



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2023/0479	24.02.2023	16

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	15.03.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	15.03.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	22.03.2023	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

A) Beschluss:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der baustellenbedingten Verlängerung des Pilotprojektes „kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt, Linie 709“ bis einschließlich August 2024 zu.

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 der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen folgende Sachstände zur Kenntnis.

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Dezember 2022

2. Vertriebsstrategie 2030

3. FlexTicket Sozial

4. Tarifkooperationen

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) Beschluss

Baustellenbedingte Verlängerung des Pilotprojektes „kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt, Linie 709“

Im Verwaltungsrat der VRR AöR wurde am 15.09.2022 das Pilotprojekt „Kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt, Linie 709“ für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2023 beschlossen (Vorlage Nr. M/X/2022/0361). Im Dezember 2022 wurden die Stadt Neuss und der VRR informiert, dass die Haltestelle Neuss Stadthalle aufgrund von Sondierungsbohrungen und Fahrleitungsarbeiten an ca. 71 Tagen im Zeitraum vom 30.01.2023 bis 24.08.2023 jeweils von 09:00 bis 16:00 Uhr gesperrt sein wird. In dieser Zeit fährt die Linie 709 eine verkürzte Strecke; ein Ersatzverkehr ist eingerichtet.

Da diese Maßnahme das Pilotvorhaben und auch die begleitende Marktforschung stark einschränkt, soll das Pilotprojekt bis voraussichtlich August 2024 verlängert werden. Somit würde das Projekt nach Beendigung der Baumaßnahmen (August 2023) ein volles Jahr ohne Einschränkungen laufen.

Die Mindererlöse für das Vorhaben im Jahr 2023 wurden auf 226.000 € festgelegt und werden durch die Stadt Neuss getragen. Die Finanzierung für die Verlängerung um acht Monate wird durch die Rheinbahn kompensiert und in einer bilateralen Vereinbarung zwischen der Stadt Neuss und der Rheinbahn festgelegt. Bei der Kalkulation der Kompensation wird die Einführung des DeutschlandTickets berücksichtigt.

Weiteres Vorgehen

Nach positivem Beschluss durch den Verwaltungsrat der VRR AöR wird das geplante Vorhaben zwischen den Beteiligten Stadt Neuss, VRR AöR, SWN und Rheinbahn in einer Vertragsergänzung für das Jahr 2024 vereinbart.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Dezember 2022

Die Situation der Verkehrsunternehmen hat sich bis Dezember weiterhin entspannt. Nach den drei Monaten des Angebots des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 haben sich die positiven Entwicklungen ab September wieder fortgesetzt. Die durch das 9-Euro-Ticket entstandenen zusätzlichen Mindereinnahmen werden mit dem ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen.

Die Einnahmen sind dadurch im Jahr 2022 um – 83,3 Mio. € (- 7,9 %) im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Bei den Fahrten verzeichnen wir trotz der im Januar 2022 aufgrund von

Corona nochmals um 5 % reduzierten Fahrtenhäufigkeiten durch das 9-Euro-Ticket ein deutliches Plus von + 78,7 Mio. Fahrten (+ 9,7 %).

Bei den Regelzeitkarten sind die Einnahmen von 356,6 Mio. € auf 292,1 Mio. € um 64,5 Mio. € (- 18,1 %) zurückgegangen. Auch die FirmenTickets verzeichnen starke Einnahmerückgänge von 18,4 Mio. € (- 19,7 %). Die Einnahmen der Azubitickets sind im Betrachtungszeitraum um – 8,0 Mio. € (- 15,2 %) und die Einnahmen der Schülertickets um – 38,9 Mio. € (- 15,1 %) zurückgegangen. Die SemesterTickets sind um – 14,9 Mio. € (- 19,1 %) gesunken.

Das Barsortiment hatte sich im Jahr 2022 wieder deutlich entspannt und die Einnahmen sind trotz des 9-Euro-Tickets von 187,0 Mio. € auf 197,4 Mio. € (+ 10,4 Mio. €, + 5,6 %) gestiegen.

