



# Nahverkehrs-Zweckverband

## Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
<b>Tarifangelegenheiten</b>			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
<b>NVN</b>	<b>NVN/X/2022/0416</b>	<b>02.12.2022</b>	<b>12</b>

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	13.12.2022	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

### Beschlussvorschlag:

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

#### **A) Beschlüsse**

##### **1. Marketingplan 2023-2024**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, einer Verlängerung des bestehenden Marketingplans um zwei Jahre bis 31.12.2024 zuzustimmen. In Abhängigkeit von der Verstetigung der sich gerade neu entwickelnden ÖPNV-Finanzierungsvolumina und -systematik auf Seiten von Bund und Land wird eine Überarbeitung der Marketingplanstruktur in einen Abstimmungsprozess mit den VRR-Gremien eingebracht.

##### **2. Anpassung verbundübergreifende Aufpreise**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den Preisanpassungen wie folgt zuzustimmen.

- **VRS:** Der Ergänzungsaufpreis für VRR-FirmenTickets und Großkundenangebote, sowie VRS-JobTickets soll zum 01.01.2023 um 3,8 % auf 75,90 Euro angepasst werden. Diese Empfehlung gilt vorbehaltlich einer positiven Beschlussfassung in den VRS-Gremien.
- **AVV:** Der Ergänzungsaufpreis für AVV-JobTickets zur Nutzung des festgelegten Teilraums im VRR soll zum 01.01.2023 um 4,1 % auf 95,30 Euro angepasst werden.
- **NRW:** Das SemesterTicket NRW für das Sommersemester 2024 und das Wintersemester 2024/2025 soll um 4,04 % auf 61,80 Euro pro Semester für Binnenabschlüsse und um 4,07% auf 74,20 Euro für Standorte außerhalb von Deutschland angepasst werden.

### **3. FlexSozial**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR einer vorübergehenden Aussetzung des Tickets FlexSozial aufgrund der neuen Rahmenbedingungen durch das Deutschlandticket zuzustimmen. Nach positiver Beschlussempfehlung der VRR-Gremien zum Deutschlandticket soll zunächst der Fokus auf dessen schnellstmögliche Umsetzung gelegt werden. Des Weiteren ist die inhaltliche Zuordnung des FlexSozials zum Deutschlandticket zu prüfen. Die Konkretisierung des Umsetzungszeitraums erfolgt im März-Sitzungsblock 2023.

### **4. FlexJob – Verlängerung des Pilotprojektes**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR der einer Verlängerung des FlexJob-Piloten um ein weiteres Jahr (01.05.2023 – 30.04.2024) zuzustimmen.

### **5. Verlängerung NRW-Stammkundenaktion**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR der Verlängerung der Stammkundenaktion auf die Monate November und Dezember 2022 analog den Kriterien der Stammkundenaktion für die Monate September und Oktober 2022 zuzustimmen.

## **B) Sachstände**

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

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

### **2. Tarifkooperationen**

## **Begründung/Sachstandsbericht:**

### **A) Beschlüsse**

#### **1. Marketingplan 2023-2024**

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, die formal im vierten Sitzungsblock 2022 ansteht. Das Bestehen eines Marketingplans und insbesondere der darin enthaltenen tariflichen Fortschreibung ist unerlässlich, um in der Systematik der Ausgleichszahlungen von Land und Bund einen Referenztarif zu haben.

Wie bereits in der Vorlage „Tarifangelegenheiten“ M/X/2022/0361 im September-Sitzungsblock 2022 beschrieben, haben der Ukraine-Krieg und mit ihm die Energiepreisexplosion, einklagbare Einhaltung von Schadstoff-Emissionsgrenzen und Corona die Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Marketing im VRR und für einen Tariffortschreibungsmodus gegenüber 2019 fundamental verändert.

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 tariflichen Interventionen des Bundes:

- zunächst das 9-Euro-Ticket von Juni-August 2022, das die preislichen und strukturellen Maßstäbe für die künftige Tarifgestaltung aus einer Nutzerperspektive deutlich verschoben hat, und in der Folge

- das aktuell zwischen Bund und Ländern verhandelte Zeitkartenprodukt („Klimaticket Deutschland“, „49-Euro-Ticket“), das dem 9-Euro-Ticket merkmalsgleich oder -ähnlich zum Anfang 2023 nachfolgen soll.

Ein solches Produkt hat in jedem Falle tiefgreifende Wirkung auf das Marketing in allen Marketingbausteinen, wie Tarif, Vertrieb und Kommunikation.

Zudem wird auf der Seite des Gesetzgebers aktuell erwogen, für ein solches zentrales, bundesweit einheitliches Ticket einen gesetzlich verankerten Modus für eine preisliche Weiterentwicklung (Preiserhöhungen für die Kundenseite) festzulegen. Dieser wird sich den üblichen Beschlussfassungszuständigkeiten auf Verbundebene entziehen und trotzdem strategische Implikationen auch auf der Verbundebene nach sich ziehen. Für die Marketingarbeit sind diese zum jetzigen Zeitpunkt noch unklar und werden sich erst nach weiteren Klärungen auf Seiten des Bundes und der Länder zu diesem neuen Ticket ergeben.

