

Allgemeine Vorschrift
zur Gewährung von Zuwendungen
zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten
im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif

vom 07.10.2021

in der Fassung der 2. Änderung vom 15.12.2023

Präambel	3
1 Zuständigkeit	3
2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs).....	3
3 Geografischer Geltungsbereich	4
4 Gegenstand der Förderung, Verhältnis zwischen Allgemeiner Vorschrift und ÖDA.....	4
5 Begriffsbestimmungen	4
6 Zuwendungsberechtigte.....	6
7 Antragsverfahren	6
8 Berechnung der Zuwendungshöhe	7
9 Bewilligungsverfahren.....	9
10 Auszahlung der Zuwendung, Über-/ Unterzahlung.....	10
11 Verwendungsnachweis	11
12 Überkompensationskontrolle	11
13 Anreizregelung	12
14 Schlussbestimmungen.....	13

Präambel

Um eine Vereinfachung der tariflichen Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen und damit Neukunden zu gewinnen, haben das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und die Tariforganisationen in NRW die landesweite Einführung von eTarifen in NRW vereinbart.

Das Land NRW gewährt zur Förderung des NRW-eTarifs dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg auf der Grundlage des „Memorandum of Understanding“ vom 2. Dezember 2020 und nach § 14 ÖPNVG NRW Zuwendungen.

Als Allgemeine Vorschrift im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (VO 1370/2007), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndVO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016, regelt diese Satzung die Einzelheiten der Bewilligung der vom Land NRW gewährten Mittel durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg an die Zuwendungsberechtigten.

Die Zuwendungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift werden als Zuschuss zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Fahrtberechtigungen im NRW-eTarif entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, an die Zuwendungsberechtigten weitergeleitet. Die Zuwendungen werden im Interesse und zur Förderung des ÖPNV geleistet und stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen. Förderziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im NRW-eTarif. Die Zuwendungen werden netto (ohne Umsatzsteuer) gewährt.

1 Zuständigkeit

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg erlässt diese Allgemeine Vorschrift in seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger im ÖPNV nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW und als zuständige Behörde i. S. d. Art 2 lit. b) VO 1370/2007.

2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)

Durch diese Allgemeine Vorschrift wird der NRW-eTarif als Höchsttarif i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 festgesetzt. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst die Beförderung von allen Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 12 AEG (SPNV) sowie im Linienverkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG (ÖSPV) in der 2. Klasse im Geltungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst nicht den Vertrieb des NRW-eTarifs.

3 Geografischer Geltungsbereich

Die allgemeine Vorschrift gilt im gesamten Gebiet des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

4 Gegenstand der Förderung, Verhältnis zwischen Allgemeiner Vorschrift und ÖDA

- 4.1 Die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg den Zuwendungsberechtigten gewährte Zuwendung erfolgt zur Deckung der durch die Anerkennung des NRW-eTarifs (2. Klasse) bedingten nicht gedeckten Kosten. Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg beachtet die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union durch eine transparente und diskriminierungsfreie Gewährung von Zuwendungen sowie eine auf den Nettoeffekt aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Zuwendungen.
- 4.2 Sofern ein Zuwendungsberechtigter sowohl unter den Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift fällt, als auch über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag verfügt, der die Anwendung des NRW-Tarifs verbindlich vorgibt, soll bezüglich des Ausgleichsanspruchs die Allgemeine Vorschrift vorrangig gelten. Gleiches gilt in Bezug auf Allgemeine Vorschriften, die ebenfalls die Anwendung des NRW-Tarifs zum Gegenstand haben.

5 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Allgemeinen Vorschrift bezeichnet der Ausdruck:

- a) **„EA-Organisationen“**: Organisationen, die für die jeweilige regionale Einnahmenaufteilung zuständig sind; dies sind die Verbundgesellschaften der Verkehrsverbände (VRR, VRS, AVV), Verkehrsgemeinschaften (OWL V, VPH, VGWS, WTG) und Tarifgemeinschaften (TG ML/RL).
- b) **„Erlösverantwortliche“**: Erlösverantwortliche sind Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger, denen die Fahrgelderlöse für die von ihnen erbrachten bzw. von ihnen beauftragten Verkehrsleistungen wirtschaftlich zustehen.
- c) **„eTarife in NRW“**: Die eTarife in NRW (AVV-eTarif, VRR-eTarif, VRS-eTarif, WT-eTarif, NRW-eTarif) sind digitale, entfernungsbasierte Tarifangebote in Nordrhein-Westfalen. Der Preis je Fahrt eines Fahrgastes wird auf Basis von Grundpreisen und Arbeitspreisen je angefangenem Luftlinienkilometer berechnet. Die Erfassung des Weges, den ein Fahrgast zurücklegt, erfolgt über das kundeneigene geeignete digitale Medium (z. B. Smart-Phone).
- d) **„Fahrtendeckel“**: Der Fahrtendeckel begrenzt den Preis einer Einzelfahrt auf die maximale Höhe in Abhängigkeit von der Fahrtenrelation.

