



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
DeutschlandTicket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2023/0548	09.06.2023	13

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	20.06.2023	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein nimmt die folgende Beschlüsse des Verwaltungsrates der VRR AöR zur Kenntnis:

1. Das bestehende VRR-SozialTicket (PST A bzw. kreisweite Gültigkeit) wird in ein SozialTicket-Angebot auf DeutschlandTicket-Basis im Abonnement (monatlich kündbar) für Berechtigte in NRW überführt.

2.1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR ermächtigt den Vorstand der VRR AöR, das im „Erlass Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen“ des Landes Nordrhein-Westfalen (Anlage 1) dargestellte Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs optional in Ergänzung zum bestehenden SchokoTicket-Modell im VRR anzubieten und notwendige Anpassungen in der Ergänzungsvereinbarung (Anlage 2) vorzunehmen.

2.2 Die Entscheidung zur Teilnahme am Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs gemäß Erlass obliegt dem jeweiligen Schulträger. Das

Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs ist abhängig von der Geltungsdauer des DeutschlandTicket-Tarifs im VRR und kraft Erlasses des Landes NRW zeitlich befristet bis zum Ende des Schuljahres 2023/2024.

Darüber hinaus nimmt die Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein den nachfolgenden Sachstand zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Verkaufszahlen

Das DeutschlandTicket wurde zum 01.05.2023 deutschlandweit eingeführt. Bereits ab dem 03.04.2023 konnten Kund*innen dieses bei den Verkehrsunternehmen digital oder als Chipkarte erwerben. Der VRR hat die Kaufmöglichkeit des DeutschlandTickets im VRR-Raum mit einer Kampagne (siehe Vorlage: M/X/2023/0551) intensiv beworben.

In den ersten vier Verkaufswochen (Kalenderwochen 14 bis 17) wurden insgesamt 145.000 DeutschlandTickets an bisherige Nicht-Abonnenten verkauft. Knapp 30 % dieser Käufe wurden über digitale Kanäle vorgenommen, der überwiegende Teil des DeutschlandTickets wurde als Chipkarte ausgegeben. Zudem endete im April die Widerspruchsfrist für die angeschriebenen Bestandskund*innen zur Migration in das DeutschlandTicket. 5 % der angeschriebenen Kund*innen entschieden sich für einen Verbleib in ihrem bestehenden Abonnement. Zwei Drittel der Widersprüche geht auf Nutzer*innen des Ticket2000 zurück. Demnach entschieden sich 95 % der angeschriebenen Kund*innen für einen Wechsel in das DeutschlandTicket.

Verkaufsabwicklung in Kundencenter

Zum Start des Monats Mai ist das Kundeninteresse am Erwerb des DeutschlandTickets sprunghaft angestiegen. Trotz intensiver Vorbereitung der VRR-Verkehrsunternehmen z.B. durch zusätzliche Pop-Up-Shops, bauliche Veränderung in Kundencentern, um weitere Arbeitsplätze zu schaffen, Aufstockung des Personals, Ausdehnung der Arbeitszeiten z.B. von Teilzeitbeschäftigten, war eine Warteschlangenbildung nicht zu vermeiden. Die Warteschlangen entstanden nicht nur am 1. und 2. Mai sondern hielten in der gesamten ersten Maiwoche an. Die Verkehrsunternehmen berichten vom erheblichen vertrieblichen Engagement der Mitarbeiter*innen und auch intensiver Zusammenarbeit mit den Betriebsräten, um alle Möglichkeiten innerhalb des geltenden Rechtsrahmens auszuschöpfen.

Verkauf über die VRR- und Mandanten-Apps

Bereits mit dem Vorverkauf konnten die Kund*innen in den VRR und VU-Apps des Mandantensystems das DeutschlandTicket vorbestellen. Mit dem Start am 01. Mai wurde das vorbestellte digitale Ticket aktiv, zudem nutzten viele weitere Kund*innen die Möglichkeit über die Apps das Ticket digital zu erwerben. Die Systeme waren entsprechend vorbereitet und standen allen interessierten Kund*innen sowohl für das DeutschlandTicket als auch für alle weiteren Funktionen stabil zur Verfügung. Dabei wurden die Prozesse rund um das DeutschlandTicket eng durch alle Beteiligten überwacht und aufkommende Fragen sowohl durch die Verkehrsunternehmen als auch den VRR-Kundendialog beantwortet.

