



öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Tarifangelegenheiten</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/X/2022/0361</b>	<b>15.08.2022</b>	<b>12</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	05.09.2022	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	08.09.2022	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	15.09.2022	<input type="checkbox"/>

### **Beschlussvorschlag:**

#### **A) Beschlüsse**

##### **1. Tarifmaßnahme 2023**

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, der im Ausschuss für Tarif und Marketing als Tischvorlage vorgelegten Preisübersicht mit Wirkung zum 01.01.2023 zuzustimmen und einen Revisionszeitpunkt gemäß der aktuellen Lage (Situation Landes- bzw. Bundesmittel etc.) für Frühjahr 2023 festzulegen.

### **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. NRW-Tarif ab 01.01.2023 (Revisionsklausel)**

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den Preisvorschlägen zur Fortschreibung des NRW-Tarifs zum 01.01.2023 gemäß der vorliegenden Preistabelle (**Anlage 1**) mit einer gewichteten Preismaßnahme in Höhe von 3,5 % zuzustimmen.

Darüber hinaus soll die weitere Kostenentwicklung und Drittfinanzierung aufmerksam verfolgt und ggf. unterjährige Preismaßnahmen beim NRW-Tarif vorgenommen werden.

**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. Pilot kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt, Linie 709

Der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR dem Pilotvorhaben der Stadt Neuss zuzustimmen und die kostenfreie Nutzung der von der Rheinbahn AG betriebenen Straßenbahnlinie 709 innerhalb der Neusser Innenstadt (von der Haltestelle Theodor-Heuss-Platz bis Neuss Stadthalle) ab dem 01.01.2023 für ein Jahr anzubieten.

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

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Mai 2022
2. Marketingplan 2023 – 2025
3. Jahresbericht Einnahmensicherung

#### **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. Tarifmaßnahme 2023**

#### **Ausgangslage**

Für Tarifmaßnahmen findet seit 2018 das marktorientierte Tariffortschreibungssystem Anwendung, welches im VRR-Marketingplan verankert ist. Dieses Tariffortschreibungssystem gibt einen Korridor zur Orientierung an und berücksichtigt hierbei die geglätteten Indizes für Verbraucherpreise und den Aufwand für Personal, Strom und Diesel. Die geglätteten Indexwerte würden für 2023 Werte zwischen 2,8% und 2,9% (VPI) annehmen. Entstanden sind diese Vereinbarungen für Erhöhungskorridore vor der Corona-Pandemie und vor dem Krieg in der Ukraine; disruptive Ereignisse, welche gesellschaftliche, humanitäre und ökonomische Folgen ausgelöst haben.

Die Preise für Kraftstoffe sind allein von Mai 2021 auf Mai 2022 um 41% gestiegen, für Strom um 21,5%. Die Verbraucherpreise insgesamt stiegen in dem Zeitraum um 7,9%, für Nahrungsmittel um gut 11%. Bei ca. 8% liegen auch die ersten Tarifabschlüsse beim Personal.

Vor dem Hintergrund der Tarifikalkulation für das Jahr 2023 und aufgrund der aktuell extremen Preisentwicklungen wurde eine repräsentative Auswahl von ÖSPV Unternehmen im VRR befragt, wie sie die Aufwandsentwicklung für das Jahr 2023 einschätzen. Genauer betrachtet wurden die Personal- und die Energiekosten (Diesel und Fahrstrom). Da die Personalkosten mit rund 47% den größten Anteil am Gesamtaufwand ausmachen, haben auch kleinere Änderungen gravierende Auswirkungen auf die Entwicklung des Gesamtaufwands. Der Aufwand für Energie hingegen macht mit 7,7% für Diesel und 2% für Fahrstrom einen deutlich geringen Teil aus. In diesem Segment sind die Preissteigerungen jedoch derart immens, sodass auch hier eine separate Betrachtung Sinn ergibt. Die befragten Verkehrsunternehmen rechnen gegenüber der Planung für das Jahr 2022 - die die aktuellen Preiserhöhungen im laufenden Jahr

noch nicht berücksichtigt - für das Jahr 2023 mit einer Erhöhung von ca. 4,1% für die Personalkosten, sowie mit ca. 44,5% für Diesel und ca. 122,8% für Fahrstrom. Die übrigen Aufwendungen werden mit 2,9% indiziert. Im Ergebnis ist somit verbundweit mit einer Steigerung des Gesamtaufwands von über 9% zu rechnen.

