



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2024/0748	29.05.2024	24

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	19.06.2024	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	19.06.2024	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	26.06.2024	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

A) Beschlüsse

1. Verbundprojekt Vertriebsstrategie: Bargeldloser Verkauf in Fahrzeugen

Beschluss zum Umsetzungszeitpunkt (01.09.2024) der Sortimentsbeschränkung beim Vertriebsweg Fahrzeug.

2. Zukunftstarif VRR ab 2025

Beschluss zur grundsätzlichen Gestaltung des VRR-Tarifs ab dem 01.01.2025 und Sachstandsbericht über das weitere Vorgehen.

3. Tarifpiloten: Verlängerung des Piloten „Kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt“.

Fortführung des Projektes in Neuss welches eine Freifahrt an sieben Haltestellen der Linie 709 anbietet. Beschluss in Abhängigkeit des Ratsbeschlusses der Stadt Neuss.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis März 2024

Standardauswertung zu den Um- und Absätzen des VRR-Tarifs, inkl. Informationen zum DeutschlandTicket-Absatz und -Umsatz sowie der DeutschlandTicket-Derivate und eezy.

2. VRR-Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2023

Jährlicher Bericht über Prüfaufwand, Höhe und Arten der Ticketbeanstandungen.

3. Anpassung NRW-Beförderungsbedingungen

Darstellung der Änderungen in den NRW-einheitlichen Beförderungsbedingungen, insbesondere die Berücksichtigung der E-Tretroller

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse

1. Verbundprojekt Vertriebsstrategie: Bargeldloser Verkauf in Fahrzeugen

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Umsetzung des geänderten Tarifsortiments (Drucksache Nr. M/X/2024/0679) in den Fahrzeugen ab dem 01.09.2024.

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. Zukunftstarif VRR ab 2025

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die grundsätzliche Überarbeitung des Tarifsortiments und der Tarifstruktur. Der VRR AöR wird der Auftrag erteilt, Tarifprodukte und Tarifstrukturen zu identifizieren, welche zum 01.01.2025 aus dem Tarifportfolio gestrichen werden können.

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. Tarifpiloten: Verlängerung des Piloten „Kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt“.

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Verlängerung des Pilot-Projekts „Kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt, Linie 709“ für den Zeitraum von einem weiteren Jahr, beginnend am 01.09.2024. Die Fortführung steht unter dem Vorbehalt des auskömmlichen Mindererlösausgleichs durch die Stadt Neuss.

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

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) Beschlüsse

1. Verbundprojekt Vertriebsstrategie: Bargeldloser Verkauf in Fahrzeugen

Ausgangslage

Das Verbundprojekt „bargeldloses Bezahlen“ ist im Rahmen der Vertriebsstrategie 2030 herausgearbeitet worden, um die digitalen Vertriebskanäle weiter zu stärken (Drucksache Nr. M/X/2023/0629 Nr. B) 1.). Dazu soll als einer der erforderlichen Schritte der digitale Vertrieb in Fahrzeugen und damit der bargeldlose Verkauf mit Debit-, Kredit-, Prepaidkreditkarten und App-basierte Zahlformen in den Fahrzeugen priorisiert werden. Der Umsetzungsplan des Projektes sieht vor, dass der Verkauf in den Fahrzeugen sukzessive reduziert und die Nutzung des Bargelds in Fahrzeugen in einer stufenweisen Herangehensweise bis 2026 reduziert und schließlich eingestellt wird. Ein positiver weiterer Effekt ist die Entlastung des Fahrpersonals.

Im März-Sitzungsblock (Drucksache Nr. M/X/2024/0679) wurde das zukünftig in Fahrzeugen erwerbbar Sortiment bereits beschlossen und betrifft den Verkauf beim Fahrpersonal und auch an den mobilen Automaten im Fahrzeug. Somit sind zukünftig beim Fahrpersonal und an den mobilen Automaten in den Fahrzeugen die EinzelTickets für Erwachsene und Kinder

in sämtlichen Preisstufen und das FahrradTicket erwerbbar. Neben der Bewertung der rechtlichen Zulässigkeit durch den KVIV AK Recht wird diese zusätzlich durch ein über die Bogenstra beauftragtes Gutachten durch EY-Law bewertet. Über die Ergebnisse kann im anstehenden Sitzungsblock berichtet werden.

