



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2023/0646	01.12.2023	9

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	12.12.2023	☐
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein nimmt die folgenden Beschlüsse (A) und Sachstände (B) zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Der Verwaltungsrat der VRR AöR fasst die nachfolgenden Beschlüsse (A):

1. Anpassung des Ergänzungsaufpreises für VRR-FirmenTickets und Großkundenangebote sowie VRS-JobTickets zum 01.01.2024 um 9,9 % auf 83,40 Euro. Diese Beschlussfassung gilt vorbehaltlich einer positiven Beschlussfassung in den VRS-Gremien.
2. Anpassung des Ergänzungsaufpreises für AVV-JobTickets zur Nutzung des festgelegten Teilraums im VRR im Rahmen der allgemeinen Preisanpassung im Segment der VRR-FirmenTickets um 9,4 % auf 104,30 Euro zum 01.01.2024.

Zu A) 1. und 2.

Ausgangslage

Gemäß den aktuellen Regularien zum Schadensausgleichs durch das DeutschlandTicket sind alle Tarife linear fortzuschreiben. Bei den VRR-Großkundenangeboten gibt es aktuell fakultative Ergänzungsaufpreise für die Nutzung der Nachbarverbünde VRS und AVV. Ebenso können Inhaber*innen von AVV- oder VRS-JobTickets gegen einen Aufpreis einen Teil des VRR-Tarifraums nutzen.

Zwischen VRR und VRS ist ein einheitlicher Ergänzungsaufpreis vereinbart. Das Erhöhungsmaß für den Ergänzungsaufpreis ergibt sich, wie in den Jahren zuvor, aus dem Mittelwert der allgemeinen Erhöhungsmaße vom VRR- und VRS-Tarif. Dies ergibt einen Preis von 83,40 Euro ab dem 1.1.2024, was einem Erhöhungsmaß von 9,9 % entspricht (siehe Teil 1 des Beschlussvorschlages).

Im AVV und VRR werden die Preise für die Nutzung ihrer Verbundräume eigenständig und separat in den jeweiligen Gremien festgelegt. Im VRR wird der Ergänzungsaufpreis in Höhe der allgemeinen Tarifierhöhung von 9,4 % fortgeschrieben, was einen Preis von 104,30 Euro ab dem 1.1.2024 ergibt (siehe Teil 2 des Beschlussvorschlages).

Weiteres Vorgehen

Mit der Einführung des DeutschlandTickets verändern sich die Absatzzahlen bei den Ergänzungsaufpreisen zu FirmenTickets und Großkunden-Rabattmodellen signifikant: Der Absatz dieser Produkte ist um fast 75 % gesunken.

Der Beschluss zu den Ergänzungsaufpreisen ist, trotz geringerer Absatzzahlen, weiterhin erforderlich, da die Produkte (FirmenTicket, Rabattmodell, Großkundenrabattmodell) zunächst noch zum bestehenden Tarifportfolio gehören. Im Fall, dass das Tarifportfolio im Rahmen des DeutschlandTickets überarbeitet und reformiert wird, würden die Ergänzungsprodukte ebenfalls einer Revision unterzogen werden.

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die Sachstände (B) zur Kenntnis.

Zu B)

1. Vertriebsstrategie

Ausgangslage

Im Verwaltungsrat vom 28.09.2023 wurde ein Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der Vertriebsstrategie 2030 gefasst. Dieser sieht u.a. die Überführung der Maßnahmen in einen konkreten zeitlichen Umsetzungsplan vor. Im KVIV-Workshop am 18.09 und 19.09.2023 wurde die Umsetzungsagenda konkretisiert und Schwerpunkte festgelegt: Die Abschaffung der Entwerter als auch die Abschaffung der Vorverkaufsstrukturen hat im Kontext der weiteren Themen der Vertriebsstrategie eine neue Priorisierung erfahren. Der digitale Vertrieb bzw. der bargeldlose Zahlungsverkehr in Fahrzeugen soll forciert werden. Als Gründe für die Neuorientierung gelten u.a. die Entlastung der Fahrer*innen und eine stärkere Lenkung der Kund*innen in die digitalen Vertriebskanäle.

Verbundprojekt

Gemäß dem Auftrag aus dem KVIV Workshop soll die neue Fokussierung der Vertriebsstrategie in Form und Struktur eines Verbundprojekts gemäß Verbundgrundvertrag durchgeführt werden.