- e) **„Kragen-Relationen“**: Eine Kragen-Relation liegt vor, wenn die geometrische Strecke der Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW zwischen Start und Ziel (Luftlinie) mehr als einen der Tarifräume Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder Westfalentarif (WT) berührt und die Relation zwischen Start und Ziel einem konventionellen Tarif der regionalen Tariforganisationen AVV, VRR, VRS oder WT unterliegt.
- f) **„NRW-24h-Preisdeckel“**: Der NRW-24h-Preisdeckel begrenzt den Gesamtfahrpreis für alle in diesem Zeitraum fallenden Fahrten eines Fahrgastes auf eine maximale Höhe.
- g) **„NRW-eTarif“**: Der NRW-eTarif ist einer der eTarife in NRW. Er stellt einen gemeinsamen tariflichen Rahmen mit landesweit gleichen grundlegenden Preisbildungsregeln und einem einheitlichen NRW-Preisdeckel dar, wobei die Arbeitspreise zwischen den Tarifräumen in Nordrhein-Westfalen variieren können. Einzelheiten ergeben sich aus den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif in der jeweils gültigen Fassung.
- h) **„NRW-Monats-Preisdeckel“**: Der NRW-Monats-Preisdeckel begrenzt im Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2023 den Gesamtfahrpreis für alle in dem jeweiligen Kalendermonat fallenden Fahrten eines Fahrgastes auf eine maximale Höhe.
- i) **„NRW-Relationen“**: Eine NRW-Relation liegt vor, wenn die Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW durchgeführt wird und es sich nicht um eine Verbundbinnen- oder Kragen-Relation handelt.
- j) **„SchönesJahrTicket“**: Beim SchönesJahrTicket handelt es sich um ein netzweit gültiges PauschalpreisTicket des NRW-Tarifs. Der Monatspreis wird bestimmt durch 1/12 des Jahrespreises.
- k) **„Startphase“**: Die Startphase beginnt mit Einführung der eTarife in NRW. Sie wird beendet durch Beschluss der Landesarbeitsgruppe Einnahmen Abrechnung (LAG E/A).
- l) **„Tariforganisationen“**: Organisationen, die für die jeweilige regionale Tarifgestaltung zuständig sind; dies sind die Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR) und WestfalenTarif GmbH (WTG).
- m) **„Verbund-Binnenrelationen“**: Eine Verbund-Binnenrelation liegt vor, wenn die geometrische Strecke der Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW zwischen Start und Ziel (Luftlinie) nur einen der Tarifräume Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder WestfalenTarif (WT) berührt. Hierbei können Abschnitte der Luftlinie außerhalb von Nordrhein-Westfalen verlaufen oder Start bzw. Ziel außerhalb von Nordrhein-Westfalen liegen.

- n) **„Verbund-Preisdeckel“**: Räumliche, relationsbezogene und/oder zeitliche Begrenzung der maximalen Fahrpreishöhe innerhalb einer Tariforganisation gemäß den dort geltenden Tarifbestimmungen für den jeweiligen regionalen eTarif in NRW.
- o) **„Verkehrsunternehmen“**: Öffentliche und private Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die Personenbeförderungsleistungen gemäß § 2 Abs. 12 AEG bzw. § 42 PBefG auf dem Gebiet des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Sieg durchführen oder die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen.

6 Zuwendungsberechtigte

6.1 Die Zuwendungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift werden

- a) Verkehrsunternehmen, die
 - den Nachweis der vertraglichen Verpflichtung zur Anwendung oder zumindest zur Anerkennung des NRW-eTarifs und zur Einhaltung der Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs sowie der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW in der jeweils gültigen Fassung erbringen,
 - als erlösverantwortlicher Abrechnungspartner direkt oder indirekt über die EA-Organisationen an der NRW-Einnahmenaufteilung teilnehmen und
 - die Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans einhalten;
- b) erlösverantwortlichen Aufgabenträgern, die den Nachweis erbringen, dass sie die Anwendung oder zumindest die Anerkennung des NRW-eTarifs und die Einhaltung der Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs sowie der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW in der jeweils gültigen Fassung durch Abschluss des Kooperationsvertrags über den NRW-Tarif sichergestellt haben,

gewährt.

6.2 Im Fall von Gemeinschaftskonzessionen sind die Gemeinschaftskonzessionäre jeweils anteilig entsprechend ihres Leistungsanteils in Wagen-/Zugkilometern zuwendungsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gem. § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.

6.3 Im Fall der Betriebsführungsübertragung ist nur der Betriebsführer, nicht auch der Genehmigungsinhaber zuwendungsberechtigt.

7 Antragsverfahren

7.1 Eine Zuwendung wird nur auf Antrag nach dem vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung gestellten Muster gewährt. Anträge auf Gewährung einer Zuwendung sind beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg als Bewilligungsbehörde bis zum 31. Oktober des

dem Förderzeitraum vorausgehenden Kalenderjahres zu stellen. Zuwendungsberechtigte, die für den Förderzeitraum 2023 keinen Antrag gestellt haben, können für den Förderzeitraum 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2023 einen Antrag bis zum 21. April 2023 stellen. Anträge für Verkehre, die auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und/oder eigenwirtschaftlich erbracht werden, können gebündelt oder getrennt erfolgen. Erlösverantwortlichen Aufgabenträgern ist es freigestellt, den Antrag durch das beauftragte Verkehrsunternehmen stellen zu lassen; der Antrag ist im Namen des erlösverantwortlichen Aufgabenträgers zu stellen.