Nunmehr ist der Umsetzungszeitpunkt dieser Maßnahme zu entscheiden.

Nach Abwägung verschiedener Parameter wie Kommunizierbarkeit und technischer Umsetzung etc. mit den Verkehrsunternehmen empfiehlt es sich, den Umsetzungszeitpunkt auf den **01.09.2024** festzulegen. Diese Empfehlung basiert auf verschiedenen Faktoren wie Zeitraum der UEFA EURO 2024 oder auch der Schulferien in NRW bis zum 20.08.2024.

Die Vertriebsrichtlinie, Anlage Vertriebsmatrix (s. **Anlage 1 und 2**) wurde gemäß Beschluss des Verwaltungsrats aus März 2024 (Drucksache Nr. M/X/2024/0679) angepasst. Die Vertriebsmatrix beinhaltet die für die Verkehrsunternehmen verbindlichen Vorgaben, welche Tickets auf welchen Vertriebswegen zu verkaufen sind. Die Vertriebswege „Bus (Busdrucker)“ und „Automaten (in Fahrzeugen)“ wurden dahingehend angepasst, dass der o. g. Beschluss zum Erwerb von EinzelTickets und FahrradTicket abgebildet ist. Als weitere Bezahlmöglichkeit ist das bargeldlose Bezahlen hinzugefügt worden. Aufgrund der stufenweisen Herangehensweise beinhaltet der Verkauf über Busdrucker weiterhin noch die Annahme von Bargeld.

In den NRW-einheitlichen Beförderungsbedingungen wurde die Bezahlform „bargeldlos“ als eine Option ergänzt. Siehe hierzu innerhalb dieser Drucksache den Sachstandsbericht „Anpassung der NRW-Beförderungsbedingungen“.

Des Weiteren ist eine Anpassung in der Vertriebsrichtlinie hinsichtlich des Umgangs mit dem kontrollierten Vordereinstieg (Sichtprüfung der Fahrscheine) inkl. dem Einstiegskontrollsystem (EKS) vorgesehen. Der kontrollierte (elektronische) Vordereinstieg wurde eingeführt, um die Einnahmensicherung im Busbereich zu gewährleisten. Dieser erfolgt durch eine Sichtprüfung der Fahrscheine seitens des Fahrpersonals sowie einer elektronischen Kontrolle von Barcodetickets und eTickets durch das EKS. Alle Verkehrsunternehmen sind derzeit dazu verpflichtet, den Geschäftsprozess des (elektronischen) kontrollierten Vordereinstiegs anzuwenden, jedoch hat eine schwächere Umsetzung u.a. durch die Corona-Pandemie stattgefunden. Angesichts des Ziels, das Fahrpersonal vermehrt zu entlasten, wird derzeit geprüft, ob der kontrollierte (elektronische) Vordereinstieg von einem verpflichtenden in einen optionalen Geschäftsprozess geändert werden kann. Verkehrsunternehmen könnten dann nach Bedarf und Umsetzungsstand des bargeldlosen Bezahls den kontrollierten (elektronischen)

Vordereinstieg weiter durchführen bzw. ein EKS als einnahmensichernde Maßnahme weiter nutzen.

Weiteres Vorgehen

Die Resultate der vertrieblichen Veränderung zur Sortimentsreduzierung werden beobachtet, ausgewertet und in folgenden Sitzungsblöcken berichtet. Die Verkehrsunternehmen werden ihre Fahrzeuge nach und nach auf das bargeldlose Bezahlen umrüsten. Aktuell wird weiterhin geklärt, inwiefern eine Förderung zur Umrüstung der bestehenden Infrastruktur in Fahrzeugen möglich ist.