Diese Preissteigerungen lassen eine alleinige „Korridor-Fortschreibung“ nicht mehr angemessen und sachgerecht wirken. Bei einem kostenorientierten Vorgehen mit einem Kostendeckungsgrad von rund 52% (Fahrgeldeinnahmen inkl. Coronarettungsschirm; Stand 2020) müssten die Fahrgeldeinnahmen um über 18% steigen, um den Mehrbedarf durch die signifikanten Kostensteigerungen (Energie etc.) zu finanzieren. Ob und in welcher Höhe Bund und Länder im Jahr 2023 Mittel für Coronaschäden zur Verfügung stellen, ist zurzeit noch fraglich.

Sollten sich Bund und Land dazu entschließen, in der Nachfolge des 9-Euro-Tickets eine tarifliche Preisreduzierung zu finanzieren, so wird diese voll umfänglich an die Fahrgäste weitergegeben. So wurde es beim 9-Euro-Ticket mit Berücksichtigung ausnahmslos aller Kundengruppen gehandhabt und auch bei der direkten Weitergabe der Absenkung der Mehrwertsteuer im Jahr 2020 an die Kunden\*innen.

### **Weiteres Vorgehen**

Eine Preismaßnahme im VRR, die annähernd die zusätzlichen Kosten deckt, bewegt sich in einem niedrigen zweistelligen Prozentbereich. Auf Basis intensiver Diskussion der Facharbeitskreise wird in den VRR Gremien nicht empfohlen, die Preiserhöhungen an den Nahverkehrskunden in voller Höhe weiterzugeben, wie in anderen Branchen schon realisiert bzw. angekündigt. Es ergeben sich zwei Handlungsmöglichkeiten:

1. Eine sehr deutlich über den Vorjahrswerten liegende Tarifierhöhung zum 01.01.2023
2. Eine bei den aktuellen Rahmenbedingungen moderate Tarifierhöhung zum 01.01.2023, inkl. einer Revisionsklausel zum Frühjahr 2023, siehe Beschlussvorschlag.

Die aktuellen Tarifierhöhungen der größeren Verkehrsverbände in Deutschland liegen zwischen 1,7 % und 5,9 %. Bei einigen Verbänden wurde auch eine Revisionsklausel festgelegt, um gegebenenfalls im Laufe des Jahres 2023 weitere tarifliche Entwicklungen vorzunehmen. Eine ähnliche Vorgehensweise wird in Abstimmung mit den NRW-Verbänden beim NRW-Tarif verfolgt. Die Tarifeinnahmen – und damit der Beitrag der Fahrgäste – stellt weiterhin eine wesentliche Ertragssäule der Branche dar. Sie soll und kann auch in der aktuellen Situation und mit Blick auf das Jahr 2023 ihren Beitrag zum Erhalt des Leistungsangebotes leisten.

## **Betrachtung einzelner Segmente**

Ziel der VRR-Tarifentwicklung ist es, eine Verbesserung der Kundenakzeptanz bei Gelegenheitskund\*innen mittels eTarif, Tarifflexibilisierung durch veränderte Nutzungshäufigkeit – insbesondere mit Blick auf die zukünftige Gestaltung von Vielfahrer-Angeboten – sowie eine Verbesserung der Tarifergiebigkeit zur Stabilisierung des Leistungsangebots im VRR zu erwirken.

Folgende Tickets bleiben im Januar 2023 preisstabil:

- SchokoTicket Anspruchsberechtigt 1. Kind 14,00 €
- SchokoTicket Anspruchsberechtigt 2. Kind 7,00 €
- SchokoTicket Anspruchsberechtigt ab 3. Kind 0,00 €
- VRR eTarif
  - die Preisstabilität 2023 soll dazu führen, die Akzeptanz und Nutzerzahlen in der Markteinführungsphase noch weiter zu steigern.
- Grundpreis Flex25 3,90 € und Flex35 8,90 €
  - die im Januar 2022 eingeführten neuen Tickets sollen sich erst am Markt entwickeln
- Preise im Linienbedarfsverkehr und On Demand-Tarif
  - Preisanpassung aufgrund des hohen vertrieblichen Aufwandes bei der Umstellung nur alle zwei Jahre
  - (s.u.) nicht marktgerecht. Das SozialTicket wird leicht unterdurchschnittlich erhöht.

## **Strukturelle Maßnahmen SozialTicket**

### SozialTicket Abonnement

Gemäß Grundsatzbeschluss im Juni-Sitzungsblock 2022 wird ab 1. Januar 2023 das SozialTicket auch als Abo-Variante angeboten, um den berechtigten Kund\*innen ein attraktives preislich günstigeres Ticketangebot anbieten zu können. Der Rabatt richtet sich nach der Rabatthöhe des Referenztickets Ticket1000 Monatskarte A3 zur Ticket1000 A3-Abovariante. Der Rabatt beträgt je nach linearem Erhöhungsmaß ca. 11%. Dieser Rabatt wird auf die SozialTicket-Monatskarte übertragen.

