



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/IX/2020/0742	10.06.2020	5

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	24.06.2020	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse

Die Verbandversammlung des NVN nimmt die dargestellten tariflichen Sonderlösung für P&R-Nutzer auf Basis von nextTicket 2.0 als Pilotprojekt im Raum Düsseldorf/Neuss zur Kenntnis. Die Laufzeit des Pilotprojekts entspricht zunächst der Laufzeit von nextTicket 2.0 von einem Jahr mit Option auf Verlängerung.

B) Sachstände

Die Verbandversammlung des NVN nimmt nachfolgende Sachstände zur Kenntnis:

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Februar 2020
2. BürgerTicket Monheim am Rhein
3. Tarifstrukturelle Maßnahmen
4. eTarif / nextTicket 2.0

Begründung/Sachstandsbericht:

A) Beschlüsse

1. P & R - Tarifliche Sonderlösungen

Hinter Park&Ride (kurz P&R) steht die Idee, motorisierten Individualverkehr (MIV) aus den Innenstädten herauszuhalten, indem automobile Menschen ihr Fahrzeug außerhalb der Innenstadt kostenlos an einem P&R-Platz abstellen und mit Bus und Bahn ihre Fahrt in die Innenstadt fortsetzen. Passend zu dieser verkehrlichen Funktion liegen P&R-Plätze im VRR i.d.R. an Haltepunkten des Schienennetzes, insbesondere S-Bahnhöfen der weiteren Peripherie einer Stadt, nicht selten auch außerhalb der eigentlichen Stadtgrenzen. Für die Weiterfahrt in die Zielstadt mit dem ÖPNV fällt bei außerhalb liegenden P&R-Plätzen meist die VRR-Preisstufe B an (Nachbarstadt-Preisstufe).

Mit der Zielsetzung, die intermodale Nutzung von Auto und ÖPNV zu stärken und die Auslastung bestehender P&R-Plätze außerhalb der Stadt zu fördern, hat der VRR verschiedene tarifliche Möglichkeiten geprüft, die Attraktivität solcher P&R-Plätze zu erhöhen.

Unter Berücksichtigung dessen, dass die P&R-Plätze für die Nutzenden bislang meist kostenlos sind und die Nutzung mit dem PKW selbst nicht nachgehalten wird (z.B. Parkticket, Zufahrtsschranke o.ä.), favorisiert der VRR eine tarifliche Sonderlösung im Zusammenhang mit nextTicket 2.0, dem eTarif auf Check-in-Check-out-Basis:

Im Falle eines Check-ins am P&R-Platz und Check-out in der Zielstadt bzw. umgekehrt entfällt der ansonsten fällige Festpreis (1,40 €) pro Fahrt.

Diese Sonderlösung hat folgende Vorteile:

- Gerade bei Fahrten, die Tarifgebietsgrenzen eher knapp überschreiten, entfaltet der eTarif auf Kilometer-Basis seine besonderen preislichen Vorteile für die Nutzenden.
- Die beim Check-in-Check-out-Verfahren angewendete Ortung ermöglicht es, die preislichen Vorteile genau denen zukommen zu lassen, die P&R tatsächlich auch nutzen.
- Die Flexibilität des eTarifs, insbesondere mit den nunmehr zugrundeliegenden Luftlinien-Kilometern, ermöglicht, die für eine Zielstadt infrage kommenden P&R-Plätze frei festzulegen. Eine ansonsten notwendige Konzentration auf P&R-Plätze unmittelbar an der Tarifgebietsgrenze einer Zielstadt würde dazu führen, dass P&R-Nutzer tariflich bevorzugte P&R-Plätze ansteuern, diese Plätze dann früher überfüllt wären und es zu Parksuchverkehr und schlimmstenfalls wildem Parken kommt.
- Der finanzielle Ausgleich für die entfallenden Festpreis-Einnahmen beschränkt sich auf die tatsächlichen P&R-Nutzer und bleibt damit überschaubar.

