



<b>Beschlussvorlage</b>		
<b>- öffentlich -</b>		
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AÖR</b>	<b>M/VIII/2010/0086</b>	<b>9</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AÖR	29.09.2010	Empfehlung
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	29.09.2010	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AÖR	01.10.2010	Entscheidung

**Datum: 07.09.2010**

**Betreff**  
Preismaßnahme zum 01.01.2011

**Beschlussvorschlag**

1. Der Verwaltungsrat stimmt der dargestellten Vorgehensweise zur Preisanpassung ab dem 01.01.2011 mit einer Gültigkeit von 12 Monaten und der als Tischvorlage vorgelegten Preistabelle zu.
2. Der Verwaltungsrat nimmt den Sachstand der Marktforschung zum Sozialticket zur Kenntnis.

**Sachstandsbericht**

## **Preisanpassung zum 01.01.2011**

### **Vorbemerkung**

Die Vorlage befasst sich zum einen mit der Anpassung der Ticketpreise zum 01.01.2011 und zum anderen mit dem Thema Sozialticket.

### **1. Preismaßnahme 01.01.2011**

Mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 10. Dezember 2008 ist die Laufzeit der am 01.08.2009 in Kraft getretenen neuen VRR-Preisgestaltung bis zum 31.07.2010 befristet. Die vom VRR im März-2010-Sitzungsblock vorgeschlagene Preismaßnahme mit Wirkung zum 01.08.2010 wurde vom Verwaltungsrat zunächst ausgesetzt, um zwischenzeitlich die wirtschaftlichen Auswirkungen bei der Einführung eines Sozialtickets für einkommensschwache Kundengruppen zu analysieren. Die Ergebnisse der zu diesem Zweck durchgeführten Marktuntersuchung liegen mittlerweile vor und werden in dieser Vorlage gesondert beschrieben.

Die nachfolgend beschriebene Preisempfehlung soll mit Wirkung zum 01.01.2011 gelten und eine Laufzeit von 12 Monaten haben.

Mit der vorgeschlagenen Tarifmaßnahme sollen erwartete Mehraufwendungen kompensiert werden, um negative Ergebnisauswirkungen bei den Verkehrsunternehmen zu vermeiden und so einen Beitrag zur Konsolidierung der kommunalen Haushalte zu leisten.

Ausgenommen von der Preisanpassung zum 01.01.2011 sind die Preise des SemesterTickets, bei denen vertraglich fixierte anderslautende Anpassungstermine und Regularien zu beachten sind.

#### **1.1. Strategischer Ansatz**

Die Tarifikalkulation orientiert sich an den bereits seit mehreren Jahren bewährten und nachfolgend benannten tarifstrategischen Einzelmaßnahmen.

So wird der erfolgreich eingeschrittene Weg zur Gewinnung von neuen bzw. Bindung von vorhandenen Stammkunden fortgesetzt (= Abostrategie). Zufriedene Dauerkunden bilden das Rückgrat für eine verlässliche und ergiebige Tarifeinnahme. Allerdings stellen gerade diese Kunden einen hohen Anspruch an die Leistungsfähigkeit des ÖPNV, so dass eine erfolgreiche Preismaßnahme auch abhängig ist von Qualität und Umfang des Leistungsangebotes. Hier gilt es nun mit der Preisfestsetzung den Spagat zwischen einer Marktverträglichkeit auf der einen Seite und der Ertragsoptimierung auf der anderen Seite zu schaffen.

Wie in den Vorjahren wird bei allen Preismaßnahmen ticket- und preisstufenbezogen differenziert vorgegangen.

## **1.2. Bartarif**

Das Einzelticket für Erwachsene soll in der am stärksten nachgefragten Preisstufe A preisstabil bleiben. Grund ist die Preissensibilität für Gelegenheitsfahrgäste.

Nach der vorjährigen Preisstabilität beim Kurzstreckenticket und den Kindertickets sollen diese Tickets systemtechnisch bedingt um 10 Cent angehoben werden.

Leicht überdurchschnittlich steigen in allen Preisstufen die Preise der 4erTickets für Erwachsene mit dem mittelfristigen Ziel einer 10 %igen Ermäßigung gegenüber den Einzelticketpreisen.

Die Preisgestaltung der VRR–TagesTickets und GruppenTickets in der Preisstufe D berücksichtigt die Preishöhe der landesweit geltenden Pauschalpreistickets SchönerTagTicket NRW Single und Gruppe.

## **1.3. Zeitkartentarif**

Im Zeitkartenbereich erfolgt eine Fortführung der am 01.08.2008 begonnenen Preisdifferenzierung in der Preisstufe A durch eine etwas deutlichere Preisanpassung im Preisniveau A 2 gegenüber dem Niveau in A 1.

