



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2024/0784	20.09.2024	6

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verbandsversammlung des NVN	Entscheidung	02.10.2024	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse

Die Verbandsversammlung des NVN stimmt den folgenden Beschlüssen des Verwaltungsrates der VRR AöR (Teil A) zu und nimmt den Sachstandsbericht (Teil B) zur Kenntnis.

1. Große VRR-Tarifreform

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt die folgenden Tarifprodukte aus dem Verkauf zu nehmen sowie die Tarifstrukturen wie unten beschrieben zum 01.03.2025 anzupassen. Die betroffenen Tarifprodukte sowie Tarifstrukturen werden im Rahmen des DeutschlandTicket-Schadensausgleichs in einen Schattentarif überführt:

Anpassung VRR-Tarifsortiment:

- 48-StundenTicket, alle Personen-Varianten (1 - 5)
- HappyHourTicket
- 10erTicket

- FlexTickets (Flex25, Flex35, FlexSozial)
- 4-StundenTicket
- 4er ZusatzTicket
- 4erTicket digital
- Im analogen 4erTicket der Wegfall des Rabatts
- Ticket1000 (als Monatskarte, Abonnement, 30-Tage-Ticket, 9-Uhr-Varianten, Großkunden-Versionen)
- YoungTicketPlus (als Monatskarte, Abonnement, Großkunden-Versionen)
- BärenTicket (als Abonnement Abo, Großkunden-Versionen)
- Vorkursticket
- FirmenTicket-Rabattmodell
- Großkunden-Rabattmodell
- die AVV- und VRS-Ergänzungsaufpreise zu Zeittickets in Übergangstarifen

Anpassung VRR-Tarifstruktur:

- Wegfall der Preisstufe Kurzstrecke
- Zusammenführung der Preisstufen A1 und A2 zu A3
- Wegfall der Preisstufe C
- Wegfall des 2-Waben-Tarifs

Durch den Entfall der Preisstufe C wird die derzeitige Preisstufe D in Preisstufe C umbenannt. Die preisliche Angleichung von Preisstufen A1 und A2 zum Tarifniveau von Preisstufe A3 erfolgt bereits zum 01.01.2025.

Die Richtlinie Tarifniveau (NVN/X/2022/0325) wird zum 01.03.2025 außer Kraft gesetzt.

2. VRR-Tarifmaßnahme 01.01.2025

Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt den beigefügten Preisübersichten (**Anlage 3 und 4 – werden nachgereicht**) mit Wirkung zum 01.01.2025, bzw. 01.03.2025, zu.

3. NRW-Tarifmaßnahme 01.01.2025: Preisanpassung des NRW-Tarifsortiments zum 01.01.2025.

Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt den Preisvorschlägen zur Fortschreibung des NRW-Tarifs zum 01.01.2025, gemäß der vorliegenden Preistabelle (**Anlage 1**) mit einer gewichteten Preismaßnahme in Höhe von 5,51 %, zu.

4. On Demand Tarif: Beschluss zur Einführung neuer Zuschlagsstufen im VRR-On-Demand-Tarif.

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt die Einführung der Zuschlagsstufen +50 % und +60 % im On-Demand-Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr zum 01.01.2025. Die übrigen Zu- oder Abschlagsstufen sowie der Richtpreis bleiben von dieser Anpassung unberührt.

5. Verlängerung Projekt Bürgerticket Monheim: Verlängerung des Bürgerticket-Projektes in der Stadt Monheim am Rhein bis zum 30.09.2028.

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt die Überführung des Tarifpiloten Bürgerticket Monheim in das Projekt Bürgerticket Monheim. Neben den bisherigen Untersuchungsgegenständen soll insbesondere die langfristige Wirkung eines kostenlosen ÖPNV mit vergleichbaren Städten in NRW und auf bundesweiter Ebene betrachtet werden. Das Projekt ist zunächst befristet bis zum 30.09.2028. Zur Ermittlung der ÖPNV-Fahrtenanzahl erfolgt eine mindestens zweijährige Haushaltsbefragung beginnend ab dem Jahr 2025.

Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. Große Tarifreform

Ausgangslage

Im Juni-Sitzungsblock erteilte der Verwaltungsrat der VRR AöR den Auftrag für die grundsätzliche Überarbeitung des Tarifsortiments und der Tarifstruktur. Es sollten Tarifprodukte und Tarifstrukturen identifiziert werden, welche zum 01.01.2025 aus dem Tarifportfolio gestrichen werden können.

Gründe für die Veränderungen im Sortiment und der Struktur, ergeben sich hauptsächlich aus den Entwicklungen zum DeutschlandTicket (DT) und dessen Produktfamilie, sowohl bei der VRR AöR als auch generell marktseitig auf Bundesebene:

- 95 % der VRR-Stammkund*innen sind seit Mai 2023 in das DT migriert.
- Im Vergleich zu April 2023 ist der Absatz bei den Gelegenheitskund*innen im Verbundgebiet um 35 % gesunken.
- Gleichzeitig erfährt der eTarif eezy höhere Absätze: Im Juni 2025 wurde in NRW die 5.000.000. Fahrt verzeichnet.

- Zudem konnten ca. 520.000 neue Abonnent*innen im VRR gewonnen werden, welche rein in der DeutschlandTicket-Produktfamilie zu verzeichnen sind.
- Nur noch 5 Ticketarten sorgen für ca. 90 % der Umsätze in der VRR AöR.
- Durchschnittlich 17,7 % der Bürger*innen besaßen im 1. Quartal 2024 ein gültiges DT.
- 3 von 5 ÖPNV-Fahrten werden inzwischen mit dem DT gemacht.
- Hauptgründe für den Kauf sind die Flexibilität des Tickets und sich über Tarifgrenzen keine Gedanken mehr machen zu müssen.

Projekt Große VRR-Tarifreform

Um den marktseitigen Änderungen durch das DT gerecht zu werden, den Kundenwünschen nachzukommen und die VRR AöR zukunftsgerichtet aufzustellen, wurden folgende Ziele mit den Verkehrsunternehmen vereinbart:

- Die DeutschlandTicket-Produktfamilie wird weiter gestärkt; dabei werden die Einnahmenanteile im VRR-Raum gehalten.
- eezy wird als der Zukunftstarif für den Gelegenheitsmarkt etabliert.
- Kund*innen wird das attraktivste Produkt angeboten.
- Die Vertriebskosten werden reduziert und es findet eine Verlagerung auf digitale Kanäle statt.

Die Strategien für die Umsetzung der Ziele wurden wie folgt identifiziert:

- Nutzung der Zäsur durch das DT zur umfassenden Sortiments- und Strukturanpassung des VRR- und NRW-Tarifs.
- Beibehaltung eines VRR-Basissortiments, sprich wenig Produkte, die aber eine breite Kundenanzahl abdecken.
- Moderate Modifizierung im eezy-Tarif durch weitere Vereinfachung und Schaffung von Nutzungsanreizen.
- Stärkung des Vertriebs im VRR-Raum, um relevante Umsatzteile im Raum zu halten.
- (Weitere) Kooperation im Vertrieb der Verkehrsunternehmen.

Tarifsortiment

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen identifizierte die VRR AöR Tarifprodukte, deren Umsatz und Absatz überwiegend aufgrund des DT stark eingebrochen ist. Zudem wurde betrachtet, ob ein Wegfall dieser Produkte tarifliche und/oder vertriebliche Auswirkungen auf andere Produkte hätte. Kriterien, wie mögliches Potenzial des Produktes, die bestehende

Zielgruppenabdeckung und die Landesperspektive, wurden berücksichtigt.

Die VRR AöR beauftragte das Beratungsunternehmen mobilité, um Kalkulationen zu möglichen Mehr- und Mindererlösen der jeweiligen Abschaffung jeder einzelnen Ticketart vorzunehmen. Hierzu wurden Annahmen zu den Reaktionen der Kund*innen auf die Abschaffungen von Tarifprodukten getroffen. Es ist davon auszugehen, dass besonders die Kund*innen in den noch bestehenden Zeitkarten zu den DeutschlandTicket-Varianten wechseln. Zudem wird im Bartarif voraussichtlich eine Verschiebung zum EinzelTicket, 24-StundenTicket und eezy stattfinden. Im FirmenTicket-Segment wird eine Migration der Kund*innen zum DeutschlandTicket Job oder - falls kein Zuschuss gezahlt werden kann - Großkunden-Vorteilsprogramm in der Prognose unterstellt.

Bei allen Kalkulationen wurde eine Preisanpassung zum 01.01.2025 im Rahmen der im Indizesverfahren vorgegebenen Bandbreite angenommen und Preiselastizitäten pro Produkt berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der tariflichen, vertrieblichen und finanziellen Aspekte wurde die Liste der entfallenden Tarifprodukte ermittelt. Im Vergleich zu den Gesamteinnahmen von ca. 1,156 Mrd. EUR im Jahr 2023 könnte der Entfall der oben gelisteten Produkte Mindereinnahmen von 1,674 Mio. EUR auslösen. Dies entspricht ca. 0,15 % der Gesamteinnahmen.

Produkt	Absatz Ø pro Monat Jan – Mai 2023	Absatz Ø pro Monat Jan – Mai 2024	Abweichung in %
48-StundenTicket, alle Personen-Varianten (1 – 5)	6.753	4.663	- 31 %
HappyHourTicket	10.149	7.822	- 23 %
10erTicket	25.890	12.074	- 53 %
FlexTickets - Flex25, Flex35, FlexSozial (erst seit Juni 2024)	9.025	2.770	- 69 %
4-StundenTicket	66.573	55.787	- 16 %
4er ZusatzTicket	18.601	2.665	- 86 %
4erTicket digital, Entfall des Rabatts (Absatz gesamt, nicht nur digital)	377.706	253.389	- 33 %
Ticket1000 (als Monatskarte, Abonnement, 30-Tage-Ticket, 9-Uhr- Varianten, Großkunden- Versionen)	116.352	4.701	- 96 %
YoungTicketPlus (als Monatskarte, Abonnement, Großkunden-Versionen)	62.081	972	- 98,5 %
BärenTicket (als Abonnement, Großkunden- Versionen)	27.912	2.759	- 90 %
Vorkursticket	32	0	- 100 %
FirmenTicket-Rabattmodell	13.054	411	- 97 %
Großkunden-Rabattmodell	36.989	2.456	- 93 %
Ergänzungsaufpreise zu AVV und VRS im Firmensegment	1.302	16	- 99 %

Ergänzungsaufpreise

Zu den VRR-Großkundenangeboten gibt es aktuell fakultative Ergänzungsaufpreise für die Nutzung der Nachbarverbände VRS und AVV. Ebenso können Inhaber*innen von AVV- oder VRS-JobTickets gegen einen Aufpreis einen Teil des VRR-Tarifraums nutzen. Zwischen den Verbänden VRR und VRS ist ein einheitlicher Ergänzungsaufpreis vereinbart, AVV und VRR legen die Preise für die Nutzung ihrer Verbundräume eigenständig und separat in ihren jeweiligen Gremien fest.