- 7.2 Die für die Ermittlung der vorläufigen Zuwendungshöhe benötigten Datengrundlagen, aus denen die vorläufige Zuwendungshöhe für jeden Zuwendungsberechtigten hervorgeht, erstellen das bei der VRS GmbH angesiedelte Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) bzw. die EA-Organisationen und stellen sie den Zuwendungsberechtigten sowie dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung.
- 7.3 Der Zuwendungsberechtigte ist verpflichtet, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg im Antragsformular seinen unternehmensindividuellen Umsatzsteuersatz mitzuteilen. Ändert sich dieser nach Antragstellung mit Wirkung für den jeweiligen Förderzeitraum, ist die Änderung dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg unverzüglich in Textform mitzuteilen.
- 7.4 Wenn ein Zuwendungsberechtigter nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fällt, hat er seinen Antrag unverzüglich nach Kenntnis, spätestens aber sechs Wochen vor der Betriebsaufnahme zu stellen. Im Übrigen gelten Ziffer 7.1 bis 7.3 entsprechend.
- 7.5 Wirkt ein Zuwendungsberechtigter bei der Feststellung des Vorliegens der Zuwendungsvoraussetzungen nicht mit oder meldet der Zuwendungsberechtigte die für die Berechnung der Zuwendungshöhe erforderliche Information nach Ziffer 7.3 nicht fristgerecht, wird der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg die Gewährung einer Zuwendung ganz oder teilweise versagen. Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg entscheidet hierüber nach pflichtgemäßem Ermessen.
- 7.6 Stellt der Zuwendungsberechtigte nach Vorliegen der endgültigen Daten aus der Einnahmenaufteilung des KCM bzw. der EA-Organisationen fest, dass die sich aus den Daten abzuleitende Zuwendungshöhe die beantragte Zuwendungshöhe übersteigt, kann der Zuwendungsberechtigte innerhalb von zwei Wochen ab Erhalt der endgültigen Daten einen Nachtragsantrag beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg nach dem vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung gestellten Muster stellen.

8 Berechnung der Zuwendungshöhe

- 8.1 Für die Berechnung der Zuwendungshöhe werden sowohl die Mindereinnahme bzw. Mehreinnahme zwischen einer Fahrtberechtigung nach NRW-eTarif und einem Vergleichsfahrschein als auch die durch die Anwendung des NRW-24h-Preisdeckels und vom

1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2023 zusätzlich des NRW-Monats-Preisdeckels ausgelöste Mindereinnahme – jeweils unter Ansatz einer Elastizität gemäß **Anlage 1** – betrachtet.

8.2 Die Berechnungen durch das KCM erfolgen für NRW-Relationen während der Startphase differenziert nach Erlösverantwortlichen des SPNV und EA-Organisationen einschließlich einer Zuordnung auf die jeweiligen Städte und Gemeinden für den ÖSPV. Die Zuordnung zu Erlösverantwortlichen des ÖSPV erfolgt im Anschluss durch die EA-Organisationen nach ihren jeweiligen Regularien.

Mit Beendigung der Startphase werden die Berechnungen differenziert nach Erlösverantwortlichen des SPNV sowie des ÖSPV erstellt.

Für Kragen- bzw. Verbundbinnen-Relationen werden die Berechnungen bereits während der Startphase nach Erlösverantwortlichen des SPNV sowie des ÖSPV differenziert erstellt.

8.3 Die Berechnung der Zuwendungshöhe erfolgt in folgenden Schritten:

a) Minder- bzw. Mehreinnahmen werden durch das KCM als Delta zwischen realisierter Brutto-Einnahme für die Fahrt eines Fahrgastes und möglicher Brutto-Einnahme mit alternativer Tarifierung – unter Ansatz einer Elastizität gemäß Anlage [1 / 3] – bestimmt. Für Fahrten im Geltungszeitraum eines NRW-24h-Preisdeckels bzw. eines NRW-Monats-Preisdeckels wird die Einnahme je Fahrt gemäß Richtlinie zur Einnahmenaufteilung bestimmt. Als alternative Tarifierung kommt der Preis mit Regelfahrausweisen für die gleiche Relation zur Anwendung. Regelfahrausweise sind

- für NRW-Relationen: SchöneReiseTicket ohne Ansatz einer Bahncard,
- für Verbundbinnenrelationen: regionaler eTarif unter Ansatz möglicher Fahrten-deckel und
- für Kragenrelationen: Verbund-EinzelTicket

b) Mindereinnahmen sowie Mehreinnahmen werden durch das KCM im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen (gemäß den Festlegungen der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung) auf die Abschnitte der Fahrt aufgeteilt.

c) Der Mindererlös wird begrenzt

- bei Verbundbinnenrelationen mit angewandtem NRW-24h-Preisdeckel so, dass die Summe aus Erlös und Mindererlös die jeweiligen Verbund-Preisdeckel nicht übersteigt,
- bei allen Relationen mit angewandtem NRW-Monats-Preisdeckel so, dass die Summe aus Erlös und Mindererlös den Monatspreis des SchönesJahrTicket nicht übersteigt.

d) Das KCM übermittelt die Ergebnisse an die Erlösverantwortlichen des SPNV bzw. die EA-Organisationen sowie an den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

e) Die EA-Organisation ordnet den auf den ÖSPV entfallenden begrenzten Mindererlös sowie den Mehrerlös den Erlösverantwortlichen des ÖSPV nach ihren Regularien zu und übermittelt die Ergebnisse an die Erlösverantwortlichen des ÖSPV sowie an den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

- f) Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg berechnet die Zuwendungshöhe als Saldo aus dem begrenzten Mindererlös und dem Mehrerlös.
 - g) Soweit der begrenzte Mindererlös den Mehrerlös übersteigt, wird vom Saldo die Umsatzsteuer in Höhe des vom jeweiligen Zuwendungsberechtigten gemeldeten unternehmensindividuellen Umsatzsteuersatzes in Abzug gebracht.
- 8.4 Für den Fall, dass die vom Land NRW dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel (s. Ziffer 9.5) nicht ausreichen, um einen vollständigen Ausgleich zu ermöglichen, wird die Zuwendungshöhe für alle Zuwendungsberechtigten im gleichen Maß proportional gekürzt.