Die potenzielle Anpassung des kontrollierten (elektronischen) Vordereinstiegs wird mit den Verkehrsunternehmen weiter erörtert und ebenfalls in folgenden Sitzungsblöcken berichtet.

2. Zukunftstarif VRR ab 2025

Ausgangslage

Im März-Sitzungsblock berichtete die VRR AöR über das Bestreben, aufgrund der Entwicklungen des DeutschlandTickets ein Projekt für den Zukunftstarif in der VRR AöR aufzusetzen (Drucksache Nr. M/X/2024/0679). Die Zielsetzung des Projekts ist es, unterschiedliche Themenfelder zu betrachten und Teilprojekte abzuleiten, um einen zukunftsfähigen Tarif im Verbundgebiet anzubieten. Als erstes Teilprojekt wurde das aktuelle Tarifsortiment analysiert. Das zweite Teilprojekt beschäftigt sich mit der Tarifstruktur des Verbundgebietes.

Tarifsortiment

Eine wesentliche Prämisse des Projektes Zukunftstarif lautet, dass sowohl eine Abschaffung von Tarifprodukten nicht förderschädlich wirkt als auch das DeutschlandTicket langfristig über das Jahr 2025 hinaus bestehen und die Finanzierung gesichert bleibt. Dazu wurde beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) angefragt, wie mit den abzuschaffenden Produkten im Rahmen der Musterrichtlinie vorzugehen ist. Es wurde schriftlich mitgeteilt, dass Produkte in Gänze oder in einzelnen Preisstufen in der Form abgeschafft werden können, als dass sie von den Kund*innen nicht mehr (in keinem Vertriebsweg, auch nicht auf Nachfrage der Kund*innen) erworben werden können. Dazu werden die Produkte aus allen an die Öffentlichkeit gerichteten Materialien entfernt (z. B. Tarifbestimmungen). Die Preise der Produkte werden weiterhin im Hintergrund für die Berechnungsgrundlage der Ausgleichszahlungen gem. der Richtlinie fortgeschrieben und fließen in diese ein. Demnach ist die Abschaffung von Tarifprodukten für die Ausgleichszahlungen unschädlich.

Aufgrund dieser klärenden Stellungnahme identifizierte die VRR AöR gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eine Vorauswahl an Tarifprodukten, deren Umsatz und Absatz überwiegend aufgrund des DeutschlandTickets stark eingebrochen ist. Zudem wurde betrachtet, ob ein Wegfall dieser Produkte tarifliche und/oder vertriebliche Auswirkungen auf andere Produkte hätte. Des Weiteren wurden Kriterien wie mögliches Potenzial des Produktes und die bestehende Zielgruppenabdeckung und die Landesperspektive berücksichtigt.

In einem nächsten Schritt werden Kalkulationen zu möglichen Mehr- und Mindererlöse der jeweiligen Abschaffung jeder einzelnen Ticketart vorgenommen. Dazu werden Annahmen zu den Reaktionen der Kund*innen auf die Abschaffungen von Tarifprodukten getroffen. Es wird davon ausgegangen, dass besonders die Kund*innen in den noch bestehenden Zeitkarten zu den DeutschlandTicket-Varianten wechseln würden. Zudem wird im Bartarif vermutlich eine Verschiebung zu weiteren Bartarif-Produkten und eezy stattfinden. Auch sollen eine potenzielle Preisanpassung des DeutschlandTickets im Jahr 2025 und generelle Preiselastizitäten berücksichtigt werden.

Tarifstruktur

Durch die deutschlandweite Gültigkeit des DeutschlandTickets konnte in der Fahrausweisstatistik bereits beobachtet werden, dass insbesondere Tarifprodukte in den Preisstufen Kurzstrecke und C kaum noch erworben werden. Eine Anpassung der Tarifstrukturen im Verbundgebiet, welche mehr den Kundenbedürfnissen entspricht, wird daher als notwendig angesehen. Auch hierzu nimmt die VRR AöR Kalkulationen vor, um die Auswirkungen der potenziellen Abschaffungen bzw. Verschiebungen der Preisstufen abzuwägen.