Ziel des Verbundprojekts ist die Festlegung der einzelnen Maßnahmen zur Stärkung des digitalen Vertriebs durch die Einführung des bargeldlosen Bezahlens. Dies umfasst u.a. die Reduzierung des Fahrerverkaufs, Bewertung zur Möglichkeit von Preisanpassungen in Form von Aufschlagszahlungen bei den Verkäufen durch das Fahrpersonal und die Attraktivierung des digitalen Vertriebs durch ein reduziertes Gesamtsortiment. Zu einem zu definierenden Zeitpunkt mit entsprechenden Übergangsfristen soll dann der Ticketverkauf im Fahrzeug bargeldlos sein. Ebenso werden die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung und Investitionsplanungen abgewogen.

Mit einer Arbeitsgruppe wird gemeinsam ein Umsetzungsplan erarbeitet und im März-Sitzungsblock 2024 den VRR-Gremien vorgelegt. Der Projektsteckbrief (s. Anlage 1) stellt den Umfang des Projektes detailliert dar.

2. Einnahmen und Fahrten Januar bis August 2023

Nach der Einführung des DeutschlandTickets im Mai und der danach folgenden erfreulichen Entwicklung bis August haben sich die Einnahmen in den ersten acht Monaten deutlich positiv verändert. Gründe dieser ungewöhnlich hohen Einnahmensteigerung war zum einen die entspanntere Einnahmensituation in den ersten vier Monaten und zum anderen der Vergleich der Einnahmen Juni bis August 2022 inkl. 9-Euro-Ticket und Juni bis August 2023 inkl.

dem preislich höheren DeutschlandTicket (DT), welches sich in fast allen Ticketgruppen deutlich auswirkte.

Im August wurde der nächste Schritt zur Erweiterung der DeutschlandTicket-Produktfamilie besritten und das DeutschlandTicket Schule eingeführt. 95 % der Schüler*innen im VRR, rund 370 Tsd. Schüler*innen, nutzen seit August dieses Ticket. Sowohl bei den Selbstzahlern (+ 8,6 %) wie auch bei den Anspruchsberechtigten (+ 1,1 %) sind die Nutzerzahlen gestiegen.

FAHRAUSWEIS	August 2023	
	Absatz	Einnahmen
DeutschlandTicket Schule Eigenanteile	163.582	1.979.831
DeutschlandTicket Schule Selbstzahler	203.373	5.897.817
DeutschlandTicket Schule Schulträgeranteile		7.779.842
SchokoTicket Eigenanteile	9.015	108.864
SchokoTicket Selbstzahler	8.104	314.688
SchokoTicket Schulträgeranteile		661.727
Gesamtergebnis	384.075	16.742.768

Die Einnahmen sind in den ersten acht Monaten im Jahr 2023 um + 225,8 Mio. Euro (+ 40,7 %) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Auch bei den Fahrten wurde ein Plus von + 4,6 Mio. Fahrten (+ 0,8 %) verzeichnet.