9 Bewilligungsverfahren

- 9.1 Die Bewilligung der Zuwendung erfolgt durch Erlass eines schriftlichen Zuwendungsbescheids. In diesem Bescheid wird die auf den Zuwendungsberechtigten für den jeweiligen Förderzeitraum entfallende Zuwendung festgelegt. Wurde der Antrag von einem für den jeweiligen Verkehr nicht zuwendungsberechtigten Verkehrsunternehmen im Namen des erlösverantwortlichen Aufgabenträgers gestellt, ergeht der Zuwendungsbescheid gegenüber dem erlösverantwortlichen Aufgabenträger; das antragstellende Verkehrsunternehmen erhält eine Durchschrift.
- 9.2 Zunächst ergeht auf Basis des Antrags unter Berücksichtigung vorläufiger Prognosewerte ein vorläufiger Zuwendungsbescheid. Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Zuwendungsbescheid (Schlussabrechnung), den der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg – soweit keine besonderen Umstände vorliegen – innerhalb von acht Wochen nach Vorliegen der endgültigen Daten des KCM bzw. der regionalen EA-Organisation erstellt. Zusätzliche Mittel auf Basis eines Nachtragsantrags werden nur gewährt, wenn und soweit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg die dafür erforderlichen finanziellen Mittel seitens des Landes NRW zur Verfügung stehen.
- 9.3 Für den jeweiligen Förderzeitraum gewährt der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg auf Basis von Prognosedaten Abschlagszahlungen zu den in Ziffer 10.1 genannten Terminen. Die Höhe der Abschlagszahlungen wird im vorläufigen Zuwendungsbescheid vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg nach pflichtgemäßem Ermessen festgelegt.
- 9.4 Die Zuwendungsbescheide werden voraussichtlich folgende Nebenbestimmungen enthalten:

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sind Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

Die Gewährung der Zuwendung erfolgt unter Vorbehalt des Widerrufs gem. § 49 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG NRW. Die Festsetzung basiert auf einer Prognose über den endgültigen Zuwendungsanspruch für den Bewilligungszeitraum. Sollte sich auf Basis der endgültigen Daten im Rahmen der Schlussabrechnung ergeben, dass der Betrag der vorläufigen Bewilligung die

endgültige Zuwendungshöhe übersteigt, wird die Höhe der Zuwendung nachträglich verringert und der die Zuwendung übersteigende Auszahlungsbetrag zurückgefordert werden.

Die Förderung erfolgt unter dem Vorbehalt der Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen seitens des Landes NRW.

Die Gewährung der Zuwendung erfolgt unter der Bedingung, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß Ziffer 2 sowie die Voraussetzungen gemäß Ziffer 6 der Allgemeinen Vorschrift eingehalten werden.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, mit hohem Einsatz das Projekt eTarif NRW im Sinne des als **Anlage 2** beigefügten Memorandums of Understanding voranzutreiben.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die gewonnenen Nutzungsdaten gemäß den vom Land definierten und an das bei der VRS GmbH angesiedelte Kompetenzcenter Marketing NRW übermittelten Anforderungen turnusmäßig (mindestens pro Quartal, spätestens erstmalig bis Ende 2. Quartal 2023) für weitere verkehrliche Untersuchungen des Landes, insbesondere die Kalibrierung und Fortschreibung des Landesverkehrsmodells, zur Verfügung zu stellen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Daten im Excel- oder Accessformat zu Ein-/Aussteigern und Umsteigern an Haltestellen nach Stunden, Beförderungsfälle der Linien und Unternehmen, Belegungen zwischen den Haltestellen (richtungsbezogen), die Anzahl der Fahrgäste auf den Relationen sowie möglichst mittlere Reiseweiten und Reisezeiten. Die Berechnung im Modell erfolgt für einen mittleren Werktag in der Schulzeit. Das Land NRW darf die Daten an von dort beauftragte Dienstleister zur Erstellung bzw. Fortschreibung des Landesverkehrsmodells weitergeben. Das Land NRW darf die Daten zudem an den Betreiber des DELFI-Landesauskunftssystems für Nordrhein-Westfalen weitergeben, der diese zur Verbesserung der Auslastungsprognosen nutzen darf.

- 9.5 Die Gewährung der Zuwendung erfolgt unter der Bedingung einer Zuweisung der erforderlichen Finanzmittel durch das Land NRW.

10 Auszahlung der Zuwendung, Über-/ Unterzahlung

- 10.1 Die Auszahlung der Abschlagszahlungen erfolgt jeweils zum 15. Mai und zum 15. Oktober des jeweiligen Förderzeitraums. Die für den Förderzeitraum 1. Mai bis 31. Dezember 2023 angepassten Prognosedaten werden nicht in der Abschlagszahlung zum 15. Mai, sondern erst zum 31. Oktober berücksichtigt. Die Zahlungen erfolgen mittels Überweisung auf ein vom Zuwendungsberechtigten bei Antragstellung anzugebendes Konto.
- 10.2 Mit Erlass des endgültigen Zuwendungsbescheides wird der Zuwendungsempfänger darüber informiert, ob er unter Berücksichtigung eventuell erhaltener Abschlagszahlungen nach Maßgabe des unter Ziffer 8 dargestellten Berechnungsverfahrens überzahlt ist. Im Fall einer Überzahlung ist der Zuwendungsempfänger zur Erstattung in Höhe des überzahlten Betrages einschließlich Verzinsung mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz jährlich gem.

§ 49 Abs. 3 Satz 1 VwVfG NRW i.V.m. Nr. 8.5 VV zu § 44 LHO NRW verpflichtet. Im Falle der Unterzahlung wird der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg den ausstehenden Betrag unverzüglich nach Bestandskraft des endgültigen Zuwendungsbescheides, jedoch erst nach Erhalt der entsprechenden Mittel seitens des Landes NRW, auf das im Antrag angegebene Konto auszahlen.