Bereits der Marketingplan 2019-22 hat die Bedeutung der Akquirierung weiterer Mittel für den ÖPNV betont. Hierzu haben der VRR, die politischen Vertretern\*innen in den VRR-Gremien, der VDV und nicht zuletzt das Land bewusstseinbildende Aktivitäten auf verschiedenen Ebenen unternommen.

Inhaltlich enthält der bestehende Marketingplan auch weiterhin aktuelle, richtige und wichtige Ziele und Strategien.

Im Hinblick auf die Tariffortschreibung betont bereits der Beschluss M/X/2021/0031, dass die Tariffortschreibung keinem Automatismus unterliegt und die Orientierung an wesentlichen Verbraucherpreis- und Kostenindizes als Basis für den Dialog zur Preisgestaltung zu verstehen ist. Insofern ist dies – gerade im Hinblick auf die jüngsten Tarifimpulse des Bundes – eine auch für 2023 und 2024 geeignete formale Grundlage.

### **Weiteres Vorgehen**

Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt der VRR den bestehenden Marketingplan um zwei Jahre bis 31.12.2024 zu verlängern, davon ausgehend, dass sich im Laufe der nächsten zwei Jahre wesentliche gesetzliche und finanzielle Rahmenbedingungen geklärt bzw. stabilisiert haben und ebenso Klarheit über das zukünftige Klimaticket Deutschland herrscht, so dass anschließend der Dialog für den folgenden Marketingplan aufgenommen werden kann.

## **2. Anpassung verbundübergreifende Aufpreise**

## **Begründung**

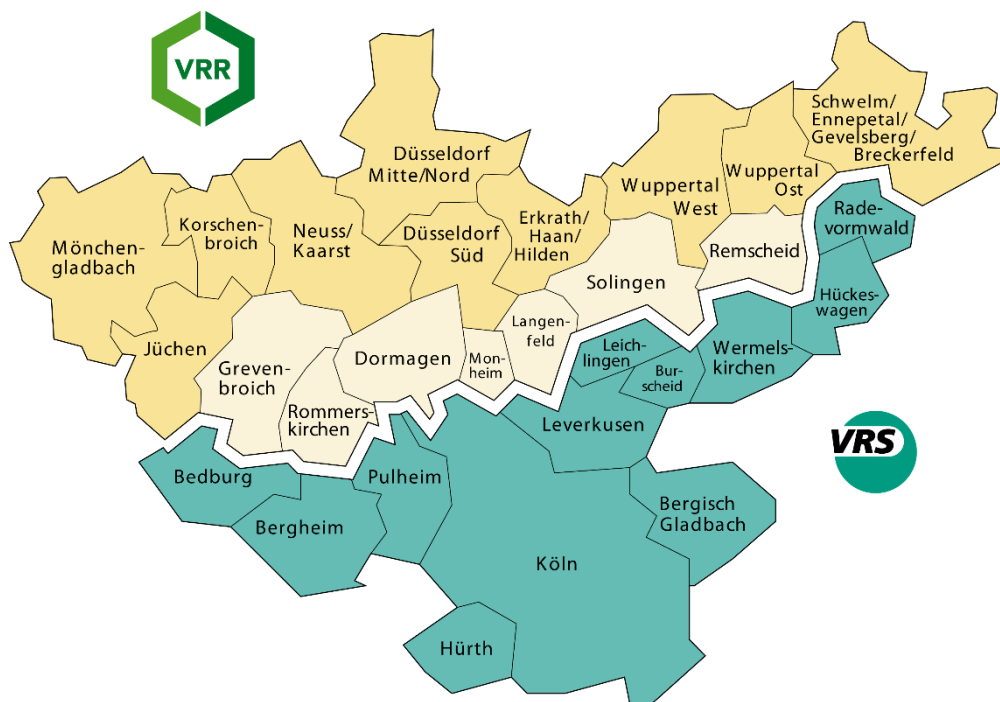
Die Tarifentwicklung der Verbundbinnentarife (VRS, AVV und VRR) bildet alljährlich die Grundlage für die Fortschreibung der wechselseitigen Ergänzungsaufpreise. Zu den VRR-Großkundenangeboten gibt es aktuell fakultative Ergänzungsaufpreise für die Nutzung der Nachbarverbände VRS und AVV. Ebenso können Inhaber\*innen von AVV- oder VRS-JobTickets gegen einen Aufpreis einen Teil des VRR-Tarifraums nutzen. Durch das Nachfolgemodell des 9-Euro-Tickets ist zu erwarten, dass die Nachfrage von Ergänzungsprodukten im Jahr 2023 deutlich sinken wird. Für die Berechnung der Ausgleichsbeträge aus dem Rettungsschirm ist eine Preisfortschreibung, wie auch im September-Sitzungsblock für den allgemeinen VRR-Tarif beschlossen, notwendig (M/X/2022/0361/1).

## **Ergänzungsaufpreis zwischen VRR und VRS**

Zwischen VRR und VRS ist ein einheitlicher Ergänzungsaufpreis vereinbart. Die beiden Verbände passen ihre allgemeinen Preise zum 01.01.2023 an.

Der Geltungsbereich des gemeinsamen Ergänzungsaufpreises ist der Geltungsbereich des großen Tarifkragens zwischen VRR und VRS, die jeweilige Seite des anderen Verbundes. Der Preis liegt derzeit bei 73,10 Euro. In Absprache mit dem VRS wird ab dem 01.01.2023 ein Preis von 75,90 Euro vorgeschlagen. Dies entspricht einer Preisanpassung von 3,8%. Die VRS GmbH wird diesen Preis entsprechend in die VRS-Gremien zur Entscheidung einbringen. Die Empfehlung des VRR gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung im VRS.