### SozialTicket Flex

Gemäß Auftrag des Verwaltungsrates im Sitzungsblock Juni 2021, das SozialTicket für Gelegenheitskund\*innen auch über die Preisstufe A/Kreis hinaus anzubieten, hat die Arbeitsgruppe SozialTicket ein Ticket konzipiert, welches sich an das Flex25-Produkt anlehnt. Die berechtigten SozialTicket-Kund\*innen erwerben für einen Grundpreis von 2,90 € im Monat die

Möglichkeit, innerhalb der folgenden 30 Tage ein um 50 % rabattiertes EinzelTicket in allen Preisstufen zu kaufen.

Dieses Produkt wird weiter konkretisiert, hier insbesondere der Prozess der Berechtigungsprüfung. Dieser soll möglichst digital erfolgen und bedarf technischer Anpassungen, die aktuell monetär und zeitlich geprüft werden. Die Umsetzung dieser SozialTicket-Flex-Variante hat eine Wechselwirkung mit den technischen Dienstleistern und wird für die erste Jahreshälfte im Jahr 2023 angestrebt. Eine Konkretisierung des Zeitplans erfolgt im Dezembersitzungsblock.

### XBus-Linien

Von Juni 2022 bis Juni 2023 werden sukzessive neue Schnellbuslinien (XBus) im VRR eingeführt. Zum 12.06.2022 ist bereits die Linie X13 der Vestischen/DSW21 und die Linie X42 der Vestischen/STOAG eingeführt worden. Die verkehrsplanerische Konzeption der XBus-Linien ist auf direkte Fahrwege als SPNV-Ergänzung ausgelegt. Durch diese Fahrwege wird ein Geschwindigkeitsvorteil gegenüber dem Stadtverkehr erzielt und entsprechende Lücken bei überörtlichen Verkehren werden geschlossen.

Die Regularien der bestehenden Tarifbestimmungen eröffnen bei gewissen Linienführungen im Grundsatz die (teilweise) Anwendung der Kurzstrecke. Bei Gemeinschaftslinien wie z.B. der X13 ergäben sich allerdings Probleme bei der Kommunikation aufgrund unterschiedlicher Anwendung der Kurzstreckenregelung bei verschiedenen Unternehmen. Zur Vereinfachung des Tarifes und der Kundenkommunikation wird eine einheitliche Vorgehensweise bei allen XBus-Linien angestrebt. Die Kurzstrecke wird somit bei allen XBus-Linien nicht angewandt werden. Unabhängig hiervon ist eezy VRR eine kostengünstige Alternative auf kurzen Strecken, die über die heutigen Regularien der Kurzstrecke hinausgeht (max. 1,5 km u. 3 Haltestellen, kein Umstieg) und ebenfalls auf den XBus-Linien genutzt werden kann.

### **Perspektive tarifliche Weiterentwicklung**

Der Fokus der zukünftigen tariflichen und vertrieblichen Weiterentwicklungen im VRR soll auf Vereinfachungen liegen. Anfang 2023 soll als Revisionsdatum für die 10erTickets und FlexTickets festgelegt werden. Der eTarif eezy VRR soll zusammen mit den Partnern in NRW um weitere Zielgruppen ergänzt werden. Des Weiteren wird die Vertriebsstrategie konkretisiert und in einem Umsetzungsplan gegossen. Im Zuge der aktuellen Veränderungen im Bereich der Abonnements (pauschale Kündigungsgebühr und Kündigungsfrist zum Ende eines Kalendermonats) soll auch eine Revision der Monatskarten zur Stärkung der Abonnements angegangen werden.

## **2. NRW-Tarif ab 01.01.2023 (Revisionsklausel)**

### **Ausgangslage**

Aufgrund der Coronalage ist es im vergangenen und auch in diesem Jahr zu deutlichen Rückgängen in Umsatz und bei der Fahrtenzahl im gesamten ÖPNV gekommen. Gleichzeitig sind die Aufwendungen der Verkehrsunternehmen deutlich gestiegen (s. Vorlage VRR-Tarifmaßnahme 2023). Diese Entwicklungen wirkt sich sowohl im VRR wie auch in NRW aus.

Am 21.06.2022 hat sich der Landesarbeitskreis (LAK) Nahverkehr NRW dafür ausgesprochen, eine Preismaßnahme im Kontext des zuvor dargestellten Spannungsfeldes umzusetzen. Um die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen zu erhalten und einen Teil der Kostenentwicklung zukünftig zu kompensieren, soll der NRW-Tarif linear zum 01.01.2023 fortgeschrieben werden. Gleichzeitig wurde beschlossen – falls die Kostenentwicklungen bzw. weitere externe Faktoren dies verlangen – eine unterjährige Preismaßnahme im Laufe des Jahres 2023 zu ermöglichen.