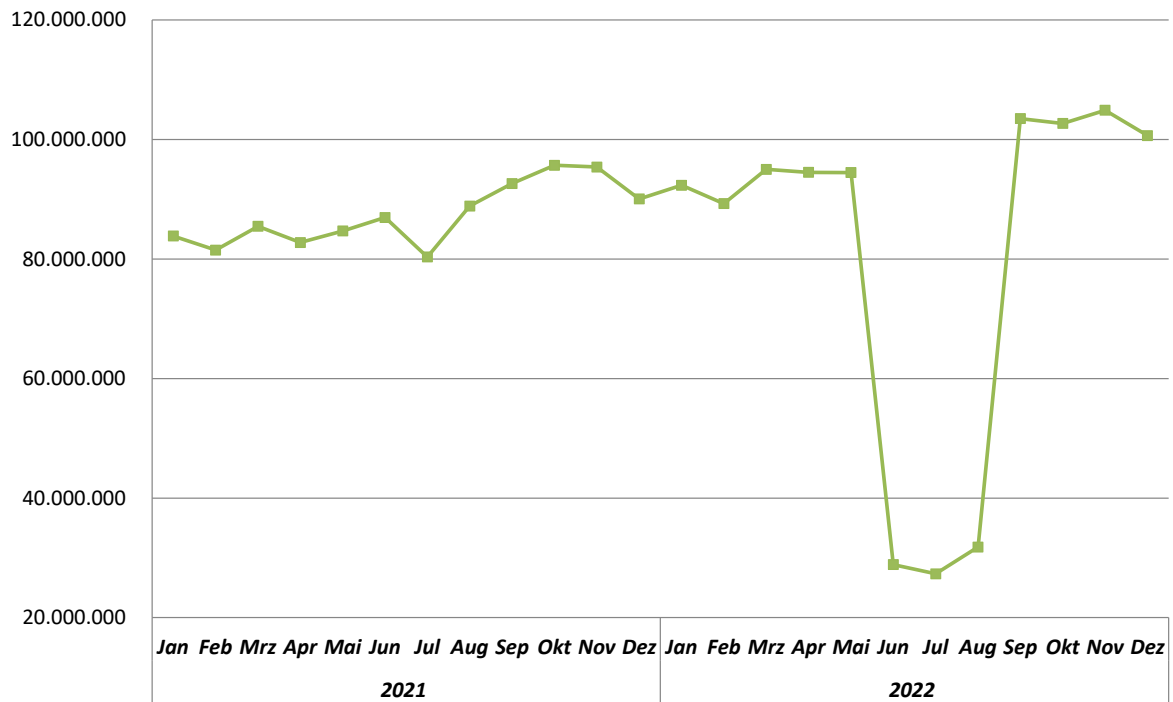
Beim SozialTicket sind die Einnahmen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um – 1,6 Mio. € (- 2,7 %) gesunken.

eezy VRR

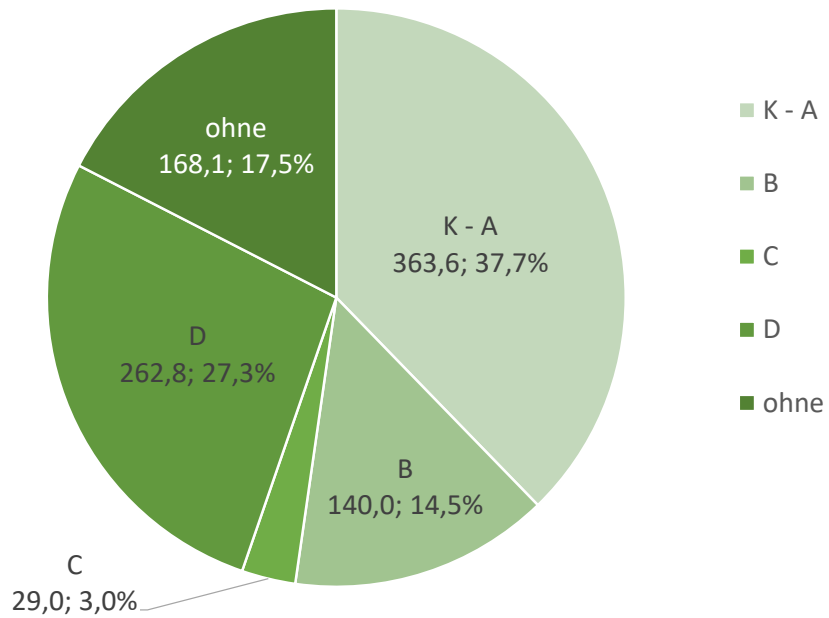
Im Dezember 2021 sind die eezy-Tarife der Verbünde und des Landes NRW im Rahmen von CiBo-NRW gestartet. Nach Beendigung des Angebotes 9-Euro-Ticket haben die eezy-Tarife ihre positive Entwicklung der ersten Monate bis Ende des Jahres 2022 weiter fortgesetzt. Waren es im Mai noch 140 Tsd. € Einnahmen, konnten diese im Dezember 2022 auf 390 Tsd. € gesteigert werden.