11 Verwendungsnachweis

- 11.1 Die Verwendung der Zuwendung ist vom Zuwendungsempfänger innerhalb von acht Wochen ab Zugang der Schlussabrechnung der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Der vereinfachte Verwendungsnachweis nach dem vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung gestellten Muster ist zugelassen und ausreichend.
- 11.2 Die Zuwendungsempfänger unterliegen der Verwendungsprüfung durch den Landesrechnungshof des Landes Nordrhein-Westfalen gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW.
- 11.3 Der Landesrechnungshof ist berechtigt, die Verwendung der an die Zuwendungsempfänger weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Zuwendungsempfängern zu prüfen. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

12 Überkompensationskontrolle

- 12.1 Die Zuwendung darf zu keiner Überkompensation des Zuwendungsempfängers, der den NRW-eTarif anwendet oder zumindest anerkennt, führen. Eine Überkompensation entsteht nach Maßgabe des Anhangs der VO 1370/2007, wenn die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach dieser Allgemeinen Vorschrift zuzüglich eines angemessenen Gewinns entstehenden Aufwendungen durch die Summe der aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach dieser Allgemeinen Vorschrift resultierenden Einnahmen und der Zuwendungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift überschritten werden.
- 12.2 Zum Nachweis der Nicht-Überkompensation haben die Zuwendungsempfänger spätestens vier Monate nach Zugang des endgültigen Zuwendungsbescheids durch Vorlage einer Bescheinigung eines branchenerfahrenen Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft darzulegen, dass es durch die Zuwendung nach dieser Allgemeinen Vorschrift im Förderzeitraum zu keiner Überkompensation des Verkehrsunternehmens gekommen ist und dass die Berechnung der Überkompensationskontrolle in Übereinstimmung mit dem Anhang der VO 1370/2007 einschließlich Nachfolgeregelung durchgeführt wurde.

Verkehrsunternehmen, die im Zuständigkeitsbereich von mehr als einer Aufgabenträgerorganisation in NRW Verkehrsleistungen erbringen, ist es freigestellt, eine Bescheinigung vorzulegen, die sich auf sämtliche in NRW erbrachten Verkehre, auf denen der NRW-eTarif

anerkannt wird, bezieht; dabei ist sicherzustellen, dass der Nachweis der Nicht-Überkompensation für jeden Zuständigkeitsbereich separat dargestellt wird.

- 12.3 Abweichend von den Ziffern 12.1 und 12.2 können Verkehrsunternehmen, soweit deren Verkehre, auf denen der NRW-eTarif anerkannt wird, insgesamt Bestandteil eines nicht im Wettbewerb vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Beachtung des Rechts der Europäischen Union sind, den Nachweis der Nicht-Überkompensation auch durch die Vorlage der nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erstellenden Überkompensationsprüfung für die Erfüllung der sich daraus ergebenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung einheitlich erbringen, soweit dies den Anforderungen des Anhangs der VO 1370/2007 gerecht wird.
- 12.4 Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg kann verbindliche Rahmenvorgaben für die Überkompensationskontrolle machen.
- 12.5 Die Zuwendungsempfänger, deren Verkehre nicht Bestandteil eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Beachtung des Rechts der Europäischen Union sind, haben die Einnahmen und Kosten auf separaten Konten zu erfassen (Trennungsrechnung).
- 12.6 Im Falle einer Überkompensation verlangt der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg die Zuwendung ganz oder teilweise zur Vermeidung einer nicht mit dem Binnenmarkt vereinbaren Beihilfe einschließlich Verzinsung mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gem. § 247 BGB zurück. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der jeweiligen Auszahlung, ab der die Überzahlung eingetreten ist, abzustellen.
- 12.7 Für erlösverantwortliche Aufgabenträger, die Zuwendungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift erhalten, finden die Nummern 12.1 bis 12.6 keine Anwendung, wenn und soweit der betreffende erlösverantwortliche Aufgabenträger hinsichtlich der Vereinnahmung der Fahrgeldeinnahmen weder als Betreiber öffentlicher Dienste im Sinne von Art. 2 Buchst. d) VO 1370/2007 agiert noch in sonstiger Weise insoweit als Unternehmen im beihilfenrechtlichen Sinne anzusehen ist.

13 Anreizregelung

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 1. Spiegelstrich des Anhangs zur VO 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im Zuständigkeitsbereich des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Sieg das Marktrisiko tragen. Der entsprechende Anreiz für die erlösverantwortlichen Aufgabenträger ergibt sich daraus, dass diese unter Beachtung haushaltsrechtlicher Vorgaben und wegen knapper Haushaltsmittel die Defizite aus der Finanzierung auf einem möglichst niedrigen Niveau halten, zumal kein Anspruch auf eine Vollkostendeckung besteht. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 2. Spiegelstrich des Anhangs zur VO 1370/2007 ergibt sich u. a. aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan, den

bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und aus Vorgaben, Nebenbestimmungen und/oder Zusicherungen aus PBefG-Liniengenehmigungen.