### **Einzelne Preismaßnahmen**

Nachdem mehrere Jahre in Folge die Preise für Abonnementkunden im Pauschalpreissegment kaum verändert wurden, hat sich der LAK mit Beschluss am 21.06.2022 für eine Preisanpassung bei den Pauschalpreistickets von gewichteten 4,6% ausgesprochen. Für die Plus-Beträge der Relationspreistickets wird im gewichteten Mittel eine Preisanpassung von 5,1% empfohlen. Für die Tickets des NRWplus-Tarifs ist eine Preisanpassung im gewichteten Mittel von rund 6,1 % vorgesehen.

Gleichzeitig werden Preise im NRW-eTarif (eezy.nrw) mit Ausnahme der Mitnahme von Fahrrädern, die an den Preis des FahrradTagesTicket NRW gebunden ist, stabil gehalten. Ziel ist es, durch das Moratorium im NRW-eTarif (eezy.nrw) eine Vertriebslenkung hin zum digitalen Angebot zu erreichen.

Die Preise des SemesterTicket NRW sind bereits im vergangenen Jahr bis einschließlich des Wintersemesters 2023/24 beschlossen worden. Diese Preisanpassung liegt bei 1,54%.

Diese Empfehlungen führen zu einer Preisanpassung für den NRW-Tarif in Höhe von durchschnittlich 3,5% (bei Berücksichtigung einer Preisanpassung von angenommenen 5% beim Deutschlandtarifverbund). Die Preistabelle ist dieser Vorlage als Anlage 1 beigefügt.

### **3. Pilot kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt, Linie 709**

#### **Ausgangslage**

Die Stadt Neuss möchte die ÖPNV-Nutzung in der Neusser Innenstadt stärken. Aus diesem Grund soll auf der Straßenbahnlinie 709 ab dem 01.01.2023 ein auf ein Jahr befristetes Pilotprojekt durchgeführt werden. Auf der Straßenbahnlinie 709, die von der Rheinbahn AG betrieben wird, soll ein für die Nutzer\*innen kostenloser ÖPNV zwischen den Haltestellen Neuss Theodor-Heuss-Platz und Neuss Stadthalle (7 Haltestellen) angeboten werden. Unmittelbar betroffen sind die Rheinbahn (betreibt die Linie 709 und Verkaufsstellen an den relevanten Haltestellen) und die Stadtwerke Neuss (Verkaufsstellen an den relevanten Haltestellen sowie paralleler Busverkehr). Im Mai 2022 wurde die VRR AöR in das Vorhaben eingebunden und gebeten, das Pilotvorhaben zu begleiten.

#### **Bewertung**

Die geschätzten Mindererlöse für das Vorhaben belaufen sich in Summe auf 226.000 € für das Jahr 2023. Die Kalkulation basiert auf dem aktuellem Ist-Zustand und der Umsatzbasis des Jahres 2021. Die Mindererlöse werden durch die Stadt Neuss getragen.

Diese Drittmittelfinanzierung des Pilotvorhabens wird von den fachlichen Gremien der Verkehrsunternehmen als positives Element für die Weiterentwicklung des ÖPNV begrüßt. Jedoch muss bei diesem und auch zukünftigen Vorhaben berücksichtigt werden, dass im VRR weitgehend ein Flächenzonentarif verfolgt wird. Einzelne Linien bzw. einzelne Haltestellen separat zu bepreisen, kommt im VRR-Tarif nur beim Kurzstreckentarif vor und widerspricht dem allgemeinen VRR-Flächentarif. Das Pilotvorhaben wurde auf fachlicher Ebene intensiv mit den VRR-Verkehrsunternehmen diskutiert und divergent bewertet. Aufgrund geringer regionaler Betroffenheit wurde im Rahmen der Abstimmung eine deutliche Mehrzahl an Enthaltungen ausgesprochen.

Das Vorhaben soll durch eine Marktforschung begleitet werden, um Erkenntnisse zu dieser Art an ÖPNV-Service zu erlangen. Hierbei wird insbesondere der Fokus auf den innerstädtischen Verkehr gelegt.

Neben diesem Pilotprojekt entwickelt die Stadt Neuss derzeit ein Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) mit dem Ziel, den Umweltverbund von derzeit ca. 50 % bis zum Jahr 2035 auf 75% zu erhöhen. Neben der Attraktivierung des ÖPNV (u.a. auch On-Demand-Verkehr, Ausbau Mobilstationen) sind Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs enthalten, da hier ein hohes Steigerungspotenzial attestiert wird: hierarchisches Radverkehrsnetz unter Einbindung der neuen Fahrradstraßen-Achse Innenstadt, Identifikation eines

Haupttroutennetzes mit Lückenschlüssen, Berücksichtigung und Verfolgung potentieller Radpendler Routen im Rheinischen Revier, Umsetzung Radschnellweg nach Düsseldorf RS5 sowie Ausbau Fahrradabstellanlagen und Förderung der Aufenthaltsqualität insbesondere im Innenstadtbereich. In Verbindung mit dem MEK wurde bereits ein Parkraumbewirtschaftungskonzept beschlossen, das neben der Ausweitung des Anwohnerparkens auch eine sukzessive Gebührenerhöhung vorsieht, die Parkgebühren insgesamt anhebt und zudem eine Umfunktionierung vorhandener Parkhäuser als Quartiersgaragen beinhaltet.