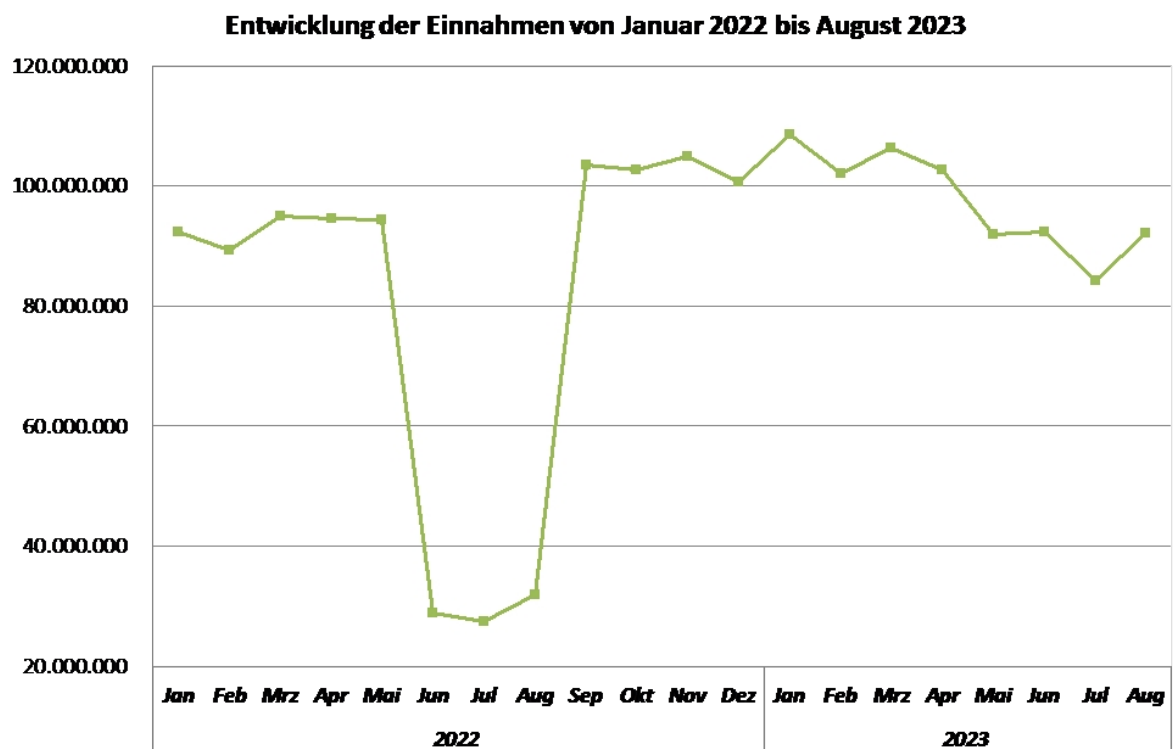
Bei den Regelzeitkarten sind durch die Migration der Bestandsabonnent*innen und der Wechsler von der Einzelkaufvariante zum DeutschlandTicket die Einnahmen von 162,5 Mio. Euro um 16,0 Mio. Euro (- 9,9 %) auf 146,5 Mio. Euro gesunken. Ähnlich sieht es bei den FirmenTickets aus, auch hier gibt es deutliche Einnahmenrückgänge von 3,2 Mio. Euro (- 7,6 %). Die Einnahmen der Azubitickets sind im Betrachtungszeitraum um - 3,7 Mio. Euro (- 15,0 %) zurückgegangen. Dagegen sind die Einnahmen im Bereich der Schülertickets um + 27,0 Mio. Euro (+ 26,6 %) gestiegen, ähnlich die SemesterTickets mit + 14,3 Mio. Euro (+ 36,9 %).

Auch das Barsortiment profitiert von dem Vergleich mit den drei 9-Euro-Ticket-Monaten: Die Einnahmen konnten von 102,2 Mio. Euro auf 163,1 Mio. Euro (+ 60,9 Mio. Euro, + 59,6 %) gesteigert werden.

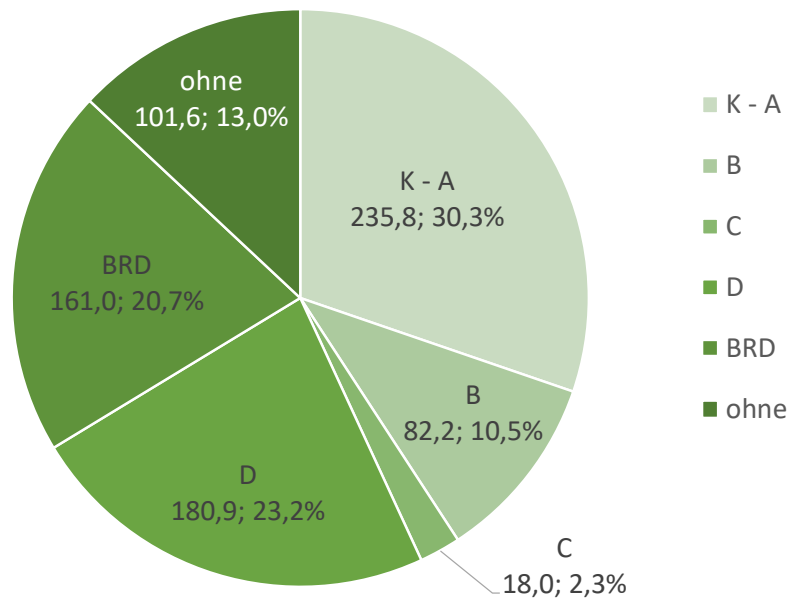
Das SozialTicket verzeichnet im Vergleich zum Vorjahr ein deutliches Plus von + 11,1 Mio. Euro (+ 33,5 %).