14 Schlussbestimmungen

- 14.1 Die Zuwendungsberechtigten haben keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anwendung oder zumindest die Anerkennung des NRW-eTarifs entstehenden nicht gedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif.
- 14.2 Die nach dieser Allgemeinen Vorschrift gewährten Zuschüsse sind Subventionen im Sinne des § 264 Abs. 8 StGB. Soweit sich subventionserhebliche Tatsachen ändern, ist dies dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg unverzüglich mitzuteilen.
- 14.3 Die Zuwendungen auf der Grundlage dieser Richtlinie werden als echte, nicht steuerbare Zuschüsse ohne Umsatzsteuer geleistet, weil sie nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen stehen und lediglich dem Ausgleich nicht gedeckter Kosten aus der Anwendung oder zumindest der Anerkennung des Höchstarifs nach dieser Allgemeinen Vorschrift dienen. Soweit auf Zuwendungen des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Sieg z. B. wegen Änderung der Erlasslage oder anderweitiger rechtskräftiger Entscheidung der Finanzverwaltung zukünftig Umsatzsteuer zu leisten sein sollte, wird dieser Betrag von Seiten des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Sieg zusätzlich gewährt. Dies gilt nicht für Nebenkosten. Ziffer 9.5 gilt in entsprechender Anwendung. Für die umsatzsteuerliche Behandlung des Ausgleichs ist der Zuwendungsempfänger verantwortlich. Sollte die Finanzverwaltung Umsatzsteuer auf die Zuwendungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift erheben, sind die Zuwendungsempfänger in Abstimmung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg dazu verpflichtet, alle erforderlichen Rechtsmittel gegen diese Erhebung zu ergreifen.
- 14.4 Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg ist als zuständige Behörde bzgl. des gemäß dieser Allgemeinen Vorschrift gewährten Zuschusses gem. Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 berichtspflichtig. Entsprechend werden die Daten der Zuwendungsempfänger in den Grenzen der Berichtspflicht veröffentlicht. Die Zuwendungsempfänger, denen ein Zuschuss nach dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich im Umfang der dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg gesetzlich obliegenden Berichtspflicht nicht auf Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen übermittelten Daten berufen.
- 14.5 Diese Allgemeine Vorschrift tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Anlagen:

Anlage 1: Elastizität

Anlage 2: Memorandum of Understanding vom 02.12.2020



NRW-eTarif Elastizität

Elastizität

Ausgangslage

Ausgleichsfähig ist die Summe der Mindereinnahmen, wobei etwaige Mehreinnahmen durch Einnahmesteigerungen und Nachfragesteigerungen abgesetzt werden müssen.

Die Abbildung der Nachfragesteigerungen und Nachfragerückgänge aufgrund von Preiseffekten soll über den Ansatz einer Elastizität erfolgen. Hierbei wird die relative Änderung der Häufigkeit einer Fahrgastfahrt (Nachfrage) als Funktion der relativen Änderung des Preises für diese Fahrgastfahrt dargestellt.

Formelzeichen

Y_0	Häufigkeit (Anzahl) einer Fahrgastfahrt vor Preisanpassung
Y_1	Häufigkeit (Anzahl) einer Fahrgastfahrt nach Preisanpassung
X_0	Preis für die Fahrgastfahrt vor Preisanpassung
X_1	Preis für die Fahrgastfahrt nach Preisanpassung
f	Wirkungsgewicht einer Preissenkung gegenüber einer Preissteigerung (0,5)
h	Dämpfung der Preisrelation (0,5)
s	Spreizung der Elastizitätskurve (= Bereich ohne Preiswirkung) (0,05 = 5 %)

Formeln

Die Nachfragereaktion y berechnet sich zu

$$y = \frac{Y_1}{Y_0}$$

Sie hängt ab von der Preisrelation x

$$x = \frac{X_1}{X_0}$$

mit

$$y = \begin{cases} \frac{2+f}{2} - \frac{f}{1 + e^{(1-s-x)h}} & \text{für } x < 1 - s \\ 1 & \text{für } 1 - s \leq x \leq 1 + s \\ \frac{1}{2} + \frac{1}{1 + e^{(-1-s+x)h}} & \text{für } x > 1 + s \end{cases}$$

Memorandum of Understanding

des Landes Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Minister für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

und

den Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften des
Landes Nordrhein-Westfalen

Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)

WestfalenTarif GmbH

sowie dem

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

zur Zusammenarbeit bei der Schaffung eines gemeinsamen landesweit einheitlichen elektronischen Tarifs in Nordrhein-Westfalen (eTarif NRW)

Präambel

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich zum Ziel gesetzt, den Menschen ein überzeugendes Mobilitätsangebot zu machen, das sauber, flexibel und kundenfreundlich ist. Ein moderner Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Rückgrat vernetzter Mobilitätsangebote, die die Stärken unterschiedlicher Verkehrsmittel sinnvoll miteinander kombinieren. Neben einem guten Angebot ist auch der Zugang zum ÖPNV ein Erfolgsfaktor. Durch ein einfacheres Informations-, Vertriebs- und Bezahlssystem wollen wir mehr Gelegenheitskunden für den ÖPNV gewinnen.

Die Digitalisierung bietet der ÖPNV-Branche die Chance, Angebote zu einer noch stärker kundenorientierten Dienstleistung auszubauen. Mit der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW werden hierzu vielfältige Maßnahmen vorangetrieben, die den Kunden verlässliche Informationen sowie einfache Kauf- und Bezahlprozesse ermöglichen sollen.

Im Tarifbereich zeichnet sich die ÖPNV-Landschaft in Nordrhein-Westfalen durch eine lückenlose Abdeckung mit Tarifangeboten, die von jedem Startort zu jedem Zielort unabhängig vom Verkehrsunternehmen ein Tarifangebot bietet, aus. Mit dem VRR-, VRS-, AVV- und WestfalenTarif besteht sie aus vier Verbund- bzw. Kooperationsräumen. Für Fahrten, die über die vier Verbund- bzw. Kooperationsräume hinweggehen, gilt außerhalb der Kragentarife der NRW-Tarif. Insgesamt haben Kunden die Wahl zwischen diversen Tarifprodukten, die gerade von Gelegenheitskunden mitunter als unübersichtlich wahrgenommen werden.

