öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Umsetzungskonzept Feldtest eTarif			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**M/IX/2016/0214**	**24.05.2016**	**16**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	16.06.2016	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	20.06.2016	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	23.06.2016	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	30.06.2016	☐

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Unternehmensbeirat und der Ausschuss für Investitionen und Finanzen empfehlen dem Verwaltungsrat, den Erfolgskriterien für den eTarif-Feldtest und den Ausführungen zum Testdesign, zum eTarif-Hintergrundsystem sowie zur Einnahmeaufteilung gemäß Drucksache Nr. M/IX/2016/0214 zuzustimmen.

Begründung/Sachstandsbericht:

Feldtest eTarif: Erfolgskriterien, Grundzüge des Testdesigns, Technik, Einnahmeaufteilung

Erfolgskriterien

Im März-Sitzungsblock (**M/IX/2016/0185**) wurde bereits das Basisprodukt vorgestellt und beschlossen, das bei einem eTarif-Feldtest Anwendung finden soll.

Angekündigt wurden zudem Kriterien, anhand derer über einen Erfolg oder Nicht-Erfolg eines Feldtests befunden werden soll. Als Dimensionen sind hierbei in erster Linie zu nennen:

- Prozessakzeptanz für das Check-in-Check-out-Verfahren (CiCo)
- Tarifakzeptanz
- Technische Zuverlässigkeit
- Korrektheit der Fahrtdaten / Korrekturbedarf

Für diese Dimensionen werden folgende Erfolgskriterien aufgestellt:

Erfolgsdimension	Werte
Prozessakzeptanz für CiCo-Verfahren, alternativ: das Ceck-in-Be-out-Verfahren im Teilraum des VRR, in dem gleichzeitig "Bigbird" in angemessenem Umfang als Ortungsverfahren getestet werden kann	• Kundenseitige Bewertung des CiCo-Verfahrens **< 2,5 auf einer Schulnotenskala** • **Weiterempfehlungsbereitschaft** für das Verfahren: mind. 60 % in den Top2-Boxes („auf jeden Fall“ u. „wahrscheinlich“)
Tarifakzeptanz und Einnahmenwirkung	• Der eTarif erhält in den Bewertungskategorien **"Fairness", "Verständlichkeit", "Flexibilität" und "Transparenz"** je 80 % Zustimmung in den Top2-Boxes • In Summe über alle mit einem eTarif-Produkt gemachten Fahrten **keine Mindereinnahmen** gegenüber der Anwendung des bestehenden Tarifs • Mindestens 3.000 Fahrten werden mit einem eTarif-Produkt im Untersuchungszeitraum (Phase 2) durchgeführt
Technische Zuverlässigkeit	• 99,5 % Systembereitschaft (System kann Daten annehmen und verarbeiten)

Korrektheit der Fahrtdaten / Korrekturbedarf	• Datensätze von vollständig erfassten Fahrten enthalten
	  • korrekte Start- und Zielhaltestelle
	  • angefallene Linien-km
	  • genutzte Linien
	  • Umsteigezeiten
	• Die jeweils transportierenden VU werden in 98 % aller Datensätze korrekt erfasst.
	• Korrekturaufkommen – sei es durch Kunden oder durch VU – bei <15 % der erfass-

	ten Reisen, im Testzeitraum kontinuierlich abnehmend

Erläuterungen zum Testdesign

Der VRR hat im Hinblick auf das Testdesign Gespräche mit verschiedenen Marktforschungs- und Branchenexperten geführt und deren fachliche Hinweise in die eigenen Überlegungen einbezogen. Vorgesehen ist ein Test in 3 Phasen:

