

**Vorlagennummer:** AVV/0157/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 12.09.2024

## **Anpassungen in den Beförderungsbedingungen NRW und NRW-Tarifbestimmungen**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** Aachener Verkehrsverbund  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III, FB 68

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
10.10.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der regionale Beirat der Stadt Aachen stimmt den in der Sitzung des LAK Nahverkehr NRW am 25.06.2024 empfohlenen Anpassungen an den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif und den Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW (BB NRW) zum 01.01.2025 zu und beauftragt das Kompetenzzentrum Marketing NRW damit, einen entsprechenden Tarifantrag bei der Bezirksregierung Köln zu stellen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

Keine

**Klimarelevanz:****Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Größenordnung der Effekte**

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- |        |                          |   |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)                |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)         |

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- |        |                          |   |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)              |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)       |

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen** erfolgt:

- |                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | vollständig             |
| <input type="checkbox"/> | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/> | teilweise (1% - 49%)    |
| <input type="checkbox"/> | nicht                   |
| <input type="checkbox"/> | nicht bekannt           |

## **Erläuterungen:**

### **1. Umstellung des Geltungszeitraumes des STT NRW auf einen 24-Stunden-Bezug**

Zum 01.01.2025 soll der Geltungszeitraum des SchönerTagTickets NRW (STT NRW) sowohl für eine als auch für fünf Personen auf einen 24-Stunden-Bezug umgestellt werden (siehe Vorlage „Umstellung SchönerTagTicket NRW auf 24-Stunden-Bezug“).

Der LAK Nahverkehr NRW hat in seiner Sitzung am 25.06.2024 der mit einer Umstellung auf einen 24-Stunden-Bezug einhergehenden Anpassung an Ziffer 4.2.2.1 der Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif zugestimmt und empfiehlt den regionalen Gremien die Anpassungen in den TB NRW-Tarif hinsichtlich der Umstellung des Geltungszeitraumes des STT NRW auf einen 24-Stunden-Bezug zum 01.01.2025 (siehe **Anlage 1**).

### **2. Übergang in die 1. Wagenklasse für Inhaber des Deutschlandtickets**

Bei Einführung des Deutschlandtickets bestand Einvernehmen, dieses Ticket grundsätzlich als ein den Abonnementtickets gleichwertiges Ticket zu behandeln. Die Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif sollen dahingehend angepasst werden, dass Inhaber des Deutschlandtickets der 2. Wagenklasse – gleichgestellt zu den bestehenden NRW-Abonnementprodukten der 2. Wagenklasse - für die gesamte Strecke oder Teilstrecken einen Übergang in die 1. Wagenklasse ab dem 01.01.2025 erwerben können. Der Preis ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Preis für die 2. und die 1. Wagenklasse für SchöneReiseTickets NRW für die betreffende Übergangsstrecke.

Die LAG Tarif / Vertrieb hatte dem LAK Nahverkehr NRW in ihrer Sitzung am 07.05.2024 daher die Anpassungen hinsichtlich des Übergangs in die 1. Wagenklasse für Deutschlandticketinhaber an Ziffer 9 der Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif zum 01.01.2025 (siehe **Anlage 1**) empfohlen.

Der LAK Nahverkehr NRW hat den empfohlenen Anpassungen in seiner Sitzung am 25.06.2024 zugestimmt und empfiehlt den regionalen Gremien, die Anpassungen in den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif zum 01.01.2025.

### **3. Verzicht auf die Erfassung des Geschlechts als Prüfmerkmal im NRW-Tarif**

Ab dem 01.01.2025 soll bei Ausgabe von Produkten des NRW-Tarifs (inklusive eezy.nrw) auf die Erfassung des Geschlechts als Prüfmerkmal verzichtet und dieses dementsprechend nicht mehr in eTickets (Chipkarte und Barcodes) eingetragen werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass das Deutschlandticket bereits einen Großteil der Tarifprodukte im Zeitkarten-Segment in NRW abgelöst hat und bereits keine Geschlechterangabe zulässt und der Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen sowohl den VRS als auch den VRR schriftlich auf die Problematik bei der Verwendung des Geschlechts als Kontrollmerkmal hingewiesen hatte, wurde in den beiden vorgenannten Verbänden bereits der Beschluss gefasst, künftig auf die Geschlechterangabe gänzlich zu verzichten.

Mit dem Wegfall des Geschlechts als Kontrollmerkmal entfällt aus datenschutzrechtlicher Sicht ein Verwendungszweck. Die Anrede bzw. Kundenansprache ist aus Sicht des KCM kein hinreichender Grund für eine verpflichtende Erhebung und Verarbeitung des Merkmals. Daher soll das Geschlechtsmerkmal nur noch auf freiwilliger Basis zum Zwecke der Anrede erfasst werden.

Die Änderung, wonach bei der Ausstellung von NRW-Tarifprodukten auf das Geschlecht verzichtet werden muss, betrifft nur neu ausgestellte Tickets, sodass ein Austausch von im Umlauf befindlichen Chipkarten auch nach dem 01.01.2025 nicht erforderlich ist.

Die LAG Tarif/Vertrieb hatte dem LAK Nahverkehr in ihrer Sitzung am 07.05.2024 empfohlen, spätestens zum 01.01.2025 auf die Nutzung des Geschlechts als Prüfmerkmal beim NRW-Tarif zu verzichten und dieses nicht mehr in eTickets (Chipkarte und Barcodes) einzutragen. Weiterhin empfahl die LAG Tarif/Vertrieb, das Geschlechtsmerkmal zum Zweck der Anrede maximal als freiwillige Angabe zu erfassen. Die Umsetzung sollte ebenfalls spätestens zum 01.01.2025 erfolgen. Damit gehen Anpassungen an diversen Unterpunkten zu Ziffer 4 sowie Anhang 11.2. der TB NRW-Tarif zum 01.01.2025 (siehe **Anlage 1**) einher.

Der LAK Nahverkehr NRW hatte den empfohlenen Anpassungen in seiner Sitzung am 25.06.2024 zugestimmt und empfiehlt den regionalen Gremien, den Anpassungen in den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif zum 01.01.2025 zuzustimmen sowie den Verzicht des Geschlechts bei Ausgabe von NRW-Produkten ebenfalls bis spätestens zum 01.01.2025 umzusetzen.

#### **4. Kostenerstattung für die 1. Wagenklasse beim Umstieg auf den Fernverkehr**

Hintergrund sind Fahrgäste, die im Rahmen der Mobilitätsgarantie NRW mit ihrem Erstattungsantrag ein 1. Klasse-Fernverkehrsticket einreichen, obwohl das vorhandene Nahverkehrsticket nur für die 2. Wagenklasse gilt. Da die BB NRW in ihrer aktuell gültigen Fassung beim Umstieg auf den Fernverkehr keine Aussage dazu treffen, inwiefern das bereits vorhandene Nahverkehrsticket mit der tatsächlich im Fernverkehr genutzten Wagenklasse

korrespondieren muss, bedarf es hier einer Konkretisierung.

Da es sinnvoll und für jeden Fahrgast nachvollziehbar sein dürfte, dass lediglich die Kosten für die korrespondierende Wagenklasse erstattet werden, hatte die LAG Tarif / Vertrieb dem LAK Nahverkehr NRW in ihrer Sitzung am 07.05.2024 die Anpassungen hinsichtlich der Kostenerstattung für die 1. Wagenklasse beim Umstieg auf den Fernverkehr an Ziffer 11, Absatz 3 in den BB NRW zum 01.01.2025 (siehe **Anlage 2**) empfohlen.

Der LAK Nahverkehr NRW hat den empfohlenen Anpassungen in seiner Sitzung am 25.06.2024 zugestimmt und empfiehlt den regionalen Gremien die Anpassungen in den BB NRW zum 01.01.2025.

## **5. Ausschluss professioneller Fahrdienstvermittler von der Mobilitätsgarantie NRW**

Ab dem 1. Januar 2025 sollen Angebote professioneller Fahrdienstvermittler (wie bspw. Uber) nicht mehr im Rahmen der Mobilitätsgarantie NRW als alternative Verkehrsmittel in Anspruch genommen werden können. Der Vorstoß beruht auf diversen Erfahrungsberichten von Verkehrsunternehmen in NRW, bei denen es im Zusammenhang mit den Fahrdienstvermittlern und der Bearbeitung der Erstattungsanträge immer wieder zu Problemen gekommen war (u. a. dynamisches Preismodell mit teils hohen Erstattungsbeträgen, mangelhafte Fälschungssicherheit und keinerlei Unterstützung der Fahrdienstvermittler bei Klärung fragwürdiger Sachverhalte).

Die LAG Tarif / Vertrieb hatte dem LAK Nahverkehr NRW daher in ihrer Sitzung am 07.05.2024 empfohlen, die Zulässigkeit professioneller Fahrdienstvermittler im Rahmen der Mobilitätsgarantie NRW in den BB NRW zu streichen und die entsprechenden Streichungen an Ziffer 11, Absatz 2 bis 4 in den BB NRW zum 01.01.2025 (siehe **Anlage 2**) vorzunehmen.

Der LAK Nahverkehr NRW hat in seiner Sitzung am 25.06.2024 den empfohlenen Anpassungen hinsichtlich der professionellen Fahrdienstvermittler zugestimmt und empfiehlt den regionalen Gremien die Anpassungen in den BB NRW zum 01.01.2025.

Die Verkehrsunternehmen sollen die Fahrgäste im Falle einer Umsetzung spätestens ab dem 01.10.2024 über die Änderung informieren, so dass ausreichend Vorlaufzeit bis zum Inkrafttreten des Ausschlusses besteht. Einige Unternehmen planen im Einzelfall weiterhin Kulanzregelungen anzubieten.

Die Teilnehmer des Unternehmensbeirates haben in ihrer Sitzung vom 17.09.2024 empfohlen, den in der Sitzung des LAK Nahverkehr NRW am 25.06.2024 empfohlenen Anpassungen an den Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW (BB NRW) und den NRW-Tarifbestimmungen zum 01.01.2025 zuzustimmen und das Kompetenzzentrum Marketing NRW zu beauftragen, einen entsprechenden Tarifiertrag bei der Bezirksregierung Köln zu stellen.

**Anlage/n:**

1 - 20241010\_TOP 2.5 Anlage 1\_Anpassungen BB NRW und NRW-TB\_NRW-TB (öffentlich)

2 - 20241010\_TOP 2.5 Anlage 2\_Anpassungen BB NRW und NRW-TB\_BB NRW (öffentlich)