Beispiele:

P&R Ratingen-Ost <-> Düsseldorf Heinrich-Heine-Allee U und ebenso

P&R Neuss-Allerheiligen <-> Düsseldorf Heinrich-Heine-Allee U

Luftlinien-km: jeweils 10 km

Regulärer Preis im klassischen Tarif (Preisstufe B, Einzelfahrt): 6,00 €

Preis mit P&R-Sondertarif auf eTarif-Basis: 2,60 €

Die beschriebene tarifliche P&R-Sonderlösung ist im Rahmen von nextTicket 2.0 kurzfristig umsetzbar und kann erste Erkenntnisse zur Wirkung einer solchen Maßnahme liefern.

Diese können dann zur Prüfung alternativer tariflicher Überlegungen wie z.B. virtuelle zusätzliche Zuordnung einer P&R-Haltestelle in ein anderes Tarifgebiet, eine generelle Umgestaltung und Aufgabe von bestehenden Waben oder das Auflegen eines gesonderten „P&R-Tickets“ genutzt werden.

Die beschriebene tarifliche Sonderlösung ist als erster Schritt in Richtung einer ganzheitlichen Betrachtung des Handlungsfeldes P&R zu sehen. In der Perspektive sind Sonderlösungen insbesondere auch für ÖPNV-Intensivnutzer (Abonnenten) zu finden. Darüber hinaus bieten sich bzgl. der Finanzierung von Sonderlösungen Kooperationsmodelle an.

Sinnvoll ist eine Pilotierung, auch in Hinblick auf die derzeit bestehenden P&R-Kapazitäten. Für einen Pilotversuch eignet sich in besonderem Maße der Raum Düsseldorf/Neuss, zumal dort auch der Schwerpunkt des zunächst auf ein Jahr befristeten Projekts nextTicket 2.0 liegen wird.

A) Sachstände:

1. Einnahmen und Fahrten Januar – Februar 2020

Die Einnahmen haben sich in den ersten beiden Monaten stabilisiert und sind um 4,7 Mio. € gestiegen, dies bedeutet ein Plus von 2,1 % zum Vorjahreszeitraum. Ein bis zu diesem Zeitpunkt sehr erfreuliches Ergebnis, jedoch erwarten wir aufgrund der Corona-Pandemie ab März 2020 eine deutlich negativere Entwicklung. Eine erste vorsichtige Betrachtung der aktuellen Situation erfolgt an anderer Stelle.

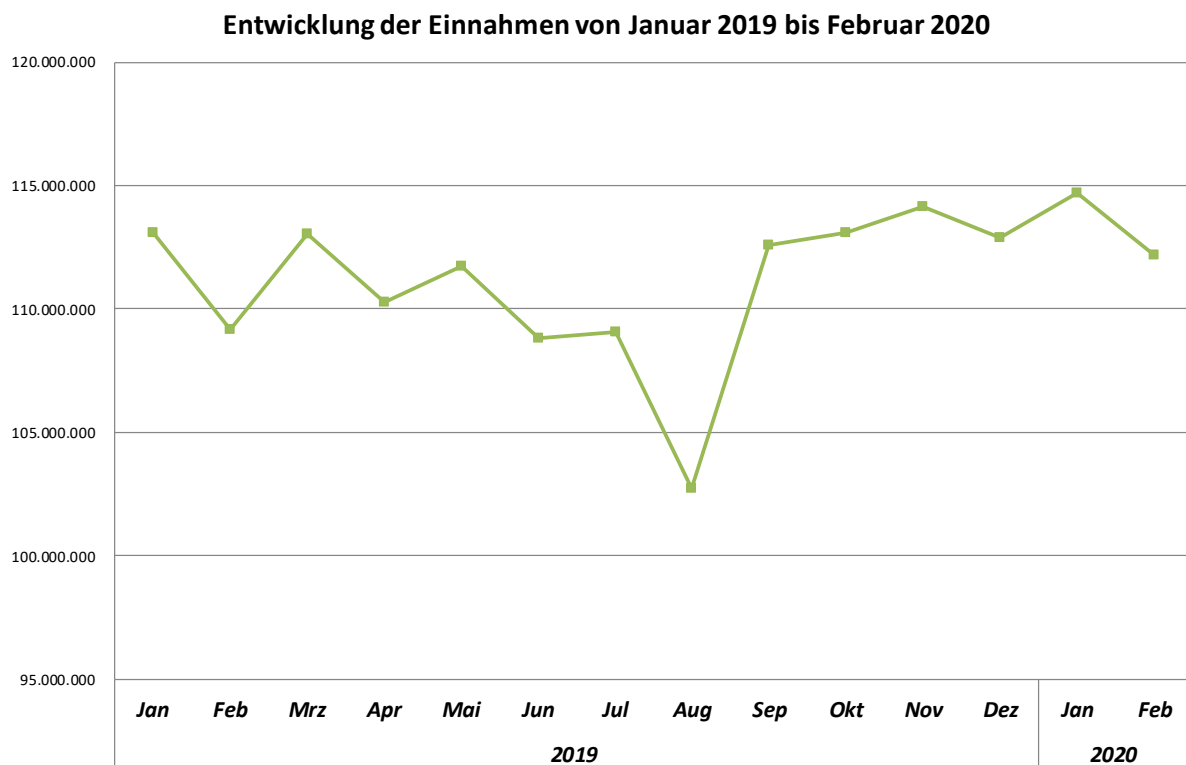
Insgesamt sind die Regelzeitkarten von 76,5 Mio. € auf 77,7 Mio. € um 1,2 Mio. € (+ 1,5 %) gestiegen, die SemesterTickets verzeichnen einen Zuwachs von 0,2 Mio. € (+ 1,4 %) und die FirmenTickets haben sich sehr erfreulich um 1,5 Mio. € (+ 8,3 %) entwickelt. Die Einnahmen YoungTicketPLUS gesamt steigen auch im aktuellen Jahr bis Februar um 0,8 Mio. €, ein Plus