Hochrechnung der Verkaufsdaten

Die o.g. Verkaufsdaten liefern noch keine ausreichende Datenbasis für exakte Hochrechnungen für Folgejahre. Wir stehen noch am Anfang einer Entwicklung. Aktuell können wir auf Basis von Befragungsergebnissen davon ausgehen, dass unter den 145.000 neuen Abonnent*innen des Deutschland-Tickets ca. 20 – 25.000 Personen sind, die zuvor Nichtnutzer*innen des ÖPNV waren. Perspektivisch dürften sich 2-7% der bisherigen Nichtkund*innen für ein Deutschland-Ticket interessieren. Vor allem durch weitere Marketingaktivitäten in den kommenden Monaten und somit eine größere Bekanntheit der Produkte gehen wir von steigenden Nutzerquoten auch bei bisherigen Nichtkund*innen aus.

Der Großteil der 145.000 neuen Abonnent*innen des Deutschland-Tickets jedoch nutzte auch zuvor schon den ÖPNV, wenn auch nicht im Abo. Besonders attraktiv ist das Deutschland-Ticket im Vergleich zu Monatskarten, von denen im VRR in einem durchschnittlichen Monat ca. 100.000 Stück verkauft wurden. Und auch intensivere Gelegenheitsnutzer*innen gehören sicher zu denen, die beim Deutschland-Ticket als erste zugreifen. Dies plausibilisiert die bisherigen Verkaufszahlen.

Natürlich ist dem VRR bisher noch nicht bekannt, welche bisherigen Kundensegmente sich wie stark aufgrund der Neuabonnent*innen verändern. Aussagen hierzu können getroffen werden, wenn die Verkaufsdaten der Verkehrsunternehmen für alle Ticketarten vorliegen. Im Anschluss können die Wechselwirkungen auf die Verkäufe der Monatsticket und Tickets für Gelegenheitskunden bewertet und hochgerechnet werden. Parallel erfolgt eine bundesweite Evaluierung durch den VDV.

Insgesamt wird sich der VRR dafür einsetzen, dass die bisherige Finanzierungssystematik (Bund & Land) inkl. der Nachschusspflicht des Jahres 2023 auch für das Jahr 2024 angewendet wird.

Tarifgenehmigungsfiktion

Für das DeutschlandTicket wurde eine Tarifgenehmigungsfiktion auf Bundesebene vorgesehen. Für den Fall, dass diese Tarifgenehmigungsfiktion rechtswirksam Gesetzesbestandteil wird, sollte ein Tarifantrag bei der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich sein. Jedoch wurde allgemein empfohlen, hilfsweise einen entsprechenden Antrag bei der Genehmigungsbehörde zu stellen, u.a. um die Migration der Bestandskunden in das DeutschlandTicket zu vereinfachen.

Der Tarifantrag wurde von der VRR AöR bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt und von dieser am 27.04.2023 genehmigt. Für die generelle Einführung des DeutschlandTickets und der Migration wurde in der Genehmigungsschrift festgehalten:

Sollte die durch den Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 S. 3 Regionalisierungsgesetz festgeschriebene Genehmigungsfiktion zur rechtssicheren Einführung der in Nr. 6 und 7 (Einführung und Anerkennung des DeutschlandTickets und Einführung eines Aufpreistickets für das SemesterTicket) aufgeführten Bestandteile des Antrags nicht ausreichen, erteilt die Bezirksregierung eine befristete Zustimmung gemäß § 39 PBefG bis 31.12.2023 zu diesen Bestandteilen.

Demnach greift das Regionalisierungsgesetz auch für die Migration. Für den Fall, dass das Regionalisierungsgesetz zur Umsetzung nicht ausreichen sollte (ggf. AGB-rechtlich), erteilt die Bezirksregierung auch hier zur rechtssicheren Umsetzung die Zustimmung.

