eingebracht.

3. School & FunTicket AVV und SchokoTicket

Ausgangslage

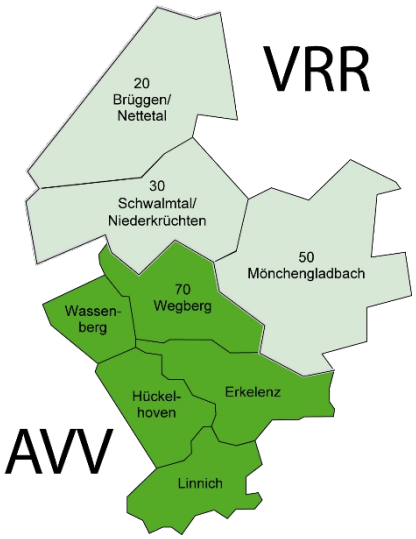
Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) strebt an, sein pauschales Schülerticket (ähnlich dem SchokoTicket) flächendeckend einzuführen. Als benachbarte Region zum VRR erachtet der Kreis Heinsberg eine tarifliche Übergangslösung im Sinne der Schüler*innen für unverzichtbar. Daher haben die Verbundgesellschaften und die maßgeblich betroffenen Verkehrsunternehmen die aktuelle Situation sowie mögliche Szenarien zur tariflichen Regelung im Übergangsbereich erarbeitet und wie folgt bewertet.

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. Dies bedeutet:

- alle AVV-School&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.



Die Tarifbestimmungen sind als **Anlage 2** beigefügt.

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, eine Schüler-Ergänzung zu beziehen. Das Ergänzungsticket enthält den Geltungsbereich des jeweils anderen Verbundes, inkl. der jeweils gültigen Preissetzung und der Tarifbestimmungen. 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. Die Vertriebsdaten sind zwischen den Verbünden abgestimmt und werden rechtzeitig zur Umsetzung in die Verbundsysteme eingefügt.

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. Schüler*innen, die eine Schule des Schulträgers Wegberg besuchen,

erhalten ein VRR-SchokoTicket, wenn sie im VRR wohnen und ein AVV School&Fun-Ticket, wenn sie im AVV wohnen.

Vertrag

Zwischen den Beteiligten besteht Einvernehmen, dass die räumliche Ausweitung der beiden Produkte einer vertraglichen Regelung bedarf. Der zwischen den Verbünden und den betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmte Vertrag ist der Vorlage als **Anlage 3** beigefügt. Eine juristische Prüfung durch die Rechtsabteilung der VRR AöR und der Prüfung durch den VRR-Arbeitskreis Wirtschaftliche Angelegenheiten, ist erfolgt.

Weiteres Vorgehen

Die Maßnahme hat die Attraktivierung und damit flächendeckende Akzeptanz des AVV School&Fun-Tickets zum Ziel. Durch die vertragliche Ausgestaltung sind negative Auswirkungen auf VRR-Verkehrsunternehmen ausgeschlossen. Deswegen unterstützt der VRR das Anliegen des Verbundnachbarn im Sinne einer Stärkung des ÖPNV in der Region.

4. Bürgerticket Monheim – pandemiebedingte Verlängerung des Piloten

Ausgangslage

Zum 01. April 2020 hat die Stadt Monheim am Rhein als erste Kommune in NRW für ihre Bürger*innen den für sie kostenfreien ÖPNV eingeführt. Die Kosten für das Monheim-Ticket werden durch die Stadt Monheim am Rhein getragen. Ziel ist es, die Mobilitätswende zu beschleunigen und die Bürger*innen zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren, um so das städtische Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 zu unterstützen. Das eingeführte Monheim-Ticket ermöglicht die Nutzung des ÖPNV im Stadtgebiet von Monheim am Rhein sowie der Nachbarstadt Langenfeld (VRR-Tarifgebiet 73). Für alle Bürger*innen, die anstelle des Monheim-Tickets ein Abonnement über dieses Tarifgebiet hinaus abschließen möchten, gewährt die Stadt einen pauschalen Zuschuss von monatlich 40,00 €. Dieses Pilotprojekt wurde zunächst für eine Dauer von 3 Jahren vom 01.04.2020 bis 31.03.2023 angelegt. Während dieses Zeitraums sollten die Effekte der Maßnahme auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung untersucht werden. Dafür wurde durch die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH Aachen) eine Begleitstudie durchgeführt.

Erste Ergebnisse der Begleitstudie

Trotz der Pandemiesituation zum Zeitpunkt der Einführung des Monheim-Tickets in Monheim am Rhein lassen sich aus der Begleitstudie der RWTH Aachen erste Erkenntnisse ziehen.

Im Hinblick auf die erhofften Effekte einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens sind erste positive Anzeichen trotz Corona zu erkennen. Der ÖV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen der im Rahmen der Begleitstudie befragten Personen verzeichnete nur einen sehr geringen Rückgang (im Vergleich zum bundesweiten Trend) und im Binnenverkehr gab es eine Zunahme des ÖV-Anteils. Auch die Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) des ÖV konnte im Binnenverkehr – trotz Pandemiesituation – gesteigert werden. Der Rad- & Fußverkehr, der von den Bürger*innen während der Pandemie als sicher empfunden wurde, konnte gleichzeitig starke Zugewinne im Modal Split auf Kosten des MIV verzeichnen, sodass sich insgesamt für den Umweltverbund ein vorsichtig positives Bild abzeichnet. Ein überproportionales Wachstum der ÖV-Nachfrage ließ sich für die einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen feststellen. Hier zeigt sich auch die soziale Komponente des Monheim-Tickets.

Verlängerung des Pilotzeitraums

Ein vollumfängliches Fazit über die Effekte des Monheim-Tickets sowie der Monheim-Pauschale auf ÖPNV-Nutzung der Monheimer Bürger*innen kann aufgrund der pandemischen Auswirkungen noch nicht gezogen werden. Daher soll der Pilotzeitraum auf Bitte der Stadt Monheim am Rhein um weitere 2 Jahre verlängert werden, um die Entscheidung über eine langfristige Fortführung des Monheim-Tickets auf einer repräsentativen Datenbasis (ohne Überlagerung durch Corona-Effekte) treffen zu können.