Der eTarif hat sich mit einem Plus von 2,7 Mio. Euro (+ 492,6 %) weiter positiv entwickelt. Das Wachstum ist seit Einführung des DeutschlandTickets aber gebremst. Die weitere

Entwicklung des Gesamtsortimentes wird voraussichtlich sehr stark vom Verlauf des DeutschlandTickets abhängen.



Einnahmenanteile Januar bis August 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-Aug 2022	Jan-Aug 2023		
Summe von Absatz	Barsortiment	23.023.601	33.569.179	10.545.578	45,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	16.848.402	24.137.681	7.289.279	43,3
	davon 4erTicket Erwachsene	1.837.372	2.776.938	939.566	51,1
	4-StundenTicket	261.346	506.447	245.101	93,8
	24h/48h-Varianten	677.857	1.313.547	635.690	93,8
	Flexvarianten	18.483	52.055	33.572	181,6
	eTarif	178.221	1.016.570	838.349	470,4
	FirmenTickets	919.897	576.025	-343.872	-37,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	362.061	223.713	-138.348	-38,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	343.745	194.031	-149.714	-43,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	120.430	67.748	-52.682	-43,7
	davon FirmenTicket GroKu Vop	78.889	60.561	-18.328	-23,2
	davon FlexJob	14.772	29.972	15.200	102,9
	Regelzeitkarten	2.768.048	1.718.822	-1.049.226	-37,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.459.641	805.159	-654.482	-44,8
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	626.612	346.955	-279.657	-44,6
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	404.293	417.087	12.794	3,2
	davon BärenTicket	277.502	149.621	-127.881	-46,1
	Schüler/AzubiTickets	3.427.978	2.977.798	-450.180	-13,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.528.583	1.427.654	-100.929	-6,6
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	536.484	317.265	-219.219	-40,9
	SemesterTickets	2.012.974	2.006.469	-6.505	-0,3
	SozialTickets	532.095	738.392	206.297	38,8
	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	7.766	12.214	4.448	57,3
	9-EuroTicket	4.319.293	0	-4.319.293	-100,0
	DeutschlandTicket	0	3.553.912	3.553.912	
	ÜT-Tarif	195.471	200.340	4.869	2,5
	KombiTickets	2.759.256	5.197.414	2.438.158	88,4
	Sonstiges	1	92	91	
Summe von Einnahmen	Barsortiment	102.226.905	163.140.296	60.913.391	59,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	57.855.293	89.082.311	31.227.019	54,0
	davon 4erTicket Erwachsene	21.195.127	33.306.614	12.111.488	57,1
	4-StundenTicket	1.123.788	2.279.012	1.155.224	102,8
	24h/48h-Varianten	9.431.819	19.446.608	10.014.789	106,2
	Flexvarianten	71.548	193.899	122.351	171,0
	eTarif	538.739	3.192.468	2.653.729	492,6
	FirmenTickets	42.153.898	38.952.883	-3.201.015	-7,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	14.284.168	13.300.806	-983.362	-6,9
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	17.443.188	15.212.776	-2.230.412	-12,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.430.626	5.582.506	-848.120	-13,2
	davon FirmenTicket GroKu Vop	3.866.674	4.620.872	754.198	19,5
	davon FlexJob	129.242	235.923	106.681	82,5
	Regelzeitkarten	162.543.714	146.495.231	-16.048.483	-9,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	78.189.776	66.742.950	-11.446.826	-14,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	31.284.655	26.873.458	-4.411.198	-14,1
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	36.169.070	38.350.624	2.181.554	6,0
	davon BärenTicket	16.900.212	14.528.199	-2.372.012	-14,0
	Schüler/AzubiTickets	126.436.112	149.712.800	23.276.688	18,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	41.399.749	55.665.581	14.265.832	34,5
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	24.756.551	21.037.263	-3.719.287	-15,0
	SemesterTickets	38.676.728	52.966.108	14.289.380	36,9
	SozialTicket inkl. Zuwendung	33.116.875	44.215.796	11.098.921	33,5
	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	464.213	621.708	157.495	33,9
	9-EuroTicket	38.873.637	0	-38.873.637	-100,0
	DeutschlandTicket	0	168.735.644	168.735.644	
	ÜT-Tarif	5.971.570	6.229.101	257.532	4,3
	KombiTickets	3.042.243	5.561.640	2.519.397	82,8
	Sonstiges	675.614	694.360	18.746	2,8
Summe von Fahrten	Barsortiment	31.367.196	47.896.583	16.529.388	52,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	16.848.032	24.201.585	7.353.553	43,6
	davon 4erTicket Erwachsene	7.349.488	11.107.752	3.758.264	51,1
	4-StundenTicket	653.365	1.266.118	612.753	93,8
	24h/48h-Varianten	2.527.095	4.927.093	2.399.999	95,0
	Flexvarianten	15.762	46.130	30.368	192,7
	eTarif	177.410	1.012.662	835.252	470,8
	FirmenTickets	37.845.841	22.882.688	-14.963.154	-39,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	9.378.774	5.926.073	-3.452.701	-36,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	18.056.355	10.186.784	-7.869.571	-43,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.211.350	3.504.128	-2.707.222	-43,6
	davon FirmenTicket GroKu Vop	4.177.957	3.206.915	-971.042	-23,2
	davon FlexJob	21.405	58.788	37.383	174,6
	Regelzeitkarten	134.920.983	83.571.784	-51.349.199	-38,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	76.314.326	41.994.584	-34.319.742	-45,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	28.928.594	16.047.074	-12.881.520	-44,5
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	19.687.991	20.143.770	455.779	2,3
	davon BärenTicket	9.990.072	5.386.356	-4.603.716	-46,1
	Schüler/AzubiTickets	211.997.842	184.305.715	-27.692.127	-13,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	94.772.146	88.514.548	-6.257.598	-6,6
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	32.725.524	19.353.165	-13.372.359	-40,9
	SemesterTickets	52.337.324	52.168.194	-169.130	-0,3
	SozialTicket	26.072.655	36.119.320	10.046.665	38,5
	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	107.982.325	0	-107.982.325	-100,0
	DeutschlandTicket	0	178.777.310	178.777.310	
	ÜT-Tarif	124	402	278	224,2
	KombiTickets	1.127.770	1.741.380	613.610	54,4
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		40.144.601	51.567.227	11.422.626	28,5
Gesamt: Summe von Einnahmen		554.720.248	780.518.037	225.797.788	40,7
Gesamt: Summe von Fahrten		603.829.470	608.476.038	4.646.568	0,8