Insgesamt können die Verkehrsunternehmen in einem durch Corona und das 9-Euro-Ticket geprägtem Jahr auf eine gute Bilanz zurückblicken. Die Einnahmen haben sich zum Ende des Jahres erholt, die Abonnentenzahlen sind gegenüber dem Vorjahr wieder leicht gestiegen, das Vor-Corona-Niveau ist jedoch noch nicht erreicht.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2021 bis Dezember 2022



Einnahmenanteile Januar bis Dezember 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-Dez 2021	Jan-Dez 2022		
Summe von Absatz				
Barsortiment	43.170.887	42.686.297	-484.590	-1,1
davon EinzelTicket Erwachsene	32.506.031	31.186.860	-1.319.171	-4,1
davon 4erTicket Erwachsene	3.788.981	3.665.879	-123.102	-3,2
4-StundenTicket	471.363	500.136	28.773	6,1
24h/48h-Varianten	1.145.500	1.455.928	310.428	27,1
Flexvarianten	0	56.283	56.283	
eTarif	7.849	525.760	517.911	6.598,4
FirmenTickets	1.371.551	1.417.124	45.573	3,3
davon FirmenTicket 100/100-Modell	543.601	547.469	3.868	0,7
davon FirmenTicket GroKu-Modell	548.626	523.125	-25.501	-4,6
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	184.049	182.546	-1.503	-0,8
davon FirmenTicket GroKu Vop	88.690	125.997	37.307	42,1
davon FlexJob	6.585	37.987	31.402	476,9
Regelzeitkarten	4.438.263	4.336.307	-101.956	-2,3
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.228.195	2.186.202	-41.993	-1,9
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	921.111	959.749	38.638	4,2
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	868.789	774.622	-94.167	-10,8
davon BärenTicket	420.168	415.734	-4.434	-1,1
Schüler/Azubitickets	5.141.972	5.231.036	89.064	1,7
davon SchokoTicket Selbstzahler	2.238.212	2.335.845	97.633	4,4
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	834.307	846.218	11.911	1,4
SemesterTickets	3.081.827	2.963.935	-117.892	-3,8
SozialTickets	999.824	1.014.374	14.550	1,5
1. Klasse Zuschlag	13.261	11.806	-1.455	-11,0
9-Euro-Ticket	0	4.319.289	4.319.289	
ÜT-Tarif	296.146	297.497	1.351	0,5
KombiTickets	1.718.584	6.496.982	4.778.398	278,0
Sonstiges	-248	25	273	110,1
Summe von Einnahmen				
Barsortiment	187.006.729	197.428.564	10.421.835	5,6
davon EinzelTicket Erwachsene	107.551.922	108.978.076	1.426.154	1,3
davon 4erTicket Erwachsene	42.181.367	42.453.735	272.368	0,6
4-StundenTicket	1.979.725	2.150.585	170.860	8,6
24h/48h-Varianten	15.341.168	20.542.275	5.201.107	33,9
Flexvarianten	0	215.831	215.831	
eTarif	25.648	1.651.491	1.625.844	6.339,1
FirmenTickets	93.306.834	74.929.396	-18.377.438	-19,7
davon FirmenTicket 100/100-Modell	30.973.368	24.894.874	-6.078.495	-19,6
davon FirmenTicket GroKu-Modell	41.216.226	30.992.868	-10.223.358	-24,8
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	14.543.749	11.368.153	-3.175.596	-21,8
davon FirmenTicket GroKu Vop	6.520.534	7.367.270	846.736	13,0
davon FlexJob	52.957	306.232	253.275	478,3
Regelzeitkarten	356.570.475	292.080.974	-64.489.501	-18,1
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	175.771.938	136.770.591	-39.001.348	-22,2
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	67.246.142	56.093.782	-11.152.360	-16,6
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	75.170.048	69.474.637	-5.695.411	-7,6