Mit der Einführung des DeutschlandTickets veränderten sich die Absatzzahlen bei den VRR-Großkundenangeboten im Übergangstarif signifikant. Unmittelbar vor Einführung des DeutschlandTickets betrug der gesamte Absatz im Jahr 2023 5.794 Stück (Januar – April). Nach der Einführung des DeutschlandTickets lag dieser nur noch bei 371 Stück (Mai – August). Somit ist der Absatz in dieser Zeit um 93,60 % gesunken. Dieser Trend setzte sich fort, so dass lediglich 83 Stück im ersten Halbjahr 2024 verkauft wurden. Die AVV- und VRS-Ergänzungsaufpreise zu Zeittickets in Übergangstarifen sollen daher nach positivem Beschluss der VRR-Gremien im Rahmen der großen Tarifreform aus dem Tarifportfolio genommen werden.

Tarifstruktur

Durch die deutschlandweite Gültigkeit des DeutschlandTickets konnte in der Fahrausweisstatistik seit Mai 2023 beobachtet werden, dass in nahezu allen Preisstufen signifikante Reduzierungen der Nachfrage zu verzeichnen sind. Die Anpassung der Tarifstrukturen im Verbundgebiet, welche mehr den Kundenbedürfnissen nach Einfachheit entspricht, wird daher als notwendig angesehen.

Verzicht auf die Preisstufe Kurzstrecke (PST K)

Bereits heute werden im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um mehr als ein Viertel reduzierte Umsätze in der Preisstufe K verzeichnet, was u.a. an der Einschränkung auf drei Haltestellen bzw. 1,5 km und damit auch der Einschränkung auf eine Gültigkeit in Bussen, Straßen- und U-Bahnen, liegt. Bereits heute kann die Preisstufe K nicht im SPNV oder in den XBussen genutzt werden. Zudem sind nur wenige Produkte vorhanden, in welchen die PST K existiert. Des Weiteren besteht ein hoher Programmieraufwand für die vielen potenziellen Relationen der PST K. Auch ein gewisser Missbrauch der PST K ist bei den Verkehrsunternehmen zu verzeichnen, bspw. dass Kund*innen doch länger fahren als erlaubt. Eezy bietet oftmals eine kostengünstige Alternative für Fahrgäste, auch wenn es in gewissen Fällen eine leichte Preissteigerung geben kann.

Zusammenführung der Preisstufen A1 & A2 zu A3 (PST A1, A2, A3)

Die Unterteilung der Städte in verschiedene Preisstufen, welche alle vier Jahre im Rahmen der Richtlinie „Tarifniveau“ überprüft werden muss, ist für Kund*innen z.T. unverständlich. Ebenfalls existiert die Differenzierung nur in wenigen Produkten; daher sollen die Preisstufen A1 – A3 zusammengeführt werden und dabei das Preisniveau von A3 erhalten. Jedoch wird empfohlen, die preisliche Angleichung bereits zum 01.01.2025 vorzunehmen, um den wenigen verbliebenen Kund*innen eine zweimalige Preisanpassung (zum 01.01.2025 und 01.03.2025) zu ersparen. So soll die Preisangleichung von A1, A2 und A3 zum 01.01.2025 erfolgen, der vertriebliche Wegfall der PST A1 und A2, der keine signifikanten Auswirkungen auf die Kund*innen hat, erst zum 01.03.2025.

Verzicht auf die Preisstufe C (PST C)

Bereits vor der Einführung des DeutschlandTickets wurde die PST C – vermutlich auch aufgrund des Beratungsbedarfs – kaum von Kund*innen genutzt. Seit der Einführung des DeutschlandTickets sind die Absätze noch weiter gesunken, da sich ein DeutschlandTicket im Vergleich zu einem EinzelTicket der PST C sehr schnell preislich lohnt und wenig Beratung erfordert.

Um die allseits bekannte und gelernte „A-B-C-Preisstufensystematik“ beizubehalten, soll die derzeitige PST D dafür in PST C umbenannt werden.

Verzicht auf den 2-Waben-Tarif

Ähnlich der PST C war auch der Kauf eines Tickets im 2-Waben-Tarif bisher sehr beratungsaufwendig und schwer bis gar nicht durch Kund*innen nachvollziehbar. Ursprüngliche diente der 2-Wabentarif der Milderung von Preishärten an Stadtgrenzen. Durch eezy und das DT ist diese Notwendigkeit nicht mehr gegeben. Zusätzlich spricht die Verschlankung der technischen Prozesse für einen Entfall des 2-Waben-Tarifs. Eezy ist für viele Relationen eine attraktive Alternative.

Zu den einzelnen Maßnahmen nahm mobilité ebenfalls Kalkulationen vor, um die Auswirkungen der verschlankten Struktur abzuwägen. Erneut wurde eine Preisanpassung und gewisse Preiselastizitäten berücksichtigt. Im Vergleich zu den Gesamteinnahmen von ca. 1,156 Mrd. EUR im Jahr 2023 könnte die Umsetzung der oben gelisteten strukturellen Maßnahmen Mehreinnahmen von 1,339 Mio. EUR generieren. Dies entspricht ca. 0,12 % der Gesamteinnahmen.

Maßnahme	Absatz Ø pro Monat Jan – Mai 2023	Absatz Ø pro Monat Jan – Mai 2024	Abweichung in %
PST Kurzstrecke	541.960	360.845	- 33 %
Zusammenführung PST A1 & A2 zu A3	5.781.507	1.530.390	- 74 %
PST C	678.566	50.487	- 93 %
2-Waben-Tarif	Annahmen: 5% der Zeitkarten sind im 2-Waben-Tarif 8% des Bartarifs sind im 2-Waben-Tarif		

Gesamthaft würden demnach die Maßnahmen im Sortiment und in der Struktur im Jahre 2025 ein Defizit von ca. - 335.807 EUR (Sortiment: - 1.674.700 EUR + Struktur: + 1.338.893 EUR) verursachen und kann im Kontext der Höhe der Gesamteinnahmen im VRR als fast erlösneutral betrachtet werden.

Fazit

Im Gesamtergebnis der VRR-Tarifreform findet sich neben den Hauptprodukten der DeutschlandTicket-Produktfamilie und dem eezy-Ticket für Gelegenheitskunden ein Basissortiment. Diese bedient z.B. mit EinzelTickets, 24-Stunden-Tickets und 4erTicket die Gelegenheitskunden sowie einigen Stammkundenprodukten die Hauptkundeninteressen. Mit der einfachen Tarifstruktur, die die Stufen A, B und C vorsieht wird auch hier eine deutliche Verschlankung vorgenommen.

Ausblick 2026

Die Verkehrsunternehmen und die VRR AöR haben zwei weitere tarifliche und ein weiteres vertriebliches Thema untersucht, welche aus verschiedenen Gründen frühestens im Jahr 2026 erneut aufgegriffen werden sollen:

Zusammenführung der fünf geteilten Städte: Momentan sind die Städte Duisburg, Essen, Dortmund, Düsseldorf und Wuppertal in jeweils zwei Tarifgebiete geteilt.

Anpassung der Preisstufe B zu „Stadt + Nachbarstadt“: Derzeit umfasst die Preisstufe B stark unterschiedliche bemessene Räume. Hier ist ein vollständiges Neukonzept vorzusehen.

Beide Anpassungen erfordern enorme technische Anpassungen und hätten ebenso Auswirkungen für die Kund*innen (Tarifgebiete werden z.T. bedeutend größer oder kleiner), sodass dies nicht im Jahr 2025 vorgenommen werden soll. Zudem sollen die Auswirkungen der anderen Maßnahmen abgewartet werden.

Im Rahmen des bargeldlosen Zahlens, wurde die vertriebliche Maßnahme des digitalen Rabattes diskutiert. Auch dies soll vorerst nicht weiterverfolgt werden. Mittelfristig soll auch die Logik der Waben und eine Reform der (ländlichen) Tarifgebiete angegangen werden, um weitere Vereinfachungen der Tarifstrukturen zu erzielen. Hierbei wird auch die Harmonisierung mit der NRW-Ebene berücksichtigt. Ebenso wird die Preisstufe der verbundweiten Gültigkeit im Dialog mit den Nachbarverbänden in NRW auf den Prüfstand gestellt.

Musterrichtlinie

Mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) wurde geklärt, wie mit den abzuschaffenden Produkten und Preisstufen im Rahmen der Musterrichtlinie vorzugehen ist. Das MUNV stellte klar, dass die Abschaffung von Produkten und Strukturen für die Ausgleichszahlungen unschädlich ist. Demnach werden die Produkte zwar in der Preisliste fortgeschrieben und der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt, allerdings sind die Tarifangebote, welche Kund*innen nicht mehr angeboten werden, besonders zu kennzeichnen. Dieses Vorgehen wurde seitens VRR AöR ebenfalls bereits mit der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmt.

Zeitpunkt der Umsetzungen

Die VRR AöR empfiehlt den 01.03.2025 (Samstag) als Umsetzungszeitpunkt. Somit ergeben sich nach einer Beschlussfassung zum 01.10.2024 fünf Monate u.a. für:

- Schulung des Fahrpersonals
- Informationen an die Kund*innen
- technische Umstellungen in den Apps, Hintergrundsystemen, Fahrplanauskünften etc.

Für Kund*innen bedeuten die Anpassungen:

Abo-Kund*innen werden mindestens sechs Wochen vor dem 01.03.2025 (18.01.2025) über eine Migration in jeweilige Produkte oder Preisstufen informiert (bspw. Ticket1000 in das Deutschland-Ticket oder Ticket2000 PST C in PST D oder DeutschlandTicket). Ähnlich der

Migration zur Einführung des DeutschlandTickets können Kund*innen innerhalb von vier Wochen Widerspruch einlegen. Im Falle eines Widerspruchs würde das Abonnement zum 28.02.2025 auslaufen.

Tickets können größtenteils bis zum 28.02.2025 erworben werden. Offene Fahrten (bspw. eines 10erTickets) können bis einschließlich 31.12.2025 abgefahren werden. Kund*innen wird ebenfalls eine Erstattung oder Umtausch eines Tickets bis zum 31.12.2025 ermöglicht. Statt der üblichen dreimonatigen Abfahrregelung wird somit ein kulanter Umgang für das gesamte Jahr 2025 empfohlen.

Kommunikation

Um die Kund*innen im VRR zu den Änderungen der großen Tarifreform zu informieren, ist die Entwicklung eines Kommunikationskonzeptes notwendig. Für die Konzeption und die begleitende Umsetzung einer öffentlichkeitswirksamen Kommunikation und den damit verbundenen Maßnahmen (u.a. durch Kampagnen, Mediaschaltungen, etc.) wurde nach der Genehmigungsphase 1 und der Zustimmung im März-Sitzungsblock eine Agenturausschreibung gestartet.

Die Agenturbeauftragung wird voraussichtlich im November 2024 durchgeführt werden. Nach einem Pre-Test der Motive, startet die Umsetzung direkt im Anschluss, mit dem Ziel, Anfang des Jahres 2025 in die Kundenkommunikation zu starten.

