



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/2023/0590</b>	<b>22.08.2023</b>	<b>16</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	19.09.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	20.09.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	28.09.2023	<input type="checkbox"/>

### Beschlussvorschlag:

#### **A) Beschlüsse:**

##### **1.VRR-Tarif 2024**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, der im Ausschuss für Tarif Marketing der VRR AöR als Tischvorlage vorgelegten Preisübersicht mit Wirkung zum 01.01.2024 zuzustimmen.

#### 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 2024**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den Preisvorschlägen zur Fortschreibung des NRW-Tarifs zum 01.01.2024 gemäß der vorliegenden Preistabelle (Anlage 1) mit einer gewichteten Preismaßnahme in Höhe von 9,0 % zuzustimmen.

**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. Vertriebsstrategie**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, die Vertriebsstrategie 2030 zu beschließen und die tariflichen und vertrieblichen Maßnahmen zur Verschlankung des Sortiments in einen konkreten zeitlichen Umsetzungsplan zu überführen. Der Zeitplan wird den VRR-Gremien im Dezember-Sitzungsblock zur Beschlussfassung vorgelegt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

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

**Personelle Auswirkungen:**

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

**4. City-Ticket**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, den Änderungen zum CityTicket ab dem 01.01.2024 durch den Beitritt zum neuen Rahmenvertrag zuzustimmen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

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

**Personelle Auswirkungen:**

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

## 5. Gruppenticket VRR

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR dem Pilotvorhaben „GruppenTicket für Schulklassen“ für die Dauer von zwei Jahren zuzustimmen, um die Abwicklung mit Fahrausweisen bei Klassenfahrten und -ausflügen zu vereinfachen.

### Finanzielle Auswirkungen:

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

### Personelle Auswirkungen:

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

## 6. SozialTicket durch die Stadt Dortmund

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR rückwirkend zum 1.August 2023 nachfolgenden Beschluss zu fassen: Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt, dass DSW21 vom 01.08.2023 befristet bis zum 30.11.2023 die VRR-SozialTickets (PST A3 für das Tarifgebiet Dortmund 37/38) Monatskarte und Abo zum Preis von 29,00 Euro/Monat anbieten kann.

### 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 nehmen die folgenden Sachstände zu B) zur Kenntnis:

**Begründung/Sachstandsbericht:**

**A) Beschlüsse**

**1. VRR-Tarif 2024**

**Ausgangslage**

Die Inflation, der Ukraine-Krieg und die Nachwirkungen der Corona-Pandemie werden weiterhin einen großen Einfluss auf die Kostenstrukturen und somit auch Tarifmaßnahmen im VRR haben. Gleichzeitig erlebt die ÖPNV-Branche durch die Einführung des Deutschland-Tickets eine enorme Tarifreform. Bisher hat die Bundesregierung nur eine auskömmliche Finanzierung für das Einführungsjahr 2023 sichergestellt. Für die Folgejahre sind noch keine Finanzierungszusagen erfolgt bzw. Nachschusspflichten für eine etwaige Steigerung der Aufwendungen der Verkehrsunternehmen sichergestellt. Voraussichtlich wird folgendes Vorgehen auf Bundes- und Landesebene verfolgt:

1. Die Ist-Einnahmen von 2024 werden gegen einen Soll-Wert gerechnet.
2. Der Sollwert ergibt sich aus (Basis Umsatz 2019) + (Tariffortschreibung 2020, 2022, 2023, 2024) + (Mengenzuschlag einmalig 1,3 %) + (Veränderung der Betriebsleistung).
3. Die Differenz aus Soll-Wert und Ist-Wert ist der Schadensausgleich. Ein Teil des Umsatzes der Tarifmaßnahme 2024 wird über den Markt realisiert, der Rest durch den Rettungsschirm ausgeglichen.

Für Tarifmaßnahmen findet seit dem Jahr 2018 das marktorientierte Tariffortschreibungssystem Anwendung, welches bisher im VRR-Marketingplan verankert ist. Dieses gibt einen Korridor zwischen den geglätteten Indizes für Verbraucherpreise und Aufwand für Personal,

Strom und Diesel vor. Der geglättete Verbraucherpreisindex (VPI) liegt für das Jahr 2023 bei 3,7%, für das Jahr 2024 voraussichtlich bei 4%. Hinzu kommen die Lohnabschlüsse im Öffentlichen Dienst, welche allein beim Personal zu voraussichtlichen Aufwandssteigerungen von 11% im Jahr 2024 führen werden. Geglättet über drei Jahre bedeutet dies ca. 7% für das Jahr 2024.

Für den ÖSPV und SPNV wird mit einer Aufwandssteigerung im Jahr 2024 von 6,72 % (220 Mio. €) gerechnet. Im Jahr 2023 betrug diese mit 7,07 % einen ähnlich hohen Wert. Eine Tarifmaßnahme kann nur einen Teil der Aufwandssteigerungen decken. Um nur die Hälfte der Aufwandssteigerungen im Bereich ÖSPV und SPNV zu decken, bräuchte es eine Tarifmaßnahme von min. 20 %. Allerdings liegen bei solchen Erhöhungsmaßen keine Erfahrungswerte zur Marktreaktion und somit Mengeneffekten vor.

Der VRR hat in den letzten drei Jahren im Vergleich zu anderen Verbänden in NRW und bundesweit unterdurchschnittlich erhöht: Im Coronajahr 2020 (für das Jahr 2021) wurde die Preiserhöhung ausgesetzt, zum 01.01.2022 wurde eine Tarifierhöhung um 1,7 % und zum 01.01.2023 um einmalig 3,9 % beschlossen. Währenddessen hat bspw. der VRS zum 01.01.2023 um 3,5 % und zum 01.07.2023 erneut um 3,87 % erhöht. Nichtsdestotrotz werden einige Verbände zum 01.01.2024 wiederum im höheren einstelligen Bereich erhöhen. Erste geplante Erhöhungsmaße anderer Räume im Jahr 2024 liegen zwischen 6,7 % und 9,7 %. Auch der NRW-Tarif wird voraussichtlich um 9 % erhöht werden.