Weiteres Vorgehen

Die Kalkulationen zu Tarifsortiment und -struktur werden den Verkehrsunternehmen vorgelegt und gemeinschaftlich auf Plausibilität geprüft. Im August wird eine Sondersitzung des Präsidiums der VRR-Gremien stattfinden, in der sowohl eine detaillierte Beratung zum Projekt Zukunftstarif als Gesamtpaket als auch der Tarifierfassung des VRR-Tarifs zum 01.01.2025 erfolgen wird. Im September-Sitzungsblock wird beides zur Beschlussfassung vorgelegt.

3. Tarifkooperationen: Verlängerung des Piloten „Kostenloses Straßenbahnfahren in der Neusser Innenstadt“.

Ausgangslage

Die Stadt Neuss möchte die ÖPNV-Nutzung in der Neusser Innenstadt stärken. Aus diesem Grund sollte auf der Straßenbahnlinie 709 ein auf ein Jahr befristetes Pilotprojekt durchgeführt werden (Januar 2023 – Dezember 2023). Auf der Straßenbahnlinie 709, die von der Rheinbahn betrieben wird, wurde ein für die Nutzer*innen kostenloser ÖPNV zwischen den Haltestellen Neuss Theodor-Heuss-Platz und Neuss Stadthalle angeboten. Da zwischen Januar und August 2023 die Haltestelle Neuss Stadthalle aufgrund von Sondierungsbohrungen und Fahrleitungsarbeiten gesperrt war, wurde das Pilotprojekt vorzeitig um acht Monate bis einschließlich August 2024 (Drucksache Nr. M/X/2023/0479) verlängert. 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 226.000,00 EUR festgelegt und durch die Stadt Neuss getragen. Die Finanzierung für die Verlängerung um acht Monate wurde durch die Rheinbahn kompensiert und in einer bilateralen Vereinbarung zwischen der Stadt Neuss und der Rheinbahn festgelegt.

Weiteres Vorgehen

Die Stadt Neuss wird bis Mitte Juli eine rechtsverbindliche Zusage zur Weiterführung des Projektes und Übernahme der Kosten erteilen. Der Verwaltungsrat der VRR AöR tagt bereits am 26.06.2024. Die Umsetzung des Beschlusses des VRR-Verwaltungsrats richtet sich nach der Entscheidung der Stadt Neuss. Im Falle eines positiven Beschlusses würde das Projekt ab dem 01.09.2024 bis zum 31.08.2025 fortgeführt werden. Für eine weitere Verlängerung legen die betroffenen Vertragspartner erneut die Kosten fest und eine Vertragsergänzung wird neu erstellt. Im Falle eines negativen Beschlusses der Stadt Neuss würde der Beschluss der VRR-Gremien obsolet werden und das Pilotprojekt gemäß Tarifiertrag zum 31.08.2024 auslaufen.

Bürgerticket Monheim

Die Stadt Monheim am Rhein, die Bahnen der Stadt Monheim und die VRR AöR befinden sich aktuell in intensiven Gesprächen zur Verlängerung des Tarifpilotes in Monheim bzgl. des Bürgertickets für Monheimer Bürger*innen ab dem 01.05.2025.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis März 2024

Die Einnahmen sind im 1. Quartal 2024 um - 39,9 Mio. EUR (- 12,6 %) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Grund dafür ist, dass im Vergleich zum 1. Quartal 2023 das DeutschlandTi-

cket (DT) und die DeutschlandTicket-Varianten noch nicht existierten. Bei den Fahrten hingegen kann ein deutliches Plus von + 36,3 Mio. Fahrten (+ 16,6 %) verzeichnet werden.