2. VRR-Tarifmaßnahme ab 01.01.2025

Ausgangslage

Mit der Einführung des DeutschlandTicket, DeutschlandTicket Job und des DeutschlandTicket SemesterTicket Upgrade ab Mai 2023, hat sich das VRR-Tarifsortiment wesentlich verändert. In den darauffolgenden Monaten wurden weitere Varianten des DeutschlandTickets für Schüler*innen, Bezieher von Sozialleistungen und zuletzt für Student*innen im VRR umgesetzt. Mit den steigenden Absatzzahlen dieser Varianten sind auf der anderen Seite die Tickets des klassischen VRR-Tarifs zurückgegangen. Im Barsortiment sind in den ersten fünf Monaten des Jahres 2024 die Einnahmen um ca. 30 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Die Auswirkungen im Bereich der Zeitkarten sind noch größer:

Über 95 % der Altabonent*innen wurden zu neuen Ticketangeboten auf DeutschlandTicket-Basis migriert. Zudem werden sich durch das Projekt der „Großen

VRR-Tarifreform“ weitere Änderungen in den Ab- und Umsätzen des VRR-Tarifs ergeben. Das Erhöhungsmaß der VRR-Tarifmaßnahme wirkt nur noch auf einen sehr kleinen Teil der Kund*innen im Vergleich zu vorherigen Jahren. Die beigefügten Preisübersichten (**Anlage 3 und 4 – werden nachgereicht**) werden die geplanten Anpassungen der großen VRR-Tarifreform berücksichtigen.

Das Erhöhungsmaß spielt zudem eine wichtige Rolle bei der Finanzierung durch den Schadensausgleich für das DeutschlandTicket. Die konkrete Regelung des Schadensausgleiches zum DeutschlandTicket für das Jahr 2025, steht zum aktuellen Zeitpunkt (21.08.2024) noch nicht final fest. Wie auch im Jahr 2024, könnte ggf. eine Deckelung festgesetzt werden. Im Jahr 2024 betrug diese 8 % und somit 1,4 % unter dem Erhöhungsmaß von 9,4 % im VRR. Laut Informationen seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) wird es für das Jahr 2025 voraussichtlich einen Fortschreibungsdeckel geben, der die Jahre 2024 sowie 2025 in Summe berücksichtigt. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass das Erhöhungsmaß wie auch im Jahr 2024 gleichmäßig über das gesamte Tariffeld angewendet werden muss.

Für Tarifmaßnahmen im VRR 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 2025 voraussichtlich bei 6,5 %. Hinzu kommen die voraussichtlichen Aufwandsveränderungen durch die Personalkosten-, Strompreis- und Dieselpreisentwicklungen. Wie in den Jahren zuvor, werden diese über einen Kombi-Index abgebildet. Dieser liegt im Jahr 2025 voraussichtlich bei ca. 4,0 %. Für das Jahr 2025 ergibt sich somit ein Korridor von 4,0 % bis 6,5 % für die Tariffortschreibung im VRR auf Basis des Indexverfahrens. Erste geplante Erhöhungsmaße anderer Räume im Jahr 2025 liegen zwischen 4,8 % und 7,9 %. Der NRW-Tarif wird voraussichtlich um 5,51 % erhöht werden.

Der Großteil der VRR-Kund*innen nutzt das DeutschlandTicket oder eine DeutschlandTicket-Variante. Auf diese Kund*innen wird die Preisanpassung des klassischen VRR-Tarifs keine Auswirkungen haben. Die Fortschreibung des klassischen VRR-Tarifs ist elementar wichtig für den Schadensausgleich des DeutschlandTickets und folglich für die Finanzierung des ÖPNV im VRR-Gebiet.

3. NRW-Tarifmaßnahme ab 01.01.2025

Ausgangslage

In den Sitzungen des Landesarbeitskreises Nahverkehr in NRW am 12.03.2024 und der Sitzung der Landesarbeitsgruppe Tarif/Vertrieb am 07.05.2024, wurde das Kompetenzzentrum Marketing (KCM) beauftragt, einen Preisvorschlag für das Jahr 2025 zu erarbeiten. Es sollten dabei die Anmerkungen der Verkehrsverbände in NRW Berücksichtigung finden.

Ergebnis

Im Ergebnis empfiehlt das KCM, die Lohnentwicklung des TV-N, geglättet auf drei Jahre, als Datengrundlage für die Personalkostenentwicklung heranzuziehen, sowie den Kostendeckungsgrad der VDV-Unternehmen im Personenverkehr als Aufwandfortschreibungsfaktor in die Gesamtkalkulation einfließen zu lassen. Des Weiteren empfiehlt das KCM, Abschreibungen auf Kapital in das Indexverfahren aufzunehmen sowie die im vergangenen Jahr nicht weitergegebenen 1,3 % nachzuholen. Die Empfehlung des KCM für die Preisanpassung für 2025 fußt somit auf drei Säulen:

1. Indexverfahren
2. Nachzuholende Prozentwerte der Preisfortschreibung 2023/2024
3. Aufwandfortschreibungsfaktor

Vor diesem Hintergrund schlägt das KCM die beiliegende Preisfortschreibung (Anlage 1) für die Tickets des NRW-Tarifs im gewichteten Mittel von 5,51 % vor.

Einzelne Preismaßnahmen

Bei den Pauschalpreistickets wird eine Preisanpassung von 5,08 % bis 10,92 % vorgenommen. Die hohe Anpassung von 10,92 % für das SchönerTagTicket NRW Single basiert auf der Umstellung des SchönerTagTickets NRW auf einen 24-Stunden-Bezug. Im Auftrag des KCM hat das Beratungsunternehmen IVV einen auskömmlichen Ticketpreis für die Anpassung des Geltungszeitraumes kalkuliert. Für die Plus-Beträge der Relationspreistickets werden Preisanpassungen von 5,41 % bis 5,50 % empfohlen.

Aufgrund der Richtlinie zum Schadensausgleich des DeutschlandTickets muss die Preismaßnahme auf alle Tarifprodukte wirken, so dass auch der NRW eTarif erhöht werden muss. Der Grundpreis steigt bei eezy.nrw um 5,75 % und die 24-Stunden-Preisdeckel zwischen 5,50 - 5,52 %. Der Monatspreisdeckel (Kalendermonat) bleibt bei 49,00 Euro. Zu beachten ist, dass ein politischer Wille auf Landesebene zur Fortführung des Monatsdeckels

i.H.v. 49,00 Euro in eazy für das Jahr 2025 noch nicht formuliert wurde. Der Preis sollte sich dann jedoch an dem zukünftigen Preis des DeutschlandTickets orientieren.

4. On-Demand-Tarif

In Ergänzung zu den bestehenden Anruf-Sammel-Taxis (AST) wurden im Jahr 2017 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erstmals Pilotprojekte des sogenannten On-Demand-Verkehrs gestartet. Verkehre dieser Art sollten sich einerseits gezielt am Mobilitätsbedarf der Kund*innen orientieren und andererseits den Verkehrsunternehmen zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten geben. Anders als Anruf-Sammel-Taxis werden On-Demand-Fahrzeuge ausschließlich über eine entsprechende Smartphone-App gebucht. Zudem wird durch die Nutzung virtueller Haltestellen und das Abfahren individueller Routen eine flexiblere Abwicklung der Fahrten gewährleistet. Die spätere Integration des On-Demand-Tarifs in den regulären Tarif des VRR stellt eine Reaktion auf die steigende Anzahl an Bedarfsverkehren durch private Anbieter dar.

Derzeit werden im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zwölf On-Demand-Verkehre angeboten. Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Fahrtenzahlen und der beförderten Personen in den vergangenen Jahren: Dabei wird deutlich, dass der On-Demand-Verkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt und einen festen Platz im ÖPNV-Angebot bekommen hat.

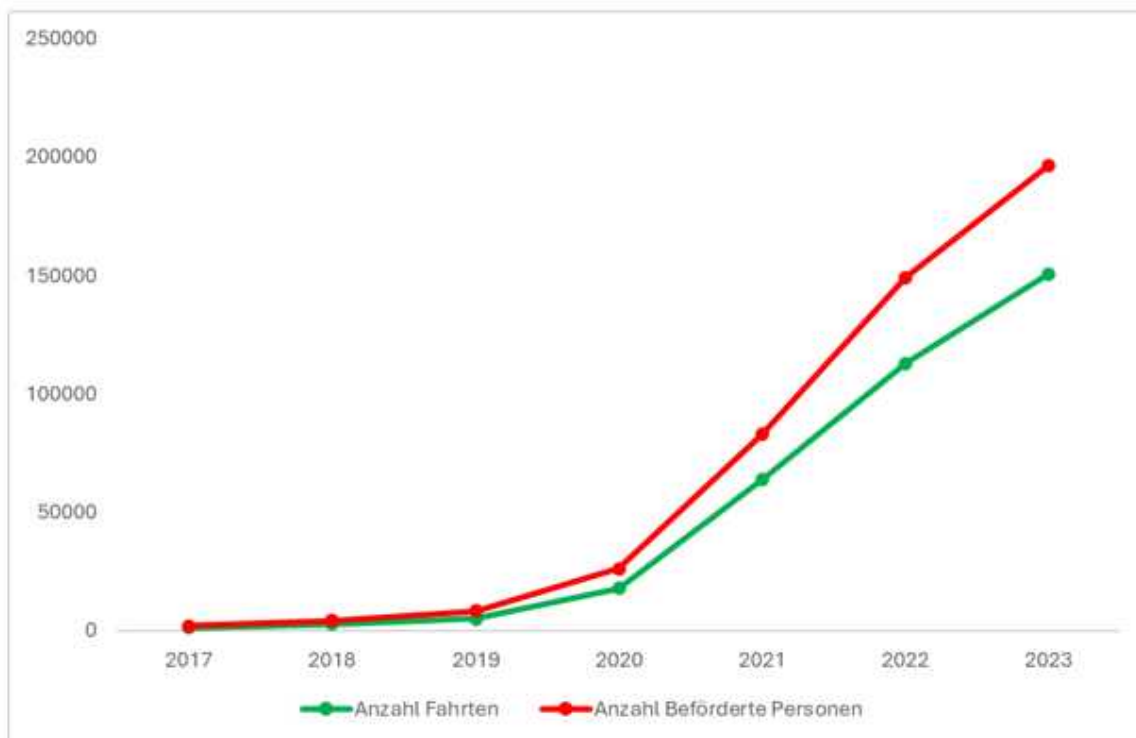


Abbildung 1: Anzahl der Fahrten und der beförderten Personen pro Jahr

Die zwölf On-Demand-Angebote verfolgen verschiedene Bedienkonzepte, die sich aus den Rahmenbedingungen ergeben, unter denen sie durchgeführt werden. In größeren Städten dienen On-Demand-Verkehre vor allem dazu, den Mobilitätskomfort zu erhöhen und sind dementsprechend preislich höher angesiedelt. In ländlicheren Gebieten bieten sie die Möglichkeit, wenig genutzte Linien zu ersetzen und so Kosten einzusparen sowie bisher unzureichend bediente Gebiete besser zu erschließen, ohne feste Linien einzusetzen.

Tariflich greift der On-Demand-Tarif auf eine ähnliche Funktionalität wie eezy VRR zurück: Je nach zurückgelegter Luftlinie wird ein entsprechender Preis berechnet. Die Preisspanne startet bei „2 km“ und endet bei „mehr als 20 km“. Im Gegensatz zu eezy wird der Preis jedoch bereits vor Beginn der Fahrt ausgegeben, da sowohl Start als Ziel bei Fahrtbeginn definiert sein müssen. Aufgrund der Verschiedenheit der Bedienkonzepte und unterschiedlichen Finanzierungsmodellen sind Gestaltungsmöglichkeiten bei den Ticketpreisen im On-Demand-Tarif nötig, um die Ergiebigkeit der Angebote sicherzustellen. Bisher bietet der VRR-On-Demand-Tarif die Möglichkeit, den Richtpreis je nach zurückgelegter Strecke zu nutzen, 10 bzw. 20 % abzuziehen oder 10 %, 20 %, 30 % bzw. 40 % aufzuschlagen.