# Tarifkragen VRR - VRS

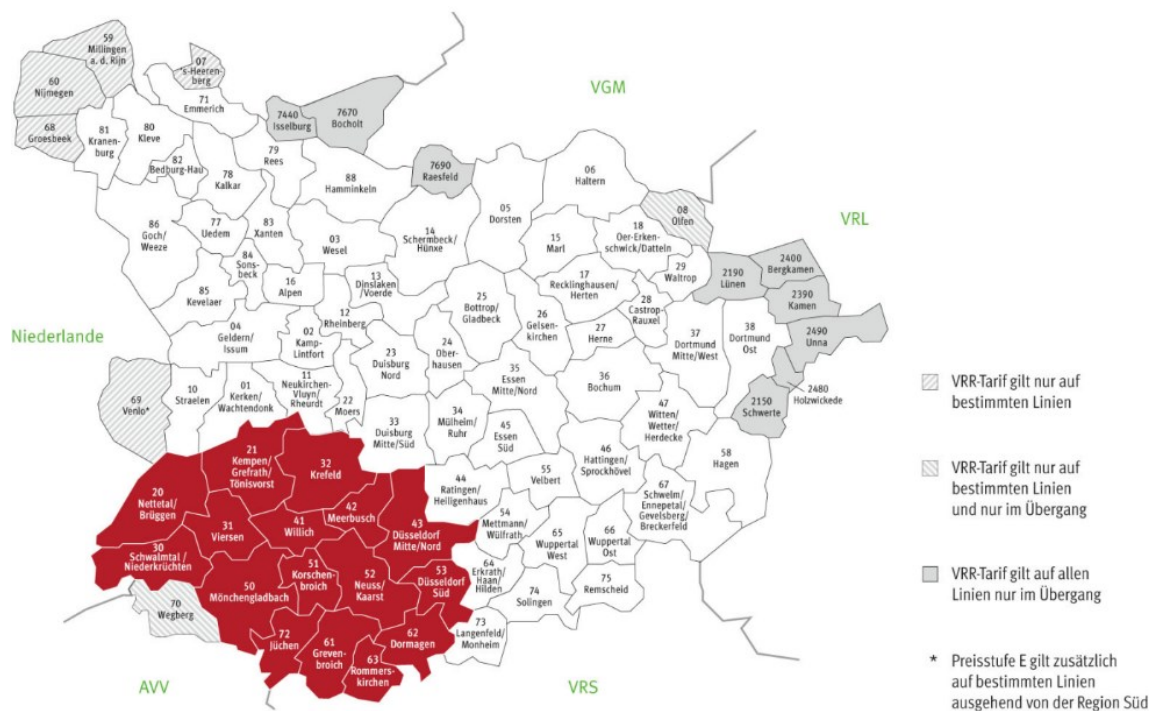


## Ergänzungsaufpreise zwischen AVV und VRR

AVV und VRR legen die Preise für die Nutzung ihrer Verbundräume eigenständig und unterschiedlich in ihren jeweiligen Gremien fest.

Der Ergänzungsaufpreis zu VRR-Firmen- und Großkundenangeboten für die Nutzung des gesamten AVV-Raums wurde von 80,90 Euro auf 81,90 Euro angehoben. Dies entspricht einem Erhöhungsmaß von 1,2%.

Der Ergänzungsaufpreis zu AVV-JobTickets für die Nutzung des festgelegten Teilraums im VRR beträgt aktuell 91,60 Euro. Analog zur allgemeinen Preisanpassung im Segment der Zeitkarten im VRR wird eine Anpassung des Ergänzungsaufpreises um 4,1% auf 95,30 Euro vorgeschlagen.



## Fortschreibung NRW-Tarif 2023 SemesterTicket NRW

In den VRR-Gremien wurde das NRW-Tariftableau mit einem Erhöhungsmaß von 3,5 % zum 01.01.2023 zum Beschluss empfohlen. Dieser Beschluss wurde von den politischen VRR-Gremien im September-Sitzungsblock bestätigt.

Das KCM beabsichtigt eine Überarbeitung der Zusammenhänge zwischen Verbund-SemesterTicket und dem Semester-Ticket NRW-Aufpreis, die bis zum Zeitpunkt der Vorlage für den Sitzungsblock September noch nicht abgeschlossen war. Um die Informationspflichten gegenüber den Vertragspartnern zur Preisfortschreibung fristgerecht zu wahren, wird die Preisfortschreibung des SemesterTickets NRW für das Sommersemester 2024 und das Wintersemester 2024/2025 mit einem Aufpreis i.H.v 61,80 € (+4,04 %) pro Semester für Binnenabschlüsse und 74,20 € (+4,07 %) für Standorte außerhalb von Deutschland zum Beschluss empfohlen. Die Überarbeitung der SemesterTicket NRW-Aufpreise soll im Laufe des Jahres 2023 zwischen KCM und den NRW-Verbänden diskutiert und abgeschlossen werden.