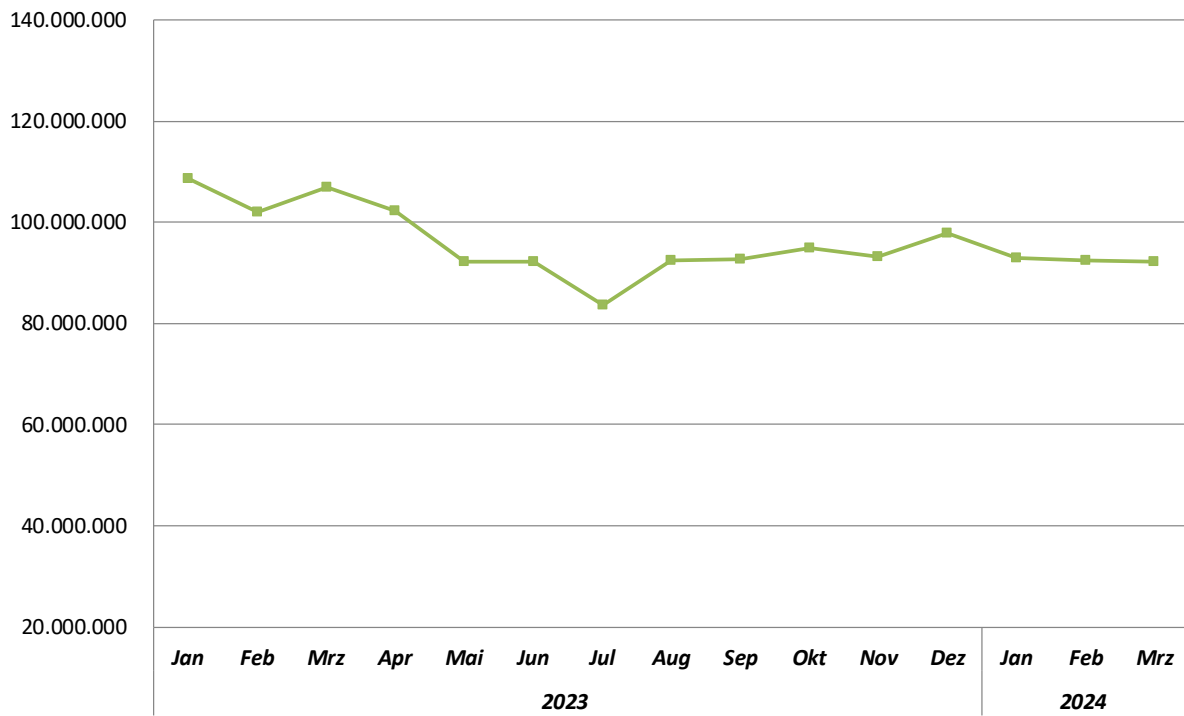
Bei den Regelzeitkarten sind durch die Migration der Bestandsabonnent*innen und der Wechsler von der Einzelkaufvariante zum DeutschlandTicket die Einnahmen von 102,7 Mio. EUR um 94,8 Mio. EUR (- 92,3 %) auf 7,9 Mio. EUR gesunken. Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich bei den FirmenTickets: Auch hier gibt es deutliche Einnahmerückgänge von 23,4 Mio. EUR (- 90,5 %). Die Einnahmen der Auszubildendentickets sind im Betrachtungszeitraum um - 15,3 Mio. EUR (- 98,4 %) zurückgegangen. Im Bereich der verbliebenen SchokoTickets sind die Einnahmen um - 55,9 Mio. EUR (- 96,3 %) zurückgegangen. Bei den SemesterTickets ist ein Minus von 3,7 Mio. EUR (- 17,6 %) zu verzeichnen.

Auch im Barsortiment zeigt sich die Auswirkung durch das DeutschlandTicket: Im Vergleich zum Vorjahresquartal sind die Einnahmen von 66,2 Mio. EUR auf 43,4 Mio. EUR (- 22,8 Mio. EUR, - 34,5 %) gesunken.