Momentan ergeben sich aus den bisherigen On-Demand-Angeboten Defizite. Um eine gewisse Finanzierbarkeit und die Aufrechterhaltung der On-Demand-Angebote auch zukünftig sicherzustellen, sollen die Zuschlagsstufen +50 % und +60 % eingeführt werden. Eine von den WSW mobil GmbH in Auftrag gegebene Marktforschung zeigt zudem eine hohe Preisakzeptanz unter den Kund*innen für solche Angebote.

Die On-Demand-Preistabelle mit den Zuschlagsstufen +50 % und +60 % liegt als **Anlage 2** bei. Im Falle eines positiven Gremienbeschlusses soll diese ab dem 01.01.2025 gelten. Da die Preise im Linienbedarfsverkehr – zu dem der On-Demand-Verkehr zählt – nur alle zwei Jahre fortgeschrieben werden und die letzte Preisanpassung im Jahr 2024 erfolgte, ist dies die finale Preistabelle für das Jahr 2025.

Entwicklungen auf NRW-Ebene

Das Land NRW hat das Kompetenz Marketing (KCM) gebeten, ein Konzept für die Entwicklung eines landesweiten NRW-On-Demand-Tarifs zu erarbeiten. Das Vorhaben erfolgt unter der Leitung des KCM und in Abstimmung mit den Tarifräumen sowie diversen Verkehrsunternehmen in NRW. Hierdurch sollen neue Möglichkeiten, wie etwa verbundraumübergreifende Bedarfsverkehre, geschaffen werden. Derzeit befindet sich das Vorhaben noch in einer Konzeptionierungsphase.

5. Verlängerung Projekt Bürgerticket Monheim

Hintergrund

Zum 01.04.2020 hat die Stadt Monheim am Rhein als erste Kommune in NRW für ihre Bürgerinnen und Bürger mit Erstwohnsitz in Monheim den kostenfreien ÖPNV, bzw. das sogenannte „Monheim-Ticket“, eingeführt. Die Kosten für das Monheim-Ticket werden durch die Stadt Monheim am Rhein getragen. Ziel ist es, die Mobilitätswende zu beschleunigen und die Bürger*innen zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren, um so das städtische Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 zu unterstützen. Das eingeführte Monheim-Ticket ermöglicht die Nutzung des ÖPNV im Stadtgebiet von Monheim am Rhein sowie der Nachbarstadt Langenfeld (VRR-Tarifgebiet 73). Dieses in NRW einzigartige Pilotprojekt wurde zunächst für eine Dauer von drei Jahren angelegt und im Jahr 2022 aufgrund der Coronapandemie um zwei weitere Jahre verlängert. Während des Zeitraums wurden die Effekte der Maßnahme auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung untersucht. Dafür wurde durch die RWTH Aachen (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) eine Begleitstudie durchgeführt.

Rückblick auf die ersten vier Jahre des Monheim-Tickets

Die Einführung des Monheim-Tickets fand in der Corona Pandemie statt. In dieser Zeit gab es umfassende Kontaktbeschränkungen, die weitere Ansteckungen mit dem Virus vermeiden sollten. Ein Großteil der Fahrgäste stieg in dieser Zeit auf den Individualverkehr um und die Nutzung der öffentlichen Verkehre sank signifikant.

Die Verkehrsbetriebe verzeichneten deutschlandweit spürbare Einbrüche der Fahrgastzahlen und standen vor der Aufgabe, ihre Kund*innen wieder zurückzugewinnen und sich an die veränderten Rahmenbedingungen (bspw. die Einführung von Homeoffice, die die Anforderungen der Berufspendler deutlich veränderte) anzupassen. In der Stadt Monheim am Rhein zeichnete sich ein dynamischeres Bild ab: Zu Beginn der Pandemie verlief der Fahrgastrückgang deutlich schwächer, der anschließende Fahrgastanstieg vollzog sich deutlich schneller. Insoweit hat der kostenfreie Nahverkehr in Monheim am Rhein mit einem positiven Effekt auf die Nachfrage gewirkt.

Ergebnisse der Haushaltsbefragungen durch die RWTH Aachen

Der Anteil des Nahverkehrs am Monheimer Modalsplit stieg von 9 % im Jahr 2018 auf 12 % im Jahr 2023. Dieses Wachstum wird hauptsächlich durch die Verdoppelung des Binnenverkehrs getragen, da deutlich weniger Monheimer Bürgerinnen und Bürger angeben, den ÖPNV in Monheim am Rhein gar nicht zu nutzen. Auffällig ist hierbei, dass insbesondere die Monheimer Bürgerinnen und Bürger unter 14 Jahren verstärkt auf den ÖPNV setzen. All dies schlägt sich in der für die Preisfortschreibung relevanten Fahrtenanzahl nieder, die im Jahr 2023 nahezu das Niveau vom Jahr 2018 erreicht hat

und sich seit dem Jahr 2022 bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen stabilisiert.

Ausblick auf die weiteren Entwicklungen

Die Ergebnisse der RWTH Aachen zeigen eine positive Tendenz in der Auswirkung des kostenlosen ÖPNV. Aufgrund signifikanter Sondereffekte, wie der Coronapandemie und der Einführung des DeutschlandTickets, konnte noch keine abschließende Beurteilung des bisherigen Tarifpiloten seitens der Stadt Monheim am Rhein und des örtlichen Verkehrsunternehmens, Bahnen der Stadt Monheim (BSM), vorgenommen werden. Die für das Jahr 2025 geplante VRR-Tarifreform wird ebenfalls dazu führen, dass ein längerer Betrachtungszeitraum der Effekte notwendig wird, um aussagekräftige Ergebnisse zum kostenfreien ÖPNV quantifizieren zu können.

Zudem fand im Jahr 2023 die Erhebung „Mobilität in Städten“ statt. Diese Erhebung wird in regelmäßigen Abständen durch die TU Dresden (Technische Universität) durchgeführt. Die ersten Ergebnisse hieraus sollen Ende des Jahres 2024 zur Verfügung stehen. Im Zuge dessen beabsichtigen die Stadt Monheim am Rhein und die BSM die Untersuchungen auf die langfristige Wirkung eines kostenfreien Nahverkehrs mit vergleichbaren Städten in NRW und auf bundesweiter Ebene auszuweiten. Hierzu soll der Tarifpilot in ein zunächst zeitlich befristetes Projekt bis zum 30.09.2028 überführt werden.

Sachstand zur Anwendung der vereinbarten Prozesse

Um die Einführung des Monheim-Tickets zu ermöglichen, bedurfte es vertraglicher Vereinbarungen zwischen den Akteuren sowie die Festlegung entsprechender Prozesse. Für eine etwaige Verlängerung können diese Verträge in der aktuellen Form fortbestehen. Es bedarf einer Vertragsergänzung um den neuen Durchführungszeitraum. Der Kooperationsvertrag zwischen den BSM, der VRR AöR und der Stadt Monheim am Rhein regelt zudem die Preisermittlung und Preisfortschreibung des Monheim-Tickets. Für die längerfristige Fortsetzung des Projektes ist eine Revision erforderlich. Auf Basis der bisherigen Marktforschungen und mit Blick auf die für das Jahr 2025 angedachte VRR-Tarifreform erscheint es sinnvoll, die jährliche Ermittlung der Fahrtenanzahl zu Gunsten einer zweijährigen Ermittlung im Rahmen einer Haushaltsbefragung, beginnend ab dem Jahr 2025, zu ändern.

Finanzierungszusage der Stadt Monheim am Rhein

Zur Absicherung der finanziellen Leistungen ist ein entsprechender Ratsbeschluss des Rates der Stadt Monheim am Rhein erforderlich. Der Beschluss der VRR ZV- und KVIV-Gremien bildet die Voraussetzung zur Weiterführung des Projektes und erfolgt unter dem Vorbehalt des finanziellen Ausgleichs (Ausgleichszahlung an die Verkehrsunternehmen und Fortschreibung) durch die Stadt Monheim am Rhein.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Mai 2024

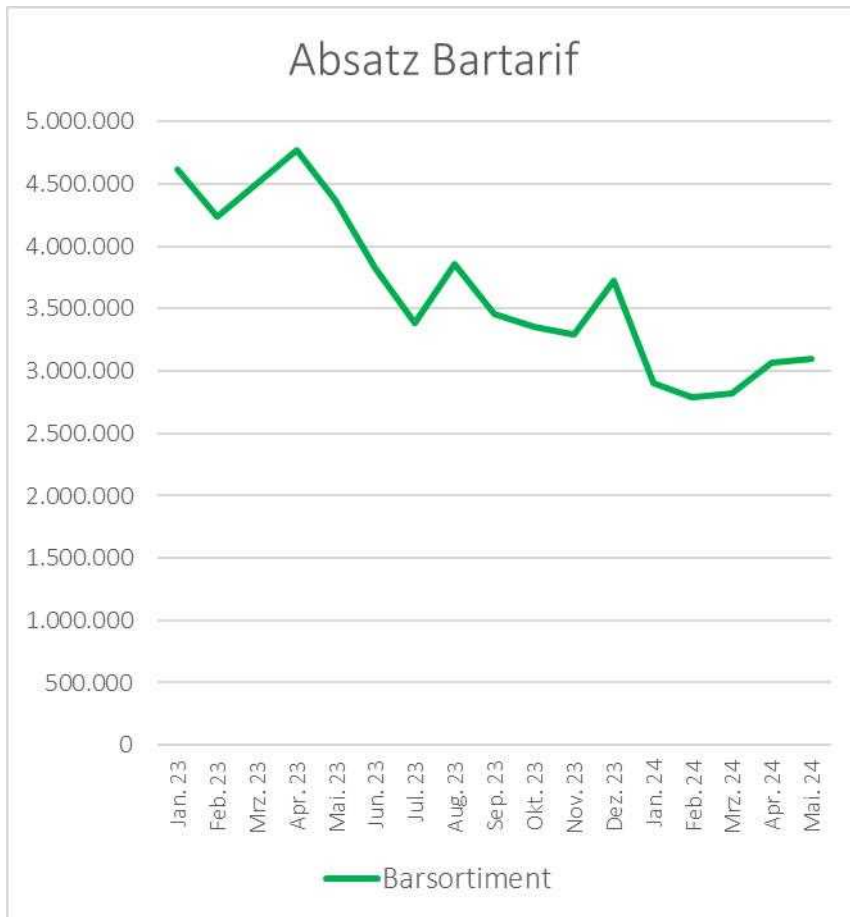
Übersicht der Entwicklung

Die Einnahmen im Verbundraum sind bis Mai 2024 um - 43,4 Mio. Euro (- 8,5 %) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Grund dafür ist, dass im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2023 das DeutschlandTicket (DT) und die DeutschlandTicket-Varianten noch nicht eingeführt wurden. Bei den Fahrten hingegen kann ein deutliches Plus von + 64,7 Mio. Fahrten (+ 17,7 %) verzeichnet werden.