Vertragliche Regelungen

Um die Einführung des Monheim-Tickets in Monheim am Rhein zu ermöglichen, bedurfte es vertraglicher Vereinbarungen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen, der Stadt Monheim am Rhein und dem VRR. Zwischen sieben Verkehrsunternehmen, welche Abonnementkund*innen mit Bezugsberechtigung der Monheim-Pauschale führen, und den Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) bestehen Verträge zur Regelung der entsprechenden Vertriebs- und Abrechnungsprozesse. Für eine etwaige Verlängerung des Pilotzeitraums können diese Verträge in der aktuellen Form fortbestehen. Es bedarf einer Vertragsergänzung um den neuen Pilotzeitraum.

Der Kooperationsvertrag zwischen den BSM, dem VRR und der Stadt Monheim am Rhein regelt darüber hinaus die Preisermittlung und -fortschreibung des Monheim-Tickets und bedarf bei einer längerfristigen Fortsetzung des Projekts einer Revision. Die Revision soll im Laufe des Jahres 2022 erfolgen. In den VRR-Gremiensitzungen wird über den aktuellen Stand berichtet.

Finanzierungszusage der Stadt Monheim am Rhein

Bisher liegt eine Absichtserklärung der Stadt Monheim am Rhein zur Verlängerung des Pilotzeitraums vor. Zur Absicherung der finanziellen Leistungen ist ein entsprechender Ratsbeschluss des Rates der Stadt Monheim am Rhein erforderlich.

Der Beschluss der VRR ZV- und KVIV-Gremien bildet die Voraussetzung zur Weiterführung des Piloten und erfolgt unter dem Vorbehalt des finanziellen Ausgleichs (Ausgleichszahlung an die Verkehrsunternehmen und Fortschreibung) durch die Stadt Monheim am Rhein.

5. Erweiterung Anspruchsberechtigte YoungTicketPLUS

Ausgangslage

Das Kompetenzcenter Marketing (KCM) in Köln hat auf Anfrage des Verkehrsministeriums NRW die Verbünde in NRW gebeten, die Aufnahme der Beamtenanwärter*innen für den gehobenen Dienst in den Berechtigtenkreis von AzubiTickets und/oder SemesterTickets zu prüfen.

Die tarifliche Definition der Auszubildenden, die ein AzubiTicket und SemesterTicket im VRR beziehen können, beruht auf einer Auflistung gem. § 1 der bundesgesetzlichen „Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV)“. Diese abschließende Liste zur Definition der Personengruppe „Auszubildende“ beschreibt den Personenkreis, der als Auszubildende zu gelten hat, damit Fördergelder aufgrund § 45a PBefG bzw. § 11a ÖPNVG NRW durch die Verkehrsunternehmen in Anspruch genommen werden können. Beamtenanwärter*innen des gehobenen Dienstes sind bisher nicht in dieser Auflistung enthalten. Das Verkehrsministerium hat gegenüber dem KCM die Bereitschaft signalisiert, die Personengruppe der Beamtenanwärter*innen des gehobenen Dienstes in die Auflistung der Förderrichtlinie zu § 11a ÖPNVG NRW aufzunehmen.

Eine Abstimmungsrunde mit den Tarifräumen in NRW hat ergeben, dass ein gemeinsames Bestreben zur NRW-weiten Einbeziehung der Beamtenanwärter*Innen in das Azubiticket auf Basis der Absichtserklärung des Verkehrsministeriums besteht. Das Potenzial in der Personengruppe der Beamtenanwärter*innen des gehobenen Dienstes ist mit insgesamt ca. 10.000 Personen im VRR als eher gering anzusehen.

Im Falle einer Einbeziehung dieser Gruppe in die Azubitickets der Verkehrsverbünde müssen die Landes-Förderrichtlinien sowie die allgemeine Vorschrift der VRR AöR und die VRR-Tarifbestimmungen entsprechend geändert werden. Die Anpassung der allgemeinen

Vorschrift der VRR AöR und der VRR-Tarifbestimmungen muss vor der Anpassung der Landes-Förderrichtlinien erfolgen, da ansonsten die Fördervoraussetzungen zwischenzeitlich nicht erfüllt wären. Die Aufnahme in den Katalog stellt zudem klar, dass an die Gruppe der Beamtenanwärter*innen des gehobenen Dienstes verkauften Azubitickets mit landesweiter Gültigkeit in die Berechnung der Aufstockungsförderung nach Nummer 5.4.3 der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Azubitickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Azubiticket)“ einbezogen werden.

6. 1. Klasse-Nutzung bei VRR-Zeitkarten

Ausgangslage

Kund*innen mit VRR-Zeitkarten, wie z.B. dem Ticket1000 und Ticket2000, können eine Zusatzwertmarke für die 1. Klasse-Nutzung im SPNV erwerben. Bei diesen VRR-Zeitkarten ist zudem die Personenmitnahme zu bestimmten Uhrzeiten inkludiert. Die 1. Klasse-Nutzung durch die Zusatzwertmarke gilt jedoch nur für die Ticketinhaber, nicht für unentgeltlich mitgenommene Personen im Rahmen der VRR-Zeitkarte. Die Ticketinhaber können somit die 1. Wagenklasse nutzen, pro mitgenommene Person ist jedoch pro Fahrt ein ZusatzTicket zu lösen.

Das BärenTicket hat als einzige Zeitkarte im VRR die 1. Klasse-Nutzung bereits in den Ticketmerkmalen enthalten. Zu bestimmten Uhrzeiten können darüber hinaus weitere Personen mitgenommen werden. Da die 1. Klasse-Nutzung bereits im Ticket inkludiert ist, und es sich dementsprechend nicht um eine Zusatzleistung handelt, können die mitgenommenen Personen unentgeltlich die 1. Klasse nutzen. Es muss kein separates ZusatzTicket erworben werden.

Weiteres Vorgehen

Diese Ungleichbehandlung wird kundenseitig negativ bewertet. Mit allen SPNV-Erlösverantwortlichen im VRR wurde gemeinsam eine Lösung zum zukünftigen Umgang erarbeitet. Personenmitnahmen im Rahmen einer VRR-Zeitkarte, die durch eine Zusatzwertmarke auf die 1. Klasse erweitert wurden, sollen zukünftig ebenfalls unentgeltlich in der 1. Klasse befördert werden. Für mitgenommene Personen entfällt somit der Kauf eines separaten ZusatzTickets pro mitgenommene Person und Fahrt. Die Umsetzung soll zum 01.01.2023 greifen.