Für den Monatsdeckel in eezy.nrw hat das Kompetenzzentrum Marketing den entsprechenden Tarifantrag bei der zuständigen Genehmigungsbehörde der Bezirksregierung Köln gestellt. Die entsprechende Genehmigung ging ebenfalls Ende April 2023 ein.

Auswirkungen auf verschiedene Kundensegmente

Nach der Einführung des regulären DeutschlandTickets, des DeutschlandTicket Jobs und des SemesterTicket-Upgrades zum 01.05.2023 arbeitet der VRR an Tarifangeboten für weitere Kundensegmente, um mittelfristig auch anderen Kundengruppen – besonders Schüler*innen, Studierende, Azubis und SozialTicket-Berechtigte – eine Lösung auf DeutschlandTicket-Basis anbieten zu können. Auch durch die abgeschlossene Migration der Bestandskund*innen kann besser abgeschätzt werden, welche Segmente prioritär zu behandeln sind bzw. welche kundenseitigen Erwartungen bestehen.

SozialTicket (Ziffer 1 des Beschlussvorschlages)

Die Verkehrsverbünde in NRW und das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) erarbeiten gemeinsam ein Ticketangebot für sozial Bedürftige auf Basis des DeutschlandTickets. Hierzu bedarf es in allen NRW-Verbänden gleichlautender Beschlüsse (Siehe hierzu Drucksache M/X/2023/0514, Teil C(c)).

Für den VRR bedeutet dies, dass das bestehende VRR-SozialTicket-Abonnement (PST A bzw. kreisweite Gültigkeit) in ein NRW-weites SozialTicket-Angebot mit einheitlichem Preis auf DeutschlandTicket-Basis zum 01.10.2023 überführt werden soll.

Tarifliche Vorgaben:

Nach Einführung des DeutschlandTickets können weitere Segmentierungen vorgenommen werden, darunter u.a. die Entwicklung eines DeutschlandTickets für einkommensschwache Personen. Das DeutschlandTicket (als auch die weiteren Varianten, wie z.B. das SemesterTicket Upgrade für das DeutschlandTicket) können im Status quo nur als Abonnement ausgegeben werden, da die bundesweiten Tarifbestimmungen des DeutschlandTickets bindend sind.

Bonitätsprüfung:

In einigen Fällen wird bei der Ausgabe des Abonnements eine Bonitätsprüfung durchgeführt, insbesondere wenn auf Basis von bestehenden Verträgen das Ausfallrisiko bei einem externen Finanzdienstleister liegt. Der VRR versucht zusammen mit den Verkehrsunternehmen sowie den Tarifpartnern in NRW, Lösungen zu erarbeiten, um das Ticketangebot allen Interessierten zugänglich zu machen.

Das derzeitige VRR-SozialTicket wird als Monatskarte auf Papier ausgegeben. Bei Monatskarten erfolgt die Zahlung unmittelbar, sodass die Bonitätsprüfung entfällt. Mit Einführung des DeutschlandTickets für sozial Bedürftige muss weiterhin gewährleistet sein, dass jede Person die Möglichkeit hat, ein vergünstigtes Ticket zu erwerben und nicht durch eine Bonitätsprüfung abgehalten wird. Vor dem Hintergrund sollte das VRR-SozialTicket als Monatskarte weiterhin für einen beschränkten Zeitraum fortgeführt werden. Parallel setzt sich der VRR auf Bundesebene dafür ein, dass auch das DeutschlandTicket in einer SozialTicket-Variante als Monatskarte ausgegeben werden darf.

Vertriebliche Umsetzung:

Seit dem Januar 2023 ist das VRR-SozialTicket auch als Abonnement verfügbar. Der Großteil der heutigen VRR-SozialTicket-Kund*innen kaufen die Monatskartenvariante. Der

Abonnementanteil liegt nach nunmehr 3 Monaten bei ca. 15 % und wird erwartungsgemäß weiter steigen. Alle bestehenden VRR-SozialTicket-Abonnementkund*innen können im Rahmen eines einfachen Prozesses auf eine mögliche DeutschlandTicket-Variante umgestellt werden. Monatskartenkund*innen müssen selbst aktiv werden, um ein Abonnement zu erwerben. Eine zeitlich beschränkte Fortführung der Monatskarte ermöglicht auch einen längeren Zeitraum für die Kund*innen, diesen Wechsel durchzuführen.