## 3. FlexSozial

### Ausgangslage

Gemäß Auftrag des Verwaltungsrates im Sitzungsblock Juni 2021 zur Weiterentwicklung des SozialTickets, wurden mehrere Anforderungen gestellt: Hierbei sollte zum einen die Auswei-

tung des SozialTickets auf Abonnements geprüft werden und zum anderen soll ein Angebot im Bereich der Gelegenheitskund\*innen / Barsortiment über alle Preisstufen betrachtet werden.

Die Arbeitsgruppe bestehend aus VRR-Verkehrsunternehmen (VRR-VU) und der VRR-Verwaltung hat konkrete Umsetzungsvorschläge erarbeitet:

- Eine SozialTicket-Abonnement-Variante für SozialTicketkund\*innen wurde als eine schlüssige Ergänzung zum bestehenden Ticketangebot beschlossen (M/X/2022/0361) und wird ab dem 01.01.2023 verkauft.
- Eine FlexSozial-Variante ist eine attraktive Ergänzung für Gelegenheitskund\*innen, die im Bartarif für alle Distanzen und damit Preisstufen genutzt werden kann. Hierzu wurde im Sitzungsblock September 2022 berichtet (s. Vorlage M/X/2022/0361)

### **FlexSozial-Variante**

Folgender Vorschlag wurde in enger Zusammenarbeit mit den VRR-Verkehrsunternehmen erarbeitet und zum Beschluss in den Arbeitsgremien empfohlen. Hierbei wird die bekannte FlexTicket-Logik angewandt:

- Grundpreis: 2,90 € pro Monat (30 Tage)
- 50 % Rabatt auf EinzelTickets in allen Preisstufen („EinzelTicket FlexSozial“)

Der Vertrieb des FlexSozial erfolgt über die digitalen Vertriebswege (z.B. VRR-App).

Die Einführung des FlexTicket Sozial-Angebots erfolgt unter der Voraussetzung, dass die bisherigen Fördermittel des Landes NRW für die SozialTickets weiterhin und dauerhaft zur Verfügung stehen. Ein regelmäßiges Monitoring aller SozialTicket-Produkte wird die Produkteinführungen AboSozial und FlexSozial begleiten. Durch die Erweiterung der SozialTicket-Varianten wird ein Mindererlös i.H.v. 2,6 Mio. EUR pro Jahr erwartet.

### **Auswirkungen Deutschlandticket und weiteres Vorgehen**

Das FlexSozial ist als digitales Produkt geplant, welches in enger Zusammenarbeit mit den technischen Dienstleistern und den VRR-Verkehrsunternehmen umgesetzt werden soll. Durch die vorgesehene Einführung des Deutschlandticket haben sich die tariflichen- und vertrieblichen Rahmenbedingungen geändert und der Fokus einer digitalen Umsetzung verschoben.

Die VRR-Verwaltung regt an, nach einer positiver Beschlussempfehlung der VRR-Gremien zum Deutschlandticket, den Fokus auf die schnellstmögliche Umsetzung des 9-Euro-Ticket-Nachfolgemodells zu legen. Des Weiteren ist die tarifliche Struktur des FlexSozial im Kontext der sonstigen VRR-Tarifprodukte und des Deutschlandtickets zu prüfen. Die Konkretisierung des Umsetzungszeitraums des FlexSozial soll im März-Sitzungsblock 2023 erfolgen. Die Terminsetzung eines möglichen Einführungstermins hat dabei einen technischen Umsetzungszeitraum von ca. 6 Monaten zu beachten.

#### **4. FlexJob – Verlängerung des Pilotprojektes**

##### **Ausgangslage**

Durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Steigerungen der Home-Office-Nutzungen, wurde bereits im Jahr 2020 festgestellt, dass Vielfahrer-Abonnements kundenseitig als z.T. nicht länger zeitgemäß empfunden werden. Angesichts eines sinkenden Großkunden-Anteils zeigte sich die Rheinbahn interessiert an einem Pilotprojekt, in dem ein Home-Office-Tarifmodell für Großkunden getestet wird. Dieses Modell sollte auch die Lücke zwischen den Tickets für Vielfahrer- und Gelegenheitskund\*innen schließen. Im Verwaltungsrat am 24.03.2021 (Vorlage M/X/2021/0029) wurde die Umsetzung des FlexJob-Abonnements als Pilotprojekt für zwei Jahre beschlossen.

##### **FlexJob-Modell**

Der/die Nutzer\*in bezahlt einen monatlichen Grundbetrag von 20,00 € und erhält dafür einen prozentual vergünstigten Zugang (ca. -70%) zu max. zwölf 24-Stunden-Tickets für einen Monat. Der Grundbetrag von 20,00 € kann entweder vom Mitarbeitenden selbst oder in Form eines Zuschusses durch den Arbeitgeber bezahlt werden. Das Pilotprojekt begann am 01.05.2021 und sollte regulär am 30.04.2023 enden oder ins Regelsortiment überführt werden.

##### **Entwicklung des Modells**

Seit Mai 2021 wurden 19 Unternehmen mit 1.177 FlexTicket-Abnehmer\*innen akquiriert. Fast alle Großkunden bezahlen ihren Mitarbeiter\*innen teilweise einen Zuschuss, bei 7 Unternehmen wird der gesamte Grundbetrag von 20,00 € übernommen. Insgesamt entwickelten sich die Abnehmer\*innenzahlen positiv: Der größte Anstieg der Abnehmer\*innenzahl wurde von August auf September 2022, nach Ende der 9-Euro-Ticket-Aktion, festgestellt.