Laut Musterrichtlinie zum Schadensausgleich muss das Erhöhungsmaß gleichmäßig angewendet werden. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass für das Jahr 2024 voraussichtlich keine Preisanpassung des DeutschlandTickets vorgesehen ist. Geplante Preismaßnahmen haben somit nur Auswirkungen auf Kund\*innen des VRR-Alt-Tarifs. Da Schüler\*innen in das DT Schule gewechselt sind und zukünftig vermehrt Sozialbedürftige in das DT Sozial wechseln werden, würde ein Großteil der VRR-Kund\*innen keine Tarifierhöhung zum 01.01.2024 erfahren.

### **Bewertung**

Die Regelung des Schadensausgleich zum DeutschlandTicket für das Jahr 2024 steht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht final fest. Es ist davon auszugehen, dass es analog der Regelung für das Jahr 2023 keine Deckelung des Ausgleichs über die Tarifierhöhung gibt. Die Erhöhung der Preise darf im Grundsatz nur linear über das gesamte Preistableau erfolgen und umfasst laut Aussage des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr auch die eezy-Tarife. Marktseitig sind hohe Tarifierhöhungsmaße kritisch zu bewerten,

allerdings wird so die Nutzenschwelle vom Bartarif zum DeutschlandTicket gesenkt und das DeutschlandTicket attraktiver. Des Weiteren wird hierdurch ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Bestandverkehre geleistet. Die massive Kostensteigerung führt zu der Bewertung, dass eine überproportionale Preisanpassung im VRR einen notwendigen Ansatz im Gesamtkontext darstellt.

## **2. NRW-Tarif ab 01.01.2024**

### **Ausgangslage**

Gemäß der Musterrichtlinie zum Schadensausgleich im Kontext des DeutschlandTickets muss die Preisfortschreibungshöhe für alle Tickets eines Tarifes unabhängig von der Ticketart im Wesentlichen (mit Ausnahme von Rundungen) gleich sein. Dies schließt alle Preise des NRW-Tarifs, inkl. eezy ein, sodass für das Jahr 2024 erstmalig eine Preisanpassung im eTarif vorgesehen ist. Ausgenommen ist hierbei lediglich eine mögliche Fortschreibung des Monatsdeckels in eezy, da sich die Finanzierung des 49 Euro-Deckels durch eine separate Förderung vom restlichen eezy-Tarif unterscheidet. Vor diesem Hintergrund schlägt das KCM die beiliegende Preisfortschreibung (Anlage 1) für die Tickets des NRW-Tarifs vor.

### **Einzelne Preismaßnahmen**

Bei den Pauschalpreistickets wird eine Preisanpassung von 8,33 % bis 9,80 % vorgenommen. Für die Plus-Beträge der Relationspreistickets werden Preisanpassungen von 8,92 % bis 13,33 % empfohlen.

Da die Preismaßnahme auf alle Tarifprodukte wirken muss, wird der NRW eTarif um 9,33 % bis 12,50 % erhöht. Zu beachten ist, dass ein politischer Wille auf Landesebene zur Fortführung des Monatsdeckels i.H.v. 49 Euro in eezy für das Jahr 2024 noch nicht formuliert wurde. Der Preis sollte sich dann jedoch an dem zukünftigen Preis des DeutschlandTickets orientieren.

Alle vor der Veröffentlichung der Förderrichtlinie genehmigten Tarife, wie z.B. die Fortschreibung des Semestertickets NRW für das Sommersemester 2024, bleiben von der Preismaßnahme unberührt. Sollte man sich auf NRW-Ebene für eine durchschnittliche Anpassung zum Sommersemester 2025 im Rahmen der linearen Preisfortschreibung i.H.v. ca. 9 % entscheiden, birgt dies die Gefahr, den Asten einen Grund für eine außerordentliche Kündigung an die Hand zu geben. Grundsätzlich ist eine Lösung zur Frage des Semestertickets NRW in Bezug auf das DeutschlandTicket entweder auf Bundes- oder Landesebene vor dem Wirksamwerden der Preisfortschreibung aus Sicht der VRR AöR absolut notwendig und die vorgeschlagene

Preisfortschreibung des KCM für das SemesterTicket ab Sommersemester 2025 ist als vorbehaltlich zu verstehen.

### **3. Vertriebsstrategie**

#### **Ausgangslage**

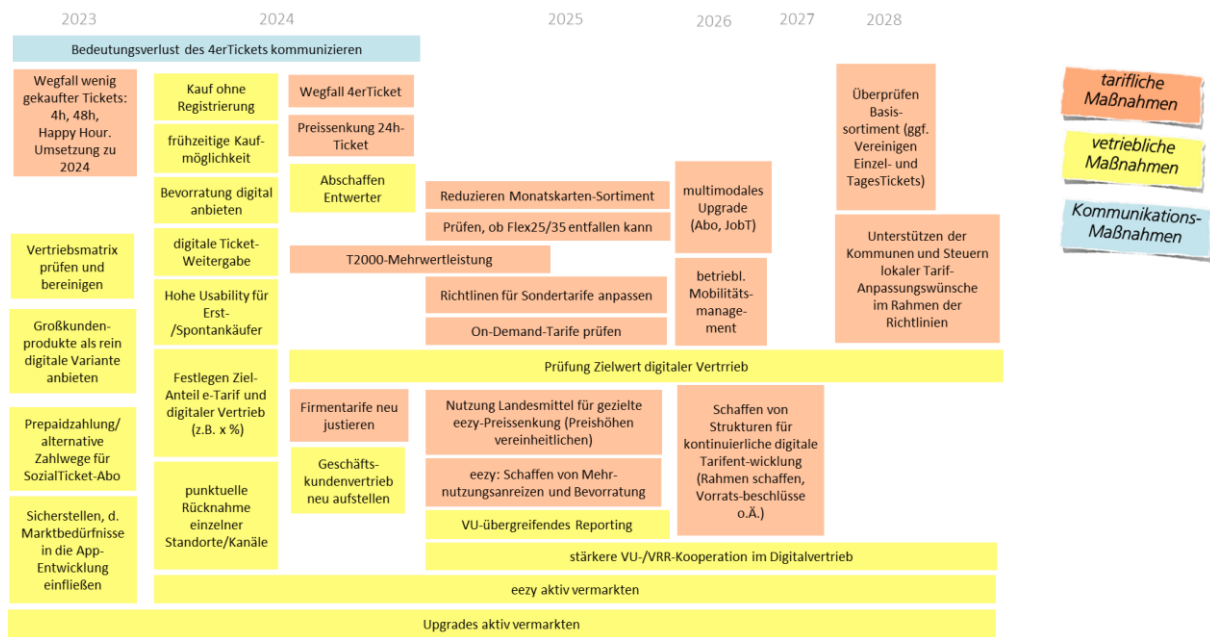
Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR hat gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und mit dem Beratungsunternehmen Probst & Consorten eine neue, harmonisierte Tarif- und Vertriebsstrategie 2030 mit der Zielvision „Der Vertrieb ist einfach! Er orientiert sich an den Wünschen der Kund\*innen, ist leicht zugänglich und setzt auf digitale Kanäle unter der Beachtung der Wirtschaftlichkeit“ entwickelt. Zuletzt wurde über den Projektstatus im März-Sitzungsblock (Vorlage: M/X/2023/0479) als auch im Juni-Sitzungsblock (Vorlage: M/X/2023/0550) berichtet.