Die Ticket2000-Angebote steigen aufgrund der intensiven Inanspruchnahme der tariflich integrierten Zusatznutzen wie Übertragbarkeit oder verbundweite Gültigkeit stärker als die vergleichbaren Ticket1000-Angebote. Dabei sind bei der Preisfestlegung die in einer speziellen Marktuntersuchung erkennbar gewordenen Preisbereitschaften der entsprechenden Kunden eingeflossen.

Bei den 9 Uhr-Varianten erfolgt eine etwas stärkere Anpassung, um vorhandene Preisspielräume auszuschöpfen. Dies erklärt sich aus der zunehmenden Nutzung dieser Ticketangebote für den Berufsverkehr.

Bei den Abonnementvarianten wird die derzeitige Reduzierung zum Preis der einzelnen Monatskarte in etwa beibehalten.

Beim BärenTicket ist eine Preisanpassung geplant, die sich leicht oberhalb der für die Preisstufe D (= Verbundnetzgültigkeit) vorgesehenen Preisanpassungen orientiert.

## **1.4. Ausbildungsverkehr**

Beim SchokoTicket soll der Eigenanteil für das erste anspruchsberechtigte Kind bzw. für die volljährigen Schülerinnen und Schüler angehoben werden, wobei die gesetzlich zulässige Obergrenze in Höhe von 12,00 € weiterhin unterschritten wird. Der Eigenanteil für das zweite anspruchsberechtigte Kind bleibt aufgrund der bereits erreichten gesetzlichen Obergrenze von 6,00 € / Monat preisstabil.

Gemäß Beschluss der Zweckverbandsversammlung vom 26.02.2003 wird die Höhe der Eigenanteile für alle Vertragspartner, also auch für kommunale und private Schulträger, von

der Zweckverbandsversammlung verbund einheitlich festgelegt. Dabei werden die Eigenanteile in Gänze als Fahrgeld für die verbundweite Freizeitnutzung angesehen. Eine formelle Zustimmung aller rd. 170 Schulträger ist dennoch von Nöten, da diese lt. Schulgesetz des Landes NW berechtigt sind, Eigenanteile festzusetzen. Das entsprechende vertragliche Verfahren wird vom VRR unmittelbar nach Beschlussfassung im Verwaltungsrat in die Wege geleitet. Nach diesem nun mehrere Jahre lang praktizierten und bewährten Procedere ist auch in 2010 mit einer Zustimmung aller Vertragspartner zu rechnen.

Bei den Zahlungen der Schulträger wird die Preisanpassung unterproportional steigen und diese vertragsgemäß zum 01.01.2011 wirksam.

Das SchokoTicket für Selbstzahler soll durchschnittlich angehoben werden.

Das Angebot des SchülerTickets ÜT VRR/VRS ist inhaltlich und preislich an das VRR-SchokoTicket einerseits und an das SchülerTicket des VRS (Verkehrsverbund Rhein–Sieg) andererseits angelehnt. Der Geltungsbereich umfasst den Bereich des großen Grenzverkehrs zwischen VRR und VRS. Insgesamt nutzen rund 2.200 Schülerinnen und Schüler das VRR-/VRS-ÜT-SchülerTicket, davon sind rd. 45 % Selbstzahler.

Derzeit kostet das SchülerTicket ÜT VRR/VRS 27,65 Euro für Selbstzahler, 12,00 Euro Eigenanteil für das erste freifahrtberechtigte Kind und 6,00 Euro Eigenanteil für das zweite Kind.

Um den VRR-Tarif oder den VRS-Tarif nicht zu unterlaufen, soll das SchülerTicket ÜT VRR/VRS in Absprache mit dem VRS zum 01.01.2011 ebenfalls auf den Preis des VRR-SchokoTickets für Selbstzahler angehoben werden.

Beim SemesterTicket gelten vertragsgemäß die nun im Oktober 2010 festgelegten Ticketpreise für das Sommersemester 2011 und auch für das Wintersemester 2011/2012. Der mit dieser Vorlage vorgeschlagene Preis pro Semester entspricht dem allgemeinen Erhöhungsmaß sowie der Preisgleitklausel der bestehenden Verträge.

### **1.5. Erwartete Mehreinnahme**

Insgesamt werden für das Kalenderjahr 2011 durch die vorgeschlagene Preisanpassung die geplanten Kostensteigerungen kompensiert.

Die detaillierten Preise befinden sich z. Zt. noch im Abstimmungsprozess und werden als Tischvorlage vorgelegt.

### **2. SozialTicket:**

Gemäß Beschluss des Verwaltungsrates vom 25.03.2010 wurde festgelegt, der Kundengruppe mit einem eng begrenzten Einkommen ein preislich ermäßigtes Ticket im Jahresabonnement mit dem Geltungsbereich für eine Stadt / ein Tarifgebiet anzubieten.