7. NRW-Stammkundenaktion

Ausgangslage

Aufgrund der weiterhin andauernden Corona-Situation, der rückläufigen Stammkundenzahlen und den positiven Wirkungen der Aktionen in den Jahren 2020 und 2021 soll auch im Jahr 2022 einen gemeinsame NRW-Aktion mit dem Ziel der Stammkundenbindung und -rückgewinnung durchgeführt werden. Ursprünglich war eine Umsetzung der Aktion vom 01.06.2022 bis zum 30.09.2022 geplant. Aufgrund der gleichzeitig stattfindenden 9 €-Ticket-Aktion des Bundes soll der Zeitraum der Stammkundenaktion verschoben werden. Ein neuer möglicher Aktionszeitraum wird gemeinsam mit den anderen Tariforganisationen und Partnern in NRW abgestimmt. Um Kund*innen auch nach der 9 €-Aktion im ÖPNV zu halten, schlägt der VRR vor, die Aktion nach dem Ende der 9 €-Aktion durchzuführen. Da sich der Aktionszeitraum dadurch in den Herbst verschiebt, ggf. ein erneute Pandemiegeschehen zu berücksichtigen ist, soll der Zeitraum und evtl. weitere Aktionsparameter überdacht werden.

Aktionszeitraum	Ursprünglich geplant: Zeitraum vom 01.06. – 30.09.2022 Wochenenden (samstags ab 3 Uhr bis montags 3 Uhr) Aufgrund der Umsetzung des 9 €-Tickets wird der Aktionszeitraum mit den Partnern in NRW überdacht. Im Ausschuss für Tarif und Marketing am 08.06.2022 wird der aktuelle Status berichtet.
Berechtigte	Alle VRR-Abonnement-Inhaber und Kunden, die während der Aktion einen Abonnement-Vertrag abschließen: • 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 • SemesterTicket • SozialTicket
Geltungsbereich	Geografische Grenze NRW + Transitstrecke „Sieg“ + „Osnabrück“

Fahrtmöglichkeit	2 Personen (Erw./ Kind) und bis zu 3 Kinder  oder 2 Personen (Erw./ Kind) und bis zu 2 Fahrräder 

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Februar 2022

Die Corona-Pandemie steht auch im Jahr 2022 weiter im Fokus. Die ersten wirtschaftlichen Zahlen in diesem Jahr lassen jedoch einen positiven Trend vermuten. Aktuell lässt sich im Vergleich zu den ersten Monaten des Jahres 2021 mit den einhergehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens eine deutlich entspanntere Coronasituation im Jahr 2022 beobachten. Die Kund*innen nutzen zwar wieder vermehrt den ÖPNV, von einer Vor-Corona-Situation ist der VRR jedoch noch deutlich entfernt.

Die Einnahmen sind in den ersten beiden Monaten des Jahres 2022 um + 16,3 Mio. € (+ 9,9 %) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Bei den Fahrten wurde trotz der im Januar 2022 aufgrund von Corona nochmals um 5 % reduzierten Fahrtenhäufigkeiten eine leichte Steigerung von + 0,2 Mio. Fahrten (+ 0,2 %) verzeichnet.

Auch bei den Regelzeitkarten zeigt sich eine entspanntere Situation: Die Einnahmen sind von 59,8 Mio. € um 2,3 Mio. € auf 62,1 Mio. € (+ 3,9 %) gestiegen. Die Einnahmen der Azubitickets sind im Jahr 2022 um + 0,6 Mio. € (+ 6,3 %) gestiegen. Auch bei den SchülerTickets gab es ein Plus von + 0,7 Mio. € (+ 1,8 %). Rückgänge gab es wiederum bei den SemesterTickets, welche um - 0,7 Mio. € (- 5,4 %) gesunken sind, und den FirmenTickets, welche einen Rückgang von - 0,2 Mio. € (- 1,5 %) verzeichneten.

Im Barsortiment ergaben sich deutlichere Entspannungen: In den ersten beiden Monaten des Jahres 2022 wurde ein deutliches Plus von 11,6 Mio. € (+ 58,7 %) erfasst; die Einnahmen des EinzelTicket Erwachsene allein sind um 6,3 Mio. € (+ 53,3 %) gestiegen.

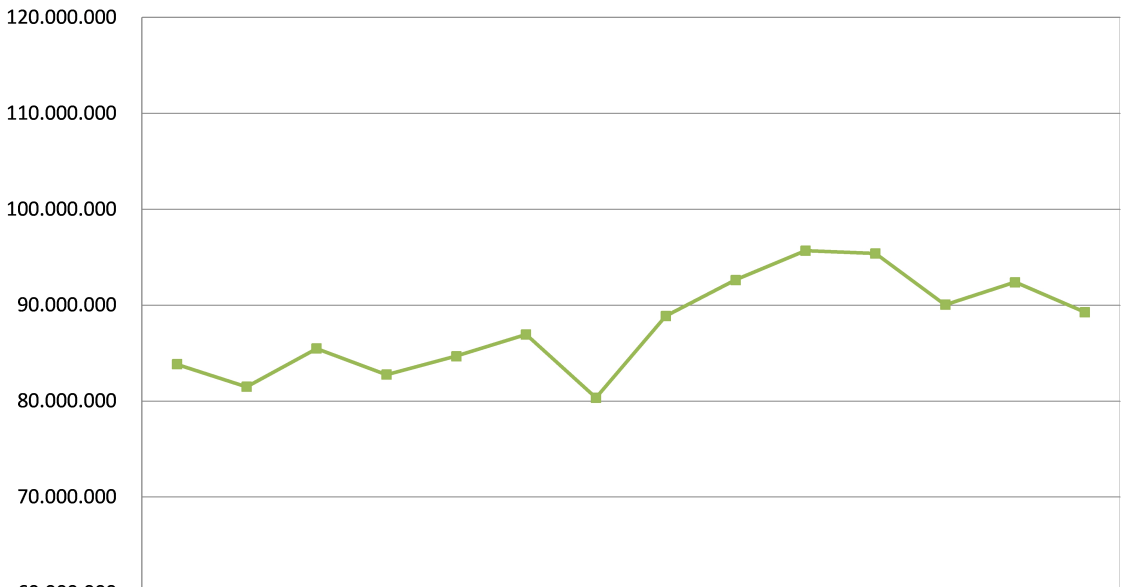
Beim SozialTicket sind die Einnahmen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um + 1,8 Mio. € (+ 18,9 %) gestiegen. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Anstieg von 8 %, was einen Monatsdurchschnitt der ersten beiden Monate im Jahr 2022 von rd. 90 Tsd. SozialTicket-Kund*innen darstellt.