von 7,6 % und die SchülerTickets sind um 0,2 Mio. € (+ 0,4 %) gestiegen.

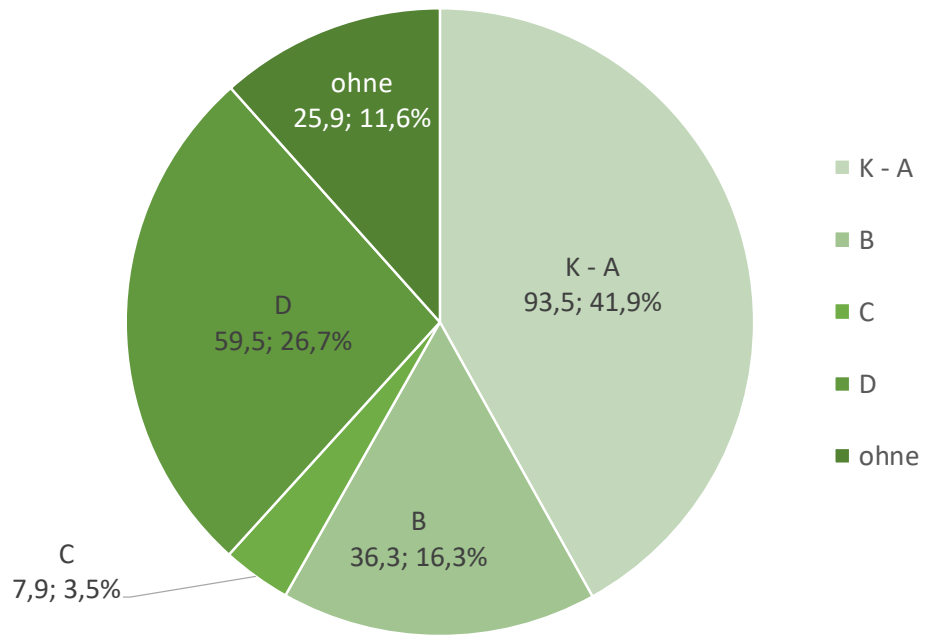
Das Barsortiment verzeichnet bis Februar 2020 eine Einnahmesteigerung von 1,4 Mio. € (+ 3,2 %), davon allein das EinzelTicket Erw. + 0,3 Mio. € (+ 1,4 %).