#### **Ergebnisse**

Die AG Vertriebsstrategie erstellte eine „Roadmap“ zur Vertriebsstrategie 2030, welche diverse tarifliche und vertriebliche Maßnahmen festgelegt, die in den kommenden Jahren bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden sollen. Durch den Grundsatzbeschluss zur Vertriebsstrategie 2030 nehmen sich die Verkehrsunternehmen vor, die Maßnahmen schrittweise in den Fachgremien zu konkretisieren und in ihren jeweiligen Verkehrsunternehmen zur Umsetzung zu bringen. Jede Maßnahme benötigt einen eigenen Beschluss in den Gremien.

Da sich die Rahmenbedingungen im Allgemeinen schnell verändern, soll auch die Roadmap kontinuierlich angepasst werden, um auf diese Veränderungen agil eingehen zu können. Zudem können genannte Daten bzw. Festlegungen auf Jahre geändert werden. Ein jährlicher Review der Roadmap ist vorgesehen.

## Die Roadmap wurde wie folgt in der Arbeitsgruppe erarbeitet:



Ein Ergebnis der Arbeitsgruppe Vertriebsstrategie und weiterer Fachgremien lautete, dass in den kommenden Jahren der digitale Vertrieb weiter ausgebaut werden soll um der festgelegten Vision 2030 gerecht zu werden. Die analogen und veralteten Vertriebsstrukturen, wie z.B. die Entwerterstrukturen, werden nach und nach durch den digitalen Vertrieb ersetzt. Um die Digitalisierung weiter voranzutreiben, müssen dafür bestimmte Vorkehrungen getroffen und umgesetzt werden:

### Tarifliche Maßnahmen:

Das VRR-Tarifportfolio soll besonders im Gelegenheitssegment verkleinert und übersichtlicher gestaltet werden. Ticketprodukte, die bisher aus Verbundperspektive nur gering von den Kund\*innen nachgefragt wurden und somit einen geringen Umsatz erzeugten, sollen wegfallen. Ein Zeitplan zum Umgang mit diesen spezifischen Tarifprodukten wird im Dezember-Sitzungsblock zum Beschluss vorgelegt.

Des Weiteren sollen:

- Variationen der Zeitkarten reduziert werden
- Die bestehenden Abonnements und deren Zusatznutzen – abhängig von den Entwicklungen zum DeutschlandTicket – angepasst werden
- Der eezy-Tarif weiterentwickelt werden
- Weitere Tarifangebote wie Sondertarife und der On-demand-Tarif überprüft und auf neue Gegebenheiten angepasst werden

### **Vertriebsinfrastruktur:**

Die tariflichen und vertrieblichen Maßnahmen der Strategie sind eng miteinander verzahnt: Zur Vorbereitung der Modernisierung bzw. Digitalisierung der Vertriebsstrukturen, sollen die MehrfahrtenTickets, wie z.B. die 4erTickets im Laufe des nächsten Jahres abgeschafft werden. Die veralteten Entwerterstrukturen werden somit Schritt für Schritt abgelöst. Im Dezember-Sitzungsblock 2023 wird die genaue Zeitschiene für diese Veränderung vorgestellt. Diese wird u.a. die strukturellen und rechtlichen Voraussetzungen für die Abschaffung der 4erTickets und Entwerter berücksichtigen. Neben der Entwerterinfrastruktur werden auch die anderen Vertriebskanäle im Rahmen der Vertriebsstrategie überprüft. In diesem Kontext sollen auch die Möglichkeiten, aber auch technischen und rechtlichen Voraussetzungen des Verzichtes auf Bargeld in gewissen Vertriebskanälen und der Einführung des reinen bargeldlosen Zahlens, bspw. beim Fahrer und/oder am Automaten, erörtert werden.

### **Vertriebliche Maßnahmen und Anpassungen im digitalen Verkauf:**

Um einen marktfähigen Wandel zum Digitaltarif-/vertrieb voranzutreiben, soll u. a. der digitale Ticketkauf vereinfacht werden: Der erste Schritt ist die Forcierung des Ticketkaufs ohne Registrierung, um Einstiegshürden für Gelegenheitskund\*innen zu senken. In weiteren Schritten soll umgesetzt werden:

- Frühzeitige Kaufmöglichkeit durch Entkopplung von Kaufzeitpunkt und Fahrtzeitpunkt (wie bspw. bei analogen 4erTickets) und das Anlegen eines „Ticketspeichers“ zur Bevorratung von Tickets. Dazu soll auf die historisch gewachsene sofortige Entwertung von digitalen Tickets verzichtet werden.
- Die Möglichkeit, Tickets für andere Personen zu kaufen und weitergeben zu können (z. B. Kauf für Kinder, Senioren oder auch Gäste, die mit einem von einer anderen Person gekauften Ticket nicht gleichzeitig unterwegs sein können).
- Digitalisierung des Prozesses für Großkunden.
- Ab dem Jahr 2024 soll ein Zielwert für den digitalen Vertrieb definiert werden, um die Maßnahmen der Strategie und dessen Wirkung quantifizieren zu können.