### **Weiteres Vorgehen**

Nach positivem Beschluss durch den Verwaltungsrat der VRR AöR wird das geplante Vorhaben inkl. der Ausgleich der Mindererlöse (Drittmittelfinanzierung) zwischen den Beteiligten - Stadt Neuss, VRR AöR, SWN und Rheinbahn -, in einem Vertrag verbindlich vereinbart.

## **B) Sachstände**

### **1. Einnahmen und Fahrten Januar – Mai 2022**

Die Corona-Pandemie hat weiterhin Einfluss auf die Entwicklungen im Jahr 2022. Die Statistik bis Mai 2022 zeigt jedoch einen positiven Trend. 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 Absatz noch deutlich entfernt.

Die Einnahmen sind in den ersten fünf Monaten von Januar bis Mai 2022 um + 46,8 Mio. € (+ 11,2 %) 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 + 1,9 Mio. Fahrten (+ 0,6 %) verzeichnet.

Auch bei den Regelzeitkarten zeigt sich eine entspanntere Situation. Die Einnahmen sind von 147,7 Mio. € um 4,8 Mio. € (+ 3,3 %) auf 152,5 Mio. € gestiegen. Die FirmenTickets verzeichnen im Gegensatz zu den ersten beiden Monaten 2022 leicht steigende Einnahmen von 0,3 Mio. € (+ 0,7 %). Die Einnahmen der Azubitickets sind 2022 um + 1,4 Mio. € (+ 6,6 %) gestiegen. Auch bei den Schülertickets gab es ein Plus von + 2,1 Mio. € (+ 2,3 %). Die SemesterTicket-Umsätze sind jedoch um – 1,3 Mio. € (- 4,0 %) gesunken.

Das Barsortiment hat sich weiter entspannt: In den ersten fünf Monaten des Jahres 2022 wurde ein deutliches Plus von 34,9 Mio. € (+ 59,5 %) erfasst; dabei ist das EinzelTicket Erwachsene allein um 18,1 Mio. € (+ 52,0 %) gestiegen.

Beim SozialTicket sind die Einnahmen 2022 im Vergleich zum Vorjahr um + 2,8 Mio. € (+ 11,7 %) gestiegen. Die Absatzzahlen verzeichnen zwar noch immer einen Anstieg von 5,5 %, im Monatsdurchschnitt 2022 ist die Quote jedoch auf 88 Tsd. SozialTicket-Kund\*innen gesunken. Im Mai sind die Absatzzahlen auf ca. 71 Tsd. Kund\*innen zurückgegangen.

### eezy VRR

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\*innen hinzu, die den neuen eezy-Tarif zusätzlich über deren digitalen Vertriebskanäle anbieten. Nach sechs Verkaufsmonaten verzeichnet die Einnahmenentwicklung einen stetig steigenden positiven Verlauf.