3. Jahresbericht Sondertarife 2022

Ausgangslage

Die VRR-Verkehrsunternehmen erhalten Anfragen zu ticketfreien Aktionstagen oder Ähnlichem von Dritten. Um den Umgang hierzu eindeutig und einheitlich zu regeln wurde im Jahr 2020 eine Richtlinie über tarifliche Sonderangebote im Verkehrsverbund Rhein Ruhr erlassen (Drucksache Nr. M/IX/2020/0811).

Diese regelt vom Regeltarif abweichende Sondertarife und ermöglicht somit u.a. kurzzeitige Freifahrtregelungen solange der Nachweis der Kostendeckung und des finanziellen Ausgleichs in geeigneter Weise gegenüber dem VRR angezeigt wurde. Die VRR AöR ist gehalten, auf Basis der Kriterien des Kooperationsvertrages und der gesetzlichen Vorgaben die Zulässigkeit von Sondertarifen zu prüfen und gegenüber der Genehmigungsbehörde anzuzeigen bzw. zur Genehmigung vorzulegen. Des Weiteren sind auch längerfristige Sondertarife wie bspw. der Monheim-Pass aufgrund der Richtlinie Sondertarife umsetzbar und wurden im Rahmen entsprechender Beschlüsse der VRR-Gremien umgesetzt.

Sondertarife 2022

Da im Jahr 2022 zum Teil noch corona-bedingt Einschränkungen des öffentlichen Lebens galten, wurden acht kurzzeitige Sondertarife angezeigt, welche hauptsächlich erst in der 2. Jahreshälfte stattfanden. Zudem lief der längerfristige Sondertarif „Freifahrt für Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein“ auch über das Jahr 2022. Bei allen Sondertarifen haben jeweils Dritte die Mindererlöse vollumfänglich ausgeglichen. Im Gegenzug entfiel jeweils ein Endkundenpreis.