Preisfestsetzung:

Der Preis wird in enger Abstimmung aller Verkehrsverbände in NRW und dem MUNV diskutiert.

Weiteres Vorgehen:

Die Verkehrsverbände in NRW und das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) erarbeiten gemeinsam ein Ticketangebot für sozial Bedürftige auf Basis des DeutschlandTickets. Hierzu bedarf es in allen NRW-Verbänden gleichlautender Beschlüsse (siehe hierzu Drucksache M/X/2023/0514, Teil C(c)).

Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit zur Umsetzung der Lösung im Bereich Schülermarkt zum Schuljahresbeginn 2023/2024 wird seitens des MUNV eine Umsetzung im Bereich SozialTicket bis zum 01.12.2023 angestrebt. Der VRR AöR liegen zum aktuellen Zeitpunkt (29.05.2023) seitens des MUNV noch kein festgesetzter NRW-einheitlicher Preis sowie konkreter Einführungsstermin vor. (Im Rahmen der Landesdelegiertenkonferenz der Grünen in NRW am 3.6.2023 wurde von Landesverkehrsminister Oliver Krischer ein Preis von 39 Euro genannt).

Nach finaler Festlegung durch das MUNV wird der Preis sowie Einführungsstermin eines Ticketangebots für sozial Bedürftige auf Basis des DeutschlandTickets den VRR-Gremien im September-Sitzungsblock zum Beschluss vorgelegt. Gemäß Beschluss aus dem Sondersitzungsblock April (Drucksache M/X/2023/0514, Teil C(c)) bereiten die VRR-Verkehrsunternehmen zusammen mit der VRR AöR die vertriebliche Umsetzung parallel vor.

Schülermarkt (Ziffer 2 des Beschlussvorschlags M/X/2023/0547)

Ausgangslage

Für die dauerhafte Bindung von Schüler*innen an den öffentlichen Personennahverkehr sollen Schüler*innen vom günstigen Deutschlandticket profitieren. Hierzu hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen einen Erlass „Erlass Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen“ (Anlage 1) verabschiedet. Der Erlass

ermöglicht ein Schülerticket-Vertragsmodell auf DeutschlandTicket-Basis. Anspruchsberechtigte Schüler*innen erhalten in diesem Modell ein „DeutschlandTicket Schule“ durch den Schulträger. Selbstzahlende Schüler*innen eines am Vertragsmodell teilnehmenden Schulträgers können ein „DeutschlandTicket Schule“ zu einem vergünstigten Preis von 29,00 Euro im monatlich kündbaren Abonnement erwerben.

Auf Basis des Erlasses wird in Ergänzung zum bestehenden SchokoTicket-Modell ein zusätzliches Schülerticket-Vertragsmodell angeboten. Dieses Modell ist optional und die Entscheidung zur Einführung obliegt dem einzelnen Schulträger, inkl. der Übernahme der damit einhergehenden Kosten. Grundlage ist der bereits angewandte DeutschlandTicket-Tarif. Die Auswirkungen je VRR-Verkehrsunternehmen können der Anlage 4 entnommen werden.

Das Land NRW strebt eine Umsetzung zum kommenden Schuljahreswechsel (01.08.2023) an. Gleichwohl können Entscheidungsprozesse bei Schulträgern, insbesondere in den Kommunen länger dauern, zumal eine Entscheidung zu einem Wechsel vom bisherigen SchokoTicket-Modell zu einem Schülerticket-Vertragsmodell auf Deutschlandlandticket-Basis in einigen Fällen zu einer Mehrbelastung des Schulträgers führen kann.