davon BärenTicket	38.382.347	29.741.964	-8.640.382	-22,5
Schüler/Azubitickets	257.767.193	218.915.622	-38.851.571	-15,1
davon SchokoTicket Selbstzahler	83.380.420	71.787.909	-11.592.511	-13,9
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	52.616.418	44.613.985	-8.002.433	-15,2
SemesterTickets	78.062.678	63.188.769	-14.873.909	-19,1
SozialTicket inkl. Zuwendung	61.035.737	59.405.162	-1.630.576	-2,7
1. Klasse Zuschlag	786.428	703.971	-82.457	-10,5
9-Euro-Ticket	0	38.873.601	38.873.601	
ÜT-Tarif	10.247.732	8.787.662	-1.460.070	-14,2
KombiTickets	2.600.300	8.160.453	5.560.153	213,8
Sonstiges	1.174.726	1.183.353	8.627	0,7
Summe von Fahrten				
Barsortiment	58.799.186	59.964.868	1.165.682	2,0
davon EinzelTicket Erwachsene	32.458.544	31.236.738	-1.221.806	-3,8
davon 4erTicket Erwachsene	15.155.924	14.663.516	-492.408	-3,2
4-StundenTicket	1.178.408	1.250.340	71.933	6,1
24h/48h-Varianten	4.072.098	5.450.768	1.378.670	33,9
Flexvarianten	0	48.846	48.846	
eTarif	7.824	419.497	411.673	5.261,7
FirmenTickets	59.971.488	57.909.043	-2.062.446	-3,4
davon FirmenTicket 100/100-Modell	14.547.085	14.244.742	-302.343	-2,1
davon FirmenTicket GroKu-Modell	30.427.717	27.504.856	-2.922.861	-9,6
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	10.022.176	9.422.706	-599.470	-6,0
davon FirmenTicket GroKu Vop	4.962.185	6.669.111	1.706.926	34,4
davon FlexJob	12.325	67.628	55.303	448,7
Regelzeitkarten	226.191.083	211.310.112	-14.880.971	-6,6
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	122.076.160	114.342.282	-7.733.878	-6,3
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	44.909.322	44.335.225	-574.097	-1,3
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	43.239.217	37.666.181	-5.573.036	-12,9
davon BärenTicket	15.966.384	14.966.424	-999.960	-6,3
Schüler/Azubitickets	333.393.288	323.477.456	-9.915.832	-3,0
davon SchokoTicket Selbstzahler	145.483.780	144.822.390	-661.390	-0,5
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	53.395.648	51.619.298	-1.776.350	-3,3
SemesterTickets	80.127.502	77.062.310	-3.065.192	-3,8
SozialTicket	51.990.848	49.704.326	-2.286.522	-4,4
1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
9-Euro-Ticket	0	107.982.225	107.982.225	
ÜT-Tarif	0	166	166	
KombiTickets	479.222	1.796.066	1.316.844	274,8
Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz	60.239.916	69.300.432	9.060.516	15,0
Gesamt: Summe von Einnahmen	1.048.584.481	965.309.017	-83.275.464	-7,9
Gesamt: Summe von Fahrten	810.960.441	889.626.068	78.665.627	9,7

2. Vertriebsstrategie 2030

In den letzten Jahren hat sich der Vertrieb bei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) gewandelt: Ein vermehrter Fokus auf digitale Vertriebskanäle und die Einführung von eezy verlangen eine im Dialog mit den Verkehrsunternehmen entstehende neue strategische Ausrichtung im Vertrieb. Im Ergebnis soll die neue Vertriebsroadmap 2030 vorgelegt werden. Hier berichten wir über den Status des Projekts.

Für die Entwicklung der Vertriebsstrategie werden Erkenntnisse und Daten aus dem Vorgängerprojekt „Vertriebskanalentwicklung (VKE)“ (Drucksache: M/X/2022/0263 und M/X/2022/0326) genutzt.