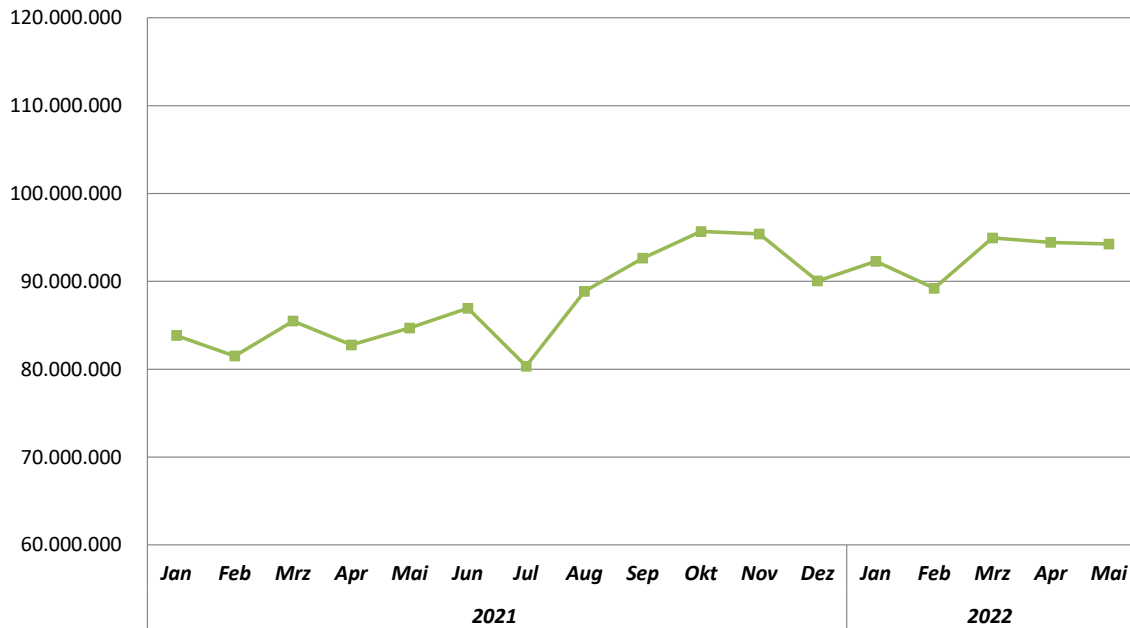
### **Einnahmen eezy VRR**

	<b>Dez 21</b>	<b>Jan 22</b>	<b>Feb 22</b>	<b>Mrz 22</b>	<b>Apr 22</b>	<b>Mai 22</b>
VRR eTarif 2. Klasse	25.301 €	28.113 €	38.879 €	72.058 €	82.637 €	139.668 €
VRR eTarif 1. Klasse	282 €	279 €	388 €	710 €	811 €	1.433 €
VRR eTarif Fahrrad	65 €	11 €	137 €	607 €	650 €	1.050 €
	<b>25.648 €</b>	<b>28.403 €</b>	<b>39.404 €</b>	<b>73.375 €</b>	<b>84.098 €</b>	<b>142.151 €</b>

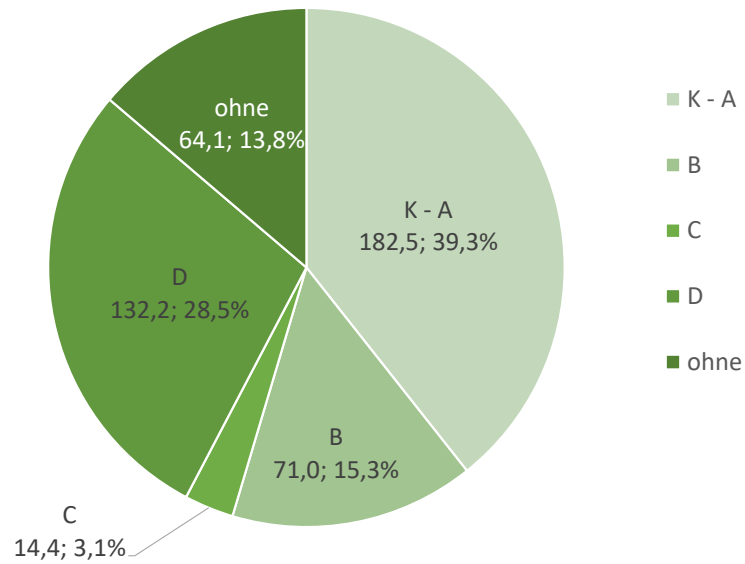
### **Fahrten eezy VRR**

	<b>Dez 21</b>	<b>Jan 22</b>	<b>Feb 22</b>	<b>Mrz 22</b>	<b>Apr 22</b>	<b>Mai 22</b>
VRR eTarif 2. Klasse	7.782	9.437	13.262	23.588	25.532	43.928
VRR eTarif 1. Klasse	42	40	50	90	98	375
	<b>7.824</b>	<b>9.477</b>	<b>13.312</b>	<b>23.678</b>	<b>25.630</b>	<b>44.303</b>