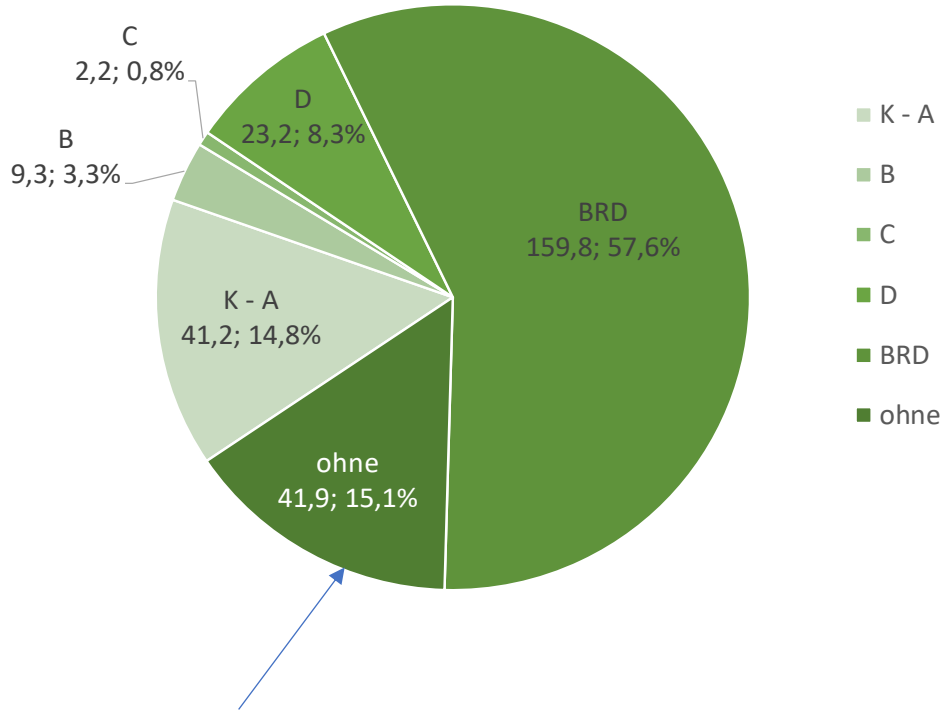
Ebenfalls sind die Einnahmen beim SozialTicket im Vergleich zum Vorjahr durch den Wechsel zum DeutschlandTicket von 21,6 Mio. EUR auf 7,5 Mio. EUR (- 14,1 Mio. EUR, - 65,2 %) gesunken. Aktuell nutzen ca. 102 Tsd. Kund*innen ein DeutschlandTicket Sozial oder eine VRR-SozialTicket-Variante.

Der eTarif hat sich mit einem Plus von 0,4 Mio. EUR (+ 29,8 %) weiter positiv entwickelt. Die DeutschlandTicket-Varianten haben sich in nahezu allen Segmenten positiv entwickelt. Im März 2024 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,388 Mio. DeutschlandTicket-Abonnent*innen eine sehr erfreuliche Gesamtentwicklung. Ab März 2024 erfolgte mit dem Deutschlandsemesterticket die vorerst letzte Einführung einer DeutschlandTicket-Variante. Hier konnten zu Beginn des Sommersemesters 2024 im März die Studierenden an den Fachhochschulen das bundesweit gültige Ticket erwerben. Die Studierenden an den Universitäten im Verbundgebiet folgten dann zu Semesterbeginn im April 2024.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2023 bis März 2024



**Einnahmenanteile Januar bis März 2024
VRR gesamt in Mio. EUR nach Preisstufen**



Preisstufe „ohne“:

Schulträgerzahlungen	31,3 Mio. EUR
Zuwendung SozialTickets	5,2 Mio. EUR
KombiTickets	2,1 Mio. EUR
eTarif	1,7 Mio. EUR
Rest	1,6 Mio. EUR