Die Teilnahme am DeutschlandTicket Schule setzt eine Ergänzungsvereinbarung zum bisherigen SchokoTicket-Vertrag voraus. Diese wurde von der VRR AöR zusammen mit den VRR-Verkehrsunternehmen erstellt (Anlage 2) und im Falle einer positiven Beschlussempfehlung im Ausschuss für Tarif und Marketing am 07.06.2023 an die Schulträger geschickt. Die Schulträger müssen vor dem Beginn der Sommerferien, spätestens am 20.06.2023, die Vertragsergänzung zeichnen, so dass ein Wechsel der Vertragsmodelle zum Schuljahresbeginn von betreuenden Verkehrsunternehmen umgesetzt werden kann.

Modellbeschreibung und Finanzierung Deutschlandticket Schule

Der Vertragsnachtrag zum Deutschlandticket Schule wird anhand des Erlasses des Landes NRW mit den dort aufgeführten Eckpunkten ausgestaltet.

Hat ein Schulträger sich vertraglich für das Angebot des Deutschlandtickets Schule an seinen Schulen entschieden, so gibt der Schulträger über die Verkehrsunternehmen das DeutschlandTicket an die anspruchsberechtigten Schüler*innen aus. Der Schulträger zahlt den gleichen Betrag wie bereits im Schokoticket-Vertrag vereinbart an das Verkehrsunternehmen (vgl. Anlage 3 Übersicht Finanzierungslogik SchokoTicket), aber

mindestens 588 € (12 Monate x 49 € DT-Preis) je anspruchsberechtigte*n Schüler*in/Ticket pro Schuljahr.

Anspruchsberechtigte Schüler*innen zahlen dafür, wie bisher einen Eigenanteil gemäß Schülerfahrkostenverordnung NRW, von 14,- Euro bzw. 7,- Euro oder 0,- Euro.

Fall A: Wird im Status quo mehr als 588 € je anspruchsberechtigte*n Schüler*in/Ticket pro Schuljahr gezahlt, werden die übersteigenden Gelder als Ergänzung zu den bisher geltenden Schülerticketverträgen über die Verkehrsunternehmen an die Tariforganisationen abgeführt.

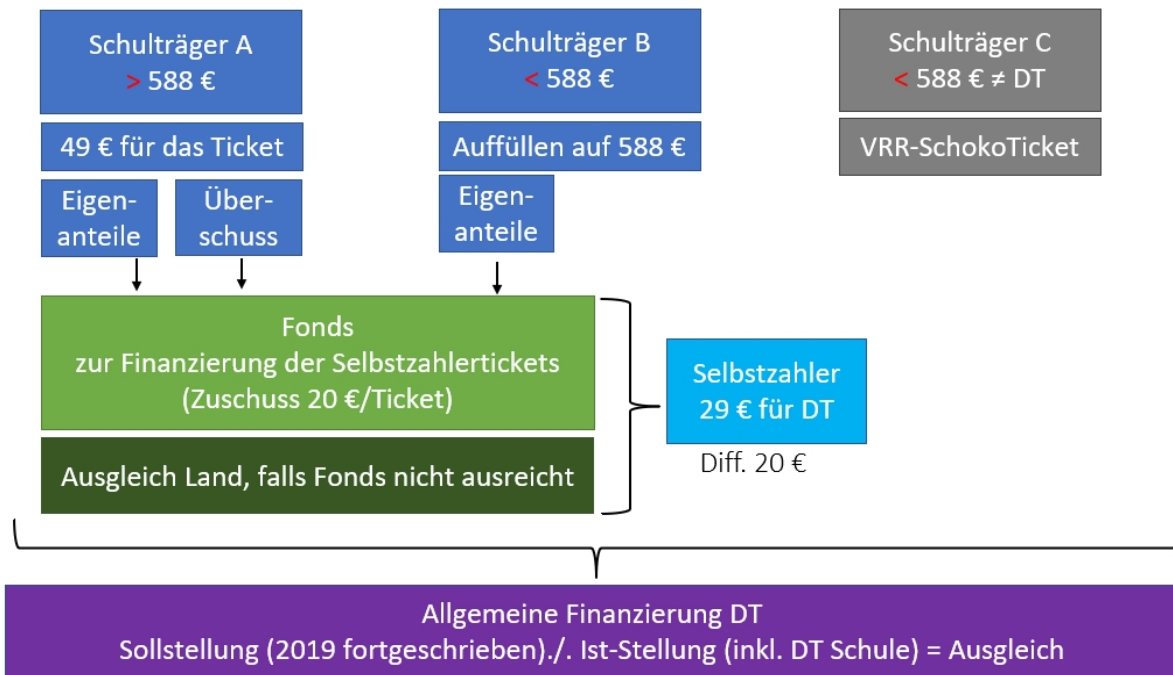
Fall B: Wird im Status quo weniger als 588 € je anspruchsberechtigte*n Schüler*in/Ticket pro Schuljahr gezahlt, muss der Schulträger auf mindestens diesen Betrag aufstocken, um an dem DeutschlandTicket Schule-Modell teilzunehmen.