## Entwicklung der Einnahmen VRR gesamt von Januar 2021 bis Mai 2022



## Einnahmenanteile Januar bis Mai 2022 VRR gesamt in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mai 2021	Jan-Mai 2022		
Summe von Absatz	Barsortiment	13.933.860	20.638.611	6.704.751	48,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	10.637.894	15.266.100	4.628.206	43,5
	davon 4erTicket Erwachsene	1.202.347	1.730.310	527.963	43,9
	4-StundenTicket	156.775	248.342	91.567	58,4
	24h/48h-Varianten	306.926	631.700	324.774	105,8
	Flexvarianten	0	17.234	17.234	
	eTarif	0	117.164	117.164	
	FirmenTickets	567.280	578.963	11.683	2,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	224.647	227.882	3.235	1,4
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	230.095	215.629	-14.466	-6,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	77.027	75.819	-1.208	-1,6
	davon FirmenTicket GroKu Vop	35.511	47.744	12.233	34,4
	davon FlexJob	0	11.889	11.889	
	Regelzeitkarten	1.837.581	1.860.011	22.430	1,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	939.006	913.036	-25.970	-2,8
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	380.813	393.275	12.462	3,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	341.528	382.035	40.507	11,9
	davon BärenTicket	176.234	171.665	-4.569	-2,6
	Schüler/AzubiTickets	2.153.127	2.179.968	26.841	1,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	934.265	962.376	28.111	3,0
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	342.708	359.172	16.464	4,8
	SemesterTickets	1.306.059	1.245.185	-60.874	-4,7
	SozialTickets	388.078	457.248	69.170	17,8
	1. Klasse Zuschlag	5.806	5.012	-794	-13,7
	ÜT-Tarif	97.149	145.160	48.011	49,4
	KombiTickets	84.500	1.413.425	1.328.925	1.572,7
	Sonstiges	-357	0	357	100,0
Summe von Einnahmen	Barsortiment	58.702.581	93.624.534	34.921.952	59,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	34.760.778	52.830.435	18.069.657	52,0
	davon 4erTicket Erwachsene	13.231.971	20.024.252	6.792.281	51,3
	4-StundenTicket	658.455	1.067.871	409.416	62,2
	24h/48h-Varianten	3.851.418	8.748.513	4.897.095	127,2
	Flexvarianten	0	65.819	65.819	
	eTarif	0	367.431	367.431	
	FirmenTickets	38.837.558	39.100.435	262.877	0,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	12.845.621	13.076.709	231.087	1,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	17.285.744	16.308.688	-977.056	-5,7
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.097.613	6.025.494	-72.119	-1,2
	davon FirmenTicket GroKu Vop	2.608.580	3.586.250	977.670	37,5
	davon FlexJob	0	103.295	103.295	
	Regelzeitkarten	147.694.084	152.502.716	4.808.632	3,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	73.921.564	73.270.331	-651.233	-0,9
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	27.761.618	29.166.241	1.404.623	5,1
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	29.911.926	34.118.465	4.206.539	14,1
	davon BärenTicket	16.098.976	15.947.679	-151.297	-0,9
	Schüler/AzubiTickets	110.763.652	114.278.509	3.514.856	3,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	34.894.798	36.316.999	1.422.201	4,1
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	21.564.872	22.994.376	1.429.505	6,6
	SemesterTickets	33.082.474	31.766.627	-1.315.847	-4,0
	SozialTicket inkl. Zuwendung	24.270.097	27.101.439	2.831.342	11,7
	1. Klasse Zuschlag	348.707	298.801	-49.906	-14,3
	ÜT-Tarif	4.118.318	4.447.741	329.423	8,0
	KombiTickets	86.761	1.488.519	1.401.758	1.615,7
	Sonstiges	366.837	144.240	-222.597	-60,7
Summe von Fahrten	Barsortiment	18.419.246	28.434.113	10.014.868	54,4
	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	73.874	73.874	
	FirmenTickets	24.921.367	23.702.847	-1.218.520	-4,9
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	5.978.758	5.912.502	-66.256	-1,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	12.766.802	11.329.989	-1.436.813	-11,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	4.188.368	3.910.959	-277.409	-6,6
	davon FirmenTicket GroKu Vop	1.987.439	2.527.992	540.553	27,2
	davon FlexJob	0	21.405	21.405	
	Regelzeitkarten	93.832.655	90.643.876	-3.188.779	-3,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	51.423.248	47.712.796	-3.710.452	-7,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	18.551.966	18.156.392	-395.574	-2,1
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	17.160.549	18.594.748	1.434.199	8,4
	davon BärenTicket	6.696.892	6.179.940	-516.952	-7,7
	Schüler/AzubiTickets	139.610.352	134.798.534	-4.811.818	-3,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	60.727.225	59.667.312	-1.059.913	-1,7
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	21.933.312	21.909.492	-23.820	-0,1
	SemesterTickets	33.957.534	32.374.810	-1.582.724	-4,7
	SozialTicket	20.180.056	22.405.152	2.225.096	11,0
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	23	23	
	KombiTickets	5.432	426.680	421.248	7.754,9
	Sonstiges	0	0	0	
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>20.373.083</b>	<b>28.640.747</b>	<b>8.267.664</b>	<b>40,6</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>418.271.070</b>	<b>465.120.991</b>	<b>46.849.921</b>	<b>11,2</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>330.926.642</b>	<b>332.859.909</b>	<b>1.933.268</b>	<b>0,6</b>

## 2. Marketingplan 2023 – 2025

Die politischen Gremien haben den Marketingplan für den VRR im Herbst 2019 beschlossen (M/IX/2019/0606). Der Plan hat eine Laufzeit bis Ende 2022, der darin enthaltene Modus der tariflichen Fortschreibung wurde im Februar-Sitzungsblock 2021 aktualisiert (siehe hierzu Drucksache M/X/2021/0031). Der Marketingplan bedarf nunmehr einer planmäßigen Aktualisierung für den Zeitraum 2023-2025, die formal im vierten Sitzungsblock 2022 ansteht.