Im Oktober 2021 wurde bei den Abnehmern\*innen eine Umfrage zum Nutzungsverhalten und der Zufriedenheit durchgeführt, an der sich 139 FlexTicket-Abnehmer\*innen beteilig-

ten. Die Abfrage ergab, dass im Schnitt 5 bis 6 der 24-StundenTickets pro Monat abgerufen werden. Des Weiteren wurde die Möglichkeit der Fahrradmitnahme vermisst, sodass dieser Parameter des Modells ggf. im Laufe einer weiteren möglichen Pilotphase ergänzt werden könnte.

Trotz der positiven Entwicklung wurde der Pilot durch die weiterhin anhaltende Corona-Pandemie und dem 9-Euro-Ticket stark beeinflusst. Des Weiteren wurde zum 01.01.2022 das Flex25 und Flex35 eingeführt; die Auswirkungen des Flex-Modells für Privatkund\*innen auf das FlexJob konnten noch nicht hinreichend analysiert werden.

### **Weiteres Vorgehen**

Im ursprünglichen Beschluss wurde festgelegt, dass das Modell nach positiver Bewertung in den Regeltarif übernommen wird. Aufgrund der aktuellen Unsicherheit bzgl. des Nachfolgetickets zum 9-Euro-Ticket und dessen Auswirkungen auf das bestehende VRR-Tarifsortiment, soll der Pilot um ein Jahr verlängert werden. In diesem weiteren Jahr können die neu für dieses Ticket gewonnenen Kunden\*innen gehalten werden und gleichzeitig kann beobachtet werden, ob das FlexJob ggf. eine tarifliche Lücke für Großkunden zum Klimaticket schließt. Die Teilnahme weiterer VRR-Verkehrsunternehmen am Piloten ist weiterhin möglich.

## **5. Verlängerung NRW-Stammkundenaktion**

Ausgangslage und weiteres Vorgehen

Gemäß der Vorlage M/X/2022/0263 für den März-Sitzungsblock wurde die Umsetzung der NRW-Stammkunden-Aktion im Jahr 2022 ursprünglich für einen viermonatigen Zeitraum von 01.06. bis 30.09.2022 beschlossen. Aufgrund der 9-Euro-Ticket-Aktion in den Monaten Juni, Juli und August wurde die Durchführung der Stammkundenaktion überdacht und an das Ende der 9-Euro-Ticket-Aktion auf die Monate September und Oktober verlegt (M/X/2022/0328). Um weiterhin eine möglichst große Anzahl der im Aktionszeitraum gewonnenen Abonnenten\*innen im System zu halten und da der ursprüngliche Beschluss einen viermonatigen Aktionszeitraum vorsah, wurde die Stammkundenaktion nach Vorabsprachen mit den Tarifverantwortlichen in NRW auf die Monate November und Dezember 2022 erweitert. Somit ist die ursprünglich im März 2022 beschlossene Aktionsdauer nicht überschritten worden. Die Rettungsschirmkonformität wurde mit dem Land NRW geklärt.

### **Kommunikationsmaßnahmen**

Zur Kommunikation wurde vom KCM (KompetenzCenter Marketing) ein Key Visual entwickelt, welches von den Verbänden im Rahmen ihrer Kommunikation ebenfalls genutzt wurde.



Im Rahmen der Aktion wurde vom KCM (KompetenzCenter Marketing) ein umfangreiches Medienpaket sowie die dazugehörigen offenen Daten zur eigenen Weiterverarbeitung zur Verfügung gestellt.

Der VRR ließ für beide Kampagnenabschnitte jeweils Plakate und Roll-ups für die Kunden-Center der Verkehrsunternehmen produzieren.

Ebenso wurde die Aktion über die VRR-eigenen Kanäle (Webseite mit FAQ, Social Media, Newsletter) verlängert und durch externe verbundübergreifende Anzeigenschaltungen im Print- und Online Bereich bei der Funke Medien Gruppe, der Rheinischen Post und der BILD unterstützt.

## **B) Sachstände**

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

#### **Einnahmen und Fahrten 1–8/2022**

Die Einnahmesituation bei den Verkehrsunternehmen hat sich in den Monaten Juni bis August 2022 deutlich verändert: Die erfreulich hohe Nachfrage nach dem 9-Euro-Ticket bei bisherigen Nicht- und Gelegenheitsnutzer\*innen konnte erwartungsgemäß den deutlichen Rückgang der Tarifeinnahmen bei Zeitkartennutzer\*innen und Abonnent\*innen nicht ausgleichen. Die reduzierten Tarifeinnahmen werden durch den ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen.

Die Einnahmen sind dadurch in den ersten acht Monaten bis einschließlich August 2022 um - 124,0 Mio. € (- 18,4 %) im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Bei den Fahrten verzeichnete der VRR trotz der im Januar 2022 aufgrund von Corona nochmals um 5 % reduzierten Fahrtenhäufigkeiten durch das 9-Euro-Ticket ein deutliches Plus von + 63,8 Mio. Fahrten (+ 12,0 %).