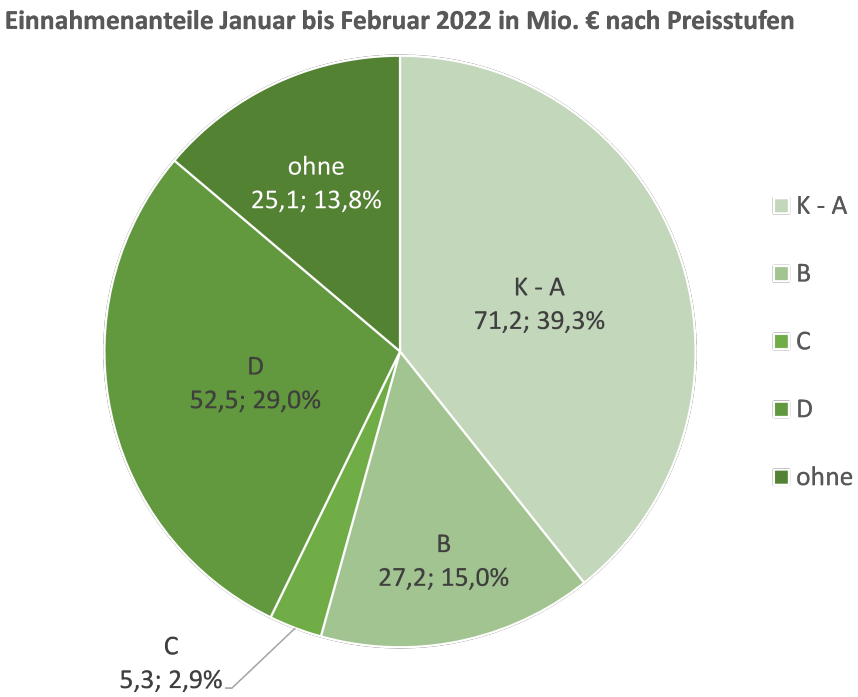
Im Dezember 2021 sind die eezy-Tarife der Verbünde und des Landes NRW im Rahmen von CiBo-NRW gestartet. Es kommen sukzessiv weitere Verkehrsunternehmen bzw. Kundenvertragspartner hinzu, die den neuen eezy-Tarif zusätzlich über deren digitalen Vertriebskanäle anbieten. Die Umsatzhöhe bei eezy VRR ist im Vergleich zum Bartarif aktuell noch gering, jedoch zeigt sich von Dezember 2021 bis Februar 2022 eine sehr positive Entwicklung mit einer Umsatzsteigerung in Höhe von 53,4 %.

	Einnahmen			Fahrten		
eezy VRR	Dez 21	Jan 22	Feb 22	**Dez 21**	**Jan 22**	**Feb 22**
2. Klasse	25.301 €	28.113 €	38.838 €	**7.782**	**9.411**	**13.224**
1. Klasse	282 €	279 €	388 €	**42**	**40**	**50**
Fahrrad	65 €	11 €	137 €	**0**	**0**	**0**
	25.648 €	28.403 €	39.363 €	**7.824**	**9.451**	**13.274**

Im Oktober 2003 hat der VRR das BärenTicket für die Senior*innen ab 60 Jahren im Verbundraum eingeführt. Es ist ein persönliches, nicht übertragbares Ticket und wurde speziell für diese Kundengruppe konzipiert. Im Jahr 2019 wurde letztmals über die Anpassung von Tarifmerkmalen (hier: Altersgrenze und 1. Klasse-Nutzung) und deren Auswirkungen auf das bestehende Produktsortiment diskutiert. Im Dezember-Sitzungsblock 2021 (M/X/2021/0204) wurde eine nähere Betrachtung des Seniorensegments angekündigt. Im Laufe des Sommers 2022 sollen, nachdem im Anschluss an den Sitzungsblock im März 2022 die Tarifberatung ausgeschrieben wurde, zusammen mit den VRR-Verkehrsunternehmen mögliche Anpassungsoptionen konkretisiert werden.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2021 bis Februar 2022




Einnahmenanteile Januar bis Februar 2022 in Mio. € nach Preisstufen
ohne
25,1; 13,8%
K - A
71,2; 39,3%
D
52,5; 29,0%
B
27,2; 15,0%
C
5,3; 2,9%
K - A
B
C
D
ohne