### **Weiteres Vorgehen**

Eine strategische Diskussion ist in der Sonderpräsidiumssitzung am 22. August 2023 und im Unternehmensbeirats-Workshop am 18. und 19.09.2023 geplant.

## 4. CityTicket

### Ausgangslage

Mit der Einführung des CityTickets konnte die tarifliche Verknüpfung von ÖPNV und Fernverkehr zum Vorteil der Fahrgäste sowohl von DB Fernverkehr (DB FV) als auch der teilnehmenden Städte und Verbünde erheblich verbessert werden. Aktuell gibt es 130 CityTicket-Städte, davon 20 im VRR-Gebiet:

- Bochum
- Bottrop
- Dortmund
- Duisburg
- Düsseldorf
- Essen
- Gelsenkirchen
- Hagen
- Herne
- Krefeld
- Moers
- Mönchengladbach
- Mülheim an der Ruhr
- Neus
- Oberhausen
- Recklinghausen
- Remscheid
- Solingen
- Witten
- Wuppertal

Die DB-Fahrkarte gilt als Fahrtberechtigung für den lokalen Vor- und Nachlauf im Nahverkehr in Ergänzung zu der Fernverkehrsverbindung, sofern die entsprechende Start- und/oder Zielstadt mit dem Zusatz „+City“ auf der DB-Fahrkarte gekennzeichnet ist. Die Marktforschung aus dem Jahr 2022 ergab, dass die CityTicket-Nutzungsquoten zwischen ca. 5 % und 42 % liegen, je nach Anbindungsqualität an den ÖPNV und SPNV.

Um weitere Kundengruppen zu erschließen, soll das CityTicket gemäß DB FV ab dem 01.01.2024 um den Supersparpreis erweitert werden. Zudem soll die bisherige Bedingung einer mindestens 100 km- Distanz zwischen Start- und Zielbahnhof für die CityTicket-Berechtigung fallen. Des Weiteren ist bei den Sparpreisen und Supersparpreis eine Umstellung auf ein relations-/abfrageabhängiges Angebot vorgesehen: Kund\*innen erhalten ein CityTicket im Spar- und Supersparpreis, wenn sie im Vor- und/oder Nachlauf eine Verbindung mit ÖPNV/SPNV im CityTicket-Gebiet anfragen. Eine aktive Abwahl ist nicht möglich. Für die beigetretenen Städte ändert sich nichts; das Beitrittskriterium von 50.000 Einwohnern zum Zeitpunkt der Abgabe der Beitrittserklärung bleibt erhalten.

Bei der Definition der Ticketpreise wurde bei den teilnehmenden Städten in NRW bisher ein anderes Vorgehen gewählt als bei anderen CityTicket-Städten: Hintergrund ist die Regelung aus dem Altvertrag aus dem Jahr 2006, den NRWplus-Tarif bei der Preismeldung aller NRW-Städte ohne Abschlag zugrunde zu legen. Im Zuge der Überarbeitung/ Weiterentwicklung des Vertrags möchte sich DB FV von allen Sonderregelungen trennen. Seit dem Jahr 2018 liegt der NRWplus-Tarif über dem Verbundtarif der jeweiligen Stadt. Als Kompromisslösung soll im Jahr 2024 weiterhin der NRWplus-Tarif angewandt werden. Erst ab dem Jahr 2025 werden sich die NRW-Städte dem bundesweiten Vorgehen anschließen, welches den EinzelTicket-Preis zur Abrechnungsgrundlage macht.

Die VRR AöR wird dem Rahmenvertrag zwischen dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und der DB Fernverkehr AG nach positiver Beschlussfassung der VRR-Gremien beitreten.

### **Citymobil**

Ab dem 01.08.2023 wird der Verkauf des Citymobil Tickets eingestellt und somit der Vertrag vom 10.03.2006 aufgelöst.

## **5. Gruppenticket VRR**

### **Ausgangslage**

Klassenfahrten und -ausflüge verursachen für die Organisatoren viel zusätzlichen Aufwand. Zuerst müssen mehrere Tickets (meist für bis zu 30 Personen) gekauft und diese dann ggf. einzeln entwertet werden. Der Wunsch der Schulen ist daher, für Aktivitäten (z.B. ein Ausflug in ein Museum) ein Gruppenticket in einem einzigen Barcode bereitgestellt zu bekommen.

## **Bewertung**

Klassenausflüge finden seit dem Ende der Coronamaßnahmen wieder vermehrt statt. Das „GruppenTicket für Schulklassen“ ist eine einfache vertriebliche Lösung: Der Schulträger meldet dem Verkehrsunternehmen die Anzahl der fahrenden Personen sowie Ort und Zeit des Ausflugs. Auf Basis regulärer Tickets des VRR-Bartarifes wird eine Rechnung erstellt.

Die Begleitperson – meist Lehrer\*innen –, welche ebenfalls als fahrende Person gemeldet wurde, erhält einen Link zu einem Barcode, welcher entweder als pdf-Datei oder in der Wallet genutzt werden kann. In diesem Barcode wird die Begleitperson als Inhaber\*in angegeben und die mitfahrenden Personen, analog eezyVRR, im Ticket als mitfahrende Personen getrennt nach Erwachsenen und Kindern eingetragen.