Bei den Regelzeitkarten sind die Einnahmen von 236,1 Mio. € um 73,4 Mio. € (- 31,1 %) auf 162,6 Mio. € zurückgegangen. Auch bei den FirmenTickets zeigen sich ähnlich starke Einnahmerückgänge von 19,7 Mio. € (- 31,9 %). Die Einnahmen der Azubitickets sind im Betrachtungszeitraum um - 9,0 Mio. € (- 26,7 %), die Einnahmen der SchülerTickets um - 31,3 Mio. € (- 23,6 %) zurückgegangen. Die SemesterTickets sind um - 13,2 Mio. € (- 25,5 %) gesunken.

Das Barsortiment hatte sich in den ersten fünf Monaten wieder deutlich entspannt. Von Juni bis August macht sich das 9-Euro-Ticket bemerkbar, so dass hier die Einnahmen von 110,3

Mio. € auf 102,1 Mio. € (- 8,2 Mio. €, - 7,4 %) gesunken sind.

Beim SozialTicket nahmen die Einnahmen 2022 im Vergleich zum Vorjahr um - 6,8 Mio. € (- 17,1 %) ab.

### 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 hinzu, die den neuen eezy-Tarif zusätzlich über deren digitale Vertriebskanäle anbieten. Auch hier hat sich die bis Mai 2022 positive Einnahmentwicklung in den drei Folgemonaten deutlich abgeschwächt, jedoch nicht so stark wie im klassischen Bartarif.

#### Einnahmen eezy VRR

	Dez 21	Jan 22	Feb 22	Mrz 22	Apr 22	Mai 22	Jun 22	Jul 22	Aug 22
VRR eTarif 2. Klasse	25.301 €	28.113 €	38.879 €	72.058 €	82.637 €	139.668 €	32.849 €	6.781 €	46.987 €
VRR eTarif 1. Klasse	282 €	279 €	388 €	710 €	811 €	1.433 €	446 €	97 €	567 €
VRR eTarif Fahrrad	65 €	11 €	137 €	607 €	650 €	1.050 €	169 €	75 €	154 €
	<b>25.648 €</b>	<b>28.403 €</b>	<b>39.404 €</b>	<b>73.375 €</b>	<b>84.098 €</b>	<b>142.151 €</b>	<b>33.463 €</b>	<b>6.953 €</b>	<b>47.707 €</b>

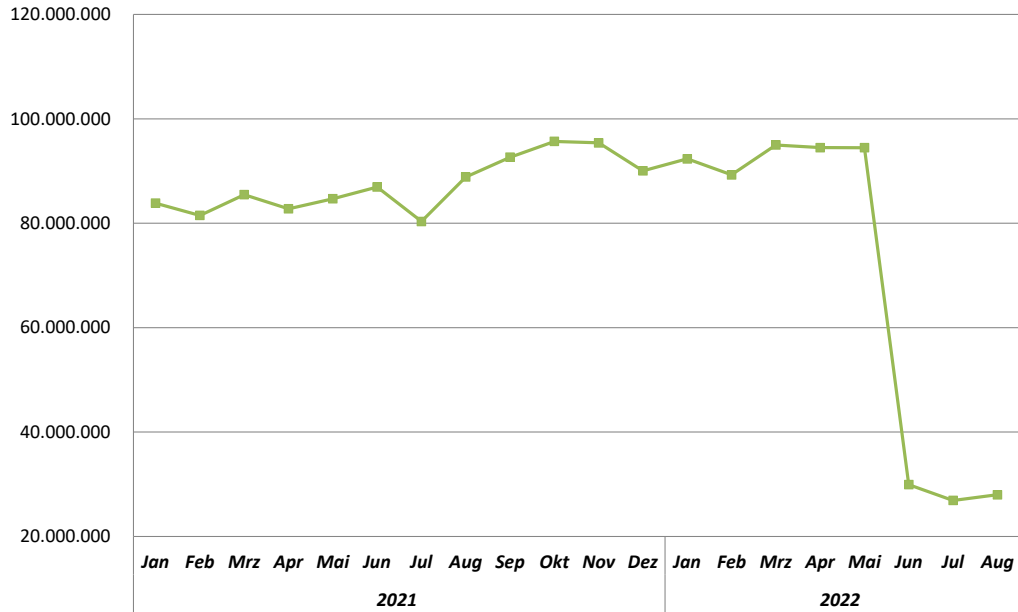
#### Fahrten eezy VRR

	Dez 21	Jan 22	Feb 22	Mrz 22	Apr 22	Mai 22	Jun 22	Jul 22	Aug 22
VRR eTarif 2. Klasse	7.782	9.437	13.262	23.592	25.552	43.928	12.563	2.643	18.081
VRR eTarif 1. Klasse	42	40	50	92	101	375	174	17	387
	<b>7.824</b>	<b>9.477</b>	<b>13.312</b>	<b>23.684</b>	<b>25.653</b>	<b>44.303</b>	<b>12.737</b>	<b>2.660</b>	<b>18.468</b>