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

		GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Ticketgruppe	Jan-Feb 2021	Jan-Feb 2022		
Summe von Absatz	Barsortiment	4.657.238	7.105.383	2.448.145	52,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	3.593.434	5.320.346	1.726.912	48,1
	davon 4erTicket Erwachsene	424.949	603.190	178.241	41,9
	4-StundenTicket	51.397	89.180	37.783	73,5
	24h/48h-Varianten	96.668	188.336	91.668	94,8
	Flexvarianten	0	2.531	2.531	
	eTarif	0	22.767	22.767	
	FirmenTickets	231.759	230.256	-1.503	-0,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	91.562	91.546	-16	0,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	94.391	86.934	-7.457	-7,9
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	31.556	30.418	-1.138	-3,6
	davon FirmenTicket GroKu Vop	14.250	18.490	4.240	29,8
	davon FlexJob	0	2.868	2.868	
	Regelzeitkarten	743.342	757.353	14.011	1,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	382.640	366.273	-16.367	-4,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	154.482	156.814	2.332	1,5
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	134.400	165.664	31.264	23,3
	davon BärenTicket	71.820	68.602	-3.218	-4,5
	Schüler/AzubiTickets	872.781	875.856	3.075	0,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	378.415	384.400	5.985	1,6
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	142.617	148.776	6.159	4,3
	SemesterTickets	527.685	499.213	-28.472	-5,4
	SozialTickets	156.601	199.695	43.094	27,5
	1. Klasse Zuschlag	2.479	2.063	-416	-16,8
	ÜT-Tarif	39.111	48.786	9.675	24,7
	KombiTickets	26.666	338.665	311.999	1.170,0
	Sonstiges	-440	0	440	100,0
Summe von Einnahmen	Barsortiment	19.715.823	31.290.761	11.574.938	58,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.730.614	17.981.994	6.251.381	53,3
	davon 4erTicket Erwachsene	4.645.264	6.871.301	2.226.037	47,9
	4-StundenTicket	215.867	383.474	167.607	77,6
	24h/48h-Varianten	1.176.973	2.442.009	1.265.036	107,5
	Flexvarianten	0	9.605	9.605	
	eTarif	0	67.765	67.765	
	FirmenTickets	15.891.523	15.658.079	-233.444	-1,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	5.239.358	5.252.890	13.532	0,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	7.095.512	6.571.544	-523.969	-7,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	2.504.581	2.417.525	-87.056	-3,5
	davon FirmenTicket GroKu Vop	1.052.071	1.389.173	337.102	32,0
	davon FlexJob	0	26.947	26.947	
	Regelzeitkarten	59.774.927	62.090.437	2.315.511	3,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	30.113.938	29.359.395	-754.542	-2,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	11.257.006	11.612.195	355.189	3,2
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	11.843.226	14.745.721	2.902.495	24,5
	davon BärenTicket	6.560.757	6.373.126	-187.631	-2,9
	Schüler/AzubiTickets	44.833.192	46.062.691	1.229.499	2,7
	davon SchokoTicket Selbstzahler	14.133.800	14.489.552	355.752	2,5
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	8.967.071	9.533.443	566.372	6,3
	SemesterTickets	13.366.261	12.645.065	-721.196	-5,4
	SozialTicket inkl. Zuwendung	9.761.939	11.610.534	1.848.595	18,9
	1. Klasse Zuschlag	150.592	122.407	-28.185	-18,7
	ÜT-Tarif	1.652.823	1.669.075	16.252	1,0
	KombiTickets	35.401	273.906	238.506	673,7
	Sonstiges	158.407	169.290	10.883	6,9
Summe von Fahrten	Barsortiment	6.201.838	9.686.305	3.484.467	56,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	3.586.370	5.312.824	1.726.454	48,1
	davon 4erTicket Erwachsene	1.699.796	2.412.760	712.964	41,9
	4-StundenTicket	128.493	222.950	94.458	73,5
	24h/48h-Varianten	306.684	644.646	337.962	110,2
	Flexvarianten	0	2.193	2.193	
	eTarif	0	266	266	
	FirmenTickets	10.188.311	9.509.010	-679.302	-6,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	2.433.779	2.379.144	-54.635	-2,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	5.240.670	4.576.667	-664.003	-12,7
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	1.715.774	1.569.656	-146.118	-8,5
	davon FirmenTicket GroKu Vop	798.088	978.805	180.717	22,6
	davon FlexJob	0	4.738	4.738	
	Regelzeitkarten	38.012.588	36.909.158	-1.103.430	-2,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	20.951.434	19.135.578	-1.815.856	-8,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	7.524.354	7.235.974	-288.380	-3,8
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	6.807.640	8.067.934	1.260.294	18,5
	davon BärenTicket	2.729.160	2.469.672	-259.488	-9,5
	Schüler/AzubiTickets	56.588.148	54.154.502	-2.433.646	-4,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	24.596.975	23.832.800	-764.175	-3,1
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	9.127.488	9.075.666	-51.822	-0,6
	SemesterTickets	13.719.810	12.979.538	-740.272	-5,4
	SozialTicket	8.143.252	9.785.055	1.641.803	20,2
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	1	1	
	KombiTickets	1.838	77.000	75.162	4.089,3
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		**7.257.222**	**10.090.037**	**2.822.815**	**38,9**
Gesamt: Summe von Einnahmen		165.340.887	181.660.012	16.319.124	9,9
Gesamt: Summe von Fahrten		132.855.785	133.100.834	245.050	0,2

2. Aktuelle Energiepreis- und Aufwandsentwicklung

Ausgangslage

Für Tarifmaßnahmen fand seit 2018 das marktorientierte Tariffortschreibungssystem Anwendung, welches im VRR-Marketingplan verankert ist. Dieses gibt einen Korridor zwischen den geglätteten Indizes für Verbraucherpreise und Aufwand für Personal, Strom und Diesel vor. Für das Jahr 2022 waren noch vor wenigen Wochen geglättete Indexwerte von 2,1% - 2,7% vorgesehen, für das Jahr 2023 Werte von 2,2% - 2,8%.

Entstanden sind die Vereinbarungen für Erhöhungskorridore allerdings zu einer Zeit, in der eine Pandemie und der Krieg in der Ukraine mitsamt den gesellschaftlichen, humanitären und ökonomischen Folgen nicht absehbar waren. Die beiden genannten Ereignisse sind derart disruptiv, dass eine alleinige „Korridor-Fortschreibung“ nicht mehr als angemessen und sachgerecht bezeichnet werden kann.

Auswirkungen

Die coronabedingte Tarifeinnahmen-Lücke wird im Jahr 2023 noch mind. 150 Mio. € betragen. Hält die Entwicklung der Dieselpreise an, ist allein für Diesel im Jahr 2023 mit einer Kostensteigerung von 70 Mio. € (+ 50%) zu rechnen. Die Kostensteigerungen von Strom, Personal etc. kommen zusätzlich hinzu. Um diese Einnahmenlücke durch die Nutzerfinanzierung zu decken, wäre eine deutlich überproportionale Tariferhöhung erforderlich.

Zugleich sollen Kunden neu- oder zurückgewonnen sowie das Erreichen der Klimaziele durch einen Modal-Shift unterstützt werden. Die akuten Krisen belasteten jedoch finanziell die Privathaushalte. Die Tarif-Idee des Bundes, ein 9€-Monatsticket deutschlandweit umzusetzen wird sich dabei auf die Preiswahrnehmung der Kunden und auf die Akzeptanz von zukünftigen Preiserhöhungen auswirken. Eine mögliche Tarifmaßnahme 2023 ist vor diesem Hintergrund zu diskutieren.