Hierdurch muss bei einer Prüfung nur noch ein Ticket geprüft werden. Auch das Entwerten aller einzelnen Tickets entfällt. Es werden alle Tickets des VRR-Bartarifes in allen Preisstufen als Grundlage für die Abrechnung herangezogen. Der reguläre VRR-Tarif wird angewendet, es handelt sich damit um eine reine Vertriebslösung.

## **6. SozialTicket durch die Stadt Dortmund**

### **Ausgangslage**

Die Stadt Dortmund stellt durch einen Haushaltsbegleitbeschluss finanzielle Mittel für den Ausgleich von Mindereinnahmen bei einer Reduzierung des Preises der Ticketarten SozialTicket Monatskarte Dortmund sowie SozialTicket Abo Dortmund zur Verfügung.

Anwendung findet diese Reduzierung auf das SozialTicket Preisstufe A3 (TG Dortmund 37/38) zum Preis von jeweils 29 Euro/Monat für Monatskarte und Abo.

Das Projekt hat einen Zeitraum vom 01.08.2023 bis 30.11.2023 und gilt für die Anspruchsberechtigten für ein SozialTicket Stadt Dortmund. Der Kundenprozess ändert sich nicht.

Die Tarifpreise (Abo: 36,22 € und Monatskarte 41,20 €) fließen wie üblich in die Einkommens- und Verkaufsmeldung und die Einnahmeverteilung ein.

Das Vorhaben beschränkt sich auf das VRR-SozialTicket. Eine mögliche DeutschlandTicket-Variante ist hiervon ausgeschlossen. Die VRR AöR wird gebeten, das Projekt zu begleiten.

## Bewertung

Die geschätzten Mindererlöse für das Vorhaben belaufen sich voraussichtlich auf rund 700.000 € bei einer Absenkung des Preises für eine SozialTicket Monatskarte von 41,20 € auf 29 € sowie für ein SozialTicket Abo von 36,22 € auf 29 €. Die Kalkulation basiert auf den aktuellen Verkaufszahlen von DSW21 für die Monate Januar bis April 2023. Die Mindereinnahmen werden von der Stadt Dortmund getragen. Diese Drittmittelfinanzierung unterstützt die einfache Teilhabe von einkommensarmen bzw. -schwachen Menschen an einem klimafreundlichen ÖPNV.

Aufgrund der Kurzfristigkeit des Vorhabens konnten von DSW21 leider die Vorgaben der Richtlinie Sondertarife nicht eingehalten werden. DSW21 bittet die entsprechenden VRR-Gremien um eine nachträgliche Genehmigung. Eine vertragliche Sondervereinbarung zwischen Stadt Dortmund und DSW21 ist vorhanden. Die VRR AöR wird im Falle einer positiven Beschlussempfehlung durch die VRR-Gremien einen entsprechen Tarifantrag bei der Bezirksregierung für das zeitlich befristete Vorhaben stellen.

## B) Sachstände

### 1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Juni 2023

In den ersten vier Monaten des Jahres 2023 hat sich die Situation bei den Verkehrsunternehmen deutlich entspannt. Nach der Einführung des DeutschlandTickets im Mai musste sich die ÖPNV-Branche wieder auf eine neue Situation einstellen. Dank großem Engagement der Mitarbeiter\*innen in den Verkehrsunternehmen ist es gelungen, den Start des DeutschlandTickets fast geräuschlos einzuleiten. Die Absatz- und Umsatzzahlen der DeutschlandTicket-Varianten zeigten sich wie folgt:

	<b>Mai 23</b>	<b>Jun 23</b>
DeutschlandTicket	632.221	720.048
DeutschlandTicket Job	48.834	62.873
DeutschlandTicket SemesterTicket-Upgrade	9.177	12.244
<hr/>		
DeutschlandTicket	30.978.829 €	35.282.352 €
DeutschlandTicket Job	2.273.223 €	2.926.738 €
DeutschlandTicket SemesterTicket-Upgrade	113.152 €	150.969 €
<hr/>		
	<b>690.232</b>	<b>795.165</b>
	<b>33.365.204 €</b>	<b>38.360.059 €</b>

Die Einnahmen sind in den ersten sechs Monaten des Jahres 2023 um + 108,7 Mio. € (+ 21,9 %) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Auch bei den Fahrten wurde ein Plus von + 19,7 Mio.

Fahrten (+ 4,6 %) verzeichnet. Gründe dieser ungewöhnlich hohen Einnahmensteigerung ist die entspanntere Einnahmensituation in den ersten vier Monaten des Jahres 2023 und natürlich der Vergleich der Einnahme Juni 2022 inkl. 9-EuroTicket und im Juni 2023 die Einnahme inkl. dem deutlich teureren DeutschlandTicket (DT).

Bei den Regelzeitkarten sind die Einnahmen von 155,3 Mio. € auf 140,7 Mio. € um 14,5 Mio. € (- 9,4 %) durch die Migration der Bestandsabonnent\*innen und der Wechsler von der Einzelkaufvariante zum DT gesunken. Ähnlich sieht es bei den FirmenTickets aus: Auch hier deutliche Einnahmenrückgänge von 3,1 Mio. € (- 7,7 %) durch die Migration in das DeutschlandTicket Job. Die Einnahmen der Azubitickets sind im Betrachtungszeitraum um – 2,8 Mio. € (- 11,8 %) zurückgegangen. Die Einnahmen der SchülerTickets um + 21,6 Mio. € (+ 22,9 %) gestiegen, ähnlich die SemesterTickets mit + 5,6 Mio. € (+ 16,3 %).

Das Barsortiment hatte sich im Jahr 2023 weiter deutlich entspannt und die Einnahmen sind von 96,6 Mio. € auf 129,0 Mio. € (+ 32,4 Mio. €, + 33,5 %) gestiegen.