Sondertarif	Geltungsbereich	Tage/Dauer	Anspruchsberechtigte
Fahrscheinfreier Tag	TG 36, Bochum	10.12.2022	Alle Fahrgäste
Fahrscheinfreier Tag	TG 36, Bochum	19.06.2022	Alle Fahrgäste
Freifahrt aufgrund Einschwimmvorgang an der OBKL-Brücke	Zwischen den Haltestellen Albertstraße und Vinckeweg (DVG Straßenbahnlinie 901)	18.11. - 20.11., 25.11. - 28.11., 03.12. - 05.12.2022	Alle Fahrgäste
Veranstaltung „FestiWall“	TG 37 und 38, Dortmund	12.06.2022	Alle Fahrgäste
Fahrscheinfreier Tag	TG 25, Gladbeck	11.06.2022	Alle Fahrgäste
Zusätzliche Freifahrt Weltkindertag 2022 (Zusätzlich zum Weltkindertag am 20.09., wo NRW-weite Freifahrt gilt)	TG 23 und 33, Duisburg	18.09.2022	Freie Hin- und Rückfahrt für Kinder unter 15 Jahre, die auf Duisburger Stadtgebiet die DVG- Fahrzeuge nutzen.
Freifahrt auf Bussen der HST	Tarifgebiet 58, Hagen	Adventswochenend en und 24.12.2022: (26.11. bis 24.12.2022)	Alle Fahrgäste
Tag der offenen Tür bei der STOAG	TG 24, Oberhausen	18.09.2022 von 10 – 18 Uhr	Alle Fahrgäste
Freifahrt für Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein	TG 73, Monheim/ Langenfeld	01.04.2020 - 31.05.2025	Bürger*innen mit Erstwohnsitz in der Stadt Monheim am Rhein

4. Zwischenbericht zur Revision der Großkunden-Verträge

Ausgangslage

Zum letzten Schuljahreswechsel im August 2023 wurde per Erlass vom Ministerium für

Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) die Möglichkeit für ein DeutschlandTicket für Schüler*innen eingeführt. Maßgabe zur Finanzierung dessen war, dass die bisherige vorhandene Finanzierung seitens Schulträger im System verbleibt. So sollten Schulträger weiterhin den Betrag zahlen, welchen sie bereits laut aktuellem Vertrag gezahlt haben, mindestens aber 588,00 €, was 49,00 € pro Schüler*in pro Monat entspricht. Bei der Umsetzung stellte sich heraus, dass manche Schulträger ihre Zahlungen auf Basis der seit 20 Jahren laufenden SchokoTicket-Verträge auf 588,00 € aufstocken mussten. Daraufhin erging aus den politischen VRR-Gremien neben dem Beschluss zur Umsetzung des DeutschlandTickets für Schüler*innen auch der Auftrag an die VRR AöR, alle Verträge für Großkunden einer Revision zu unterziehen. In einem ersten Schritt werden hier die SchokoTicket-Verträge und der Schülermarkt betrachtet.

SchokoTicket-Verträge

Bei den 255 SchokoTicket-Verträgen VRR-Raum gibt es zwei Ausprägungen des Abrechnungsverfahrens: Spitzabrechnungsverträge und Pauschalabrechnungsverträge.

Spitzabrechnungsverfahren:

Im Spitzabrechnungsverfahren ermittelt der Schulträger seine anspruchsberechtigten Schüler*innen aufgrund der Entfernung Wohnort – Schulort bei jedem/jeder einzelnen Schüler*in jedes Jahr neu. Hier werden stetig tatsächlich zu zahlende Tickets festgestellt und abgerechnet. Spitzabrechnungsverfahren werden hauptsächlich von privaten Schulträgern sowie einigen kommunalen Schulträgern durchgeführt.

Pauschalabrechnung:

Um den Verwaltungsaufwand für kommunale Schulträger und Verkehrsunternehmen handhabbar zu halten, wurde zur Einführung des SchokoTickets im Jahr 2002 ein pauschales Abrechnungsverfahren entwickelt. Hierbei wird die zu Vertragsbeginn ermittelte Anzahl der anspruchsberechtigten Schüler*innen anhand der Entwicklung der allgemeinen Schülerzahlen fortgeschrieben. Dazu wurde ebenfalls die unterschiedliche Zusammensetzung der Reiseweiten der Schüler*innen im Rahmen von Preisstufen berücksichtigt. Für die Fortschreibung der Verträge wurde unterstellt, dass die Entwicklung der anspruchsberechtigten Schüler*innen im Großen und Ganzen der Entwicklung der allgemeinen Schülerzahlen entspricht.