Als Tarifinnovation haben die Verbünde und Tarifgemeinschaften für ihre Räume teilweise bereits eTarife geschaffen, teilweise befinden sie sich noch auf dem Weg dorthin. Bei einem eTarif checkt sich der Kunde beim Start seiner Reise mit dem ÖPNV ein und am Ende selbst oder automatisiert wieder aus, der Preis wird automatisch im Hintergrundsystem gebildet und nachträglich abgerechnet. Die automatische Preisbildung bietet die Chance, einen als gerechter empfundenen Entfernungstarif nutzerfreundlich anzubieten.

Mit einem künftigen eTarif NRW für verbundübergreifende Fahrten wird der NRW-Tarif ergänzt. Die Tarifbildung berücksichtigt außerdem die eTarife der Verbünde und Tarifgemeinschaften. Gelegenheitskunden sollen in NRW ohne spürbare Verbundgrenzen und Tarifkenntnisse einfach reisen können. Hierdurch soll ein weiterer großer Schritt zu einer zusätzlichen Vereinfachung der tariflichen Angebote im ÖPNV erreicht und damit Neukunden gewonnen werden.

Nach der Gesetzgebung des Bundes und der darin verankerten Tarifhoheit liegt die unmittelbare Zuständigkeit und Verantwortung für die inhaltliche sowie preisliche Ausgestaltung des Ticketangebots im ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen beziehungsweise den diese vertretenden Verkehrsverbänden sowie Tarifgemeinschaften.

Das Land Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, die Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften auf dem gemeinsamen Weg zu einem eTarif NRW mit einem 100 Mio.-Euro-Förderprogramm bis 2031 zu unterstützen. Dies vorausgeschickt vereinbaren die Unterzeichner folgende gemeinsame Absicht.

Gemeinsame Zielparameter des eTarifs NRW

Der eTarif NRW ist geprägt durch eine Einfachheit für den Kunden nach außen und eine adäquate Berücksichtigung unterschiedlicher Voraussetzungen der Verbundräume nach innen. Die Unterzeichner streben folgende **gemeinsame Zielparameter** des eTarifs NRW an und setzen sich dafür ein:

- Die Verbünde und Tarifgemeinschaften ermöglichen es den Kunden, den eTarif NRW spätestens ab Ende 2021 zu nutzen.
- Die Tarifbildung des eTarif NRW erfolgt nach einer einheitlichen Systematik aus Grundpreis plus Arbeitspreis nach Luftlinien-Kilometern in ganz NRW.
- Durch die tarifliche Gestaltung sollen Hin- & Rückfahrt den gleichen Preis haben.
- Kunden erhalten eine Preisobergrenze bei verbundraumübergreifenden Fahrten.
- Die bestehende Regelung zu den Kragentarifen beim eTarif NRW wird abgeschafft, so dass für die Definition von verbundraumübergreifenden Fahrten die geografischen Grenzen der Verbünde dienen. Bestehende Regelungen im konventionellen Kragentarif bleiben hiervon unberührt.

Mögliche Änderungen der gemeinsamen Zielparameter sowie des angestrebten Zeitplans werden zwischen den Beteiligten einvernehmlich abgestimmt.

Rahmenbedingungen

Der eTarif NRW hat vielfältige Verbindungen zu bereits bestehenden Angeboten des ÖPNV und kann zudem auch weitere Erkenntnisse für ein besseres Verständnis des Kundenverhaltens liefern. Folgende **Rahmenbedingungen** sind daher Grundlage des weiteren Vorgehens:

- Durch Marktforschung und Evaluation – auch auf der Grundlage anonymisierter Daten der eTarif-Nutzung – sollen Anpassungen im Verlauf des 100-Millionen-Förderprogramms ermöglicht sowie weitere Erkenntnisse - unter anderem für die Weiterentwicklung von landesweiten Tarifangeboten – gewonnen werden. Die Abrechnung der Mindererlöse im eTarif soll über die Zweckverbände Aachener Verkehrsverbund, Nahverkehr Westfalen-Lippe und Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erfolgen.
- Die gewonnenen Nutzungsdaten sollen auch für weitere verkehrliche Untersuchungen des Landes, insbesondere die Kalibrierung und Fortschreibung des Landesverkehrsmodells, genutzt werden können.
- Die Tarifgemeinschaften und Verbünde ermöglichen den zur Schaffung des eTarifs NRW erforderlichen gegenseitigen Verkauf der regionalen eTarife im Rahmen der Schaffung des eTarif NRW. Im weiteren Projektverlauf wird der gegenseitige Verkauf des Gesamtsortiments angestrebt.
- Die Tarifgemeinschaften und Verbünde unterstützen das Kooperationsverhältnis zwischen dem Kompetenzzentrum Marketing und DB Regio Nordrhein-Westfalen zur mobil.nrw-App (bis mindestens zum Ende des ersten Förderzyklus) und den damit verbundenen Vertrieb aller Tarife aus NRW. Eine weitere Fortführung der mobil.nrw-App wird unter Berücksichtigung von Digital-Entwicklungen der Tarifgemeinschaften und Verbünde angestrebt.
- Die Implementierung des eTarifs NRW in das landesweite Check-In / Be-Out System der SPNV-Aufgabenträger (CiBo NRW) wird durch die Verantwortlichen beider Projekte so vorangetrieben, dass diese zum Zeitpunkt der Nutzbarkeit des eTarifs NRW erfolgt ist.
- Es wird eine Implementierung des eTarifs NRW in möglichst vielen Apps der Verbünde und Verkehrsunternehmen sowie landesweiten Apps, z.B. der mobil.NRW-App, angestrebt, um die Sichtbarkeit und Verfügbarkeit des eTarifs zu erhöhen.
- Dieses Projekt wird unter konsequenter Beachtung der Belange des Datenschutzes umgesetzt.
- Mit Einführung des eTarifs NRW muss der bestehende Kooperationsvertrag zum NRW-Tarif angepasst und weiterentwickelt werden. Dies soll zeitnah, spätestens mit Abschluss der ersten Förderphase, durch die Kooperationspartner des NRW-Tarifs umgesetzt sein.