Im Fall A und B zahlen Anspruchsberechtigte Schüler*innen wie bisher einen Eigenanteil gemäß Schülerfahrkostenverordnung NRW von 14,00 Euro bzw. 7,00 Euro oder 0,00 Euro. Mit den Eigenanteilen der Anspruchsberechtigten sowie den überschüssigen Mitteln aus dem Fall A wird auf Ebene der Tariforganisationen ein Fond gebildet. Aus diesem Fond wird das DeutschlandTicket Schule für Selbstzahler für 29,00 € pro Monat finanziert. Analog dem SchokoTicket für Selbstzahler, können nur Schüler*innen von Schulen des am Modell teilnehmenden Schulträgers das Selbstzahlerticket beziehen.

Sollten die vorhandenen Mittel (Schulträgerzahlungen gemäß SchokoTicket-Vertrag plus Eigenanteile von Anspruchsberechtigten) für die Reduzierung aller ausgegebenen Selbstzahlertickets nicht ausreichen, gleicht das Land Nordrhein-Westfalen die entsprechende Differenz aus.

Auf Basis der Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2023 erfolgt die ergänzende allgemeine Finanzierung zur Einführung des Deutschlandtickets in der die zuvor genannten Beträge als Fahrgeldeinnahmen einfließen.

Die Teilnahme am Deutschlandticket Schule ist für Schulträger freiwillig und nicht verpflichtend. Das Angebot des SchokoTickets bleibt unverändert bestehen. Jeder Schulträger kann zwischen den Modellen Deutschlandticket Schule und SchokoTicket wählen (Fall C).



Im VRR liegen viele Schulträger unter 588 € je anspruchsberechtigte*n Schüler*in/Ticket pro Schuljahr, da in den SchokoTicket-Verträgen 11 Monatszahlungen pro Jahr vorgesehen sind. Schulträger sind lt. Schulgesetz NRW nur verpflichtet, Fahrkosten für Schulwege zu finanzieren. In den SchokoTicket-Verträgen ist der Hauptferienmonat Juli von der Zahlung ausgenommen. Im Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs gemäß Erlass des Landes Nordrhein-Westfalen werden 12 Monatszahlungen vorausgesetzt.

Der durch den Schulträger optional wählbare Vertragsnachtrag DeutschlandTicket Schule zum SchokoTicket-Vertrag hat nur so lange Bestand, wie das DeutschlandTicket und die durch den Erlass garantierte Finanzierung des Landes Nordrhein-Westfalen Bestand haben. Sollte eine dieser Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sein, fällt der Vertrag automatisch auf den ursprünglichen SchokoTicket-Vertrag zurück.

Das Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs ist gemäß Erlass zeitlich befristet auf das Schuljahr 2023/2024 und als Übergangslösung zu verstehen. Anspruchsberechtigte Schüler*innen werden in der Schülerfahrkostenverordnung definiert. Hierbei wird die Schulform sowie die Distanz zwischen Wohnsitz und der nächstgelegenen Schule zu Grunde gelegt. Einige Kommunen und Landkreise sehen hierbei Reformbedarf und wünschen sich bei einem dauerhaften Modell andere Kriterien (z.B. soziale Kriterien) für die Definition von anspruchsberechtigten Schüler*innen. Dieses Modell soll in Federführung des Landes NRW zusammen mit den Kommunen und Landkreisen sowie Tarifverantwortlichen in NRW bis zum Schuljahr 2024/2025 entwickelt werden.