Bei Vergabe der Beratung zur Vertriebsstrategie 2030 war vorgesehen, die bereits erarbeitete Tarifstrategie und die dazugehörigen vereinbarten Tarifziele bis zum Jahr 2030 (Vorlage: M/X/2021/0029) mit der Vertriebsstrategie 2030 zu harmonisieren.

Durch die Einführung des DeutschlandTickets ergeben sich jedoch gravierende Auswirkungen auf die bestehende Tariflandschaft des VRR. Aus diesem Grund erforderten die Bausteine der Tarifstrategie eine grundlegende Überarbeitung (berichtet in Vorlage M/X/2023/0458). In enger Zusammenarbeit mit dem Dienstleister Probst & Consorten und einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmenden der Verkehrsunternehmen wurde sowohl an tariflichen Bausteinen als auch bereits an einer gemeinsamen vertrieblichen Vision gearbeitet, die die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich des Deutschlandtickets mitberücksichtigt. Die erarbeitete Vision lautet: „Der Vertrieb im VRR ist einfach! Er orientiert sich an den Wünschen der Kunden, ist leicht zugänglich und setzt auf digitale Kanäle unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit.“

Durch das Deutschlandticket steigt die Relevanz des digitalen Vertriebs, welches in der Vertriebsstrategie nunmehr für die folgenden Jahre forciert wird. Es besteht Konsens in der AG darin, dass die Kraft des Deutschlandtickets genutzt werden soll, um Einfachheit und Einheitlichkeit im Tarif und Vertrieb voranzutreiben und die Chancen der Digitalisierung noch konsequenter zu nutzen. Beispielfhaft lassen sich bisherige Ergebnisse aus den Sitzungen der AG nennen:

- Bei Zeitkarten gibt es einen Fokus auf Aufpreis Modelle für das DeutschlandTicket
- Zielgruppen-Tarife und Zeitkarten bleiben zunächst in den derzeitigen Vertriebsstrukturen erhalten, die Beratung im KundenCenter bleibt weiterhin wichtig. KundenCenter übernehmen stärker eine Beratungsfunktion. Die Ausgabe soll zukünftig auch über Apps funktionieren.

- Im Gelegenheitssegment des klassischen Tarifs wird eine große Überarbeitung vorgenommen: Nachfrageschwache Tickets könnten mittelfristig wegfallen, wodurch auch die Vertriebsmatrix verkleinert werden kann. Gelegenheitstarife sollen nur über Apps, ggf. ein Minimalsortiment beim Fahrpersonal und Automaten angeboten werden. Eine spürbar steigende Entlastung des Personals entsteht durch die Verschlan-
kung des Sortiments.
 - o Der digitale Ticketkauf soll so einfach funktionieren wie der analoge. Dazu könnte folgendes umgesetzt werden: Käufe ohne Registrierungen sollen ermöglicht werden, um die Einstiegshürden in die digitalen Kanäle für Gelegenheitsfahrer*innen zu senken
 - o Frühzeitige Kaufmöglichkeiten/Bevorratungen sind bei allen digitalen Produkten möglich
 - o Weitergabemöglichkeiten von digitalen Tickets sind gegeben bzw. werden weiter ausgebaut
- Der eTarif wird agil unter Beachtung der NRW-Perspektive weiterentwickelt. Es wird Raum für Pilotierungen gelassen.

Weiteres Vorgehen

Die durch das DeutschlandTicket beschleunigten Veränderungen in der Vertriebslandschaft sollen sich auch im VRR widerspiegeln: Zeitnah soll daher als ein Baustein der Digitalisierung des Vertriebs, die Abschaffung von analoger Vertriebsinfrastruktur für Mehrfahrentickets (Entwerter) vorangetrieben werden. Des Weiteren soll geprüft werden, ob die Automateninfrastruktur in Zeiten des digitalen App-Vertriebs reduziert werden kann. Derzeit wird in enger Zusammenarbeit mit allen Akteuren eine mögliche Vorzugsvariante und eine konkrete Roadmap zur Erreichung dieser erarbeitet. Die ersten darauf basierenden Beschlüsse sind für den 3. Sitzungsblock vorgesehen.