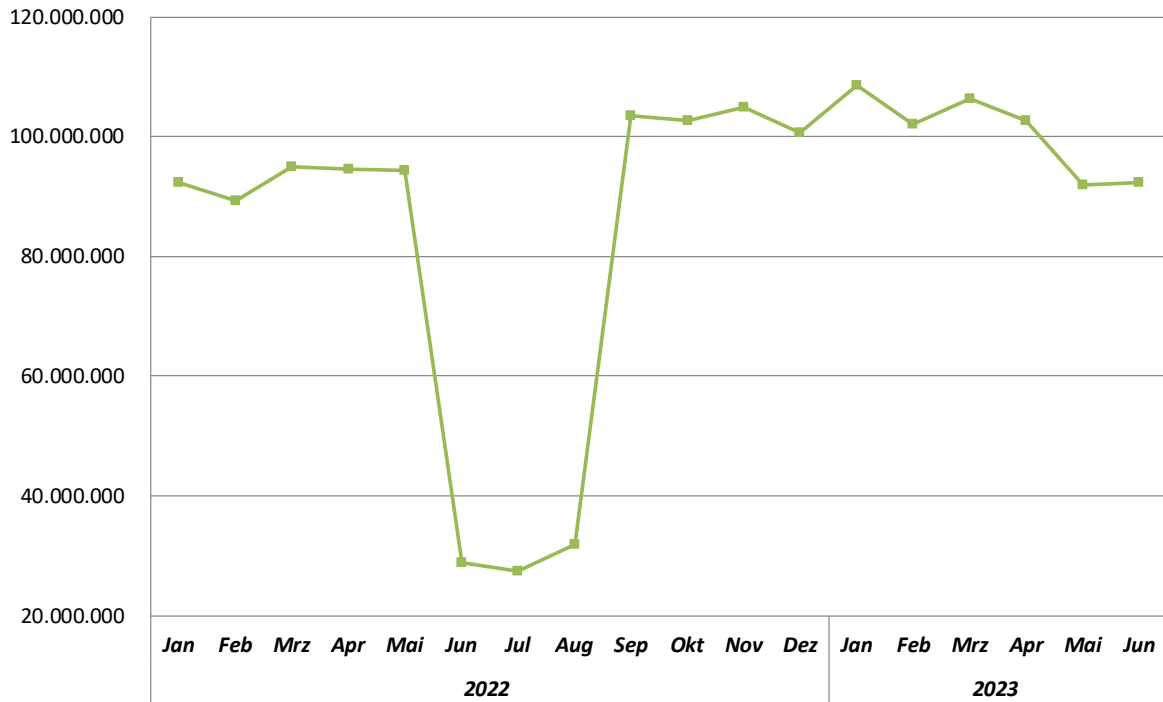
Das SozialTicket verzeichnet im Vergleich zum Vorjahr ein deutliches Plus von + 7,2 Mio. € (+ 24,9 %).

Der eTarif hat sich weiter sehr gut entwickelt, hier wurde ein Plus von 2,0 Mio. € (+ 412,3 %) verzeichnet. Dies wird sich nach den Sommerferien durch das DT deutlich niedriger entwickeln.

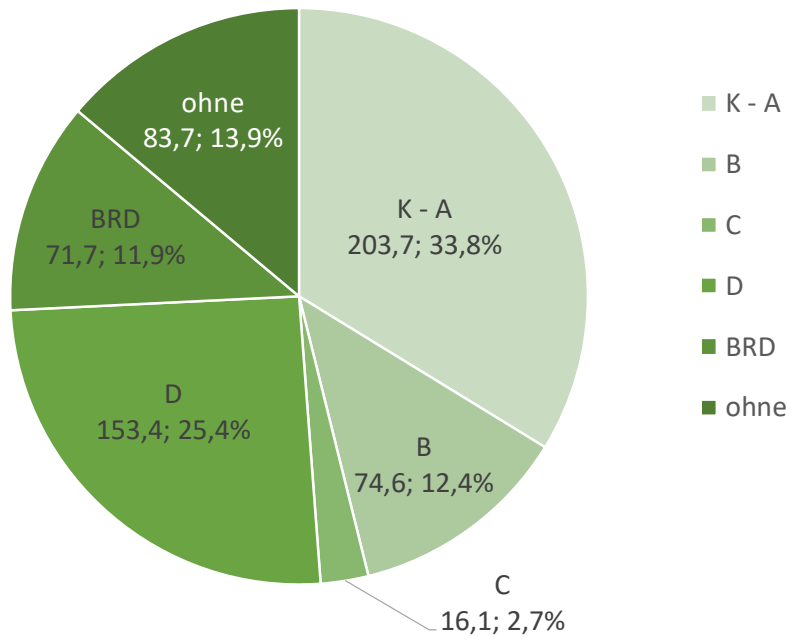
Die weitere Entwicklung des Gesamtsortimentes wird sicherlich sehr stark vom Verlauf des DeutschlandTickets und zusätzlicher neuer Produkte (DT Sozial, DT Schule) abhängen. Weitere Informationen zum DeutschlandTicket, inkl. der Finanzierungsthematik etc. sind der separaten DeutschlandTicket-Vorlage (M/X/2023/0588) zu entnehmen.

Neben den regelmäßigen Bericht zu den Einnahmen und Fahrten des VRR-Tarifs, wird im März-Sitzungsblock 2024 der Jahresbericht zu den Sondertarifen im VRR den Gremien zur Verfügung gestellt.