- a) Für die SchokoTicket-Verträge in Pauschalabrechnung wurde somit eine Formel vertraglich festgeschrieben, die den bislang gezahlten Betrag der Schulträgerzahlung

vor Einführung des SchokoTickets um, die Entwicklung der allg. Schülerzahlen eines Schulträgers

b) sowie die regelmäßige Preisentwicklung fortschreibt.

Die VRR AöR hat die Pflicht, die Informationen aus a) und b) zur Fortschreibung der Schulträgerzahlungen den Schulträgern sowie den Verkehrsunternehmen zuzustellen, so dass Letztere im Rahmen der vertrieblichen Aufgaben die Anpassung und Abrechnung der Zahlungen vornehmen können.

Im Jahr 2008/2009 wurde zu den meisten pauschal abzurechnenden Verträgen eine Revisionsklausel ergänzt, falls die allgemeine Schülerzahlentwicklung von der Anzahl der Anspruchsberechtigten abweicht. Sind diese Abweichungen größer als 10%, soll über eine Neufestsetzung des Ausgangswertes verhandelt werden. Die Vereinbarung dieser Revisionsklausel zwischen Schulträger und Verkehrsunternehmen war freiwillig und wurde nicht für alle pauschalen Verträge geschlossen. Aktuell gibt es 85 SchokoTicket-Verträge mit öffentlichen Schulträgern im pauschalen Abrechnungsverfahren. Rund die Hälfte hiervon haben die Revisionsklausel abgeschlossen.

Zwischenergebnis der Vertragsrevision

Spitzabrechnungsverfahren:

Der durchschnittliche Betrag gemäß VRR-Preisliste pro anspruchsberechtigte*n Schüler*in liegt bei 52,60 € für das Jahr 2023. Schulträgerzahlungen erfolgen in der Regel für elf Monate, der Hauptferienmonat ist für die Schulträger zahlungsfrei. Der Erlass des MUNV sieht eine 12-monatige Zahlung von 49,00 € vor. Aus dieser Abweichung von elf versus zwölf monatliche Abschlagszahlungen ergibt sich der Aufstockungsbedarf zu den im Erlass geforderten durchschnittlichen 588,00 Euro pro Schuljahr und Schüler*in.

Pauschalabrechnungsverfahren: In einem ersten Schritt wurden alle pauschalen Verträge zwischen kommunalen Schulträgern, Verkehrsunternehmen und VRR betrachtet. Die meisten Schulträgerverträge liegen ungefähr oder leicht unterhalb einer durchschnittlichen Zahlung von 588,00 Euro pro Schuljahr und Schüler*in. Gewisse Abweichungen zwischen den Verträgen ergeben sich aus einem unterschiedlichem Startniveau im Jahr 2002, verschiedene Reiseweiten und Preisstufenzusammensetzungen der Schüler*innen sowie eine abweichende Schülerzahlentwicklung je Schulträger.

Des Weiteren ergab eine erste Analyse, dass insgesamt neun SchokoTicket-Verträge von

acht Verkehrsunternehmen nennenswerte Abweichungen aufweisen. Für die genaue Analyse war es notwendig von den Verkehrsunternehmen schulträgerbezogene (vertragsbezogene) Daten zu erbitten.

Die Ermittlung der vertragsbezogenen Daten aus den Verkaufssystemen ist für Verkehrsunternehmen sehr zeitaufwändig, zumal Daten der letzten 20 Jahre pro relevante Schulträger ermittelt werden müssen, um die Rückrechnung auf das Startjahr 2002 nachvollziehen zu können. Inzwischen liegen die meisten notwendigen Daten der VRR AöR vor.

Nach Auswertung der gelieferten Daten ergeben sich einige Abweichungen, deren Ursachen aktuell ermittelt werden. Diese Abweichungen können z.B. aus einer unterschiedlichen Entwicklung der allgemeinen Schülerzahlen im Vergleich zu der Anzahl anspruchsberechtigten Schüler*innen entstanden sein. Ebenso durch sinkende Schülerzahlen kommt es zu lokalen Schulschließungen bzw. -zusammenlegungen. Als Konsequenz hieraus erhöhen sich die Reiseweiten zur nächstgelegenen Schule und die Anzahl der anspruchsberechtigten Schüler*innen steigt, obwohl die Gesamtzahl der Schüler*innen sinkt.