Bei den Regelzeitkarten sind durch die Migration der Bestandsabonnent*innen und der Wechsler von der Einzelkaufvariante zum DeutschlandTicket die Einnahmen von 137,6 Mio. Euro um 125,0 Mio. Euro (- 90,9 %) auf 12,6 Mio. Euro gesunken. Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich bei den FirmenTickets. Auch hier gibt es deutliche Einnahmerückgänge von 32,1 Mio. Euro (- 89,1 %) zum Vorjahr. Die Einnahmen der Auszubildendentickets sind im Betrachtungszeitraum um - 20,2 Mio. Euro (- 98,3 %) zurückgegangen. Im Bereich der verbliebenen SchokoTickets sind die Einnahmen um - 93,2 Mio. Euro (- 96,5 %) gesunken – dies ist auf den Wechsel in das DeutschlandTicket Schule zurückzuführen. Bei den VRR-SemesterTickets ist ein Minus von 14,7 Mio. Euro (- 43,8 %) zu verzeichnen. Hier sind erste Auswirkungen der Einführung des Deutschlandsemestertickets zum Sommersemester 2024 erkennbar.

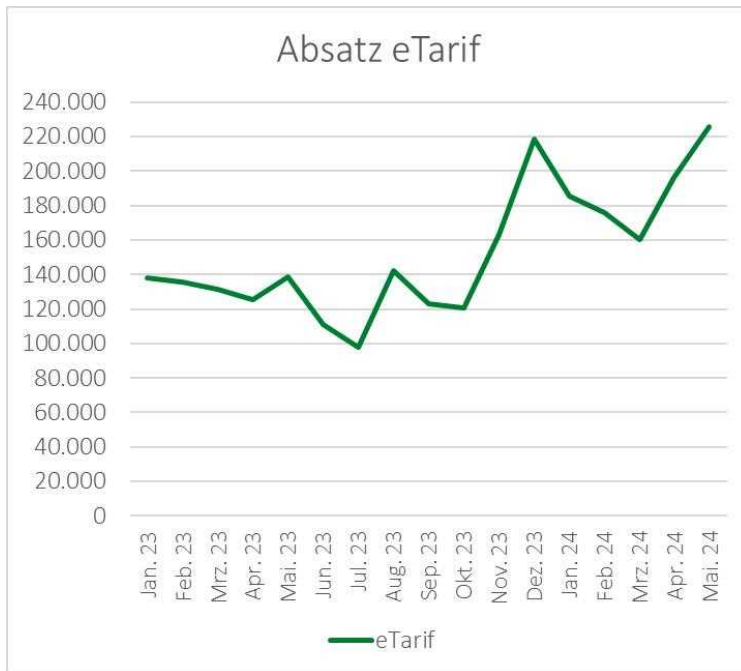
Barsortiment und eTarif

Im Barsortiment zeigen sich ebenfalls die Auswirkungen durch das DeutschlandTicket. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Einnahmen von 110,9 Mio. Euro auf 75,4 Mio. Euro (- 35,5 Mio. Euro, - 32,0 %) gesunken.



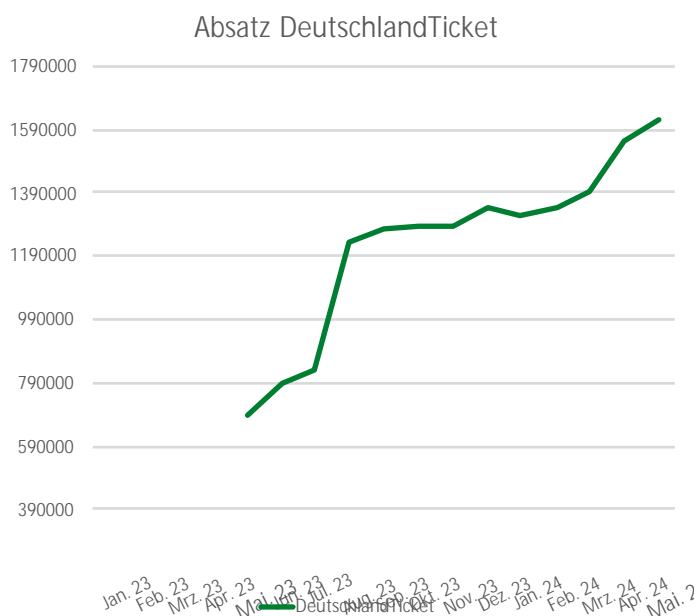
Der Absatzverlauf des Barsortiments ist seit Einführung des DeutschlandTickets bis auf einige positive Peaks in der Tendenz rückläufig. Auch beim SozialTicket sind die Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr durch die Wechsel zum DeutschlandTicket und DeutschlandTicket Sozial von 32,3 Mio. Euro auf 11,3 Mio. Euro (- 21,0 Mio. Euro, - 65,0 %) gesunken. Aktuell nutzen ca. 110 Tsd. Kund*innen ein DeutschlandTicket Sozial oder eine VRR-SozialTicket-Variante.

Der eTarif hat sich mit einem Plus von 0,9 Mio. Euro (+ 43,6 %) weiter positiv entwickelt. Der Spitzenwert im Dezember ist teilweise auf die 2-für-1-Mitnahmeaktion zurückzuführen. In den ersten beiden Verkaufsmonaten im Jahr 2024 wird ein Rückgang verzeichnet, der aber in Summe über dem Novemberwert 2023 liegt. Bis Mai 2024 erfolgt eine sehr positive Entwicklung.



VRR-Abonnements und DeutschlandTicket-Varianten

Die DeutschlandTicket-Varianten haben sich in nahezu allen Segmenten positiv entwickelt. Im Mai 2024 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,601 Mio. DeutschlandTicket-Abonnent*innen eine sehr erfreuliche Gesamtentwicklung.



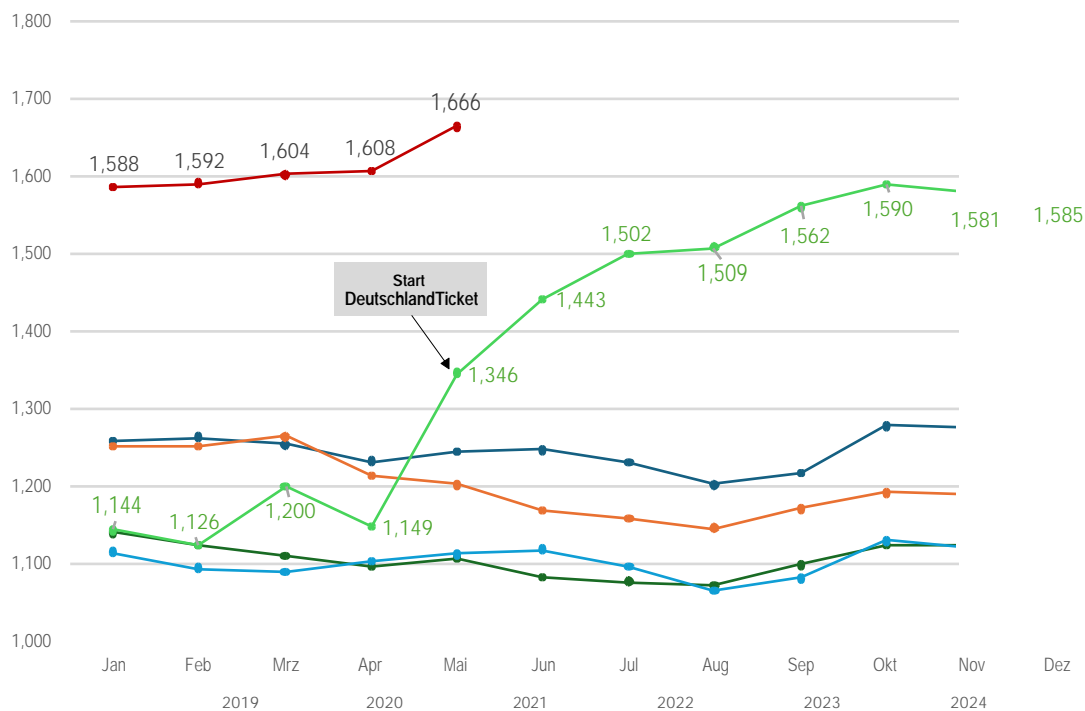
Die deutlichen Anstiege im August 2023 und im April 2024 resultieren aus den Starts des DeutschlandTicket Schule im August 2023 und des Deutschlandsemestertickets ab März 2024. Das DeutschlandTicket für Jedermann hat sich in den ersten Verkaufsmonaten sehr erfreulich entwickelt und verzeichnet auch jetzt noch einen positiven, jedoch flacheren

Verlauf. Sowohl das DeutschlandTicket Job wie auch das DeutschlandTicket Sozial sind seit Verkaufsstart noch immer im Hochlauf. Einige wenige Allgemeine Studierendenausschüsse haben sich für einen Start zum Wintersemester 2024/2025 entschieden. Zum Wintersemester 2024/2025 werden dann nahezu alle Studierende im VRR-Verbundraum mit dem Deutschlandsemesterticket den ÖPNV nutzen können.

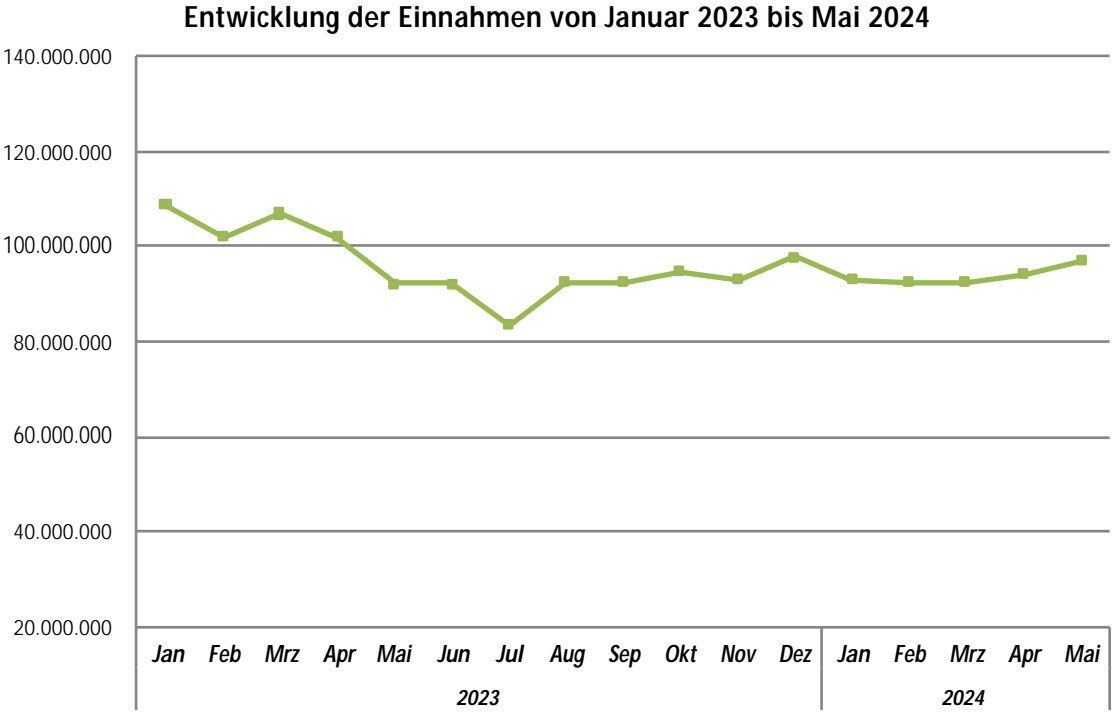
Aktuell verteilen sich die DeutschlandTicket-Abonent*innen wie folgt:

DeutschlandTicket	796 Tsd. (ca. 50 %)
DeutschlandTicket Schule	408 Tsd. (ca. 25 %)
DeutschlandTicket Job	109 Tsd. (ca. 7 %)
DeutschlandTicket Sozial	88 Tsd. (ca. 5 %)
Deutschlandsemesterticket	196 Tsd. (ca. 12 %)
Semesterticket DT-Upgrade	5 Tsd. (ca. 1 %)
Gesamt	1.601 Tsd.