Die akute Problemlage bei der Finanzierung des ÖPNV ist dabei nicht allein VRR-spezifisch. Der Branchenverband VDV führt daher zurzeit Gespräche mit dem Bund über eine einmalige finanzielle Hilfe i.H.v. 750 Mio. € 2022 zur Abfederung der außergewöhnlichen Belastungen, sowie zur Fortführung des Rettungsschirms und einer zusätzlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel um weitere 750 Mio. €.

Mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive hat der Verband VDV zudem ein sog. Betriebskostengutachten durch die Beratungsgesellschaft Roland Berger erstellen lassen,

dessen Erkenntnisse auch für die Verkehrsministerkonferenz verhaltensleitend sind. Projiziert auf den VRR ist bis 2030 mit einem jährlichen Zuschussbedarf von ca. 3 Mrd. €, bis 2040 gar mit 5,4 Mrd. € zu rechnen für einen ÖPNV, der den Erfordernissen einer Verkehrswende gerecht wird.

Weiteres Vorgehen

Die neuen Tarifprodukte Flex25/35 (eingeführt zum 01.01.2022) und eezy (eingeführt zum 01.12.2021) sind erst seit kurzem im Markt platziert. Sie benötigen vor einer preislichen Weiterentwicklung zunächst Zeit zur Entfaltung am Markt.

Grundsätzlich hat sich die Tarifentwicklung im VRR als Kombination aus linearen und strukturellen Maßnahmen bewährt. Erinnert sei an dieser Stelle die Vereinfachung durch die Regionalpreisstufe C, die Einführung der Einfach-Weiter-Tickets für verbundübergreifende Fahrten oder auch die gelungene Reform des YoungTicketPLUS inkl. NRW-Pauschalaufpreis, sowie nicht zuletzt der Start der eTarife. Lineare Preismaßnahmen können im Sinne der Preisfortschreibung von Tarifprodukten kurzfristig umgesetzt werden. Strukturelle Maßnahmen sind in der Realisierung um ein Vielfaches aufwändiger und benötigen dementsprechend eine größere Vorlaufzeit als eine lineare Preiserhöhung. Um eine ausreichende Vorbereitungszeit für die Verkehrsunternehmen sicherzustellen, soll daher im Juni-Sitzungsblock die Einführung der SozialTicket-Abonnement-Variante zum Beschluss empfohlen werden (siehe separate Beschlussvorlage). Weitere strukturelle Maßnahmen sind im Kontext der Marktsituation sowie unter wirtschaftlichen und zeitlichen Aspekten zu bewerten.

Die aktuellen politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen sind zum aktuellen Zeitpunkt unabsehbar und bedürfen flankierender politischer Erörterungen. Wir schlagen den VRR-Gremien daher vor, eine weitere Konkretisierung einer Preismaßnahme für das Jahr 2023 im Laufe des Sommers bis zum Herbstsitzungsblock zu beraten. Die bestehende grundsätzliche Problematik der immer weniger ausreichenden Höhe und Struktur der ÖPNV-Finanzierung (z.B. durch Regionalisierungsmittel) bleibt zusätzlich erhalten und wird aktiv auf verschiedenen Ebenen angegangen (s.o.).

3. Vertriebsanalyse

Neben den vereinbarten Tarifzielen bis zum Jahr 2030 (Vorlage: M/X/2021/0029) soll parallel eine dazugehörige Vertriebsstrategie 2030 erarbeitet werden. Hierzu ist die bisher

vorhandene Datenbasis zu den Vertriebsstrukturen, -umsätzen, -absätzen und -prozessen mit aktualisierten Daten anzureichern.

Das Projekt „Vertriebskanalentwicklung“ ist in drei Arbeitspakete gegliedert:

(1) Bedarfsanalyse & Handlungsszenarien (Vorlage: M/X/2022/0263)
(2) Akzeptanzanalyse (diese Vorlage)
(3) Ergebniszusammenführung und Handlungsempfehlungen

Das Arbeitspaket 2 wird im Folgendem vorgestellt.

Arbeitspaket 2: Akzeptanzanalyse

Das zweite Arbeitspaket sah eine Befragung in der Bevölkerung zur Zufriedenheit mit den Vertriebskanälen und den von den Verkehrsunternehmen definierten Handlungsoptionen vor. Dazu wurden die Handlungsmöglichkeiten aus Arbeitspaket 1 als Fragestellungen in einen Fragebogen überführt. Diese 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

Ergebnisse

Die Stichprobe unterteilte sich in eine telefonische (n = 148) und eine Online-Stichprobe (n = 1166); davon galten 1004 Befragte als ÖPNV-Nutzer*innen, 310 als Nichtnutzer*innen. Die Kundenzufriedenheit zu den einzelnen Vertriebskanälen zeigt ein sehr differenziertes Bild. Während 39% der Kund*innen vollkommen zufrieden mit dem Fahrerverkauf sind, sind es bei den Automaten nur 12%. Dies spiegelte sich auch in den Befragungen zu den Handlungsmöglichkeiten wider:

- 57% würde eine Abschaffung des Fahrerverkaufs stören, wobei die Abneigung bei Kund*innen in A1-Regionen stärker ausgeprägt ist (58%), als bei Kund*innen in A2- (51%) und A3-Gebieten (50%).
- 56% der Befragten würden sich über eine Akzeptanz von bargeldlosen Zahlungswegen freuen, 18% setzen dies voraus. Besonders Nichtnutzer*innen

sehen dies als Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV. Die erforderlichen Investitionen und Zyklen ggf. erforderlicher Ersatzbeschaffungen müssen hier berücksichtigt werden.

- 73% der Befragten wünschen sich einen digitalen Rabatt oder setzen diesen voraus, da sie ihre eigene Technik (Handy, geladener Akku) anwenden müssen. Die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile solcher Rabatte auf das Online-Sortiment, wie es bspw. der VRS bereits seit einigen Jahren praktiziert, werden im Folgeprojekt Vertriebsstrategie berücksichtigt.
- Bei der Beurteilung von Entwertern ist seit der letzten Befragung von 2017 keine Veränderung sichtbar: Weiterhin würden sich ca. 34% der Befragten an einer Abschaffung der Entwerter stören bzw. würde ihre ÖV-Nutzung beeinflussen.
- Eine Abschaffung der Automaten wird kundenseitig als unproblematisch eingeordnet, wenn Alternativen verfügbar sind. Allerdings bleibt der Vertrieb über die stationären und mobilen Automaten weiterhin der Vertriebskanal mit den höchsten Umsätzen im Barsortiment.