Absatz-, Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr	
		Jan-Mrz 2023	Jan-Mrz 2024	absolut	in %
Summe von Absatz	Barsortiment	13.365.480	8.513.658	-4.851.822	-36,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	9.668.243	6.162.747	-3.505.496	-36,3
	davon 4erTicket Erwachsene	1.142.228	734.836	-407.392	-35,7
	4-StundenTicket	195.013	163.783	-31.230	-16,0
	24h/48h-Varianten	501.459	287.207	-214.252	-42,7
	Flexvarianten	32.307	4.658	-27.649	-85,6
	eTarif	404.997	521.348	116.351	28,7
	FirmenTickets	377.800	35.425	-342.375	-90,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	137.562	19.117	-118.445	-86,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	135.586	7.562	-128.024	-94,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	47.274	1.267	-46.007	-97,3
	davon FirmenTicket GroKu Vop	37.549	5.673	-31.876	-84,9
	davon FlexJob	19.829	1.806	-18.023	-90,9
	Regelzeitkarten	1.194.461	92.499	-1.101.962	-92,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	539.964	55.793	-484.171	-89,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	254.987	1.802	-253.185	-99,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	297.294	26.378	-270.916	-91,1
	davon BärenTicket	102.216	8.526	-93.690	-91,7
	Schüler/AzubiTickets	1.376.368	37.773	-1.338.595	-97,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	616.456	15.084	-601.372	-97,6
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	234.180	3.300	-230.880	-98,6
	SemesterTickets	807.287	641.016	-166.271	-20,6
	SozialTickets	399.036	97.474	-301.562	-75,6
	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	2.950	6.693	3.743	126,9
	DeutschlandTicket	0	4.053.946	4.053.946	
	ÜT-Tarif	73.762	43.571	-30.191	-40,9
	KombiTickets	1.691.640	1.416.149	-275.491	-16,3
	Sonstiges	90	0	-90	-100,0
Summe von Einnahmen	Barsortiment	66.186.224	43.368.466	-22.817.758	-34,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	35.770.196	24.376.058	-11.394.137	-31,9
	davon 4erTicket Erwachsene	13.850.737	9.309.276	-4.541.462	-32,8
	4-StundenTicket	877.559	802.537	-75.022	-8,5
	24h/48h-Varianten	7.257.367	4.492.266	-2.765.101	-38,1
	Flexvarianten	120.716	18.664	-102.052	-84,5
	eTarif	1.282.310	1.664.043	381.733	29,8
	FirmenTickets	25.792.646	2.438.248	-23.354.398	-90,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	8.183.586	1.238.203	-6.945.384	-84,9
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	10.639.878	636.242	-10.003.635	-94,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.908.907	108.460	-3.800.448	-97,2
	davon FirmenTicket GroKu Vop	2.909.266	439.442	-2.469.824	-84,9
	davon FlexJob	151.009	15.901	-135.108	-89,5
	Regelzeitkarten	102.708.964	7.906.420	-94.802.544	-92,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	45.281.581	4.496.260	-40.785.321	-90,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	19.752.531	134.515	-19.618.016	-99,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	27.749.680	2.370.184	-25.379.496	-91,5
	davon BärenTicket	9.925.174	905.461	-9.019.712	-90,9
	Schüler/AzubiTickets	73.578.373	2.412.087	-71.166.286	-96,7
	davon SchokoTicket Selbstzahler	24.045.919	643.753	-23.402.166	-97,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	15.536.042	243.601	-15.292.441	-98,4
	SemesterTickets	20.865.647	17.194.953	-3.670.694	-17,6
	SozialTicket inkl. Zuwendung	21.608.779	7.522.188	-14.086.592	-65,2
	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	181.954	336.658	154.704	85,0
	DeutschlandTicket	0	191.602.284	191.602.284	
	ÜT-Tarif	3.513.624	740.886	-2.772.738	-78,9
	KombiTickets	1.678.134	2.106.860	428.726	25,5
	Sonstiges	229.757	432.095	202.338	88,1
Summe von Fahrten	Barsortiment	18.942.416	12.310.361	-6.632.055	-35,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	9.695.133	6.163.525	-3.531.608	-36,4
	davon 4erTicket Erwachsene	4.568.912	2.939.344	-1.629.568	-35,7
	4-StundenTicket	487.533	409.458	-78.075	-16,0
	24h/48h-Varianten	1.797.511	1.068.478	-729.033	-40,6
	Flexvarianten	28.991	3.759	-25.232	-87,0
	eTarif	404.348	520.424	116.076	28,7
	FirmenTickets	15.228.968	1.277.068	-13.951.900	-91,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	3.617.616	525.371	-3.092.245	-85,5
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	7.140.989	379.138	-6.761.851	-94,7
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	2.444.204	67.297	-2.376.907	-97,2
	davon FirmenTicket GroKu Vop	1.986.149	302.162	-1.683.987	-84,8
	davon FlexJob	40.010	3.100	-36.910	-92,3
	Regelzeitkarten	58.147.944	4.440.611	-53.707.333	-92,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	28.270.584	2.803.308	-25.467.276	-90,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	11.794.424	79.424	-11.715.000	-99,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	14.403.160	1.250.943	-13.152.217	-91,3
	davon BärenTicket	3.679.776	306.936	-3.372.840	-91,7
	Schüler/AzubiTickets	85.100.450	2.338.626	-82.761.824	-97,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	38.220.272	935.208	-37.285.064	-97,6
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	14.284.980	201.300	-14.083.680	-98,6
	SemesterTickets	20.989.462	16.666.416	-4.323.046	-20,6
	SozialTicket	19.552.764	4.622.080	-14.930.684	-76,4
	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	
	DeutschlandTicket	0	212.735.990	212.735.990	
	ÜT-Tarif	252	57	-195	-77,4
	KombiTickets	664.038	405.694	-258.344	-38,9
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz	19.693.871	15.459.552	-4.234.319	-21,5	
Gesamt: Summe von Einnahmen	317.626.413	277.725.188	-39.901.224	-12,6	
Gesamt: Summe von Fahrten	219.030.642	255.317.327	36.286.686	16,6	