3. FlexTicket Sozial

Ausgangslage

Im Dezember Sitzungsblock 2022 (Drucksache: M/X/2022/0415/1) wurde die Umsetzung des Tickets FlexTicket Sozial mit einem geplanten Verkaufsstart zum 01.06.2023 entschieden.

Das FlexSozial ist ein digitales Produkt, das z.B. über die VRR-Apps und den -Shop verkauft wird. Es stellt die Ergänzung für Gelegenheitskund*innen mit Sozialticketberechtigung dar und ermöglicht Fahrten für alle Preisstufen.

Folgende Tarifmerkmale werden umgesetzt (Sitzungsblock September 2022, Drucksache M/X/2022/0361)

- Grundpreis: 2,90 € pro Monat (30 Tage)

50 % Rabatt auf EinzelTickets in allen Preisstufen („EinzelTicket FlexSozial“)

Das weitere Vorgehen

Mit dem FlexTicket Sozial, das für den Start zum 01.06.2023 in der Entwicklung ist, wird der Ticketshop aktuell um ein weiteres wichtiges Ticketprodukt erweitert.

4. Tarifkooperationen

UEFA EURO 2024

Vom 14.06.2024 bis zum 14.07.2024 wird die Fußball-Europameisterschaft (UEFA EURO 2024) in Deutschland stattfinden. Drei der 10 Spielorte befinden sich im Verbundgebiet (Host Cities: Dortmund, Gelsenkirchen, Düsseldorf).

Gemeinsam mit dem VDV und betroffenen Verbänden wurde eine KombiTicket-Kalkulation für Besucher*innen aufgestellt und mit den Verkehrsunternehmen der Host Cities BOGESTRA, DSW21 und Rheinbahn abgestimmt. Die Kalkulationsansätze für ein 36-StundenTicket (6:00 Spieltag bis 18:00 des Folgetages) konnten seitens Euro 2024 GmbH nachvollzogen werden, sodass eine Einigung zwischen Euro 2024 GmbH und allen beteiligten Verkehrsverbänden erzielt wurde. In NRW gelten die KombiTickets verbundübergreifend für VRR und VRS.

Derzeit wird der Vertrag aufgesetzt und die Kalkulationen für Volunteers, Pressevertreter und Staff seitens VDV erstellt. Gleichzeitig werden die Apps für das Ticketing von der UEFA programmiert. Der Verkaufsstart ist für Oktober 2023 vorgesehen, die Kommunikation startet am 14.06.2023 (365 Tage bis zur Veranstaltung) zuvor wird der entsprechende Kooperationsvertrag geschlossen. Der VRR tritt hierbei als zentrale Abrechnungsstelle für alle Verbände gegenüber der UEFA auf.

Kooperation Universität Fontys

Vor dem Hintergrund der engen Bindungen der Regionen am Niederrhein auf deutscher und der Regionen Gelderland und Limburg auf niederländischer Seite, ist der Wunsch nach einem Mobilitätsangebot für Studierende zur Nutzung von Bus und Bahn im Grenzbereich zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland gewachsen. Die Möglichkeit mit dem VRR-Tarif heute in der Gemeinde Venlo mit Bus und Bahn oder mit dem Zug nach Arnheim zu

fahren, hat den Wunsch nach einer tariflichen Lösung sowie eines einfachen und preiswerten Ticketings auch für Studierende verstärkt. Dies soll insbesondere dazu dienen, die noch bestehenden Zugangshemmnisse abzubauen, und die Nutzung von Bussen und Bahnen weiter zu stärken.

In verschiedenen Diskussionsrunden mit dem bedienenden Verkehrsunternehmen Arriva in Venlo, Vertretern der Hochschule Fontys, dem MUNV, der Provinz Limburg, der Grenzregion Rhein/Waal und der VRR AöR hat es Erörterungen zu verschiedenen Ticket-Modellen am Beispiel der Hochschule Fontys in Venlo gegeben. Es wird eine Lösung auf Basis des VRR-SemesterTicket-Modells angestrebt. Die evtl. Neuausrichtung bzw. Änderungen durch das DeutschlandTicket im Bereich Ausbildungsverkehr sind hierbei zu berücksichtigen.