Weiteres Vorgehen

Für ein gemeinsam abgestimmtes Zielbild für das Jahr 2030 werden alle Beteiligten in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Daher werden in einem nächsten Schritt in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen verschiedene Szenarien aus den Optionen abgeleitet, um daraus eine mögliche Vorzugsvariante vorzuschlagen und diese den politischen Gremien zur Entscheidung vorschlagen.

Der VRR wird im Rahmen des Folgeprojekts Vertriebsstrategie 2030 voraussichtlich im Dez. 2022 erneut berichten. Das Folgeprojekt wird die Ergebnisse aus der Vertriebsanalyse berücksichtigen, weitere Fragestellungen aufnehmen und das Zielbild für das Jahr 2030 schärfen und in konkrete Handlungsoptionen übersetzen.

4. Konkretisierung der Richtlinie Sondertarife

Die VRR-Verkehrsunternehmen und der VRR erhalten Anfragen zu ticketfreien Aktionstagen o.ä. von verschiedensten Akteursgruppen. Um den Umgang hierzu eindeutig und einheitlich zu regeln hat der VRR mit Sitzungsblockvorlage Nr. M/IX/2020/0811 die Richtlinie über tarifliche Sonderangebote im Verkehrsverbund Rhein Ruhr erlassen. Darin ist geregelt, dass der Nachweis der Kostendeckung und des finanziellen Ausgleichs der Auswirkungen in geeigneter Weise gegenüber dem VRR anzuzeigen ist.

Zukünftig soll das vorgeschriebene Verfahren dahingehend erweitert werden, so dass die Ausgleichssummen je Maßnahme im Zusammenhang mit den kassentechnischen Erlösen an den VRR gemeldet werden. Ziel ist es, diesem Nachweis auch ein geeignetes Reporting hinzuzufügen.

Die Richtlinie Sondertarife wird wie folgt konkretisiert:

„4.7 Nachweis der Kostendeckung

Der Nachweis des Ausgleichs der finanziellen Auswirkungen, die gemäß Ziffer 4.5 ermittelt wurden, wird in geeigneter Weise gegenüber der VRR AöR vorgenommen. Hierzu sollen in der Meldung der Verkehrsunternehmen zu ihren kassentechnischen Erlösen zur VRR-Fahrausweisstatistik die einzelnen Ausgleichssummen je Maßnahme monatlich gemeldet werden. Die VRR AöR ist gehalten, mindestens einmal jährlich einen Bericht über die durchgeführten Sondertarife in den VRR-Gremien vorzunehmen.“

Der jeweils aktuelle Stand der Richtlinie kann unter
www.vrr.de/der_vrr/satzungen_richtlinien eingesehen werden.

5. Kooperationen mit Wohnungsbaugesellschaften

Ausgangslage

Um Wohnen und Mobilität stärker miteinander zu verbinden, ist in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein befristetes Pilotprojekt erarbeitet worden – das MieterTicket. Mit diesem tariflichen Angebot sollen zum einen Verkehr und Parkplätze eingespart und zum anderen einer neuen Kundengruppe der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr und neue Mobilitätsformen eröffnet werden. Zuletzt wurde im Dezember Sitzungsblock 2021 (Vorlage M/X/2021/0204) hierzu der entsprechende Beschluss gefasst.

Der VRR hat im Rahmen der Beratungen zur o.g. Beschlussfassung ergänzend die Intention abgeleitet, dass neben der tariflichen Komponente auch die verkehrliche bzw. Angebotsseite im Rahmen eines Gesamtkonzepts zu erarbeiten ist. Um den möglichen Bedarf zu ermitteln, wurden daher erste Sondierungsgespräche mit verschiedenen Wohnungsbaugesellschaften geführt.

Weiteres Vorgehen

In Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität und in Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften soll nun ein Maßnahmenpaket entwickelt werden, das Kundinnen und Kunden der Wohnungsunternehmen einen Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds erleichtert. Das Zukunftsnetzwerk kann u. a. durch die Kooperation mit

dem Verband der Wohnungswirtschaft Rheinland-Westfalen und dem Verkehrsclub Deutschland e. V. auf bereits erprobte Konzepte in NRW und anderen Bundesländern zurückgreifen und wird auf deren Übertragbarkeit im VRR-Raum hinwirken.

Aktuell befindet sich das Maßnahmenpaket in der konzeptionellen Ausgestaltung. In dieser Phase werden erste Ideen zusammen mit den Wohnungsbaugesellschaften gesammelt. Ziel ist es, Mobilität und Wohnen neu zu denken und hierbei die Möglichkeiten z. B. digitaler Tarife stärker zu nutzen.

6. Tickets für Flüchtende

Ausgangslage

Durch den Krieg in der Ukraine, flüchteten bereits über mehrere Million Menschen in Länder wie Polen, Ungarn und auch Deutschland. Um den geflüchteten Menschen zu helfen, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in einer Sondersitzung am 01.03.2022 beschlossen, dass ukrainische Geflüchtete kostenlos alle Busse und Bahnen des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland nutzen können.

Die Aktion gilt vorerst bis auf Weiteres und auf Widerruf. Ein gültiges Ausweisdokument oder auch eine Aufenthaltsgenehmigung werden seit dem auch im VRR als „Fahrausweis“ akzeptiert. Für die Fernverkehrszüge (ICE, TGV, RJX, IC/EC) wird seitens DB ein kostenfreies „helpukraine“-Ticket ausgestellt, welches nur für einen kurzen Zeitraum (2 Tage) genutzt werden darf. Im Gebiet des Westfalentarifs stellen Schulen/Schulträger für ukrainische Schüler*innen eine kostenfreie Bescheinigung (gültig bis 01.06.2022) aus, die unabhängig von der VDV-Aktion als Fahrausweis gilt.

Weiteres Vorgehen

Der VRR unterstützt die schnelle und unbürokratische Lösung der VDV-Aktion. Ziel der VDV-Regelung ist ein möglichst niedrigschwelliger und deutschlandweiter einheitlicher Zugang mit einem pragmatischen Nachweis mittels Ausweisdokument oder Aufenthaltsgenehmigung.