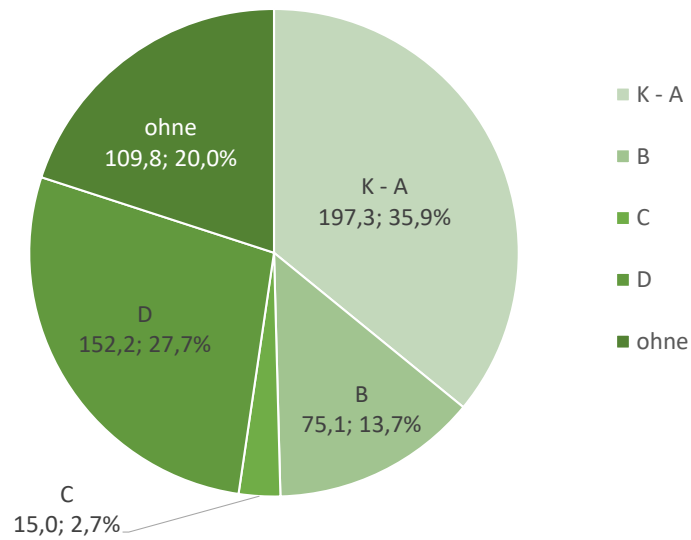
### 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket kann sicherlich als Erfolg verbucht werden: Über die drei Verkaufsmonate hinweg haben durchschnittlich über 1,3 Mio. Kund\*innen das Ticket genutzt. Die anfänglichen Kapazitätsprobleme direkt zu Beginn der Aktion zu Pfingsten haben sich über die Laufzeit des Ticketangebotes eingespielt.

### Entwicklung der Einnahmen von Januar 2021 bis August 2022



### Einnahmenanteile Januar bis August 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-Aug 2021	Jan-Aug 2022		
<b>Summe von Absatz</b>	<b>25.765.943</b>	<b>23.011.859</b>	<b>-2.754.084</b>	<b>-10,7</b>
Barsortiment	19.548.014	16.838.759	-2.709.255	-13,9
davon EinzelTicket Erwachsene	2.232.704	1.837.169	-395.535	-17,7
davon 4erTicket Erwachsene	282.405	261.346	-21.059	-7,5
4-StundenTicket	645.588	676.755	31.167	4,8
24h/48h-Varianten	1.815.653	2.119.948	304.295	16,8
Flexvarianten	0	151.303	151.303	
eTarif	902.365	902.942	577	0,1
FirmenTickets	357.950	230.004	-127.946	-35,7
davon FirmenTicket 100/100-Modell	363.600	197.003	-166.597	-45,8
davon FirmenTicket GroKu-Modell	121.792	75.774	-46.018	-37,8
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	57.306	392.295	334.989	584,6
davon FirmenTicket GroKu Vop	1.717	7.866	6.149	358,1
davon FlexJob	2.939.160	2.779.648	-159.512	-5,4
Regelzeitkarten	1.487.208	1.465.948	-21.260	-1,4
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	606.656	631.321	24.665	4,1
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	564.898	404.223	-160.675	-28,4
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	280.398	278.156	-2.242	-0,8
davon BärenTicket	3.400.130	3.431.962	31.832	0,9
Schüler/AzubiTickets	1.474.706	1.586.675	111.969	7,6
davon SchokoTicket Selbstzahler	536.721	541.507	4.786	0,9
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	2.049.652	2.012.062	-37.590	-1,8
SemesterTickets	649.017	532.276	-116.741	-18,0
SozialTickets	8.964	7.766	-1.198	-13,4
1. Klasse Zuschlag	0	3.985.157	3.985.157	
9-Euro-Ticket	182.892	174.321	-8.571	-4,7
ÜT-Tarif	178.278	2.759.256	2.580.978	1.447,7
KombiTickets	-249	1	250	100,4
Sonstiges				
<b>Summe von Einnahmen</b>	<b>110.286.790</b>	<b>102.127.949</b>	<b>-8.158.840</b>	<b>-7,4</b>
Barsortiment	64.467.537	57.788.813	-6.678.724	-10,4
davon EinzelTicket Erwachsene	24.778.270	21.190.895	-3.587.376	-14,5
davon 4erTicket Erwachsene	1.186.101	1.123.788	-62.313	-5,3
4-StundenTicket	8.493.594	9.405.535	911.941	10,7
24h/48h-Varianten	3.300.025	3.934.324	634.299	19,2
Flexvarianten	0	455.554	455.554	
eTarif	61.649.925	41.999.595	-19.650.330	-31,9
FirmenTickets	20.450.271	12.988.216	-7.462.055	-36,5
davon FirmenTicket 100/100-Modell	27.333.145	14.463.293	-12.869.852	-47,1
davon FirmenTicket GroKu-Modell	9.637.864	5.996.593	-3.641.271	-37,8
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	4.215.788	8.480.532	4.264.744	101,2
davon FirmenTicket GroKu Vop	12.857	70.961	58.104	451,9
davon FlexJob	236.068.670	162.640.646	-73.428.024	-31,1
Regelzeitkarten	117.111.105	78.246.539	-38.864.565	-33,2
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	44.221.331	31.327.198	-12.894.133	-29,2
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	49.121.877	36.160.811	-12.961.066	-26,4
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	25.614.357	16.906.098	-8.708.260	-34,0
davon BärenTicket	166.815.667	126.472.323	-40.343.344	-24,2
Schüler/AzubiTickets	55.049.908	41.922.631	-13.127.277	-23,8
davon SchokoTicket Selbstzahler	33.817.078	24.799.116	-9.017.962	-26,7
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	51.917.685	38.668.520	-13.249.165	-25,5
SemesterTickets	39.937.589	33.118.504	-6.819.085	-17,1
SozialTicket inkl. Zuwendung	533.567	464.213	-69.355	-13,0
1. Klasse Zuschlag	0	35.866.413	35.866.413	
9-Euro-Ticket	6.469.447	4.854.169	-1.615.278	-25,0
ÜT-Tarif	171.712	3.040.308	2.868.596	1.670,6
KombiTickets	571.974	675.614	103.639	18,1
Sonstiges				
<b>Summe von Fahrten</b>	<b>34.661.059</b>	<b>31.351.196</b>	<b>-3.309.863</b>	<b>-9,5</b>
Barsortiment	19.524.615	16.838.389	-2.686.226	-13,8
davon EinzelTicket Erwachsene	8.930.816	7.348.676	-1.582.140	-17,7
davon 4erTicket Erwachsene	706.013	653.365	-52.648	-7,5
4-StundenTicket	2.218.603	2.522.464	303.861	13,7
24h/48h-Varianten	1.705.247	1.961.298	256.051	15,0
Flexvarianten	0	150.294	150.294	
eTarif	39.516.207	36.926.002	-2.590.205	-6,6
FirmenTickets	9.524.117	5.963.874	-3.560.243	-37,4
davon FirmenTicket 100/100-Modell	20.160.499	10.379.368	-9.781.131	-48,5
davon FirmenTicket GroKu-Modell	6.623.418	3.908.684	-2.714.734	-41,0
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.204.803	16.660.441	13.455.638	419,9
davon FirmenTicket GroKu Vop	3.370	13.635	10.265	304,6
davon FlexJob	149.853.331	135.516.128	-14.337.203	-9,6
Regelzeitkarten	81.443.207	76.662.478	-4.780.729	-5,9
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	29.554.512	29.155.420	-399.092	-1,4
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	28.200.488	19.684.614	-8.515.874	-30,2
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	10.655.124	10.013.616	-641.508	-6,0
davon BärenTicket	220.471.404	212.239.827	-8.231.577	-3,7
Schüler/AzubiTickets	95.855.890	98.373.850	2.517.960	2,6
davon SchokoTicket Selbstzahler	34.350.144	33.031.927	-1.318.217	-3,8
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	53.290.952	52.313.612	-977.340	-1,8
SemesterTickets	33.748.884	26.081.524	-7.667.360	-22,7
SozialTicket	0	0	0	
1. Klasse Zuschlag	0	99.628.925	99.628.925	
9-Euro-Ticket	0	23	23	
ÜT-Tarif	24.662	1.127.770	1.103.108	4.472,9
KombiTickets	0	0	0	
Sonstiges				
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>	<b>36.076.152</b>	<b>39.748.553</b>	<b>3.672.401</b>	<b>10,2</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>	<b>674.423.026</b>	<b>550.383.808</b>	<b>-124.039.218</b>	<b>-18,4</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>	<b>531.566.499</b>	<b>595.335.301</b>	<b>63.768.803</b>	<b>12,0</b>