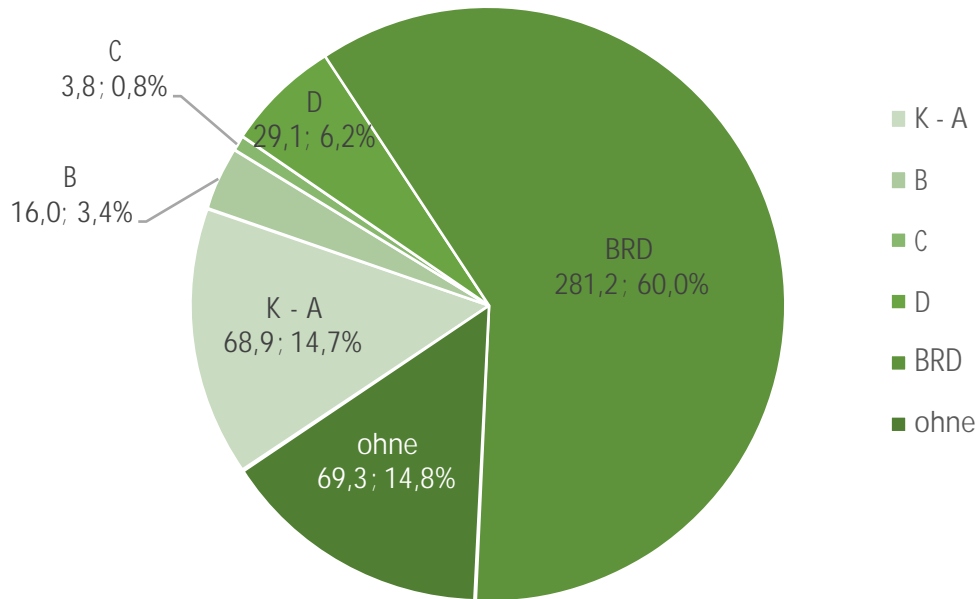
Die Entwicklung der VRR-Abonent*innen insgesamt zeigt das Wachstum durch das DeutschlandTicket.



Die Entwicklung der Einnahmen zeigt die Notwendigkeit einer nachhaltigen und dauerhaften DeutschlandTicket-Finanzierung durch Bund und Länder.



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



Ohne Preisstufe:	
Schulträgerzahlungen	52,0 Mio. EUR
Zuwendung SozialTickets	8,6 Mio. EUR
KombiTickets	2,9 Mio. EUR
eTarif	3,1 Mio. EUR
Rest	2,8 Mio. EUR

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %	
		Jan-Mai 2023	Jan-Mai 2024			
Summe von Absatz	Barsortiment	22.506.504	14.678.838	-7.827.666	-34,8	
	davon EinzelTicket Erwachsene	16.252.534	10.541.032	-5.711.502	-35,1	
	davon 4erTicket Erwachsene	1.888.534	1.266.946	-621.588	-32,9	
	4-StundenTicket	332.868	278.939	-53.929	-16,2	
	24h/48h-Varianten	880.472	513.442	-367.030	-41,7	
	Flexvarianten	45.126	7.780	-37.346	-82,8	
	eTarif	669.001	943.444	274.443	41,0	
	FirmenTickets	529.106	56.281	-472.825	-89,4	
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	198.334	30.957	-167.377	-84,4	
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	184.946	12.283	-172.663	-93,4	
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	65.270	2.059	-63.211	-96,8	
	davon FirmenTicket GroKu Vop	53.472	9.169	-44.303	-82,9	
	davon FlexJob	27.084	1.813	-25.271	-93,3	
	Regelzeitkarten	1.605.789	146.983	-1.458.806	-90,8	
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	741.051	89.789	-651.262	-87,9	
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	343.398	2.830	-340.568	-99,2	
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	381.778	40.565	-341.213	-89,4	
	davon BärenTicket	139.562	13.799	-125.763	-90,1	
	Schüler/AzubiTickets	2.214.377	60.155	-2.154.222	-97,3	
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.026.166	24.043	-1.002.123	-97,7	
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	310.566	4.861	-305.705	-98,4	
	SemesterTickets	1.281.121	698.172	-582.949	-45,5	
	SozialTickets	574.424	145.266	-429.158	-74,7	
	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	5.858	11.409	5.551	94,8	
	DeutschlandTicket	691.622	7.190.008	6.498.386		
	ÜT-Tarif	128.658	68.994	-59.664	-46,4	
	KombiTickets	3.083.526	2.159.107	-924.419	-30,0	
	Sonstiges	92	1	-91	-98,9	
	Summe von Einnahmen	Barsortiment	110.886.983	75.406.103	-35.480.880	-32,0
		davon EinzelTicket Erwachsene	60.248.959	41.923.579	-18.325.380	-30,4
		davon 4erTicket Erwachsene	22.818.371	16.095.864	-6.722.507	-29,5
4-StundenTicket		1.497.906	1.366.801	-131.105	-8,8	
24h/48h-Varianten		12.910.893	8.166.964	-4.743.929	-36,7	
Flexvarianten		168.092	31.891	-136.201	-81,0	
eTarif		2.121.921	3.046.435	924.514	43,6	
FirmenTickets		36.052.873	3.946.539	-32.106.334	-89,1	
davon FirmenTicket 100/100-Modell		11.804.959	2.009.300	-9.795.659	-83,0	
davon FirmenTicket GroKu-Modell		14.518.586	1.033.044	-13.485.541	-92,9	
davon FirmenTicket Rabatt-Modell		5.389.909	175.469	-5.214.440	-96,7	
davon FirmenTicket GroKu Vop		4.129.919	712.789	-3.417.130	-82,7	
davon FlexJob		209.501	15.937	-193.564	-92,4	
Regelzeitkarten		137.575.594	12.557.718	-125.017.876	-90,9	
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)		61.978.036	7.227.325	-54.750.711	-88,3	
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)		26.611.696	212.535	-26.399.161	-99,2	
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)		35.434.392	3.652.404	-31.781.988	-89,7	
davon BärenTicket		13.551.470	1.465.454	-12.086.016	-89,2	
Schüler/AzubiTickets		117.140.842	3.699.269	-113.441.574	-96,8	
davon SchokoTicket Selbstzahler		40.017.969	1.025.906	-38.992.063	-97,4	
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket		20.583.145	358.696	-20.224.449	-98,3	
SemesterTickets		33.553.209	18.860.227	-14.692.981	-43,8	
SozialTicket inkl. Zuwendung		32.284.567	11.311.855	-20.972.712	-65,0	
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		329.659	573.873	244.214	74,1	
DeutschlandTicket		33.422.901	334.744.387	301.321.486		
ÜT-Tarif		5.391.515	1.085.293	-4.306.222	-79,9	
KombiTickets		3.074.449	2.932.684	-141.765	-4,6	
Sonstiges		391.603	701.390	309.787	79,1	
Summe von Fahrten		Barsortiment	32.004.897	21.335.370	-10.669.527	-33,3
		davon EinzelTicket Erwachsene	16.296.903	10.541.253	-5.755.650	-35,3
		davon 4erTicket Erwachsene	7.554.136	5.067.784	-2.486.352	-32,9
	4-StundenTicket	832.170	697.348	-134.823	-16,2	
	24h/48h-Varianten	3.244.950	1.951.553	-1.293.397	-39,9	
	Flexvarianten	40.481	6.178	-34.303	-84,7	
	eTarif	667.176	940.796	273.620	41,0	
	FirmenTickets	21.206.985	2.065.232	-19.141.754	-90,3	
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	5.219.519	849.380	-4.370.139	-83,7	
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	9.729.170	615.421	-9.113.749	-93,7	
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.374.590	109.359	-3.265.231	-96,8	
	davon FirmenTicket GroKu Vop	2.829.731	487.954	-2.341.777	-82,8	
	davon FlexJob	53.975	3.118	-50.858	-94,2	
	Regelzeitkarten	78.145.362	7.055.932	-71.089.430	-91,0	
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	38.764.096	4.509.514	-34.254.582	-88,4	
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	15.885.435	124.990	-15.760.445	-99,2	
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	18.471.599	1.924.664	-16.546.935	-89,6	
	davon BärenTicket	5.024.232	496.764	-4.527.468	-90,1	
	Schüler/AzubiTickets	136.980.498	3.724.749	-133.255.749	-97,3	
	davon SchokoTicket Selbstzahler	63.622.292	1.490.666	-62.131.626	-97,7	
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	18.944.526	296.521	-18.648.005	-98,4	
	SemesterTickets	33.309.146	18.152.472	-15.156.674	-45,5	
	SozialTicket	28.146.776	6.825.640	-21.321.136	-75,7	
	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	34.108.700	369.531.566	335.422.866		
	ÜT-Tarif	309	162	-147	-47,6	
	KombiTickets	992.156	664.294	-327.862	-33,0	
	Sonstiges	0	0	0		
	Gesamt: Summe von Absatz	33.290.078	26.158.658	-7.131.420	-21,4	
	Gesamt: Summe von Einnahmen	512.226.116	468.865.772	-43.360.344	-8,5	
	Gesamt: Summe von Fahrten	365.562.005	430.296.213	64.734.208	17,7	

2. Marketingplan 2025 bis 2026

Im Dezember-Sitzungsblock 2022 wurde die Verlängerung des Marketingplans bis zum 31.12.2024 beschlossen (Drucksache Nr. NVN/X/2022/0416). Dabei wurde im Beschluss folgendes ergänzt:

„In Abhängigkeit von der Verstetigung der sich gerade neu entwickelnden ÖPNV-Finanzierungsvolumina und -systematik auf Seiten von Bund und Land wird eine Überarbeitung der Marketingplanstruktur in einen Abstimmungsprozess mit den VRR-Gremien eingebracht.“

Im September-Sitzungsblock 2023 hat der VRR als Sachstand erste Überlegungen zu einer leicht veränderten Struktur des Marketingplans eingebracht (Drucksache Nr. M/X/2023/0591). Der Kern der strukturellen Veränderung besteht darin, den jährlichen, gem. §13 (2) Verbundgrundvertrag für die Tariffortschreibung beschlussrelevanten Teil aus dem Marketingplan explizit herauszulösen. Der Grund dafür: In der Praxis hat sich schon seit Langem herausgestellt, dass die Marketingarbeit und damit auch der Marketingplan – abgesehen von der ohnehin jährlich in den Gremien behandelten Tariffortschreibung – deutlich längere zeitliche Perspektiven ansetzen und nicht alljährlich zu überarbeiten sind.

Aktueller Modus für die Fortschreibung

Für den prozentualen Rahmen der Tariffortschreibung werden seit dem Jahr 2018 zwei Indizes betrachtet:

- Der Verbraucherpreisindex (VPI, geglättet über 5 Jahre) und
- ein Kombiindex aus Personalkosten-, Strom- und Dieselpreisentwicklung (geglättet über 3 Jahre).