Kaufberechtigt sollen sein:

- Bezieher von Arbeitslosengeld II (Hartz IV) oder Sozialgeld gem. Sozialgesetzbuch II,
- Hilfe zum Lebensunterhalt oder Grundsicherung nach Sozialgesetzbuch XII,
- Hilfe zum Lebensunterhalt nach dem Bundesversorgungsgesetz,
- Leistungen gem. Asylbewerberleistungsgesetz und
- Bezieher von Leistungen vom Jugendamt.
- Darüber hinaus Personen, deren Einkommen bis zu 10 % oberhalb der Leistungen des Arbeitslosengelds II einschließlich der Kosten für die Unterkunft beträgt (= Geringverdiener). Hier wurde aus Gründen der einfachen Abgrenzung der Bezug von Wohngeld als Kaufberechtigung definiert.

Laut den verfügbaren aktuellen statistischen Angaben wären demzufolge rd. 1,14 Millionen Bewohner im VRR kaufberechtigt.

Darüber hinaus wurde die VRR AöR mit Beschluss vom 25.03.2010 beauftragt, die finanziellen Auswirkungen eines SozialTickets im Rahmen einer Marktforschungsstudie zu ermitteln.

Etwas verkürzt dargestellt, ist das Ziel der Studie Aussagen über folgende Fragestellungen zu gewinnen:

- Preisbereitschaften der Zielgruppe für ein SozialTicket
- Präferenzen für spezielle Ausgestaltungen des Tickets
- Mobilitätsverhalten
- Umsatz vor Einführung eines SozialTickets
- Umsatz nach Einführung eines SozialTicket
- Informationen zur Wirtschaftlichkeit

Um einen reibungslosen und erfolgreichen Ablauf bei der Durchführung der Marktforschung zu erreichen, wurden zunächst die Amtsleiter der Sozialämter verschiedener Kommunen und Landkreise zu einem Informationsaustausch eingeladen. Im Rahmen dieses Gesprächs konnte frühzeitig die Erkenntnis gewonnen werden, dass Identifizierung und Rekrutierung potenzieller Interviewpartner gegenüber allgemein repräsentativen Untersuchungen deutlich komplexer sind. Vor diesem Hintergrund erfolgte später anstelle der sonst üblichen und vorteilhaften Telefoninterviews die Rekrutierung und Feldarbeit in Form mündlicher Interviews vor Ort in den städtischen Ämtern und Ärgen der nachfolgend genannten Städte und Landkreise:

,Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Mönchengladbach, Kreis Recklinghausen und Kreis Viersen

In der Folge wurden innerhalb kürzester Zeit das Briefing zur geplanten Marktforschung durch den VRR erstellt, die Studie ausgeschrieben, seitens der potenziellen Anbieter Angebote erarbeitet und eingereicht und das wirtschaftlichste Angebot (IVV Aachen) ausgewählt. Nach der Beauftragung wurde durch das Institut der Fragebogen erarbeitet und in einem Pretest getestet. Die notwendig gewordene Form der mündlichen Befragung führte zusätzlich dazu, dass in den Kommunen und Landkreisen Oberbürgermeister, Landräte und Amtsleiter um Unterstützung gebeten wurden, um in den jeweiligen Amtsstellen befragen zu können.

Nach dem Abschluss aller organisatorischen und methodischen Vorarbeiten wurden innerhalb von 3 Wochen ca. 2.100 Interviews generiert, auf Plausibilitäten untersucht, codiert und hochgerechnet.

Die Ergebnisse der Studie werden im laufenden Sitzungsblock vorgestellt.

Im Hinblick auf die vertriebliche Umsetzung werden derzeit die denkbaren Varianten auf Einfachheit für den Kunden, Umsetzung bei den Verkehrsunternehmen und den entstehenden Vertriebsaufwand im VRR überprüft und entsprechend bewertet.

Laut der CDU/Grünen-Koalitionsvereinbarung ist angesichts der äußerst prekären Haushaltssituation der meisten VRR-Kommunen sicherzustellen, dass aus möglichen Einnahmeverlusten (Wechsel von höherpreisigen Tarifen in das SozialTicket oder aber Mindereinnahmen im Bereich der Barsortimente) keine zusätzlichen kommunalen Haushaltsbelastungen erwachsen.

Die neu gewählte Landesregierung NRW hat in ihrem Koalitionsvertrag (SPD/Grüne) expressis verbis zugesagt, Landesmittel im Haushaltsjahr 2011 bereit zu stellen, um die geplante Einführung eines SozialTickets im VRR zu unterstützen.