2. VRR-Jahresbericht zur Einnahmesicherung 2023

Ausgangslage

Nachdem im Jahr 2022 auf einen Jahresbericht zur Einnahmesicherung verzichtet werden musste, hat die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR für das abgelaufene Jahr 2023 einen solchen Bericht angefertigt („EBE-Jahresbericht“). Der anliegende Bericht umfasst die Berichtsjahre 2022 und 2023 und bietet Informationen zu den Kontrollmaßnahmen sowie verschiedene Aufbereitungen des Prüfaufwands und der erfassten Fallzahlen etc. (**Anlage 3**).

3. Anpassung der NRW-Beförderungsbedingungen

Ausgangslage

Die NRW-einheitlichen Beförderungsbedingungen werden regelmäßig gemeinschaftlich mit den Verkehrsverbänden in NRW unter Federführung des Kompetenzzentrums Marketing (KCM) im Rahmen des Landesarbeitskreises Nahverkehr NRW überarbeitet. Zuletzt ergaben sich neben redaktionellen Änderungen erneut Anpassungen aufgrund des Projektes „Bargeldloses Zahlen“ der VRR AöR und den Entwicklungen auf Bundesebene zum Umgang mit E-Tretrollern. Die Anpassungen lauten wie folgt:

- Ergänzung der Möglichkeit des zusätzlichen bargeldlosen Zahlens in Fahrzeugen aufgrund des Projektes der VRR AöR.
- Redaktionelle Änderungen zum Umtausch von Fahrausweisen nach Tarifmaßnahmen, welche ausschließlich die VRS-Tarifbestimmungen betreffen.
- Die Mitnahme von elektronischen Tretrollern, auch zusammengeklappten, kann auf Grundlage des jeweiligen Hausrechts der Verkehrsunternehmen ausgeschlossen oder erlaubt werden.

Ausführungen bzw. die jeweiligen Textstellen in den Beförderungsbedingungen sind detailliert in **Anlage 4** zu finden.

Änderungen an den Beförderungsbedingungen, insbesondere zu den E-Tretrollern, können erneut vorgenommen werden, sobald bundeseinheitliche Sicherheitsstandards definiert sind.