Der damit entstehende Korridor gibt einen Rahmen für prozentuale Preiserhöhungen, mit denen die preispolitische Beschlussfindung i.d.R. eröffnet wird. Der Rahmen ist dabei nicht starr: Abweichungen nach oben (vgl. Preiserhöhung zum 01.01.2024) oder nach unten (z.B. Nullrunden) sind möglich, zumal in die Tariffortschreibung nicht nur ökonomische, sondern auch umweltpolitische und soziale Überlegungen einbezogen werden.

Veränderungen durch Einführung der DeutschlandTicket (DT)-Familie

Tarifprodukte der DT-Familie hängen preislich am bundesweiten Angebot DT mit der darin angelegten und zu kompensierenden Tarifabsenkung. Für das DT ist bislang noch kein konkreter Fortschreibungsmodus veröffentlicht. Die Preisgestaltung des DT unterliegt

deutlich anderen Finanzierungsrahmenbedingungen als die „Restsortimente“ in den Verbänden. Insofern ist bei der Fortschreibung der Restsortimente eine Orientierung an der DT-Preisentwicklung nicht empfehlenswert.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass sich sowohl der aktuelle als auch ein ggf. veränderter VRR-Fortschreibungsmodus nur auf die Tarifprodukte bezieht, über dessen Preisfortschreibung allein die VRR-Gremien entscheiden. Der mit solchen Tarifprodukten erzielte Umsatz beläuft sich nach Einführung der DT-Produktfamilie auf ca. 25% des Gesamt-Tarifumsatzes. Je nach Ausgestaltung des Finanzierungsmechanismus für den Schadensausgleich aus dem DT, kann dem konkreten Erhöhungsmaß eine größere finanzielle Bedeutung zukommen.



Empfehlung zur Beibehaltung des aktuellen Tariffortschreibungskorridors

Der aktuelle Tariffortschreibungskorridor beinhaltet mit dem VPI eine Größe, die in der Bevölkerung weitgehend bekannt ist. Preisänderungen in der Größenordnung des VPI werden im Großen und Ganzen als plausibel wahrgenommen. Mit dem Kombiindex für den Aufwand sind drei zentrale Größen berücksichtigt, die ebenfalls gut nachvollziehbar sind.

Eine prinzipiell denkbare, reine Orientierung an der Gesamtaufwandsentwicklung führt perspektivisch zu Erhöhungsmaßen, die nicht marktorientiert sind.

Spezielle Verkehrspreisindizes sind als Basis wenig geeignet, da sie selbstreferenziell sind; die eigenen Branchenpreise gehen in den Fortschreibungsindex ein. Bei Beibehaltung des Tariffortschreibungsmodus ergibt sich – heute – für das Jahr 2025 ein Erhöhungsmaßkorridor

zwischen ca. 4 bis 6,5 %.

Allgemeine Entwicklungen mit deutlichen Auswirkungen auf den ÖPNV

Erheblichen Einfluss auf die Nachfrage, die Einnahmen und auch auf spätere tarifpolitische Entscheidungen hat die **Corona-Pandemie** in den Jahren 2020-2023. Die Nachfrage- und Einnahmewirkungen nebst Ausgleichsmechanismen wurden während der Pandemie in den Gremien ausführlich erörtert und begleitet. Corona führte überdies für knapp 50% der Beschäftigten zu einer neuen „Homeoffice-Kultur“ und damit einer nachhaltig veränderten Arbeitsplatzmobilität.

Der **Ukraine-Krieg** hat bis heute die Planbarkeit von Energiekosten erheblich erschwert und generell die Inflation verstärkt. Die höheren Kosten verspüren die Verkehrsunternehmen ebenso wie die Verbraucher.

Das **Klimaschutzgesetz** sorgt dafür, dass das Unterlassen von Maßnahmen zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor justiziabel wird. Zudem sorgt es auch für konkrete Investitionen in die Antriebswende bei den VU: Die Flotten werden kontinuierlich elektrifiziert.

Die Wirkungen des **demographischen Wandels** schlagen mittlerweile durch und sorgen für einen akuten Fachkräftemangel, auch – und dort besonders spürbar – beim Fahrpersonal. Die ÖPNV-Dienstleistung wird anfällig für personalbedingte Ausfälle.

Digitalisierung und KI werden stetig weiterentwickelt, bzw. dehnen sich in die verschiedensten Lebensbereiche aus und führen auch bei Verbrauchern zu Erwartungshaltungen in Bezug auf den ÖPNV-Zugang, sei es bei vertrieblichen Prozessen, beim Payment oder bei der Kundenkommunikation und -information. Zugleich macht Digitalisierung Errungenschaften wie On-Demand-Verkehre (und -Tarife), „grenzenlose“ Tarifprodukte wie den landesweiten Check-in-Check-out-Tarif **eezy** und avancierte Live-Kundeninformation überhaupt erst möglich.

Das **9-Euro-Ticket** (Juni-August 2022) und in der Folge das **DeutschlandTicket** (seit Mai 2023) als Bundesinterventionen im Tarifbereich führten zu einem Bedeutungsverlust der Bestandssortimente im Zeitkartenbereich, sorgten für einen neuen Maßstab in puncto Einfachheit, der von den Nutzern besonders geschätzt wird, veränderten allerdings auch die Preiswahrnehmung. Schlussendlich führen diese Angebote zu einem höheren öffentlichen Finanzierungsbedarf.

Im Zusammenhang mit der Bundesförderung des DeutschlandTickets stehen Forderungen der Bundespolitik nach **Effizienzsteigerungen im ÖPNV**. Dies betrifft Verwaltungsstrukturen, z. B. die tarifliche Angleichung ALT-VGN und -VRR im Schülersegment, wie operatives Geschäft.

Die VRR AöR begegnet den beschriebenen Entwicklungen mit der Formulierung folgender Marketingziele für die kommenden drei Jahre: Seitens des Marktes steht die segment-spezifische Erschließung neuer Kundenpotentiale im Fokus. Ziel ist es im Segment DeutschlandTicket eine Marktdurchdringung von 30-40% und im Segment der Gelegenheits-fahrgäste einen Anteil an eezy Fahrten von mindestens 20-30% zu erreichen. Es wird eine Steigerung der Fahrten im ÖPNV von 15% angestrebt (Marktziele).

Auf der ökonomischen Ebene gilt es den Anteil der Nutzerfinanzierung an den ÖPNV-Kosten mindestens auf einem stabilen Niveau zu halten (ökonomisches Ziel). Zur Stützung dieser beiden Zieldimensionen, soll die Markenbekanntheit von eezy auf 80% (gestützt) angehoben werden. Darüber hinaus gilt es die VRR-AöR und seine Verkehrsunternehmen als den Treiber und Gestalter der Verkehrswende zu positionieren (psychografische Ziele).

Mit den

- anstehenden Reformmaßnahmen im Tarif und Vertrieb,
- der steten Weiterentwicklung der Auskunftssysteme und Apps,
- der Fokussierung auf wenige Tarifprodukte auch in der Kommunikation und
- der Bewusstmachung der wichtigen Rolle von VRR und Verkehrsunternehmen für eine gelingende Verkehrswende,

trägt das Marketing im VRR dazu bei, den ÖPNV trotz der schwierigen Rahmenbedingungen auch in Zukunft für Bestands- und Neukund*innen attraktiv zu halten.

Der Marketingplan für die Jahre 2025 ff wird den Verbundgremien im Dezember-Sitzungsblock zur Beschlussfassung vorgelegt.

3. Schülermarkt Status quo und Weiterentwicklung

Status quo zum DeutschlandTicket Schule für das Schuljahr 2024/25 im VRR sowie der Status zur Weiterentwicklung des Schülersegmentes.

Das DeutschlandTicket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen („DT Schule“) wurde für das Schuljahr 2023/2024 durch einen befristeten Erlass der Landesregierung NRW vom 01.06.2023 ermöglicht. Selbstzahlende Schüler*innen eines am Vertragsmodell

teilnehmenden Schulträgers können ein DT Schule zu einem vergünstigten Preis im monatlich kündbaren Abonnement erwerben. Anspruchsberechtigte Schüler*innen erhalten in diesem Modell ein DT Schule durch den Schulträger.

Zur Fortführung des DeutschlandTickets für Schüler*innen hat die Landesregierung NRW einen erneuten Erlass „DeutschlandTicket für Schüler*innen in Nordrhein-Westfalen im Schuljahr 2024/2025“ mit Datum 19.04.2024, verabschiedet.

Die Teilnahme am DT Schule im Schuljahr 2024/2025 setzte eine erneute Ergänzungsvereinbarung zum bisherigen SchokoTicket-Vertrag voraus. Diese wurde von der VRR AöR erstellt und an die Schulträger geschickt. Auch im Schuljahr 2024/2025 ist der VRR der einzige Tarifraum in NRW, wo das DT Schule-Modell fast flächendeckend von den öffentlichen Schulträgern umgesetzt wurde. Von insgesamt 101 öffentlichen Schulträgerverträgen, die im vergangenen Schuljahr 2023/2024 die Ergänzungsvereinbarung für das DT Schule abgeschlossen hatten, wechseln die Stadt Kaarst und die Stadt Hilden zum SchokoTicket zurück. Die Stadt Heiligenhaus hat bislang nur das SchokoTicket angeboten und wechselt zum Schuljahr 2024/2025 erstmalig zum DT Schule. Die sich im Kragenbereich befindende Gemeinde Reken sowie ein privater Schulträger hatten zuvor Verträge mit der VRR AöR und dem Münsterlandtarif und sind zum neuen Schuljahr allein im Münsterlandtarif unter Vertrag.

Das derzeitige DT Schule-Modell wurde als Übergangsmodell mit Unterstützung der Landesregierung geschaffen. Das Kompetenzcenter Marketing hat in Zusammenarbeit mit der Unternehmensberatung Civity und den Tarifräumen in NRW ein Grobkonzept für ein Nachfolgemodell entwickelt. Hierbei wurde unter anderem auf eine Vereinfachung von bürokratischen Prüfprozessen fokussiert. Die Anspruchsberechtigtenprüfung nach km-Grenzen ist gesetzlich durch die Schülerfahrkostenverordnung vorgeschrieben und verursacht Verwaltungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen, den Schulträgern, den Schulsekretariaten und den Schulverwaltungen. Auf NRW-Ebene gab es bisher Signale, dass die gesetzliche Grundlage überarbeitet wird und ein neues Schülermarktmodell mit anderen Kriterien für eine Anspruchsdefinition berücksichtigen würde. Zwischenzeitlich haben sich diese Rahmenbedingungen geändert. Eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen ist in den nächsten Jahren nicht absehbar.

Des Weiteren ist das Grobmodell nach einer ersten fachlichen Einschätzung nicht zielführend, da Schulträger im VRR-Raum ihre bisherigen finanziellen Mittel im Durchschnitt um mindestens 50 % erhöhen müssten. Folglich wären Vertragskündigungen durch die

Schulträger aufgrund der finanziellen Mehrbelastung sehr wahrscheinlich.

Die VRR AöR wird zusammen mit den weiteren Tariforganisationen in NRW einen Vorschlag für ein mögliches dauerhaftes Schülermarktmodell auf Basis der aktuellen gesetzlichen Regelungen erarbeiten, bei dem alle Partner die bisherigen finanziellen Mittel im System halten. Die VRR AöR wird weiter berichten.