### Entwicklung der Einnahmen von Januar 2022 bis Juni 2023



### Einnahmenanteile Januar bis Juni 2023 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-Jun 2022	Jan-Jun 2023		
Summe von Absatz	Barsortiment	21.426.789	26.335.009	4.908.220	22,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	15.756.018	18.960.446	3.204.428	20,3
	davon 4erTicket Erwachsene	1.765.827	2.190.735	424.908	24,1
	4-StundenTicket	253.579	391.730	138.151	54,5
	24h/48h-Varianten	648.184	1.029.053	380.869	58,8
	Flexvarianten	17.794	47.606	29.812	167,5
	eTarif	155.089	777.262	622.173	401,2
	FirmenTickets	692.634	544.267	-148.367	-21,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	272.811	205.999	-66.812	-24,5
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	258.141	188.015	-70.126	-27,2
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	90.784	66.256	-24.528	-27,0
	davon FirmenTicket GroKu Vop	58.061	55.942	-2.119	-3,6
	davon FlexJob	12.837	28.055	15.218	118,5
	Regelzeitkarten	2.156.778	1.645.688	-511.090	-23,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.095.304	762.974	-332.330	-30,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	471.979	344.890	-127.089	-26,9
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	382.765	394.810	12.045	3,1
	davon BärenTicket	206.730	143.014	-63.716	-30,8
	Schüler/AzubITickets	2.603.232	2.591.190	-12.042	-0,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.153.326	1.225.757	72.431	6,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	420.485	313.267	-107.218	-25,5
	SemesterTickets	1.516.848	1.513.639	-3.209	-0,2
	SozialTickets	480.201	630.449	150.248	31,3
	davon SozialTicket Abo	97.969	104.266	6.297	6,4
	davon SozialTicket MoKa	382.232	526.183	143.951	37,7
	1. Klasse Zuschlag	5.922	7.978	2.056	34,7
	9-EuroTicket	1.510.836	0	-1.510.836	-100,0
	DeutschlandTicket	0	1.485.397	1.485.397	
	ÜT-Tarif	171.556	174.218	2.662	1,6
	KombiTickets	1.749.761	3.668.639	1.918.878	109,7
	Sonstiges	0	92	92	
Summe von Einnahmen	Barsortiment	96.577.240	128.962.588	32.385.348	33,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	54.403.546	70.157.513	15.753.968	29,0
	davon 4erTicket Erwachsene	20.411.266	26.405.703	5.994.438	29,4
	4-StundenTicket	1.090.390	1.762.785	672.395	61,7
	24h/48h-Varianten	8.990.411	15.134.086	6.143.675	68,3
	Flexvarianten	68.229	177.090	108.862	159,6
	eTarif	479.571	2.456.672	1.977.101	412,3
	FirmenTickets	40.108.531	37.006.586	-3.101.946	-7,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	13.480.918	12.268.636	-1.212.282	-9,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	16.672.752	14.752.097	-1.920.655	-11,5
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.163.812	5.467.711	-696.101	-11,3
	davon FirmenTicket GroKu Vop	3.679.222	4.299.582	620.360	16,9
	davon FlexJob	111.827	218.559	106.733	95,4
	Regelzeitkarten	155.253.249	140.733.960	-14.519.289	-9,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	74.910.743	63.616.112	-11.294.631	-15,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	29.892.958	26.723.415	-3.169.544	-10,6
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	34.186.284	36.507.774	2.321.490	6,8
	davon BärenTicket	16.263.264	13.886.659	-2.376.604	-14,6
	Schüler/AzubITickets	117.874.597	136.651.599	18.777.002	15,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	38.031.805	47.800.612	9.768.807	25,7
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	23.549.482	20.766.191	-2.783.291	-11,8
	SemesterTickets	34.211.594	39.778.188	5.566.594	16,3
	SozialTicket inkl. Zuwendung	29.088.641	36.325.781	7.237.140	24,9
	davon SozialTicket Abo	3.444.805	3.776.515	331.710	9,6
	davon SozialTicket MoKa	25.643.837	32.549.266	6.905.430	26,9
	1. Klasse Zuschlag	353.546	426.853	73.306	20,7
	9-EuroTicket	13.597.524	0	-13.597.524	-100,0
	DeutschlandTicket	0	71.725.263	71.725.263	
	ÜT-Tarif	5.632.441	5.785.068	152.628	2,7
	KombiTickets	1.811.577	3.842.317	2.030.740	112,1
	Sonstiges	547.866	506.204	-41.662	-7,6
Summe von Fahrten	Barsortiment	29.469.952	37.519.452	8.049.500	27,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	15.761.649	19.010.802	3.249.153	20,6
	davon 4erTicket Erwachsene	7.063.308	8.762.940	1.699.632	24,1
	4-StundenTicket	633.948	979.325	345.378	54,5
	24h/48h-Varianten	2.384.909	3.816.196	1.431.288	60,0
	Flexvarianten	15.593	42.563	26.970	173,0
	eTarif	154.351	750.276	595.925	386,1
	FirmenTickets	28.421.156	21.766.358	-6.654.799	-23,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	7.076.268	5.439.776	-1.636.492	-23,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	13.566.097	9.883.907	-3.682.190	-27,1
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	4.682.754	3.425.976	-1.256.778	-26,8
	davon FirmenTicket GroKu Vop	3.074.632	2.961.126	-113.506	-3,7
	davon FlexJob	21.405	55.573	34.168	159,6
	Regelzeitkarten	105.109.270	80.060.179	-25.049.091	-23,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	57.247.794	39.870.604	-17.377.190	-30,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	21.788.221	15.953.683	-5.834.538	-26,8
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	18.630.975	19.087.388	456.413	2,4
	davon BärenTicket	7.442.280	5.148.504	-2.293.776	-30,8
	Schüler/AzubITickets	160.979.589	160.340.141	-639.448	-0,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	71.506.212	75.996.934	4.490.722	6,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	25.649.585	19.109.287	-6.540.298	-25,5
	SemesterTickets	39.438.048	39.354.614	-83.434	-0,2
	SozialTicket	23.529.849	30.882.162	7.352.313	31,2
	davon SozialTicket Abo	4.800.481	5.109.163	308.682	6,4
	davon SozialTicket MoKa	18.729.368	25.772.999	7.043.631	37,6
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	9-EuroTicket	37.770.900	0	-37.770.900	-100,0
	DeutschlandTicket	0	73.198.800	73.198.800	
	ÜT-Tarif	120	333	213	177,5
	KombiTickets	594.780	1.318.514	723.734	121,7
	Sonstiges	0	0	0	
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>32.469.646</b>	<b>39.373.828</b>	<b>6.904.182</b>	<b>21,3</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>495.536.378</b>	<b>604.201.079</b>	<b>108.664.702</b>	<b>21,9</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>425.468.015</b>	<b>445.190.829</b>	<b>19.722.814</b>	<b>4,6</b>

## 2. Ergänzungsfähigkeit Schwerbehindertenausweise

### Ausgangslage

Im Verwaltungsrat am 16.06.2023 wurde folgender Prüfauftrag erteilt: Die Ergänzungsfähigkeit (1. Klasse, Fahrrad) von Schwerbehindertenausweisen als Fahrtberechtigung soll geprüft werden.