Die Fahrten im VRR stagnieren im Betrachtungszeitraum auf ca. 194 Mio. Fahrten.

Beim SozialTicket sind die Einnahmen 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,7 Mio. € (- 4,2 %) gesunken. Die Absatzzahlen verzeichnen einen Rückgang von 6,4 %. Im Monatsdurchschnitt waren es 2020 rd. 136 Tsd. SozialTicketkunden.



Einnahmeanteile Januar bis Februar 2020 in Mio. € nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Feb 2019	Jan-Feb 2020		
Summe von Absatz	Barsortiment	10.227.268	10.372.764	145.496	1,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	7.585.556	7.652.406	66.850	0,9
	davon 4erTicket Erwachsene	975.690	948.284	-27.406	-2,8
	4-StundenTicket	58.643	111.158	52.515	89,6
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	282.773	314.840	32.067	11,3
	FirmenTickets	266.115	277.547	11.432	4,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	121.088	108.203	-12.885	-10,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	106.583	118.944	12.361	11,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	38.444	40.376	1.932	5,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	10.024	10.024	
	Regelzeitkarten	966.559	957.198	-9.361	-1,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	466.815	450.708	-16.107	-3,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	182.920	180.619	-2.301	-1,3
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	230.901	238.351	7.450	3,2
	davon BärenTicket	85.923	87.520	1.597	1,9
	Schüler/AzubiTickets	969.252	971.590	2.338	0,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	426.097	422.099	-3.998	-0,9
	davon YoungTicketPLUS gesamt	169.797	179.902	10.105	6,0
	SemesterTickets	531.910	519.396	-12.514	-2,4
	SozialTickets	325.550	304.649	-20.901	-6,4
	1. Klasse Zuschlag	4.552	3.870	-682	-15,0
	ÜT-Tarif	220.962	211.569	-9.393	-4,3
	KombiTickets	565.424	1.496.894	931.470	164,7
	Sonstiges	27	-7	-34	-125,9
Summe von Einnahmen	Barsortiment	44.611.257	46.017.441	1.406.184	3,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	24.746.544	25.111.246	364.701	1,5
	davon 4erTicket Erwachsene	10.939.508	10.826.548	-112.959	-1,0
	4-StundenTicket	246.301	466.864	220.563	89,6
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	3.739.873	4.363.352	623.480	16,7
	FirmenTickets	18.248.314	19.758.618	1.510.304	8,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	6.996.030	6.355.175	-640.855	-9,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	8.156.888	9.292.051	1.135.163	13,9
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.095.396	3.306.344	210.948	6,8
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	805.048	805.048	
	Regelzeitkarten	76.547.985	77.705.431	1.157.447	1,5
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	36.155.556	35.728.960	-426.596	-1,2
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	13.309.242	13.394.920	85.678	0,6
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	19.461.816	20.586.599	1.124.783	5,8
	davon BärenTicket	7.621.370	7.994.952	373.582	4,9
	Schüler/AzubiTickets	48.251.839	49.233.282	981.443	2,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	15.637.760	15.765.398	127.638	0,8
	davon YoungTicketPLUS gesamt	10.666.276	11.481.658	815.382	7,6
	SemesterTickets	12.750.349	12.923.279	172.930	1,4
	SozialTicket inkl. Zuwendung	16.159.440	15.479.900	-679.539	-4,2
	1. Klasse Zuschlag	279.294	240.441	-38.853	-13,9
	ÜT-Tarif	4.170.520	3.850.948	-319.573	-7,7
	KombiTickets	1.176.550	1.669.684	493.135	41,9
	Sonstiges	16.309	21.904	5.596	34,3
Summe von Fahrten	Barsortiment	14.120.288	14.483.099	362.811	2,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	7.566.183	7.626.809	60.626	0,8
	davon 4erTicket Erwachsene	3.902.760	3.793.136	-109.624	-2,8
	4-StundenTicket	146.608	277.895	131.288	89,6
	TagesTicket/24h/48h-Varianten	1.043.566	1.181.927	138.362	13,3
	FirmenTickets	12.857.023	14.088.309	1.231.286	9,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	3.511.552	3.137.887	-373.665	-10,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	6.885.055	7.699.172	814.117	11,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	2.460.416	2.584.064	123.648	5,0
	davon FirmenTicket AZ-Modell	0	667.186	667.186	
	Regelzeitkarten	57.709.695	57.005.491	-704.204	-1,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	29.843.481	28.828.311	-1.015.170	-3,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	10.448.968	10.321.339	-127.629	-1,2
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	13.550.711	13.917.441	366.730	2,7
	davon BärenTicket	3.866.535	3.938.400	71.865	1,9
	Schüler/AzubiTickets	73.493.331	73.660.680	167.349	0,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	32.383.372	32.079.524	-303.848	-0,9
	davon YoungTicketPLUS gesamt	12.734.775	13.492.650	757.875	6,0
	SemesterTickets	15.957.300	15.581.880	-375.420	-2,4
	SozialTicket	19.858.550	18.583.589	-1.274.961	-6,4
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	ÜT-Tarif	0	0	0	
	KombiTickets	158.021	201.730	43.709	27,7
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		14.077.619	15.115.470	1.037.851	7,4
Gesamt: Summe von Einnahmen		222.211.855	226.900.929	4.689.074	2,1
Gesamt: Summe von Fahrten		194.154.208	193.604.778	-549.430	-0,3