4. Jahresbericht KombiTicket 2023

Ausgangslage

Das KombiTicket ist eine Leistungskombination aus einer Grundleistung, wie z.B. einer Eintrittskarte für ein Event eines Drittanbieters und einer Zusatzleistung in Form einer ÖPNV-Fahrtberechtigung.

Mit dem Abschluss von KombiTicket-Verträgen sind wirtschaftliche und verkehrspolitische Zielsetzungen verbunden. Zum einen ermöglicht das KombiTicket den Verkehrsunternehmen die Gesamteinnahmen zu halten, bzw. zu steigern und zum anderen die Kosten – insbesondere Vertriebskosten – zu senken. Außerdem können durch einen reduzierten Anteil von Beförderungserschleichungen Einnahmen gesichert werden, v.a. bei Großveranstaltungen, die auch ohne eine KombiTicket-Regelung ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen würden.

Auch Kund*innen bietet das KombiTicket viele Vorteile, indem es eine einfache An- und Abreise durch Nutzung des ÖPNV ermöglicht, ohne dass Kund*innen zusätzliches Tarifwissen benötigen. Dadurch eröffnen sich für die Verkehrsunternehmen Möglichkeiten, neue Kund*innen an den ÖPNV heranzuführen.

Zudem ist das KombiTicket eines der wenigen Tarifprodukte, welches kaum von den Entwicklungen des DeutschlandTickets betroffen war und ist. Veranstalter, Verkehrsunternehmen und die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR sehen das KombiTicket-Angebot als eine sinnvolle Ergänzung für die Kund*innen.

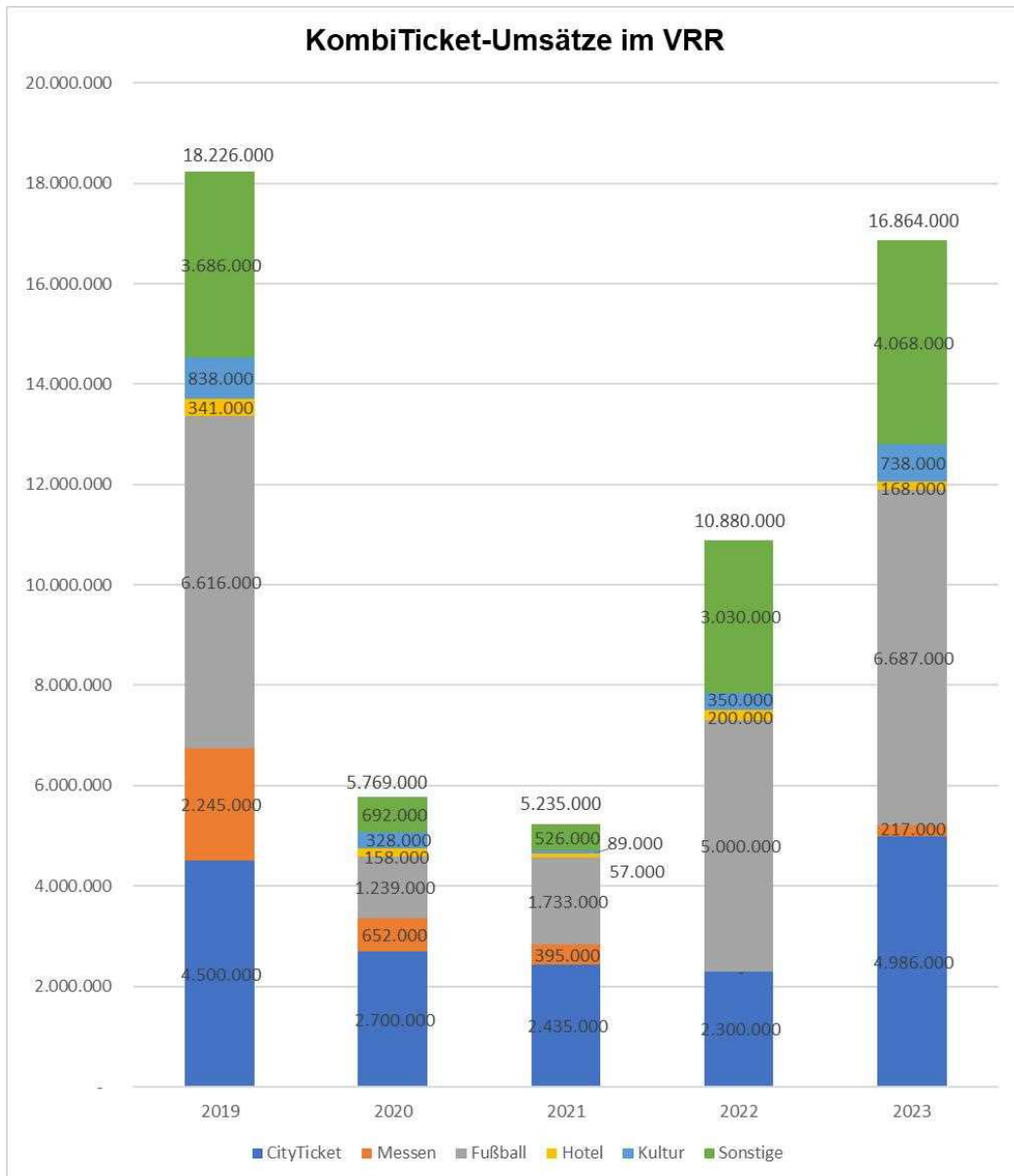
Covid19-Pandemie: Umgang des VRR mit abgesagten/ verschobenen Veranstaltungen

Nachdem in dem Jahr 2022 nur noch wenige Absagen/Verschiebungen von Veranstaltungen veranlasst wurden, hatte die Corona-Pandemie im Jahr 2023 keinerlei Auswirkungen mehr auf Veranstaltungen. Im Gegensatz zu dem Vorjahr fanden deutlich mehr Veranstaltungen, welche ein KombiTicket-Vertrag abgeschlossen haben, statt. Auch Messen, die im Jahr 2022 gänzlich entfielen, erfolgten wieder im Jahr 2023.

Entwicklung der Verträge und Umsätze

An den Gesamteinnahmen ist deutlich zu erkennen, dass 2023 das erste Jahr war, in welchem die Coronabeschränkungen komplett weggefallen sind, die Veranstaltungsbranche keinerlei Einschränkungen mehr erfuhr und auch Messen wieder stattfanden. Im Vergleich zum Jahr 2022 haben sich die Umsätze im Jahr 2023 um mehr als 50 % erhöht: Im Jahr 2022 gab es einen Gesamtumsatz von 10,9 Mio. Euro, im Jahr 2023 wurde ein Gesamtumsatz von 16,9 Mio. Euro generiert.

In dem Jahr 2023 gab es neben den bekannten Großveranstaltungen (ExtraSchicht, Konzerte) hauptsächlich mittelgroße Veranstaltungen, welche zur Einnahmensteigerung beigetragen haben. Hier lassen sich beispielhaft Festivals wie „Ruhr in Love“, „Heaven & Hill“ oder sportliche Veranstaltungen wie die „Invictus Games“ nennen. Auch ließen sich Steigerungen in der Nachfrage des CityTickets beobachten.



Gesamthaft konnte die Anzahl von über 100 Verträgen gehalten und neue Partner gewonnen werden. Einzig die Einstellung der WelcomeCard Ruhr in Kooperation mit der Ruhr Tourismus GmbH zum Jahresende 2023 war zu bedauern. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage haben sich die Vertragspartner auf die Einstellung des Angebots geeinigt.

KombiTickets im Jahr 2024

Der KombiTicket-Vertrag für die UEFA EURO 2024 wurde nach Einigung über die Konditionen mit dem Deutschen Fußballbund und anderen Verkehrsverbänden abgeschlossen. Die Besucher*innen sowie die Volunteers der UEFA EURO 2024 konnten ohne zusätzliche Kosten zu den Spielorten der UEFA EURO 2024 mit dem ÖPNV anreisen.

Zudem werden bereits Großveranstaltungen in den folgenden Jahren vorbereitet. Für die „World University Games“, welche im Jahr 2025 erfolgen, soll ein KombiTicket-Vertrag geschlossen werden. Die Verhandlungen hierzu finden aktuell mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und dem Vertragspartner statt. Ebenfalls finden die Abstimmungstermine zur „Internationalen Gartenausstellung 2027“ weiterhin regelmäßig statt.

Des Weiteren ist die VRR AöR mit der Ruhr Tourismus GmbH im Austausch, inwiefern nach der Einstellung der WelcomeCard Ruhr die Kooperation ausgebaut werden kann.

5. Beendigung Projekt Linie 709 Neuss

Ausgangslage

Um die ÖPNV-Nutzung in der Neusser Innenstadt zu stärken, hat die Stadt Neuss auf der Straßenbahnlinie 709 ein befristetes Pilotprojekt durchgeführt (s. Vorlage M/X/2024/0748). Im Laufe des ersten Halbjahres 2024 sollte evaluiert werden, ob das Projekt ab dem 01.09.2024 um ein weiteres Jahr verlängert wird. Dazu hat die Stadt Neuss während der laufenden Zeit des Pilotprojekts eine Marktforschung durchgeführt.

Ergebnisse der Marktforschung waren unter anderem:

- Das Angebot wird von den Fahrgästen generell positiv wahrgenommen.
- Insbesondere ältere Neusser profitieren von einem verbesserten Mobilitätsangebot.
- Das Image der Stadt im Hinblick auf die Verkehrswende und die Attraktivität der Innenstadt verbessert sich.
- Die meisten Fahrgäste besitzen allerdings bereits ein Ticket. Andere Kund*innen wiederrum fahren über die anderen kostenpflichtigen Haltestellen der Linie 709 ohne Ticket. Eventuell, da das Risiko bei der kurzen Fahrtstrecke erwischt zu werden gering scheint oder die exakte Länge der Freifahrtzone nicht bekannt ist.
- Fahrgäste von außerhalb profitieren auf Grund der Anschlussmobilität und dem dafür notwendigen Ticket nahezu gar nicht von der Freifahrtzone.

Ergänzend zu den qualitativen Ergebnissen folgend noch ein Auszug der quantitativen Ergebnisse der Passantenbefragung:

- 71 % empfinden die Freifahrtzone der 709 für ihre persönliche Mobilität als absolut/ eher unwichtig
- 25 % gaben an „deutlich häufiger“ die 709 genutzt zu haben, seit die Fahrten in der Innenstadt von Neuss kostenlos waren. 36 % etwas häufiger und 39 % genau

gleich.

- 55 % stimmen voll und ganz zu, dass die Freifahrtzone die Neusser Innenstadt attraktiver macht.

Insgesamt wurde festgehalten, dass das Angebot von den Bürger*innen gut angenommen wurde, allerdings hinsichtlich der Mobilität und des Verkehrs in der Neusser Innenstadt keinen bedeutenden Mehrwert darstellt, sodass sich der finanzielle Aufwand zur Beibehaltung der Freifahrtzone aus Sicht der Stadt Neuss nicht rentieren würde.

Ergebnis

Am 28.06.2024 hat der Rat der Stadt Neuss der Verlängerung des Projektes über den 31.08.2024 hinaus nicht zugestimmt. Somit wird der Beschluss des VRR-Verwaltungsrats vom 26.06.2024, der unter dem Vorbehalt des auskömmlichen Mindererlösausgleichs durch die Stadt Neuss getroffen wurde, nicht umgesetzt. Die Freifahrt auf der Linie wird zum 01.09.2024 eingestellt.