Ein Schwerbehindertenausweis ist kein Tarifprodukt des VRR. Der Schwerbehindertenausweis wird im Verbundgebiet zur Beförderung anerkannt. Im Rahmen einer Fremdnutzererhebung werden die auszugleichenden Finanzmittel bestimmt und anschließend abgerechnet.

Bisher sprach gegen die Ergänzung der 1. Klasse, dass die Fremdnutzererhebung nur in der 2. Klasse vorgenommen wird – wenn Kund\*innen mit einem Schwerbehindertenausweis die 1. Klasse nutzen, würde der VRR keine Ausgleichszahlungen erhalten. Jedoch führen wenige Verkehrsunternehmen diese Erhebungen noch durch. Stattdessen wird von den meisten Verkehrsunternehmen der pauschale Landessatz angewandt. Demnach könnte eine Öffnung der 1. Klasse durch diese neue Rahmenbedingung ermöglicht werden.

Ebenso könnte die Fahrradmitnahme durch Buchung eines FahrradTicket, Abonnementtickets oder Monatstickets freigegeben werden. Das gekaufte Ticket muss nicht zwangsläufig vom Inhaber des Schwerbehindertenausweises genutzt werden, sondern kann auch für die Begleitperson gelten.

Auch das KCM beabsichtigt, die Regelungen anzupassen: Die jetzige Regelung des NRW-Upgrade1.Klasse und NRW-UpgradeFahrrad schließt freifahrtberechtigte Schwerbehinderte aus.

Des Weiteren hat das KCM eine Bürgeranfrage über das MUNV erreicht, in der moniert wurde, dass der Geltungsbereich der freifahrtberechtigten Schwerbehinderten an der deutschen Grenze endet, während der Geltungsbereich der Verbünde und damit auch der des DeutschlandTickets teilweise über diese hinausragt. Die Freifahrtberechtigung für Schwerbehinderte ist gesetzlich geregelt und daher nicht originärer Teil der Tarifbestimmungen. Das MUNV möchte diskutieren lassen, ob es für die Verbünde dennoch vorstellbar ist, vollständig integrierte Strecken im Ausland für Schwerbehinderte freizugeben.

Eine abschließende Bewertung der oben dargestellten Punkte wird in einem Gespräch mit der Bezirksregierung und der VRR AöR vorgenommen. Zudem werden auf NRW-Ebene und mit

den entsprechenden Partnern im Ausland Gespräche aufgenommen, um die Regularien auf NRW-Ebene gleichzuziehen.

### **3. Vertragscontrolling der VRR-Großkunden**

#### **Revision SchokoTicket-Verträge**

Für den Abschluss einer DeutschlandTicket Schule-Vertragsergänzung war eine Schwellenwertberechnung notwendig. Für die Teilnahme am DeutschlandTicket Schule mussten Schulträger mindestens 588,00 Euro pro Jahr pro Schüler als Schulträgerleistung zahlen. Im Zuge dieser Berechnungen ist bei einigen SchokoTicket-Verträgen aufgefallen, dass die pauschale Fortschreibung der Schulträgerleistungen im Laufe der Jahre scheinbar eine Schiefelage bekommen hat. Deswegen prüft die VRR AöR derzeit alle relevanten SchokoTicket-Verträge auf die Notwendigkeit einer Revision. Relevant sind grundsätzlich nur SchokoTicket-Verträge mit pauschalem Abrechnungsverfahren. Hauptsächlich private Schulträger werden über eine Spitzabrechnung abgewickelt; hier werden jedes Jahr die Basisdaten neu erhoben.

Die VRR AöR hat in einem ersten Schritt mit bereits vorhandenen Daten eine Vergleichsrechnung auf Verkehrsunternehmensebene durchgeführt. Verkehrsunternehmen, bei denen die kumulierten Werte der Schulträgerzahlungen im signifikanten Maß vom Soll-Wert abgewichen sind, wurden seitens der VRR-AöR kontaktiert. Es wurde um notwendigen Detailinformationen der pauschal abgerechneten Schulträgerverträge gebeten, die der VRR AöR auf Basis der Vertragskonstruktes nicht vorliegen. Die Abrechnung erfolgt ausschließlich zwischen Verkehrsunternehmen und Schulträger.

#### **Weiteres Vorgehen SchokoTickets**

Zunächst wird gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen eine vertragsbezogene Analyse bei den betroffenen Verträgen durchgeführt. Abweichungen können ebenfalls durch externe Faktoren entstanden sein, wie z.B. eine starke Verschiebung des Verhältnisses von Anspruchsberechtigten Schüler\*innen zu Schüler\*innen insgesamt oder durch den Wechsel/das Zusammenführen von Verträgen.

#### **Weiteres Vorgehen und sonstige VRR-Großkundenbereiche**

Neben den SchokoTicket-Verträgen gibt es weitere Großkundensegmente. Die SemesterTicket-Verträge bestehen zwischen den Hochschulen, Verkehrsunternehmen, Kompetenzcenter Marketing und dem VRR. Es bestehen über 100 KombiTicket-Verträge im VRR für Veranstaltungen, die z.T. nur für ein eintägiges Event (bspw. Konzerte) oder über mehrere Jahre (bspw. Fußballvereine) gelten. Des Weiteren gibt es Großkunden-Verträge im FirmenTicket/

JobTicket-Bereich. Eine Revision dieser Verträge wird sukzessive nach der Revision der Scho-  
koTicket-Verträge durchgeführt. Die VRR AöR wird einen Vorschlag für ein zukünftiges diffe-  
renziertes Vertragsmonitoring für alle Großkundenverträge erarbeiten.