Förderung

Zur gemeinsamen Schaffung des eTarifs NRW, beabsichtigt das Land eine Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW über 100 Mio. € bis 2031 aufzusetzen. Unabhängig von den konkreten Entscheidungen des Förderverfahrens und ohne Schaffung einer Anspruchsgrundlage wird folgender Rahmen für die **Förderung** vereinbart:

- Es erfolgt grundsätzlich eine Förderung verbundraumübergreifender Aspekte des eTarifs NRW. Rein verbundinterne Aspekte liegen in der sachlichen und finanziellen Verantwortung der Verbünde und Verkehrsunternehmen.
- Die Förderung soll wie folgt in Phasen gegliedert werden:
 - 2021 – 2023: Einführung; laufende Marktforschung und Evaluation im 3. Jahr
 - 2024 – 2026: Stabilisierung; laufende Marktforschung und Evaluation im 6. Jahr
 - 2027 – 2029: Transformation; laufende Marktforschung und Evaluation im 9. Jahr
 - 2030/2031: Etablierung, laufende Marktforschung und Evaluation.
- Für die Förderung stehen insgesamt 100 Mio. € bis 2031 zur Verfügung. Dieser Betrag wird einvernehmlich gleichmäßig auf den gesamten Zeitraum aufgeteilt. Die Förderung soll getrennt nach den jeweils separaten Fördergegenständen mit einem Maximalbetrag erfolgen. Sofern die Förderung

in einzelnen Jahren nicht in voller Höhe beantragt oder ausgeschöpft werden kann, soll es ermöglicht werden, diese Beträge auf begründeten Antrag in Folgejahre zu verschieben. Eine Verschiebung zwischen den einzelnen Fördergegenständen soll ebenfalls auf begründeten Antrag ermöglicht werden.

Für die anstehende **1. Förderphase 2021 – 2023** wird folgendes beabsichtigt:

Allgemeine Abgrenzung: Die hier aufgeführten Fördergegenstände betreffen nur Bereiche, die nicht bereits in anderen Fördervorhaben des Landes (z.B. ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW) erfasst sind.

Mögliche Fördergegenstände sind

- Mindererlöse auf verbundraumübergreifenden Relationen
 - im NRW-Tarif
 - in den Kragen- bzw. Übergangstarifen, wenn diese durch den eTarif NRW ausgelöst werden.

Mindererlöse entstehen im Vergleich zum Status Quo des bestehenden NRW-Tarifs sowie in den Kragen- bzw. Übergangstarifen zu den dort angewendeten Verbundtarifen. Sie müssen im Rahmen der Förderung nachweis- und abrechenbar sein. Die Verursachung durch den eTarif NRW ist darzulegen. Die Preisobergrenze für verbundraumübergreifende Fahrten soll in der Einführungsphase bei 30 Euro im 24-Stunden-Zeitraum liegen.

- Mindererlöse durch ein gemeinsames landesweites Anreizsystem
Nur ein verbundübergreifendes, landeseinheitliches Anreizsystem kann Inhalt der Förderung sein. Darüber hinaus sind auch NRW-weit einheitliche und zeitlich befristete Marketing-/Tarifaktionen, förderfähig.
- Vertriebliche Aufwendungen
Der eTarif soll in landesweite Apps, z.B. die App mobil.nrw, in die Verbund-Apps und in möglichst viele Apps der Verkehrsunternehmen implementiert werden. Eine (anteilige) Förderung einmaliger Kosten zur Implementierung erfolgt nur dann, wenn diese innerhalb des ersten Jahres nach Start des eTarifs NRW erfolgt.
- Marktforschung und Evaluation
Die begleitende Marktforschung und eine spätestens Mitte 2023 abgeschlossene erste Evaluation durch einen mit Zustimmung des Landes NRW bestellten externen Gutachters sind Voraussetzungen für weitere Förderperioden.
- Marketingaktivitäten (Kommunikation)
Das Marketing erfolgt nach einem abgestimmten Vorgehen mit landesweit einheitlichen Vorgaben. Ergänzende regionale Anpassungen – insbesondere zur Einbeziehung der dortigen eTarife – sind möglich.
- Berateraufwand zur Unterstützung der Projektaufgaben für den eTarif NRW
Aufgrund der Komplexität des Verfahrens fällt Berateraufwand an.

Memorandum of Understanding zur Zusammenarbeit bei der Schaffung eines gemeinsamen landesweit einheitlichen elektronischen Tarifs in Nordrhein-Westfalen (eTarif NRW)

Düsseldorf, 02.12.2020

Ort, Datum



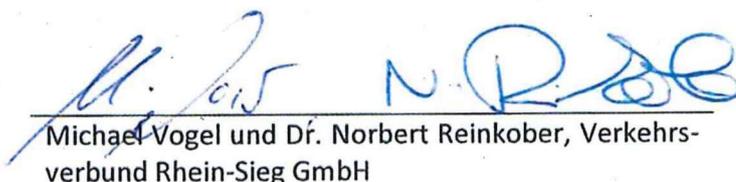
Hendrik Wüst, Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



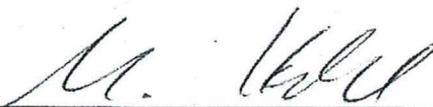
Hans-Peter Geulen, Aachener Verkehrsverbund GmbH



Ronald Lünser und José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



Michael Vogel und Dr. Norbert Reinkober, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



Matthias Hehl, Westfalentarif GmbH



Joachim Künzel, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe