



|   |                     |                                  |
|---|---------------------|----------------------------------|
| <b>Vorlage</b>  |                     | <b>Vorlage-Nr:</b> AVV/0015/WP18 |
| Federführende Dienststelle:<br>Aachener Verkehrsverbund   |                     | Status: öffentlich               |
| Beteiligte Dienststelle/n:                                |                     | Datum: 27.05.2021                |
|   |                     | Verfasser/in: AVV                |
| <b>Tarifliche und vertriebliche Angelegenheiten (AVV)</b> |                     |                                  |
| <b>Einführung eTarif NRW</b>                              |                     |                                  |
| <b>Ziele:</b>   |                     |                                  |
| <b>Beratungsfolge:</b>                                    |                     |                                  |
| <b>Datum</b>  | <b>Gremium</b>      | <b>Zuständigkeit</b>             |
| 17.06.2021  | Mobilitätsausschuss | Kenntnisnahme                    |

**Beschlussvorschlag:**

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen

stimmt der Einführung des eTarif NRW zum 01.12.2021 im beschriebenen Umfang zu.

## Erläuterungen:

Auf Initiative des Landes NRW soll jeder Fahrgast ab dem 01.12.2021 die Möglichkeit haben, sich flächendeckend in NRW mit einem auf Luftlinienkilometern basierenden eTarif im öffentlichen Personennahverkehr fortzubewegen. Als Zielgruppe sollen zunächst die Gelegenheitskunden angesprochen werden, die aufgrund der Komplexität der aktuellen Tariflandschaft besonderen Nutzungshemmnissen gegenüberstehen.

Unter der Projektleitung des Kompetenzzentrum Marketing wurden seit September 2020 verschiedene Teilarbeitsgruppen sowie diesen untergeordneten Unterarbeitsgruppen zum Thema eTarif geschaffen, in denen man den eTarif gemeinsam zwischen Verbund- und Verkehrsunternehmensvertretern diskutiert und die erforderlichen Beschlüsse ausgearbeitet werden. Zu diesen Teilarbeitsgruppen gehören bisher die folgenden:

- Tarif
- Vertrieb
- Kommunikation
- Einnahmenaufteilung
- Rechtliche Fragestellungen

Innerhalb dieser Teilarbeitsgruppen wurden die Spezifika zum eTarif NRW erarbeitet und daraufhin im Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW (LAK NRW) am 23.03.2021 der folgende konkrete Beschluss zur Einführung des eTarif NRW gefasst:

*LAK-Beschluss 09/2021: Der LAK Nahverkehr NRW empfiehlt den regionalen Gremien die Einführung des eTarif NRW zum 01.12.2021 mit den in Anlage 13 aufgeführten Rahmenbedingungen. Der Markteinführung und dem Vertriebsstart soll ein maximal dreimonatiger Testlauf, möglichst mit Beginn 1. September 2021, vorgeschaltet sein. Der Vertriebsstart des landesweiten eTarifs muss, möglichst breitflächig\*, im Jahr 2021 sichergestellt sein. Das KCM wird beauftragt, hierzu ein Zustimmungsverfahren einzuleiten.*

*\* Der Zusatz „möglichst breitflächig“ zielt auf die Anzahl der Vertriebskanäle – nicht auf die geografische Ausdehnung – ab. Daraus kann nicht gefolgert werden, dass eine bestimmte Mindestanzahl vertriebsbereiter Apps bei Vertriebsstart vorliegen muss.*

Die Anlage 13, auf die im Beschluss Bezug genommen ist, ist dieser Vorlage als **Anlage 1** beigefügt.

In einer Sondersitzung des LAK NRW am 30.04.2021 wurde der folgende konkrete Beschluss zu den Tarifbestimmungen des eTarif NRW gefasst:

*LAK-Beschluss 12/2021: Der LAK Nahverkehr NRW empfiehlt den regionalen Gremien, die Tarifbestimmungen zum NRW-eTarif zu beschließen und beauftragt das KCM, ein Zustimmungsverfahren einzuleiten.*

Die Tarifbestimmungen sind dieser Vorlage als **Anlage 2** beigefügt.

Der Unternehmensbeirat stimmte der Einführung des eTarifs NRW basierend auf dem Grundkonzept in seiner Sitzung am 27.04.2021 zu.

**Anlage/n:**

Anlage 1: Tarifierung eTarif NRW

Anlage 2: Tarifbestimmungen eTarif NRW

# eTarif NRW – Beschlussvorschlag auf Basis der Empfehlungen der TAG Tarif

Grau hinterlegte Aspekte sind von der TAG „Tarif“ im Nachgang des LAK Nv vom 5. Februar ergänzte Empfehlungen.

| Gegenstand                    | Unteraspekt                             | Beschlussvorschlag   |
|-------------------------------|---|--|
| 1. Grundlagen der Tarifierung | Tarifbildungsprinzip / Bepreisungslogik | <p><b><u>Einheitliches Tarifbildungsprinzip</u></b> in ganz NRW</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grund- plus Arbeitspreis</li> <li>- Arbeitspreis: je angefangenem Kilometer nach Luftlinie</li> </ul> <p><b><u>Tarifrauminterne Fahrten</u></b><br/>                     (alle Fahrten, deren Luftlinien nur einen Tarifraum in NRW schneidet):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Individuelle Bepreisung von Grund- und Arbeitspreisen innerhalb von Bandbreiten</li> </ul> <p><b><u>Tarifraumübergreifende Fahrten</u></b><br/>                     (alle Fahrten, deren Luftlinie mehrere Tarifräume in NRW schneidet):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einmalige Erhebung des NRW-Grundpreises und Addition der regionalen Arbeitspreise entsprechend der jeweiligen Luftlinienabschnitte der Tarifräume.</li> <li>- Für die Berechnung der Arbeitspreise erfolgt eine Brechung der echten Luftlinie zwischen Start und Ziel an der/den geografischen Tarifraumgrenze(n).</li> <li>- Für die Berechnung des Arbeitspreises beginnt die Zählung der Kilometer an jedem Grenzbrechpunkt erneut bei null. Angefangene Kilometer des jeweiligen Luftlinienabschnitts werden kaufmännisch auf- oder abgerundet.</li> <li>- Voraussetzung ist die NRW-weit einheitliche und eindeutige Verortung der Tarifraumgrenzen und den damit einhergehenden Grenzübertritten.</li> </ul> <p><b><u>Luftlinienabschnitte außerhalb von NRW</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Luftlinienabschnitte, die außerhalb von NRW verlaufen, werden im Verhältnis der Luftlinienabschnitte der Tarifräume innerhalb von NRW aufgeteilt.</li> </ul> |

| Gegenstand                    | Unteraspekt     | Beschlussvorschlag  |
|-------------------------------|-----------------|---|
| 1. Grundlagen der Tarifierung | Geltungsbereich | Der Geltungsbereich des eTarif NRW ist die Summe der Geltungsbereiche der regionalen e-Tarif-Räume.   |
|                               | Tarifkragen     | Im eTarif NRW finden Tarifkragen und die Tarifkooperation zwischen AVV und VRS tariflich keine Anwendung. Die konventionellen Tarife bleiben hiervon unberührt. |

Entwurf

| Gegenstand                | Unteraspekt                       | Beschlussvorschlag  |
|---------------------------|-----------------------------------|---|
| 2. Definition einer Fahrt | Geltungszeitraum des Grundpreises | <p>Die Fahrt im eTarif NRW darf tarifräumübergreifend maximal 420 Minuten dauern.</p> <p>Bei Überschreitung des Geltungszeitraums fällt ein weiterer Grundpreis an und es beginnt ein neuer Geltungszeitraum, maximal bis zum Ende des ersten 24-Stundenzeitraums.</p> <p>Innerhalb von Tarifräumen kann der maximale Geltungszeitraum kürzer ausfallen.</p>  |
|                           | Fahrtunterbrechungsdauer          | <p>Es wird keine Fahrtunterbrechungsdauer in der Einführungsphase definiert.</p>  |
|                           | Rund- und Rückfahrten             | <p>Sobald Start- und Zielhaltestelle einer Fahrt identisch ist, wird diese als Rückfahrt definiert. Zur Erkennung von Rundfahrten (Start- und Zielhaltestelle nicht identisch) sowie zur Bepreisung von Rund- und Rückfahrten wird für alle Fahrten in NRW die Luftlinie zur entferntesten Haltestelle mit Umstieg herangezogen. Die Formel zur Erkennung einer Rundfahrt wird dabei wie folgt definiert: <math>\text{Umfwegfaktor} = \frac{\text{Luftlinie „Start-entferntester Umstieg“}}{\text{Luftlinie „Start-Ziel“}}</math>.</p> <p>Zur Erkennung und Bepreisung von Rundfahrten wird zum Start des eTarif NRW für ganz NRW ein Umwegfaktor von 3 angewendet. In der Startphase kommt dieser Faktor für die Erkennung und Bepreisung von Rund- und Rückfahrten zur Anwendung. Darüber hinaus soll im Rahmen der Datenanalyse eruiert werden, ob eine weitere Ausdifferenzierung des Umwegfaktors erforderlich ist und wie damit tariflich umgegangen werden soll.</p> <p>Für die Bepreisung von Rund- und Rückfahrten wird die Fahrt an dem entferntesten Umstieg aufgebrochen, sodass die Luftlinienabschnitte zum entferntesten Umstieg und von dort aus zum Ziel jeweils als separate Fahrt bewertet werden. Dementsprechend wird für jeden auf diese Weise ermittelten Luftlinienabschnitt ein Grundpreis und Arbeitspreis nach den auf dem jeweiligen Luftlinienabschnitt geltenden Regeln erhoben.</p> <p>Dieser Beschluss steht einer hiervon abweichenden, regionalen Regelung nicht im Wege.</p> |

| Gegenstand | Unteraspekt       | Beschlussvorschlag  |
|------------|-------------------|---|
| 3. Preise  | NRW-Grundpreis    | <p>1,60 € bis 1,80 €</p> <p>Der NRW-Grundpreis entspricht mindestens dem höchsten taritrauminternen Grundpreis.</p> <p>Die Fortschreibung des NRW-Grundpreises unterliegt dem Beschluss im LAK Nahverkehr NRW sowie der Beschlussfassung durch die regionalen Gremien.</p>  |
|            | Preisbandbreiten  | <p>Preisbandbreiten zum Start des eTarif NRW werden für folgende Preisparameter empfohlen und diese stellen sich wie folgt dar:</p> <p>Grundpreis regional: 1,30 € bis 1,60 €<br/>                     Arbeitspreis regional: 0,15 € bis 0,30 €<br/>                     Taritraumbezogener 24-Stundenpreisdeckel: 15,00 € bis 30,00 €</p> <p>Die Fortschreibung der hier genannten Preise und Preisbandbreiten unterliegt der jährlichen Preisentwicklung der jeweiligen Tariträume.</p>   |
|            | NRW-Tagesdeckel   | 30,00 €   |
|            | Preisdeckel-Logik | <p>Tagesdeckel gelten für einen dynamischen 24-Stundenzeitraum. In diesem Zeitraum wird der Gesamtpreis für die Summe aller Fahrten in NRW auf maximal 30 Euro begrenzt. Für taritrauminterne Fahrten innerhalb des 24-Stundenzeitraums können von den Tariforganisationen individuelle 24-Studentagesdeckel festgelegt werden.</p> <p>Der 24-Stundenzeitraum eines Tagesdeckels beginnt grundsätzlich mit der ersten Fahrt nach einem abgeschlossenen 24-Stundenzeitraum. Damit eine Fahrt zum 24-Stundenzeitraum gezahlt wird, muss sie innerhalb der 24 Stunden begonnen und beendet werden. Wird die Fahrt nicht innerhalb des 24-Stundenzeitraums beendet, gilt diese als erste Fahrt eines neuen 24-Stundenzeitraums.</p> |

| Gegenstand | Unteraspekt   | Beschlussvorschlag  |
|------------|---|---|
| 3. Preise  | Preisdeckel-Logik                                       | Dies gilt auch für den Fall, dass Fahrten aufgrund von Betriebsstörungen, entgegen der Fahrplanauskunft, erst nach dem Ende des 24-Stundenzeitraums beendet werden. Eine Differenzierung zwischen regionalem und NRW-weitem 24-Stundenzeitraum erfolgt nicht.   |
|            | Mitnahmemöglichkeiten und Zusatzbuchungen               | (siehe 4. Mitnahme- und Zusatzbuchungen)  |
|            | Umgang mit nicht beendeten/ nicht abgerechneten Fahrten | <p>Werden Fahrten nicht beendet, wird der NRW-Preisdeckel in Rechnung gestellt.</p> <p>Zu einem späteren Zeitpunkt wird eine Ausdifferenzierung der Fälle nach missbräuchlichem Verhalten (Folge: EBE) und unverschuldeten Fällen differenziert.</p> <p>Weiterhin ist die Klärung notwendig, wie mit diesen Fällen umgegangen wird, wenn Personenmitnahme, Kinderzubuchung und 1. Klasse besteht.</p> |

Entwurf

| Gegenstand                                | Unteraspekt            | Beschlussvorschlag  |
|---|------------------------|---|
| 4. Mitnahmeregelungen und Zusatzbuchungen | Fahrradzubuchung       | Pauschales Angebot für 24 Stunden zum jeweils aktuellen Preis des FahrradTagesTicket NRW. Zeitliche Gültigkeit wird an den 24-Stundenzeitraum der buchenden Person gekoppelt.   |
|   | 1. Klasse-Nutzung      | Preis: +50% auf den Regelpreis<br>Preisdeckel: +50% auf Regelpreisdeckel, sobald im laufenden 24-Stundenzeitraum eine Fahrt in der 1. Klasse durchgeführt wurde   |
|   | Erwachsenenzubuchung   | Preis: +100% auf den Regelpreis für jede mitgenommene erwachsene Person<br>Preisdeckel: Eigenständiger Preisdeckel (100% des Regelpreisdeckels je mitgenommener erwachsener Person) mit zeitlicher Kopplung an den 24-Stundenzeitraum der buchenden Person. |
|   | Kinderzubuchung        | Preis: -50% auf Regelpreis<br>Preisdeckel: -50% auf Regelpreisdeckel; zeitliche Kopplung an den 24-Stundenzeitraum der buchenden Person   |
|   | Anzahl von Zubuchungen | Nicht begrenzt für Kinder- und Fahrradzubuchungen. Auf 10 Personen begrenzt bei Erwachsenenanzubuchung.   |

| Gegenstand       | Unteraspekt                                  | Beschlussvorschlag  |
|------------------|--|---|
| 5. Anreizsysteme | Marketingaktionen                            | <p>Zum Start des eTarif NRW wird den Kunden ein Startguthaben in Höhe von z.B. 10,00 € eingeräumt. Diese Marketingaktion ist befristet und gilt ausschließlich in den drei Monaten ab Start des eTarifs NRW. Das Startguthaben kann ohne zeitliche Begrenzung aufgebraucht werden. Das (restliche) Startguthaben wird vom Preis des Deckels abgezogen, sofern dieser erreicht wird.</p> <p>Die Anbieter des eTarif NRW sind nicht zu einer Bereitstellung eines Startguthabens verpflichtet. Dies kann wahlweise erfolgen.</p> <p>Sollte das Infektionsgeschehen von Covid-19 eine Verlegung oder Verlängerung der Aktion erfordern, kann dies in einem einheitlichen NRW-weiten abgestimmten Vorgehen erfolgen. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob einer Begrenzung der Anzahl an Startguthaben möglich ist.</p> |
|                  | Rabattsysteme                                | <p>Die BahnCard wird zum Start des eTarif NRW nicht anerkannt.</p> <p>Sofern zu einem späteren Zeitpunkt ein Rabattsystem eingeführt werden soll, wird dieses nach einer einheitlichen Systematik für ganz NRW konzipiert.</p>  |
| 6. Allgemeines   | Umgang mit Tarifräumen ohne eTarif zum Start | <p>Der eTarif NRW wird zeitlich parallel zur Produktivsetzung der regionalen eTarife eingeführt, nachdem alle Tariforganisationen die regionale Ausprägung ihres eTarifs beschlossen haben.</p>   |
|                  | Monitoring-Papier                            | <p>Zielsetzung für die Einführungsphase des eTarif NRW ist es, eine möglichst einfache und einheitliche Handhabung herzustellen. Als Grundlage für den weiteren Umgang soll ein im Vorfeld des eTarif NRW Starts zu erstellendes Monitoring-Papier dienen. Derzeit ist die Prüfung folgender Aspekte vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umwegfaktor</li> <li>- Fahrtunterbrechungsdauer</li> </ul>  |

# Tarifbestimmungen NRW-eTarif – Version 6 (30.04.2021)

Gültig ab 01.12.2021

## 1. Nutzungsvoraussetzungen

Der NRW-eTarif ist ein entfernungsbasiertes Tarifangebot und Vertriebsverfahren für den gesamten Nahverkehr im Bundesland Nordrhein-Westfalen, bei dem der Fahrpreis erst im Nachgang der durchgeführten Fahrt automatisch ermittelt wird.

Voraussetzung für den Zugang zum NRW-eTarif ist

- der Abschluss einer Nutzungsvereinbarung mit einem am NRW-eTarif teilnehmenden Kundenvertragspartner (in der Regel ist dies ein Verkehrsunternehmen),
- die Verwendung eines Mobiltelefons mit installierter Applikation („App“) des Kundenvertragspartners, mit dem die Nutzungsvereinbarung geschlossen wurde.

Die Nutzungsvereinbarung zwischen Kund:innen und KVP kann weitere Nutzungsvoraussetzungen regeln.

Die erforderliche Mitwirkung der Kund:innen am Vertriebsprozess im NRW-eTarif ist in Anhang 4 beschrieben.

## 2. Geltungsbereich

Die Tarifbestimmungen gelten für alle tarifraumübergreifenden Fahrten mit dem NRW-eTarif auf allen Linien oder Linienabschnitten der Verkehrsunternehmen (nachfolgend Verbundverkehrsmittel), die in den folgenden Verkehrsverbänden sowie Verkehrs- und Tarifgemeinschaften zusammengeschlossen sind:

- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR),
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS),
- Aachener Verkehrsverbund (AVV),
- WestfalenTarif GmbH (WTG).

Die kommunalen Grenzen der oben genannten Verbünde und Gemeinschaften bilden im NRW-eTarif 4 Tarifräume innerhalb von Nordrhein-Westfalen, die in Anhang 1 dargestellt sind.

Außerhalb des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen sind weitere Verbundverkehrsmittel in den NRW-eTarif einbezogen. Betreffende Linien bzw. Linienabschnitte dieser Verbundverkehrsmittel sind in Anhang 3 getrennt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV) aufgeführt. Die genannten Linien bzw. Linienabschnitte dürfen mit Fahrtberechtigungen nach dem NRW-eTarif genutzt werden, sofern die Fahrt in mindestens einem der oben genannten Tarifräume verläuft.

### **3. Fahrdauer und Fahrtberechtigung**

#### **3.1 Beginn, Ende und Dauer einer Fahrt**

Die Kund:innen bestätigen durch Betätigung eines Buttons, Sliders o.ä. in der verwendeten App, dass eine Fahrt angetreten wird („Check-in“). Ebenso bestätigen die Kund:innen in der App die Beendigung der Fahrt („Check-out“) oder werden, sofern die App dies unterstützt, durch diese nach Vorwarnung aktiv ausgecheckt („Be-out“).

Der Check-in muss vor dem Betreten des Fahrzeugs oder der unterirdischen Betriebsanlagen erfolgt sein. Die Bepreisung der Fahrt startet zum Zeitpunkt der Anfahrt des erstgenutzten Verbundverkehrsmittels und endet mit dem Ausstieg aus dem letztgenutzten Verbundverkehrsmittel einer Fahrt. Nach dem Verlassen des letztgenutzten Fahrzeugs oder der unterirdischen Betriebsanlagen muss unmittelbar der Check-out durch den Fahrgast vorgenommen werden, wenn dieser eine Check-out basierte App nutzt.

Der Geltungszeitraum einer Fahrt beginnt mit dem Check-in. Die Starthaltestelle wird in Abhängigkeit von der verwendeten App basierend auf den Standortdaten automatisiert ermittelt oder ist von den Kund:innen aktiv zu bestätigen bzw. anzugeben.

Die Fahrt endet entweder

- an der Zielhaltestelle, die infolge eines Check-outs der Kund:innen in Abhängigkeit der verwendeten App und auf Basis der Standortdaten des Smartphones automatisiert ermittelt oder von den Kund:innen aktiv zu bestätigen bzw. anzugeben ist, oder

- 420 Minuten (maximaler Geltungszeitraum für eine Fahrt) nach Check-in an der zuletzt durchfahrenen Haltestelle, die systemseitig erfasst wurde oder
- wenn sich die Kund:innen offensichtlich nicht mehr im Geltungsbereich des NRW-eTarif nach Abschnitt 2 bewegen, an der zuletzt im Geltungsbereich des NRW-eTarif nach Abschnitt 2 durchfahrenen Haltestelle, die systemseitig erfasst wurde.

Umstiege und Fahrtunterbrechungen haben keinen Einfluss auf die Fahrt.

## 3.2 Fahrtberechtigung

Mit dem Check-in wird den Kund:innen systemseitig eine Fahrtberechtigung in der verwendeten App bereitgestellt.

Die Fahrtberechtigung ist nicht übertragbar.

Die Fahrtberechtigung kann auch Zubuchungen nach Abschnitt 6 umfassen.

Mit dem Check-out wird die erteilte Fahrtberechtigung systemseitig entzogen.

Ebenso wird bei Überschreitung des maximalen Geltungszeitraums nach Abschnitt 3.1 die Fahrtberechtigung automatisch durch das System entzogen. Eine neue Fahrtberechtigung kann jedoch automatisch neu vergeben werden. Sofern die technischen Voraussetzungen vorliegen, werden die Kund:innen über den Entzug der Fahrtberechtigung durch die App informiert (z. B. per Push-Benachrichtigung). Es gilt die zuletzt durchfahrene Haltestelle, die systemseitig erfasst wurde, als preisbildend für die Fahrpreisberechnung. Sollte eine neue Fahrtberechtigung ausgestellt werden, beginnt eine neue Fahrt.

## 4. Fahrpreisberechnung für einzelne Fahrten

Der Fahrpreis für die Person setzt sich zusammen aus einem Grundpreis, der je Fahrt erhoben wird, und einem entfernungsbezogenen Preisbestandteil, der sich aus dem Produkt des anzuwendenden Leistungspreises je Kilometer mit der Länge der geometrischen Strecke zwischen Start (Haltestelle des Einstiegs in das erstgenutzte Verbundverkehrsmittel) und Ziel (Haltestelle des Ausstiegs aus dem letztgenutzten Verbundverkehrsmittel) in Kilometern ergibt. Diese Strecke wird nachfolgend als „Luftlinie“ bezeichnet.

Verläuft die Luftlinie zwischen Start und Ziel nur in einem Tarifraum nach Anhang 1, wird der Grund- und Leistungspreis des jeweiligen Tarifraums nach den jeweils aktuellen Tarifbestimmungen der Tarifräume bepreist und die Länge der Luftlinie auf volle Kilometer aufgerundet. Dies gilt auch für die Abschnitte der Luftlinie, die außerhalb von Nordrhein-Westfalen verlaufen bzw. für die Nutzung einer Linie oder eines Linienabschnitts außerhalb von Nordrhein-Westfalen nach Anhang 3.

Verläuft die Luftlinie zwischen Start und Ziel durch mehrere Tarifräume nach Anhang 1, unterliegt die Fahrpreisberechnung für NRW-weite Fahrten folgenden Berechnungsregeln:

- Es wird der Grundpreis für NRW-weite Fahrten nach der jeweils gültigen Preistafel des NRW-eTarifs erhoben.
- Die Länge der Luftlinie zwischen Start und Ziel wird abschnittsweise für jeden berührten Tarifraum sowie für Luftlinienabschnitte außerhalb von Nordrhein-Westfalen bestimmt. Zur Bestimmung der Luftlinienabschnitte ist der geografische Schnittpunkt der Start-Ziel-Luftlinie an den Tarifraumgrenzen maßgeblich.
- Anschließend werden die Luftlinienabschnitte außerhalb von Nordrhein-Westfalen im gleichen Verhältnis, wie die Luftlinienabschnitte der Tarifräume zueinanderstehen, auf diese verteilt. Die sich hieraus ergebende Länge des Luftlinienabschnitts je Tarifraum wird kaufmännisch auf volle Kilometer auf- oder abgerundet.
- Der entfernungsbezogene Preisbestandteil ist die Summe des Produktes zwischen dem Leistungspreis je Tarifraum nach der jeweils gültigen Preistafel des NRW-eTarif und dem ermittelten Kilometerwert je Tarifraum.

Kund:innen können ihren Fahrweg zwischen Start und Ziel innerhalb des Geltungsbereichs des NRW-eTarif in Richtung auf ihr Ziel frei wählen und hierbei beliebige Umstiege vornehmen. Ein Umstieg wird als solcher registriert, wenn Kund:innen ein Fahrzeug verlassen und in ein anderes einsteigen.

Eine Unterbrechung der Fahrt ist zulässig, sofern die zulässige Fahrdauer nach Abschnitt 3.1 nicht überschritten wird.

Sofern innerhalb einer Fahrt die vollständige Rückkehr (Starthaltestelle entspricht der Zielhaltestelle mit zwischenzeitlicher Nutzung von Verbundverkehrsmitteln) oder die teilweise Rückkehr (Luftlinie zwischen Start und der am weitesten vom Start entfernten Umstiegshaltestelle

ist mehr als 3 mal größer als die Luftlinie zwischen Start und Ziel) zum Start erfolgt, wird die Fahrt geteilt und für die Fahrpreisberechnung als zwei Fahrten gewertet:

- Es wird eine erste Fahrpreisberechnung für die Luftlinie vom Start zu der am weitesten vom Start entfernten Umstiegshaltestelle durchgeführt.
- Es wird eine zweite Fahrpreisberechnung für die Luftlinie von dieser Umstiegshaltestelle zum Ziel durchgeführt.
- Beide Fahrpreise werden getrennt in Rechnung gestellt.
- Die Anwendung der Preisdeckel nach Abschnitt 5 bleibt hiervon unberührt.

## **5. Preisdeckel**

### **5.1 Preisdeckel für 24 Stunden**

Der Preisdeckel gilt für einen Zeitraum von maximal 24 Stunden. Er begrenzt den Gesamtfahrpreis für alle in diesem Zeitraum durchgeführten Fahrten auf eine maximale Höhe.

Der Zeitraum von 24 Stunden beginnt mit der ersten bepreisten Fahrt, nachdem ein ggf. vorhergehender Abrechnungszeitraum des Kunden abgeschlossen wurde und gilt für alle Preisdeckel in ganz NRW unabhängig von der tariflichen Zugehörigkeit der Fahrt. Es werden alle Fahrten im eTarif NRW hinzugezählt, die innerhalb dieses Zeitraums begonnen und beendet wurden. Wird eine Fahrt nicht innerhalb dieses Zeitraums beendet, gilt diese Fahrt als erste des nachfolgenden Abrechnungszeitraums. Maßgeblich für die Zuordnung der Fahrten zum jeweiligen 24-Stunden-Zeitraum ist der tatsächliche Zeitpunkt, zu dem die Bepreisung der Fahrt begonnen oder beendet wurde.

Der Preisdeckel eines Tarifrums kommt zur Anwendung, sobald der Fahrpreis für die Summe aller Fahrten innerhalb dieses Tarifrums den in den jeweils gültigen eTarif-Tarifbestimmungen der Tarifräume angegebenen Wert übersteigt.

Der NRW-Preisdeckel kommt zur Anwendung, sobald der Fahrpreis für die Summe aller eTarif-Fahrten in NRW den in der NRW-Tarifpreistafel angegebenen Wert des NRW-Preisdeckels übersteigt.

## 5.2 Preisdeckel für eine Fahrt

Preisdeckel für eine Fahrt in den Tarifräumen ergeben sich aus den jeweils aktuellen Tarifbestimmungen der Tarifräume.

## 6. Zubuchungen

Bei Fahrten mit dem NRW-eTarif können beim Check-in für die gesamte Fahrt weitere Zubuchungen ausgewählt werden, sofern diese über die App angeboten werden. Der Preisdeckel der Zubuchungen wird für jede zugebuchte Person oder jedes zugebuchte Fahrrad separat berechnet, wobei der 24-Stundenzeitraum der Zubuchung an den 24-Stundenzeitraum der Person gekoppelt ist, die die Zubuchung durchgeführt hat. Die Preisdeckelsystematik von 1. Klasse und 2. Klasse ist auf jede zugebuchte Person und jedes zugebuchte Kind anzuwenden:

- Mitnahme erwachsener Personen  
Es können maximal 10 weitere erwachsene Personen pro Fahrt hinzugebucht werden.
- Mitnahme von Kindern  
Die Anzahl der Zubuchungen von Kindern ist beliebig.
- Mitnahme von Fahrrädern  
Die Anzahl der Zubuchungen darf die Anzahl der zusammenfahrenden Personen nicht übersteigen. Kinder unter 6 Jahren, die ein Fahrrad mitnehmen wollen, benötigen keine Zubuchung für ihr Fahrrad.
- Fahrten in der 1. Klasse in Nahverkehrszügen  
Bei Nutzung der 1. Klasse gilt für diese Fahrten ein separater Preisdeckel. Die Regelung gilt für mitgenommene Personen entsprechend. Der 24-Stunden-Zeitraum sowie der Preisdeckel für Fahrten in der 2. Klasse bleiben davon unberührt. Der Gesamtpreis von Fahrten in 1. und 2. Klasse übersteigt den Preisdeckel für Fahrten in der 1. Klasse nicht.  
Der Aufpreis für die 1. Klasse wird für die gesamte Fahrt berechnet, auch wenn in bestimmten Fahrtabschnitten andere Wagenklassen als die 1. Klasse genutzt werden.

## 7. Fahrausweisprüfung

Bei Fahrausweisprüfungen zeigen die Kund:innen die erteilte Fahrtberechtigung in der App auf dem Display des Mobiltelefons dem Prüfpersonal vor. Die Bedienung des Mobiltelefons obliegt

den Kund:innen. Da die Fahrtberechtigung persönlich ausgestellt wird, sind die Kund:innen verpflichtet, im Rahmen der Fahrausweisprüfung auf Aufforderung die Identität durch einen amtlichen Lichtbildausweis (Personalausweis, Reisepass, Führerschein) zu belegen.

Kann keine gültige Fahrtberechtigung bei einer Fahrausweisprüfung vorgezeigt werden, wird ein Erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben.



### 8.3 Anhang 3: Linien und Linienabschnitte mit Anwendung des NRW-eTarif außerhalb von Nordrhein-Westfalen

#### 8.3.1 Linien und Linienabschnitte des Schienenpersonennahverkehrs

| Land | Linienabschnitt | Kursbuchstrecke | Linie |
|------|-----------------|-----------------|-------|
| XX   | XX              | XX              | XX    |

### 8.3.2 Linien und Linienabschnitte des Öffentlichen Straßengebundenen Personenverkehrs

| Land | Gemeinde | ÖSPV-Linie (Verkehrsunternehmen) |
|------|----------|----------------------------------|
| XX   | XX       | XX                               |

## 8.4 Anhang 4: Vertriebliche Mitwirkung durch die Kunden

Zwischen Check-in und Check-out wird der Standort der Kund:innen über die im Mobiltelefon verfügbaren Dienste zur Standortbestimmung erfasst und per Datenkommunikation (mobiles Internet oder ggf. WLAN) an das Hintergrundsystem des KVP übermittelt. Diese Informationen sind erforderlich, um den Reiseweg zwischen Start und Ziel im Hintergrundsystem nachvollziehen und damit auch die Berechnung des Fahrpreises durchführen zu können. Daher muss während der gesamten Reise

- das Mobiltelefon betriebsbereit vorgehalten werden,
- die Standortbestimmung/Ortung aktiviert sein,
- die mobile Internet-Nutzung eingeschaltet bleiben (kein Flug- oder kein Offline-Modus),
- das Display den vollständigen Inhalt der Fahrtberechtigung für Fahrausweisprüfungen anzeigen können.

Die Bewegungssensorik des Mobiltelefon wird ggf. verwendet, um den Kund:innen bestimmte Komfortfunktionen über die App bereitstellen zu können (z. B. Erinnerung an Check-out). Das Senden solcher Push-Benachrichtigungen ist jedoch nur möglich, wenn das Mobiltelefon der Kund:innen dies unterstützt und die Kund:innen dies nicht aktiv unterdrückt haben.

Die Nutzungsvereinbarung zwischen Kund:innen und KVP kann weitere, im Wesentlichen technische Mitwirkungspflichten durch die Kund:innen regeln.