



- c) Bei verbundübergreifenden Fahrten wird auf NRW-Ebene eine 24-Stunden-Kappung i.H.v. 30,00 EUR beabsichtigt. Für verbundinterne Fahrten soll der VRR-eTarif einen 24-Stunden-Kappung i.H.v. 25,00 EUR pro Person umfassen.
- d) Die Mitnahme von Kindern ist zu einem Pauschalpreis von je 1,50 EUR pro mitgenommenes Kind möglich.
- e) Die Fahrradmitnahme erfolgt zu den üblichen Konditionen des VRR-Bartarifs (24-Stunden-FahrradTicket).
- f) Die Nutzung der 1. Wagenklasse für verbundinterne Fahrten soll mit einem Aufpreis i.H.v. 50 % auf dem Preis der 2. Klasse erfolgen. Sobald in einem aktiven 24-Stunden-Zeitraum mindestens eine Fahrt in der 1. Klasse getätigt wurde, erhöht sich der 24-Stunden-Deckel um 50 %.

## Teil 2: Gegenseitiger Verkauf von Tickets in NRW

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt den rechtlichen Grundlagen für den gegenseitigen Verkauf von Tickets in NRW im Rahmen des CiBo-NRW-Projektes auf Basis des dargestellten Regelwerks zuzustimmen.

### **Begründung/Sachstandsbericht:**

#### Zum 1. Beschlussteil: VRR eTarif

##### 1.) Einleitung

Die Verbünde und Tarifgemeinschaften in NRW erarbeiten auf der Basis des vom NRW-Verkehrsministerium (VM) im Dez. 2020 veröffentlichten Memorandum of Understanding (MoU) dargestellten Zielbilds zusammen mit dem Kompetenzzentrum Marketing (KCM) einen konkreten NRW-einheitlichen eTarif. Dieser soll u.a. im Rahmen von CiBo-NRW (Check-in/Be-out) zur Anwendung kommen. An den vom KCM organisierten Arbeitsgruppen nehmen die Verbünde, SPNV-Aufgabenträger sowie Verkehrsunternehmen in NRW teil.

Ziel ist es, in Struktur und Höhe möglichst einheitliche Parameter für das NRW-weite System zu identifizieren. Die Kund\*innen sollen ohne Tarifwissen den ÖPNV in ganz NRW nutzen können, unabhängig von Verbund- bzw. Tarifraumgrenzen. Das Tarifkonzept besteht aus verbundinternen und -übergreifenden Komponenten, die möglichst nahtlos ineinander übergehen sollen.

Die Erkenntnisse aus den eTarif-Piloten in NRW sind in die Tarifentwicklung eingeflossen. Mit zwei eTarif-Marktestphasen (nextTicket) hat der VRR einen Beitrag hierzu geleistet. Im Jahr 2018 wurden erste Erkenntnisse im Bereich Akzeptanz und Gestaltung von eTarifen

gewonnen. Die aktuelle Markttestphase, nextTicket 2.0, konnte weitere wertvolle Erkenntnisse liefern und ermöglicht dem VRR einen unterbrechungsfreien Übergang zum CiBo-NRW-System.

Neben den tariflichen Themen sind auf Landesebene weitere Handlungsfelder im Rahmen von CiBo-NRW relevant. Hierzu gehört u.a. die organisatorische und rechtliche Gestattung des gegenseitigen Verkaufs. Auch die gemeinsame Kommunikation und Markierung sind hier zu nennen. Der Start für CiBo-NRW ist für die zweite Jahreshälfte 2021 geplant. Im ersten Schritt soll der eTarif für Gelegenheitsnutzer\*innen implementiert werden. Für die Realisierung sind neue Vertragswerke notwendig, die die bereits bestehenden vertraglichen Vereinbarungen ergänzen.

## 2.) Gestaltung des eTarifs im VRR

Das eTarif-Konzept aus 2019 bildet eine wesentliche Grundlage für den zukünftigen VRR-eTarif. Die Rahmenbedingung, dass ein CiBo-System erst in ganz NRW seine Potenziale voll entfalten kann, macht es erforderlich, eine möglichst nahtlose Tarifierung für die ÖPNV-Kund\*innen in NRW zu ermöglichen. Die Rahmenbedingungen hierzu wurden im Dezember-Sitzungsblock 2020 durch die VRR-Gremien beschlossen (M/IX/2020/0815). Diese umfassen u.a. die eTarif-Struktur bestehend aus Grund- und Arbeitspreis, die Anwendung der Luftlinie zwischen der Start- und Zielhaltestelle, Preisbandbreiten sowie die Preisgleichheit von Hin- und Rückfahrt. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen sind verbundspezifische Ausprägungen möglich.