## **2. Tarifkooperationen**

### **Ausgangslage**

Vom 14. Juni bis zum 14. Juli 2024 wird die Fußball-Europameisterschaft (UEFA EURO 2024) in Deutschland stattfinden. Im Verbundgebiet liegen mit Dortmund (Signal-Iduna-Park), Gelsenkirchen (Veltins-Arena) und Düsseldorf (Merkur-Spiel-Arena) drei der 10 Spielorte. Je Spielort sind 4 – 6 Spiele vorgesehen (Dortmund 6 Spiele, Gelsenkirchen 4 Spiele, Düsseldorf 5 Spiele). Zusätzlich befindet sich mit Köln (Rhein-Energie-Stadion, 5 Spiele) ein Spielort in „Nahverkehrs-Distanz“ zum VRR-Verbundraum. Veranstalter ist jeweils die UEFA.

In verschiedenen Akteursgruppen (VDV, DFB, betroffene Städte/„Host Cities“ und Verbände) werden derzeit tarifliche, rechtliche und verkehrsplanerische Konzepte erarbeitet. Auf tariflicher Ebene wurden KombiTicket-Kalkulationen für Besucher\*innen, Volunteers, Pressevertreter und Staff erstellt. Die zeitliche Gültigkeit der KombiTickets wird nach aktueller Planung 36 bis 48 Stunden betragen. Des Weiteren haben VRR und VRS der EURO 2024 GmbH gemeinsam angeboten, den Geltungsbereich der KombiTickets bei Spielen in den vier NRW-Spielstätten auf beide Verbände auszuweiten.

Die Gespräche mit der EURO 2024 GmbH werden fortgeführt; ein Vertragsabschluss zu einem KombiTicket wird im ersten Quartal 2023 erwartet. Der VRR wird über den Fortgang berichten.

Neben den tariflichen Aspekten wird auch die weitere Koordination der Mobilität zur Fußball-Europameisterschaft 2024 vorangetrieben. Der VRR ist im Austausch mit den Spielort-Städten Dortmund, Gelsenkirchen und Düsseldorf und den Verkehrsunternehmen vor Ort und unterstützt diese bei Bedarf koordinierend beim Aufstellen entsprechender Konzepte und Planungen. Gleichzeitig wird der VRR die Möglichkeiten zur Verstärkung des SPNV-Angebots während dieser Zeit prüfen.