2. BürgerTicket Monheim am Rhein

Die Stadt Monheim und die Bahnen der Stadt Monheim GmbH haben sich entschlossen die Einführung des Monheim Tickets in der Zeit der Beeinträchtigung des öffentlichen Lebens aufgrund der Corona-Krise wie geplant zum 01.04.2020 durchzuführen.

In der Woche des 23. bis 29. März 2020 sind 43.000 Chipkarten durch einen Dienstleister an Monheimer Bürger versendet worden. Nach der Einführung sind hiervon bisher ca. 18.000 Aktivierungen des Monheim Tickets durchgeführt worden. Die Nachfragen der Monheimer Bürger bezogen sich überwiegend auf die Übertragung bestehender Abonnements und auf Upgrades für Fahrten zu Zielen außerhalb der Stadt Monheim am Rhein.

Für die **Abrechnung der Kunden in der Kundengruppe 1** (Upgrade zum Monheim-Ticket im Abo) sind Anrechnungsbeträge von maximal 40 € pro Monat festgelegt, die den verkauften Verkehrsunternehmen im VRR von der Bahnen der Stadt Monheim GmbH auf Nachweis erstattet werden. Der Nachweis erfolgt über die Einnahmen- und Verkaufsmeldungen der Unternehmen an den VRR. In Verbindung dazu ist eine gesonderte Anlage zur Einnahmenaufteilungsrichtlinie (EA-Richtlinie) erarbeitet worden, die das Verfahren zur Zahlung der Erstattungsleistungen beinhaltet. Der VRR erstellt hierzu quartalsweise entsprechende Rechnungen an die BSM auf Basis der gemeldeten Verkaufszahlen zu den Upgrade Abos. Dieses Verfahren ist nach Prüfung durch den AK Recht beihilferechtskonform und schließt die Gefahr des Wegfalls von weiteren Fördermitteln (Fahrgeldsurrogaten) für zum Beispiel die Schwerbehindertenbeförderung aus.

Für die Erfassung von **Nachfragesteigerungen in der Kundengruppe 2** durch die Monheimer Bürger*Innen und damit der intensiveren ÖPNV Nutzung wird in Kooperation mit der RWTH Aachen dem VRR und der BSM sowie der Stadt Monheim ein Erhebungsverfahren definiert. Wie sich die Einführung des Bürgertickets Monheim auf die Verkehrsmittelwahl – insbes. die Nutzung des ÖPNV – auswirkt, wird jährlich durch eine Stichtagserhebung ausgewertet. Die Erhebung erfolgt im Erhebungsdesign SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen, weitgehend analog zu Erhebungen wie „Mobilität in Deutschland“). Entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist hierbei die Kenngröße Modal Split für den ÖPNV, also der Anteil der ÖPNV-Wege am Gesamt-Wegeaufkommen. Als Erhebungszeitraum für 2020 sind die Monate September, Oktober und November vorgesehen. Ergebnisse sind im 1. Quartal 2021 zu erwarten. Die Auswertung wird von der RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, wissenschaftlich begleitet und das Verfahren mittels eines Vertrages zwischen allen Beteiligten festgelegt.

In einer **Kooperationsvereinbarung zwischen VRR AöR, Bahnen der Stadt Monheim GmbH und der Stadt Monheim am Rhein** wird die Fortschreibung der von der Stadt Monheim zu zahlenden Beträge für das Bürgerticket in der Kundengruppe 2 aufgrund von Nachfragesteigerungen und zukünftigen Preisanpassungen in den nächsten Jahren geregelt. Ebenfalls wird vertraglich in dieser Kooperationsvereinbarung der von den Bahnen der Stadt Monheim GmbH an die VRR AöR zu zahlendem Betrag für Dienstleistungen der VRR AöR festgeschrieben. Zu den Leistungen der VRR AöR im Zeitraum von Februar bis Dezember 2019 und Januar bis März 2020 gehörten Beratungsleistungen bei der Umsetzung der Maßnahme, Erarbeitung von Verfahrensregeln im Rahmen der VRR-Verbundverträge und bei der Ermittlung der Höhe der Ausgleichszahlungen der Stadt Monheim am Rhein an die Bahnen der Stadt Monheim GmbH und an andere beteiligte Verbundunternehmen.

3. Tarifstrukturelle Maßnahmen

Der VRR hat zur Vorbereitung ggf. anstehender Tarifdiskussionen für die Jahre 2021 ff. Überlegungen angestellt, den VRR-Tarif in seiner Struktur leicht weiterzuentwickeln. Die Auswirkungen durch die aktuelle Ausnahmesituation sind hierbei zu berücksichtigen. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen werden die geänderten Marktbedingungen evaluiert. Auf dieser Basis soll auch eine strategische Perspektive für die zukünftige Tariffortschreibung geschaffen werden. Dies umfasst langfristige Ziele, wie die Tarifperspektive 2030, aber auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen, die aktuell stärker im Fokus stehen.

FirmenTicket mit AG-Zuschuss – Erfolgreiches Pilotprojekt in Regelangebot überführen

Nach dem Start des Pilotprojekts „Arbeitgeberzuschuss-Modell“ am 1. Januar 2019 (Ende 31.12.2020) sind mittlerweile rund 40 Verträge abgeschlossen worden. Einige der Verträge sind Überführungen aus den bestehenden Großkundenangeboten. Die weit überwiegende Anzahl (32 Verträgen) sind Neuabschlüsse. Von Januar 2019 – Januar 2020 sind ca. 14.000 Tickets mit Einnahmen von 1.033.000 € generiert worden. Mehr als zwei Drittel der Arbeitgeber sind bereit, einen Zuschuss von mehr als 20,00 € zu gewähren.

Im Rahmen einer begleitenden Marktforschung konnte ein deutliches Neukundenpotenzial mit ca. 37 % Neukunden festgestellt werden. So können wir heute feststellen, dass dieses Tarifmodell geeignet ist, das verkehrspolitisch sinnvolle Ziel, Neukunden an den ÖV heranzuführen, zu erfüllen.

In der Weiterentwicklung des Marktsegments der Firmenkunden ist es sinnvoll, die Anzahl der Modelle in der Perspektive zu reduzieren. Gleichzeitig steht die Idee auf Landesebene

im Raum, ein ausschließlich verbundweit gültiges JobTicket zu entwickeln. Diese Idee wird in den kommenden Monaten konkretisiert und berichtet werden.

Den VRR-Gremien wird daher im 3. Sitzungsblock 2020 zunächst eine dauerhafte Einführung des Arbeitgeberzuschussmodells für Firmenkunden/Arbeitgeber vorgelegt.

Schülermarkt

Aktuell unterteilt sich das Segment der SchokoTicket-Inhaber in zwei grundlegend unterschiedliche Kundengruppen. Die Gruppe der selbstzahlenden Schülerinnen und Schüler und die Gruppe der Schülerinnen und Schüler, die einen Anspruch auf unentgeltliche Beförderung zur Schule haben (anspruchsberechtigte Schüler).

Insgesamt haben über 400.000 Schülerinnen und Schüler im VRR ein SchokoTicket-Abonnement, was ca. 16 % der VRR Gesamteinnahme entspricht.

Selbstzahlende Schülerinnen und Schüler beziehen das SchokoTicket-Abonnement im freien Verkauf zum Preis von 37,35 €/SchülerIn und Monat.

Anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler beziehen das SchokoTicket-Abonnement über den jeweiligen Schulträger. Der Anspruch wird nach den Regularien der Schülerfahrkostenverordnung NRW festgestellt (Entfernung, gefährlicher Schulweg). Auf den Schülerinnen und Schüler entfällt ein Eigenanteil von 12,00 € für das erste Kind einer Familie, 6,00 € für das zweite Kind. Für jedes weitere Kind der Familie entfällt der Eigenanteil.

Der Schülermarkt ist in den letzten Jahren verschiedenen strukturellen Veränderungen ausgesetzt. Im Rahmen der Analyse des Schülermarktes gibt es verschiedene Reformansätze. An den VRR wurde der Wunsch herangetragen, die Familiengröße, auch für Selbstzahler, bei der Preisbildung zu berücksichtigen. Mögliche Varianten, deren Anforderungen sowie deren Auswirkungen auf die Einnahmesituation werden Gegenstand tariflicher Diskussionen im Kontext der Gesamttarifdiskussion sein und hierfür aufbereitet.

Sortiment Struktur Bartarif: 48-StundenTicket

Im Rahmen der Einnahmenanalyse und Beobachtung des Vertriebs ist auffallend, dass das 48 StundenTicket mit 0,5 % am Gesamtumsatz des Bartarifs (2019) nur einen sehr geringen Marktanteil aufweist. Insbesondere im Busverkauf ist durch die Anzahl an Varianten (Personenzahl, Preisstufen) eine hohe Komplexität entstanden. Da auch die Fahrgastnachfrage nach diesem Ticket als gering einzustufen ist, soll in einer ggf. anstehenden Tarifrunde über

eine Einstellung des Tickets diskutiert werden.

Verbundübergreifende Tariflösungen

Bei den FirmenTicket-Angeboten wird zurzeit neben den verbundweit gültigen JobTicket für Landesbedienstete ein Konzept für ein für alle Arbeitnehmer verbundweites JobTicket erarbeitet. Die Lösungsansätze werden in den kommenden Monaten unter der Moderation durch Probst & Consorten durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern einiger ausgewählter Verkehrsunternehmen und des VRR unter der Moderation durch Probst & Consorten entwickelt.

Außerdem wird in der Tarifwerkstatt zum JobTicket NRW ein landesweites Angebot für Arbeitnehmer in Kombination mit regionalen JobTickets konzipiert.

Kooperation mit Metropolregion Rheinland

In der Metropolregion Rheinland bestehen für den Freizeitbereich Überlegungen, eine RheinlandCard analog zur WelcomeCard Ruhr zu entwickeln. Ziel ist es, ein attraktives Angebot zu schaffen, das beliebig viele Fahrten in einer für touristische Zwecke angemessenen Gültigkeitsdauer ermöglicht. Über die Ergebnisse wird in den folgenden Monaten berichtet.

4. eTarif / nextTicket 2.0

Die Vorbereitungen für nextTicket 2.0 schreiten voran. Um eine korrekte Erfassung, Tarifierung und Abrechnung der eTarif-Fahrten zu gewährleisten, sind Testfahrten mit der nextTicket-App unabdingbar. Aufgrund der aktuellen Corona-Situation ist dies ab Mitte März nur eingeschränkt möglich gewesen. Der ursprüngliche Starttermin ist für das 2. Quartal 2020 geplant. Nach momentanem Planungsstand soll dieser Zielzeitraum gehalten werden.