City-Messe-Ticket Düsseldorf

Die Messe Düsseldorf hatte im Jahr 2022 den KombiTicket-Vertrag auslaufen lassen. Danach starteten Verhandlungen zwischen der Messe Düsseldorf und der Rheinbahn, um vorerst ein neues Angebot für die Messebesucher*innen und mittelfristig für Aussteller*innen zu schaffen. Eine potenzielle Lösung ist, über den Messe-Onlineshop nach Kauf der Eintrittskarte eine Option für den Kauf von 24StundenTickets zu ermöglichen. Dieses Ticket wäre auf Preisstufe A3 Düsseldorf beschränkt und bekäme den Namen „Messe Ticket“ mit einer Angabe zur jeweiligen Messe und der Laufzeit der Messe. Die Abstimmungen mit der Messe Düsseldorf werden federführend von der Rheinbahn geführt und sind zum Zeitpunkt der Erstellung der Sitzungsblockunterlagen nicht abgeschlossen.

Anpassung Kooperationsvertrag MonheimPass

Im Rahmen des September-Sitzungsblocks 2019 wurden die Eckpunkte zur Einführung des MonheimPass in Monheim am Rhein beschlossen (Drucksache Nr. M/IX/2019/0608/3). Gemäß § 8 Abs. 2 und 4 des VRR-Kooperationsvertrags ist festgelegt, dass die Tarifangebote die Ergiebigkeit steigern sollen, die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs sowie seine Struktur und Höhe nicht in Frage gestellt wird und andere Verkehrsunternehmen nicht in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit benachteiligt werden. Diese Vorgaben sind seitens der VRR AöR als erfüllt angesehen worden. Damit konnte der MonheimPass zum 01.04.2020 als reguläres VRR-Ticket eingeführt werden. Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein können die öffentlichen Verkehrsmittel im VRR-Tarifgebiet 73 Monheim/Langenfeld durch die Finanzierung der Stadt Monheim unentgeltlich nutzen.

Zudem können sich Bürger*innen mit Erstwohnsitz in der Stadt Monheim am Rhein, alternativ zur Nutzung des MonheimPass, eine monatliche Pauschale für VRR-Abonnements über das

VRR-Tarifgebiet 73 Monheim/Langenfeld hinaus erstatten lassen. Die Pauschale wird den verkaufenden Verkehrsunternehmen im VRR von den Bahnen der Stadt Monheim als Dienstleister der Stadt Monheim am Rhein auf Nachweis erstattet. Im Jahr 2022 wurde aufgrund der Einschränkungen durch Corona der Beschluss (Drucksache M/X/2022/0326) gefasst, das Angebot um weitere zwei Jahre zu verlängern (01.04.2023 – 31.03.2025).

Mit Beschluss des Rates der Stadt Monheim am Rhein vom 14.12.2022 (dortige Vorlage Nr. X/0889) soll mit Einführung des DeutschlandTickets die Pauschale für VRR-Abonnements, die über das Tarifgebiet 73 Monheim/Langenfeld hinausgehen, entfallen. Dies gilt für alle Bürger*innen mit Erstwohnsitz in der Stadt Monheim am Rhein. Ausgenommen sind Personen, die zum Berechtigten Kreis des SchokoTickets gehören. Diesen wird die Pauschale weiterhin angeboten.

Aus Sicht der VRR AöR sind die Vorgaben des Verbundvertrages unter Beachtung der beschriebenen Bedingungen weiterhin eingehalten. Die mit Drucksache Nr. M/IX/2019/0608/3 festgehaltenen Eckpunkte zur Einführung des MonheimPass bleiben auch bei Wegfall des Zuschusses in Höhe von 40,00 Euro (mit Ausnahme der SchokoTicket-Nutzer) bestehen.

Da der Zuschuss von 40,00 Euro Teil der Genehmigung gem. § 39 PBefG der zuständigen Bezirksregierungen ist, ist dieser Teil entsprechend aus den Tarifbestimmungen zu streichen und bei der Bezirksregierung anzuzeigen. Gleichfalls sind die bestehenden Kooperationsverträge mit den VRR-Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die Regelungen des 40,00 Euro-Zuschusses durch eine Änderungsvereinbarung anzupassen.