Des Weiteren liegen viele der von Abweichungen betroffenen Schulträger im Bereich des Übergangstarifs zum VRS. Im Februar 2011 wurde die Wahlfreiheit zwischen SchokoTicket und SchülerTicket Übergangstarif VRR/VRS für Schüler*innen eingeführt. Hier sind seitdem immer wieder größere Wanderungsbewegungen zu verzeichnen.

Im nächsten Schritt werden weitere mögliche Ursachen für die Abweichungen analysiert und zusammen im Dialog mit den betroffenen Verkehrsunternehmen untersucht. Zusätzlich wird eine Quantifizierung der finanziellen Auswirkungen vorgenommen und im nächsten Sitzungsblock berichtet.

5. Ergänzungsfähigkeit Schwerbehindertenausweise

Ausgangslage

Mit Drucksache Nr. M/X/2023/0590 berichtete die VRR AöR über die Ergänzungsfähigkeit (1. Klasse, Fahrrad) von Schwerbehindertenausweisen als Fahrtberechtigung. Ebenso wurde über die Bestrebungen des Kompetenzzentrum Marketing (KCM) berichtet, die Produkte „NRW-Upgrade1.Klasse“ und „NRW-UpgradeFahrrad“ für freifahrtberechtigte Schwerbehinderte öffnen zu wollen. Am 23.10.2023 stellte das KCM den Tarifiertrag mit den

erwähnten Änderungen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde für eine Umsetzung zum 01.01.2024. Eine Änderung in den Tarifbestimmungen des VRR wird ebenfalls angestrebt und im 1. Halbjahr 2024 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Zudem soll der Geltungsbereich der freifahrtberechtigten Schwerbehinderten an die Geltungsbereiche der Verbünde angepasst werden, um auch grenzüberschreitende Fahrten zu ermöglichen. Ziel ist die Gleichsetzung der Regularien auf NRW-Ebene. Hierzu befinden sich die Verbünde und das MUNV noch mit den ausländischen Partnern in Verhandlungen. Sobald die Verhandlungen abgeschlossen sind, wird auch dieses Vorhaben in die VRR-Gremien gebracht, voraussichtlich ebenso im 1. Halbjahr 2024.

6. Easy Connect AVV

Ausgangslage

Bei easyConnect handelt es sich um ein zunächst bis Ende 2024 befristetes Pilotprojekt, bei dem eine entfernungsabhängige Tarifierung auf dem SPNV-Korridor Köln – Aachen – Maastricht unter Verwendung eines Smartphone basierten Check-In/Check-Out-Systems zur Anwendung kommt.

Bei der Nutzung von easyConnect kommen auf den nordrhein-westfälischen Streckenabschnitten grundsätzlich die bestehenden, aktuell gültigen Regularien der Preisermittlung des eezy.nrw-Tarifs zur Anwendung. Die Bepreisung der zurückgelegten Streckenabschnitte auf nordrhein-westfälischer Seite erfolgt dabei unverändert in den eingesetzten CiBo-Backend-Systemen. Dasselbe Prinzip gilt auf niederländischer Seite, wo für die dort zurückgelegten Streckenabschnitte die niederländische Tarifierungslogik sowie der niederländische Tarifrechner zum Einsatz kommen. Wie auch bei eezy.NRW wird der Grundpreis nur einmal erhoben. Des Weiteren gilt bei grenzüberschreitenden Fahrten der Grundpreis des Startgebiets für die gesamte Strecke. Die vertriebliche Umsetzung erfolgt für diesen Piloten nur in einer einzigen App (Naveo) für registrierte Pilotkunden. Eine Anpassung der Vertriebssysteme in ganz NRW ist nicht notwendig.

Als Umsetzungszeitpunkt ist der 01.11.2023 vorgesehen. Perspektivisches Ziel ist eine flächendeckende Einführung von easyConnect in ganz NRW. Der Pilot soll bis zur Einführung eines landesweiten easyConnect fortgeführt werden.

Der Pilot gilt ausschließlich auf den SPNV-Korridor Köln – Aachen – Maastricht. Der

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist in der Pilotphase von wirtschaftlichen Auswirkungen nicht betroffen.