Studierende / SemesterTicket-Abnehmer*innen

Seit dem 01.05.2023 können Studierende ihr SemesterTicket für NRW durch eine freiwillige Buchung des Upgrades für 12,33 Euro auf ein DeutschlandTicket erweitern. Bisher nutzten nur knapp 1.350 Studierende diese Option. Auf Bundesebene wird das deutschlandweite Solidarmodell für eine Einführung ab 2024 weiterverfolgt. Parallel wird der Dialog mit den Hochschulen geführt, um Kündigungen der bestehenden Verträge zu vermeiden.

Auszubildende / YoungTicketPLUS-Abnehmer*innen

YoungTicketPLUS-Abnehmer*innen wurde im Rahmen der Migration ein Wechsel in das DeutschlandTicket angeboten. 90 % der Angeschriebenen nahmen diese Option wahr. Um aber auch zukünftig für diese Kundengruppe ein DeutschlandTicket anzubieten, sind Lösungen auf Landesebene im Einklang mit den Lösungen für Studierende angestrebt.

eezy VRR

Seit dem 01.05.2023 ist der eezy-Tarif auf 49,00 Euro pro Monat gedeckelt. Die entstehenden Mindererlöse werden durch das Verkehrsministerium NRW (MUNV) ausgeglichen. Darüber hinaus sind ab Juni verstärkte Marketingaktivitäten mit Unterstützung des MUNV und Kompetenzcenter Marketing und Gespräche zur Optimierung des Tarifs vorgesehen.

JobTickets

Bisher entschieden sich über 23.000 neue Kund*innen für ein rabattiertes DeutschlandTicket Job. Aufgrund der diversen Vertriebsprozesse der einzelnen Verkehrsunternehmen im Bereich der JobTickets können zum aktuellen Stand die Anzahl der migrierten Verträge bzw. die Anzahl der migrierten Abnehmer*innen pro Vertrag noch nicht erfasst werden. Das vereinfachte Bestellverfahren, welches gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erarbeitet wurde, und der Verzicht auf eine Mindestabnahmemenge führten zu einem erfreulichen Anstieg der JobTicket-Abnehmer*innen.

Des Weiteren arbeitet eine Arbeitsgruppe auf Bundesebene an einem bundeseinheitlichen Solidarmodell, welches ggf. zum 01.01.2024 eingeführt werden soll.

Am 26.04.2023 fand eine Informationsveranstaltung des BEMO-Netzwerkbüros der IHK zu Dortmund für alle Kammerbezirke im VRR-Raum statt. Neben einer allgemeinen Information durch den VRR, konnte in regional zugeordneten Sessions eine Vielzahl konkreter Fragen mit den lokal zuständigen Verkehrsunternehmen geklärt werden. Rund 80 interessierte Unternehmensvertreter*innen haben an der Veranstaltung teilgenommen.

Weitere Abonnements

Nur knapp 5 % der Abonnenten von Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket und YoungTicketPLUS entschieden sich für einen Verbleib in Ihrem Abonnement. Besonders das Ticket2000 bleibt aufgrund der Option der Übertragbarkeit, welche beim DeutschlandTicket ausgeschlossen ist, beliebt. Die Erfahrungen aus dem Migrationsprozess werden für zukünftige Entwicklungen der Tarifprodukte berücksichtigt.

Weitere Entwicklungen

Ferner wird die Einführung des NRW-Fahrradtickets zu 39,00 € je Monat sowie NRW-1.Klasse-Aufschlag zu je 69,00 € je Monat im monatlich kündbarem Abonnement zum 01.07.2023 vorbereitet. In einer Arbeitsgruppe auf Bundesebene wird ebenfalls an einem bundesweit gültigen 1. Klasse-Aufschlag mit Zielsetzung einer Einführung zum 01.01.2024 gearbeitet.

Für die Änderung ab dem 01.01.2024 wird der taggenaue Nutzungsstart des DeutschlandTicket aktuell vorbereitet.

Der VRR berichtet, sobald es einen neuen Sachstand zu den genannten Segmenten gibt.