Die vom VRR vorgenommenen Kalkulationen umfassen Daten aus beiden nextTicket-Marktphasen und sind mit einer zusätzlichen Gewichtung versehen, um eine verbundweite Repräsentativität sicherzustellen. Der negative Effekt durch die Corona-Pandemie konnte nicht vollständig aus den Daten entfernt werden, sodass die Ergebnisse eher konservativ zu interpretieren sind. Bei den Kalkulationen hat die Unternehmensberatung mobilité unterstützt.

## 2.1) Basismodell und Preissicherheitsmechanismen

Das NRW-eTarif-Konzept sieht neben dem Grundpreis (GP) pro Fahrt eine Stückelung der Verbundarbeitspreise vor. Bei einer verbundübergreifenden Fahrt ändert sich der Arbeitspreis (AP) an der Verbundraumgrenze auf das jeweilige eTarif-Niveau des Nachbarverbunds. Darüber hinaus wird der NRW-Grundpreis anstatt des jeweiligen Verbundgrundpreises erhoben.



Verschiedene Preiskonstellationen wurden untersucht und bewertet. Der konkrete VRR-Preisvorschlag ist die Kombination aus dem Grundpreis pro Fahrt i.H.v. 1,50 EUR und dem Arbeitspreis i.H.v. 0,25 EUR pro angefangene Luftlinien-km.

Die Beibehaltung von bestimmten in nextTicket 2.0 enthaltenen Preissicherheitsmechanismen wird empfohlen. Diese umfassen die Anwendung des Preisdeckels pro Fahrt auf Basis des EinzelTickets im klassischen Tarif.

### Preisparameter

Grundpreis	Arbeitspreis	Preisdeckel
1,40 €	0,26 €	je Fahrt / je PS

Grundpreis	Arbeitspreis	Preisdeckel
1,50 €	0,25 €	je Fahrt / je PS

### Erlöseffekte (in TEUR)

Jahr	Gesamteffekt	Wechsler	Nachfragepotential
Jahr 1	-111	-372	261
Jahr 2	-495	-1.655	1.161

Jahr	Gesamteffekt	Wechsler	Nachfragepotential
Jahr 1	-86	-349	264
Jahr 2	-380	-1.553	1.173

Der dargestellte wirtschaftliche Gesamteffekt setzt sich aus dem Umsatz durch Mehrverkehr und Wechsler\*innen aus dem klassischen Tarif, die mit einem eTarif günstiger fahren, zusammen. Beide Varianten erzielen in Summe ein leicht negatives Ergebnis, welches in absoluten Zahlen als gering einzustufen ist.

Die Marktforschung zu nextTicket 2.0 hat gezeigt, dass die Preissicherungsmechanismen (sog. Preisdeckel) ein wichtiges Instrument sind, um Vertrauen für den neuen eTarif zu gewinnen. In ca. 23 % der nextTicket-Fahrten hat der Preisdeckel pro Fahrt gegriffen. Daher sprechen sich die VU-Gremien für die zeitlich begrenzte Beibehaltung der Preisdeckel pro Fahrt (für ein Jahr nach Start des eTarifs) aus.

Im Rahmen des MoU wurde die Begrenzung der Fahrtkosten innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden (kurz: 24-Stunden-Deckel) i.H.v. 30,00 EUR befürwortet. Diese Deckelung soll bei verbundübergreifenden Fahrten gelten. Der Wert orientiert sich am korrespondierenden Ticket des klassischen NRW-Tarifs. In Ergänzung ist auch eine verbundinterne Begrenzung sinnvoll. Im Sinne eines größeren Kundennutzens und Vermarktbarkeit ist ein 24-Stunden-Deckel i.H.v. 25,00 EUR für verbundinterne Fahrten zu empfehlen. Den vertrauensbildenden Maßnahmen sind nur geringe wirtschaftliche Effekte zuzuordnen (1. Jahr: - 5 TEUR, 2. Jahr: - 31 TEUR).

Um perspektivisch eTarif-Produkte für intensivere Gelegenheitsnutzer\*innen zu entwickeln, ist eine Beendigung des 30-Tagedeckels zielführend. Erkenntnisse aus nextTicket 2.0 zeigen, dass dieser Deckel nur in Ausnahmefällen greift, für die meisten Kund\*innen keine Relevanz hat und die Entscheidung zur eTarif-Nutzung nicht beeinflusst. Der Verzicht verschlankt das Tarifkonstrukt und macht den eTarif in einer Anfangsphase leichter nachvollziehbar.

## 2.2) Modellzusammenfassung

Das VRR-eTarif-Modell für CiBo-NRW umfasst folgende Komponenten:

Grundpreis 1,50 € pro Fahrt und Arbeitspreis 0,25 € pro angefangenen Luftlinien-km

Preissicherheit: Preisdeckel pro Fahrt auf Basis des EinzelTickets im klassischen Tarif und nie mehr als 25,00 € für verbundinterne Fahrten innerhalb von 24 Stunden

Der wirtschaftliche Gesamteffekt des Modells beträgt im ersten Jahr ca. -91 TEUR und ca. -411 TEUR im zweiten Jahr. Hierbei handelt es sich um eine konservative Schätzung. Im Vergleich zu den sonstigen Einnahmen des Barsortiments i.H.v. ca. 90 Mio. EUR (2019) ist der Effekt in den ersten Jahren als gering zu bewerten.

## 2.4) Zusatzoptionen

Um eine NRW-weit durchgängige Tarifierung zu ermöglichen, ist die Personen-, Kinder- und Fahrradmitnahme sowie die 1. Klasse-Nutzung beim VRR- und NRW-eTarif zu berücksichtigen. Die Erfahrungen bei nextTicket 2.0 zeigen, dass die Kindermitnahme zu einem pauschalen Betrag i.H.v. 1,50 € pro Kind/ Fahrt bei verbundinternen Fahrten zu empfehlen ist. Das neue VRR-Fahrrad-Ticket erlaubt beliebig viele Fahrten im VRR-Gebiet innerhalb von 24 Stunden. Diese tariflichen Vorteile sollen auch im VRR-eTarif abgebildet werden. Auf NRW-Ebene wurde bei der Kinder- und Fahrradmitnahme ebenfalls eine Pauschalierung befürwortet. Die konkreten Höhen werden durch das KCM kalkuliert.

Die Nutzung der 1. Wagenklasse soll verbundintern sowie -übergreifend zu den gleichen Konditionen erfolgen. In Absprache mit den KCM sowie den anderen Tarifräumen wird ein Aufpreis i.H.v. 50 % auf dem Preis der 2. Wagenklasse veranschlagt. Sobald in einem aktiven 24-Stunden-Zeitraum mindestens eine Fahrt in der 1. Klasse getätigt wurde, erhöht sich der 24-Stunden-Deckel ebenfalls um 50 %.

## 3) NRW eTarif: Weiteres Vorgehen und Förderung

Nachdem alle Verbände und Tarifgemeinschaften in NRW die einheitlichen Rahmenbedingungen für den NRW-eTarif (M/IX/2020/0815) sowie die lokalen eTarife beschlossen haben, kann das KCM die Finalisierung des NRW-eTarifs vornehmen. Hierzu gehört zum Beispiel die Kalkulation des NRW-Grundpreises für verbundübergreifende Fahrten sowie die Preishöhen für die Kinder- und Fahrradmitnahme. Diese Punkte werden nach der Erarbeitung auf NRW-Ebene den VRR-Gremien im Juni-Sitzungsblock zum Beschluss vorgelegt.

Um die ambitionierten Ziele im Bereich NRW-eTarif zu realisieren, wurde eine Förderung durch das VM zugesagt. Der Förderschwerpunkt liegt auf verbundübergreifenden Aspekten und umfasst die Bereiche Tarif, vertriebliche Aufwendungen, Marketingaktivitäten und Marktforschung. Das VM beabsichtigt einen Förderzeitraum bis zum Jahr 2031 und stellt ein Fördervolumen von insgesamt 100 Mio. EUR bereit.

Im Bereich Tarif werden Fahrten gefördert, die heute zu den NRW-Tarif-Relationen gehören oder in den Kragenbereichen der Verbünde liegen. Die Kragenbereiche sollen tariflich nicht im NRW-eTarif abgebildet werden. Für die Kragenbereiche des VRR wurde daher auf Basis einer Grobabschätzung folgender möglicher Förderbedarf ermittelt und im Rahmen der Förderkulisse berücksichtigt:

Jahr	Bedarf Kragenbereiche
1	80.000 €
2	280.000 €
3	650.000 €
Summe	1.010.000 €

Der tatsächliche Förderbedarf kann hiervon abweichen. Darüber hinaus sind zeitlich begrenzte Tarifaktionen förderfähig (z.B. Startguthaben), wenn sie einheitlich in NRW durchgeführt werden. Eine tarifliche Förderung von verbundinternen Fahrten (Tarifniveau, Preissicherheit oder Nutzungsbeanreizung) ist durch das VM NRW nicht vorgesehen.

## Zum 2. Beschlussteil: Gegenseitiger Verkauf von Tickets in NRW

### 1.) Gegenseitiger Verkauf von Tickets in NRW

Für ein NRW-weites einheitliches CiBo-System sind neben der Tarifgestaltung und den technischen Voraussetzungen, neue organisatorische und rechtliche Regelungen für den Vertrieb nötig. Die Verkehrsunternehmen der jeweiligen Tariforganisationen benötigen die technischen Voraussetzungen, um einen anderen Verbundtarif zu verkaufen, und das Recht diesen zu vertreiben. Zwar existieren Vereinbarungen zwischen den einzelnen Verbänden, diese Verträge sind jedoch bilateral ausgelegt und umfassen nur die Verkehrsunternehmen in den Kragenbereichen.

Die Erarbeitung der organisatorischen Struktur sowie der rechtlichen Grundlage erfolgte federführend durch das KCM mit einer gutachterlichen Begleitung durch das Beratungsunternehmen IVV. Die Erarbeitung wird von einem Fachteam aus Juristen und Vertriebsexperten unterstützt, die Vertreter\*innen der Verbände, ÖSPV-Unternehmen, SPNV- Unternehmen sowie der SPNV-Aufgabenträgern in NRW sind.

Auf NRW Ebene hat man sich darauf verständigt, dass jede Tariforganisation ein Organisationsmodell eigenständig wählen kann. Das KCM hat mit Unterstützung eines Gutachters einen Basis-Kooperationsvertrag erarbeitet, der die grundsätzlichen Regelungen zum gegenseitigen Verkauf und das faire Miteinander regelt. Dieser Vertrag befindet sich momentan in Abstimmungen zwischen den Verbänden und dem KCM, sodass eine finale Version im Juni-Sitzungsblock vorgelegt wird.

Im VRR verständigten sich die Beteiligten auf das Autonomiemodell (Sämtliche Prozesse finden zwischen Tariforganisation und externem Kundenvertragspartner statt) für die erste Phase eTarif.

## 2.) nextTicket 2.0-Projekt

Bis zum Start von CiBo-NRW läuft die nextTicket 2.0 Marktphase mit den Stadtwerke Neuss GmbH (SWN GmbH) in der Rolle des Kundenvertragspartners. Die Rheinbahn AG sowie der VRR unterstützten nextTicket 2.0 als Projektpartner. Seit dem Start im Juni 2020 haben sich fast 8.000 Kund\*innen vollständig registriert und über 39.700 Fahrten unternommen. In der nextTicket-App finden sich mittlerweile verschiedene Zahlverfahren: SEPA-Lastschrift, Kreditkarte und PayPal.

Mit der Zielsetzung, die intermodale Nutzung von Auto und ÖPNV zu stärken und die Auslastung bestehender P+R-Plätze außerhalb der Stadt zu fördern, haben die VRR-Gremien eine tarifliche Sonderlösung für P+R-Nutzer\*innen auf Basis von nextTicket 2.0 als Pilotprojekt im Raum Düsseldorf/ Neuss beschlossen. Findet der Check-in an einem der teilnehmenden P+R-Plätze statt, reduziert sich der aktuelle Grundpreis um 50 %. Neben den P+R-Nutzer\*innen profitieren auch Fahrradfahrer\*innen von den günstigeren Preisen. Die Erkenntnisse sollen für Folgeprojekte im Handlungsfeld P&R genutzt werden. In enger Zusammenarbeit mit der SWN GmbH wird die Erweiterung vorbereitet. Die VRR AöR ist momentan im Dialog mit allen teilnehmenden Kommunen hinsichtlich der Umsetzung einer gemeinsamen Kommunikationsmaßnahme. Die Marktphase ist für das 2. Quartal 2021, in Abhängigkeit von der Pandemieentwicklung, vorgesehen. Die Fortführung des P+R-Ansatzes im CiBo-NRW-System ist technisch möglich. Eine umfangreiche Auswertung zu nextTicket inkl. zweiter Erhebung der Marktforschung ist für den 3. Sitzungsblock 2021 geplant.