Die Stadtwerke Neuss GmbH agieren als Systembesteller und Kundenvertragspartner in diesem VRR-weiten Projekt. Gemeinsam mit den Projektpartnern SWN und Rheinbahn wird die Gesamtsituation kontinuierlich bewertet, um ggf. notwendige Implikationen zu vollziehen. Da der Kaufvorgang bei nextTicket 2.0 grundsätzlich kontaktlos ist, ist eine momentane Marktablierung positiv zu bewerten.

Alle weiteren projektbezogenen Arbeitspakete sind im Zeitplan, dies umfasst unter anderem das Hintergrundsystem, die werbliche Kommunikation sowie den Kundensupport durch eine Callcenter-Agentur. Am 01.04.2020 hat der VRR-Verwaltungsrat den eTarif-Beschluss einstimmig gefasst (**M/IX/2020/0721**). Dies hat den Stadtwerken Neuss sowie der VRR AöR Planungssicherheit bzgl. des weiteren Vorgehens mit den Dienstleistern gegeben.

Die eTarif-Markteinführung von nextTicket 2.0 wird marktforscherisch begleitet. Methodisch ist eine Online-Befragung unter allen Teilnehmer*innen an nextTicket 2.0 vorgesehen, die zu einer Befragung einwilligen. Der Start der Feldarbeit ist ca. 4 Wochen nach dem Beginn von nextTicket 2.0 vorgesehen, damit Befragte Gelegenheit hatten, erste Erfahrungen mit dem neuen System und Tarif zu machen. Da Teilnehmer*innen erfahrungsgemäß über einen längeren Zeitraum verteilt zu nextTicket 2.0 hinzustoßen, muss die Feldarbeit ebenfalls rollierend angepasst werden. Dank der längeren Laufzeit von nextTicket 2.0 (1 Jahr), erwartet die VRR AöR durch eine zweite Befragungswelle profunde Erkenntnisse über Veränderungen des ÖPNV-Nutzungsverhaltens der Teilnehmer*innen. Die zweite Befragungswelle startet ca. ein halbes Jahr nach der ersten. Es ist vorgesehen, Ergebnisse der Befragung im 4. Sitzungsblock 2020 und im 2. Sitzungsblock 2021 einzubringen. Aufgrund der aktuellen Krisensituation ist eine abweichende zeitliche Planung denkbar, um die Repräsentativität der Marktforschung weitestgehend zu gewährleisten.

Die Agentur Castenow bereitet die Medien und Maßnahmen der Kommunikation wie geplant zur Umsetzung vor. Die Projektsteuerung erfolgt dabei federführend durch die SWN GmbH, die sich in enger Abstimmung mit den beiden Projektpartnern der Rheinbahn AG sowie der VRR AöR befindet. Die finale Medienbuchung, der präqualifizierende Kundendialog durch „Einsteigen und Mitreden“ sowie der Launch der Landingpage nextticket.de wird dem Startzeitpunkt angepasst.

Momentan erarbeiten die Verbände und Tarifgemeinschaften in NRW zusammen mit dem Kompetenzzentrum Marketing ein gemeinsames Zielbild für einen eTarif im Rahmen von CiBo-NRW. Hierzu wurde die Arbeitsgruppe NRW-eTarif initiiert. Sie besteht aus einem Lenkungs- und einem Arbeitskreis. Im Lenkungskreis tagen die Geschäftsführer der Verbände und Tarifgemeinschaften. Treffen haben im Dezember 2019 und im März 2020 als Telefonkonferenz stattgefunden. Der Arbeitskreis besteht aus Fachexperten und erarbeitet konkrete Umsetzungsstrategien für einen möglichen NRW-eTarif. Ziel ist es, in Struktur und Höhe möglichst einheitliche Parameter für das NRW-weite CiBo-System zu erzielen und dabei die Autonomie der Verbundtarife zu gewährleisten. Darüber hinaus wird eine Förderung durch das Land NRW angestrebt. In der Arbeitsgruppe werden mit den Verbundpartnern mögliche Fördererszenarien entwickelt. Ein abgestimmtes Grobkonzept auf NRW-Ebene soll bis zum Sommer 2020 vorliegen und anschließend den Verbundgremien vorgestellt werden.