- Die technische Funktionstüchtigkeit (korrekte Aufzeichnung von Fahrten, Test der Übertragung und Speicherung, Funktionstüchtigkeit der eTarif-App,...) sollten in einer vorgeschalteten "Phase 0" idealerweise von freiwilligen ("friendly") Zeitkartennutzern getestet werden. Für diese Gruppe ist das Testen aus *tariflicher* Sicht irrelevant, dafür bringen sie in kurzer Zeit eine gewisse Last auf das System. Als Tester kommen z.B. auch Mitarbeiter und interessierte Nahverkehrskunden u.ä. in Betracht. Zudem können auch bestimmte Ortungskonstellationen (z. B. U-Bahn) oder Funknetzkonstellationen (z. B. ländlicher Raum) gezielt abgedeckt werden. Für die "Phase 0" werden 2 Monate angesetzt.
- In der Phase 1 wird – wie bisher vorgestellt – das Ortungsverfahren für die von Teilnehmern durchgeführten Fahrten angewendet. Die preisliche Bemessungsgrundlage ist der bestehende Flächenzonen-Tarif. Abgerechnet wird der für die im Versuchszeitraum gemachten Fahrten adäquate Preis für die Tarifprodukte, die für diese Fahrten erforderlich gewesen wären. So wird kein Testteilnehmer an dieser Marktforschung einem preislichen Risiko ausgesetzt. Für die Phase 1 werden ebenfalls 2 Monate angesetzt.
- Damit in der Phase 2, in der die Fahrt-km die Bemessungsgrundlage für die Preisbildung darstellen, eine echte Tarifwahlverhaltensreaktion gemessen werden kann, müssen Teilnehmer sich aus freien Stücken für den eTarif anmelden. Ein einfaches "Umstellen" von Probanden der Phase 1 auf den km-Tarif darf nicht erfolgen, da bezogen auf einzelne Fahrten ein kilometerabhängiger Tarif auch nach oben vom bestehenden Flächenzonen-Tarif abweichen kann. Aus diesen Gründen entspricht die Phase 2 einer **limitierten Einführung** eines eTarifs. Die Stichprobengröße (netto 1.500 verwertbare Teilnehmer am eTarif der Phase 2) bleibt davon unberührt. Die Limitierung besteht darin, dass die für eine eTarif-Nutzung erforderliche App nur von einer begrenzten Anzahl von Menschen geladen werden kann, ein Verfahren, das auch aktuell beim Test eines km-abhängigen Tarifs im Rhein-Main-Raum angewendet wird.

Die Phase 2 soll mind. 3 Monate umfassen.

Der Fokus in den Phasen 1 und 2 liegt auf Gelegenheitsnutzern des ÖPNV. Teilnehmer aus allen Phasen werden marktforscherischen Befragungen unterzogen, zusätzlich ist eine qualitative Forschung mit Nichtnutzern des ÖPNV zu ihrer Sicht auf die neuen Zugangsprozesse vorgesehen.
Als Startzeitpunkt für den Feldtest ist das erste Quartal 2017 vorgesehen. Notwendige Voraussetzung für den Start ist die Fertigstellung des eTarif-Smartphone-Systems.

eTarif-Smartphone-System

Im Hinblick auf das erforderliche technische Hintergrundsystem ist eine Umsetzung im Rahmen der mit den Verkehrsunternehmen gemeinsam genutzten Systeme des VRR wie VRR-App, EFA und VRR TicketShop geplant.

Einnahmeaufteilung für den eTarif im Rahmen des Feldtests

Die Einnahmeaufteilung für die Einnahmen aus dem eTarif soll aufgrund des zu erwartenden geringen Umfangs im Rahmen des Regeltarifs erfolgen. Hierzu soll zusätzlich zum Barcode auf dem Smartphone der Hinweis „Pilot eTarif“ sowie das verkaufende Verkehrsunternehmen (**K**unden**V**ertrags**P**artner) angezeigt werden. Im Rahmen von Verkehrserhebungen sollen die entsprechenden Fahrausweise als Barfahrausweise (Fahrausweisgruppe 1100) erhoben werden. Da während der Reise die Preisstufe noch nicht feststeht bzw. im Nachgang keine Rückrechnung erfolgt, soll im Rahmen des Anspruchsverfahrens SPNV analog der Regel 3, Anlage 8 der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR verfahren werden. Für diese Fälle wird der Preis nach Preisstufe A+20 % (Einzelticket) angesetzt.

Testkunden, die eine Zeitkarte haben und den eTarif als ZusatzTicket nutzen, sollen im Feldtest bei manueller Erfassung ebenfalls als Bartarif erhoben werden. Nach Einführung des eTarifs muss hierzu für folgende Erhebungen eine Lösung in der Darstellung auf dem Smartphone gefunden werden.
Die vorbeschriebene Regelung gilt nur für den Zeitraum (Phasen 0 bis 2) des eTarifpiloten. Sollte der Zeitraum des eTarifpiloten deutlich über den bisher beschriebenen Zeitraum hinausgehen, ist eine Revision der Einnahmeaufteilung für dieses Angebot vorzunehmen.