Bei Kindern gilt wie bei Erwachsenen für die Dauer der VDV-Aktion der ukrainische Pass (oder ein ähnliches Dokument) als Fahrberechtigung. Damit Kinder keine wichtigen Ausweisdokumente mit sich führen müssen, wird von den VRR-Verkehrsunternehmen eine Kopie der Ausweisdokumente bei Personen unter 18 Jahre akzeptiert.

Als zusätzliche Alternative ist im VRR angedacht, dass Schulen/Schulträger – ähnlich wie im Westfalentarif – eine kostenfreie Schulbescheinigung ausstellen können. Diese soll maximal 8 Wochen ab Ausstellungsdatum gültig sein. Sie kann insbesondere genutzt werden, wenn Kinder über keine Ausweisdokumente verfügen. Diese Bescheinigung ist an das Bestehen der VDV-Aktion geknüpft.

Die VDV-Aktion ist als kurzfristiger Lösungsansatz zu sehen. Der VRR geht davon aus, dass nach Auslaufen der VDV-Aktion „9-Euro-Ticket“ die Sonderaktion für Geflüchtete aus der Ukraine auslaufen wird. Anschließend können Geflüchtete die bewährten Regelungen des SozialTicket nutzen. Schulkinder können im Rahmen der SchokoTicket-Verträge ein SchokoTicket erhalten.

7. KombiTicket Jahresbericht

Ausgangslage

Das KombiTicket ist eine Leistungskombination aus einer Grundleistung, wie z.B. einer Eintrittskarte für ein Event eines Drittanbieters und einer Zusatzleistung in Form einer ÖPNV-Fahrtberechtigung.

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, v.a. 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

Wie bereits das Jahr 2020, war auch 2021 geprägt durch die Covid19-Pandemie und somit herausfordernd für die Veranstaltungsbranche. Der Lockdown aus 2020 zog sich bis in die Mitte des Jahres 2021 und auch danach galten starke Teilnehmerbeschränkungen bzw. Einschränkungen durch die 3G- bis hin zu 2G-Regelungen. Veranstaltungen wurden zahlreich abgesagt und auch verschobene Veranstaltungen aus 2020 wurden erneut

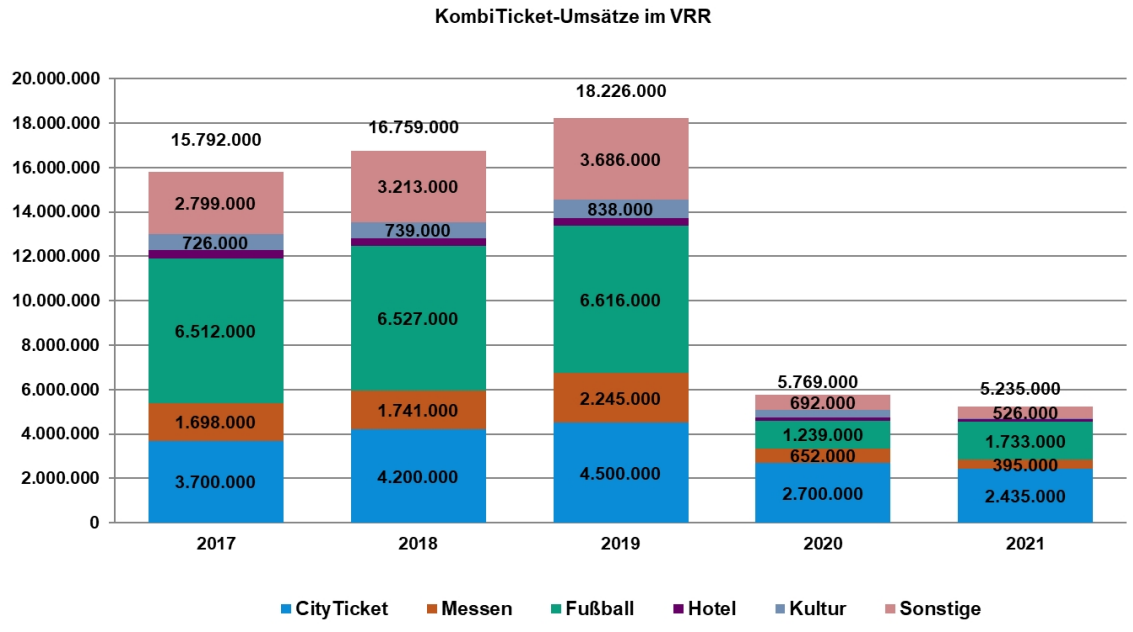
verlegt. Eintrittskarten mit integriertem KombiTicket sind an die tatsächliche Austragung der Veranstaltung gebunden. Bei Absage einer Veranstaltung war die Nutzung der Eintrittskarte als Fahrausweis im VRR nicht zulässig. Dies galt auch bei Fußballspielen, die ohne Zuschauer ausgetragen wurden.

Folgende Regel aus dem Jahr 2020 wurde für das Jahr 2021 im Sinne der Einfachheit für die Kund*innen beibehalten: 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 Verträge und Umsätze

Im Jahr 2021 wurden mit ca. 100 KombiTicket-Verträgen einschließlich CityTicket und Kooperationen mit verbundübergreifendem Geltungsbereich, deutlich weniger Maßnahmen als in den Vor-Corona-Jahren realisiert. Vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 wurde wiederum ein leicht negativer Trend beim Umsatz verzeichnet. Im Jahr 2020 lag der Umsatz bei 5.769.000 €. Dieser ist im Jahr 2021 auf 5.235.000 € gesunken. Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau aus dem Jahr 2019 mit 18.226.000 € ist dieser Wert weiterhin gering.

Trotz der schwierigen Lage konnten für das Jahr 2021 fast alle längerfristigen KombiTicket-Vereinbarungen fortgeführt werden. Des Weiteren wurden einige Angebote ausgeweitet, so bspw. das nun NRW-weit gültige BVB-KombiTicket oder die nun VRR-weit gültige WelcomeCard Ruhr.



KombiTickets im Jahr 2022

Die Corona-Auflagen werden kontinuierlich gelockert. Großveranstaltungen sind bereits wieder erlaubt. Aktuell wird zum Beispiel die Extraschicht 2022 vorbereitet, die voraussichtlich am 25.06.2022 stattfinden soll. Außerdem ist der VRR bereits im engen Austausch mit dem DFB und anderen betroffenen Verkehrsverbünden zur UEFA EURO 2024.