Schon jetzt indes muss festgehalten werden, dass sich die Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Marketing im VRR und für einen Tariffortschreibungsmodus gegenüber 2019 fundamental verändert haben:

- Seit 2021 sind mit dem Klimaschutzgesetz bis 2030 zu erreichende Jahresemissionsmengen für verschiedene Sektoren, darunter auch Verkehr, verbindlich festgelegt. Sie sind ohne eine deutliche Verlagerung von Verkehr hin zum ÖPNV nicht erreichbar. Das Unterlassen von Maßnahmen für eine wirksame Verkehrswende wird damit justiziabel.
- Seit dem 24.2.2022 gibt es wieder Krieg in Europa mit den bekannten Konsequenzen, darunter humanitäre Katastrophen, Flucht/Vertreibung und Energiepreisexplosion, die sich auch markant auf die Lebenshaltungskosten bei uns auswirken und insbesondere die wenig vermögenden Bevölkerungsteile trifft. Zudem führt sie unmittelbar zu enormen Kostensteigerungen bei energie- und personalintensiven Wirtschaftszweigen, darunter beim ÖPNV.
- Seit März 2020 hat Corona Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und – zumindest für Teile der Bevölkerung – die Arbeitsweegegestaltung (veränderte Häufigkeit und z.T. auch veränderte Verkehrsmittelnutzung infolge „Homeoffice“) zulasten des ÖPNV. Corona wirkt in Wellen bis heute, insbes. sporadische ÖPNV-Nutzer\*innen sind noch nicht wieder in gleicher Zahl „zurück“ wie vor Corona. Die Marktnachfrage ist „nach“ Corona eine andere. Darauf hat der VRR bereits tariflich reagiert.

Diese grundstürzenden Ereignisse mit ihren teilweise unabsehbaren Wirkungsdauern erschweren die Planbarkeit von Marketingaktivitäten und verursachen gerade mit Blick auf die Preisbildung mögliche Zielkonflikte. Hinzu kommen die tarifliche Intervention des Bundes mit dem 9-Euro-Ticket und dessen noch nicht absehbaren Folgeprodukte, die in jedem Fall Wirkung auf die Marketingstrategie haben werden.

Bereits der Marketingplan 2019-22 hat die Bedeutung der Akquirierung weiterer Drittmittel betont. Hierzu hat der VRR Aktivitäten auf verschiedenen Ebenen unternommen. Neben den

Impulsen im Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurde von den politischen Vertretern\*innen in den VRR-Gremien im Juni 2022 eine gemeinsame Resolution in Richtung der Landesregierung verfasst. Ergänzend wird die Öffentlichkeit im Rahmen von Presseaktivitäten auf das strukturelle Thema aufmerksam gemacht.

Für die Marketingplanung ist unerlässlich, dass Klarheit über die weitere Gestaltung und Höhe der Regionalisierungsmittel besteht. Dies ist bislang nicht der Fall.

Inhaltlich enthält der bestehende Marketingplan auch weiterhin richtige und wichtige Ziele wie die Erschließung neuer Kundenpotentiale und die Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV. Und auch die wesentlichen Strategien wie Ausbau der Digitalisierung in Tarif (eTarif), Vertrieb (App/Online), Kommunikation und Kundeninfo, Pauschalierungen/Vereinfachungen im klassischen Tarif, sowie Anreize zur Nutzungsintensivierung haben an ihrer Aktualität nichts eingebüßt.

Im Hinblick auf die Tariffortschreibung betont bereits der Beschluss M/X/2021/0031, dass die Fortschreibung keinem Automatismus unterliegt und die Orientierung an wesentlichen Verbraucherpreis- und Kostenindizes als Basis für den Dialog zur Preisgestaltung zu verstehen ist. Insofern ist auch dies – gerade im Hinblick auf die jüngsten und möglicherweise folgende Tarifimpulse des Bundes – eine auch für 2023 geeignete formale Grundlage.

### **Weiteres Vorgehen**

Aus den vorgenannten Gründen regt der VRR an, den bestehenden Marketingplan um ein Jahr bis 31.12.2023 zu verlängern, davon ausgehend, dass sich im Laufe des nächsten Jahres 2023 wesentliche Rahmenbedingungen geklärt bzw. stabilisiert haben. Der entsprechende Beschluss hierzu wird in den Sitzungsblock Dezember 2022 eingebracht.

### **3. Jahresbericht Einnahmensicherung**

Siehe **Anlage 2** „Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2021“