



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2014/0546	19.08.2014	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	10.09.2014	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	10.09.2014	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	11.09.2014	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.09.2014	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. Die Umlagensatzung des Zweckverbandes VRR für das Jahr 2014 und 1. Satzung zur Änderung der Umlagensatzung des ZV VRR 2014
2. Taktumstellung S-Bahn, Beteiligungsverfahren der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
3. Fahrzeugförderrichtlinie ab 2016
4. Auslaufen der Bestandsbetrauungen in der ÖSPV-Finanzierung / Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems
5. Entwicklung und Finanzierung des SozialTickets in 2015 und 2016
6. Kategorisierung des Preisniveaus in der Preisstufe A
7. Semesterticket-Verträge
8. Kommunikation Ticket1000
9. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten Januar bis Mai 2014

10. Westfalen- und Rheinlandtarif
11. Anpassung der Eigenanteile beim SchokoTicket
12. Analyse der Nutzung der VRR-App
13. Ausschreibung SPNV-Vertrieb
14. HKX als Nahverkehrsanbieter
15. Digitalisierungsstrategie „mobil4you“ (Arbeitstitel)
16. Statusbericht zum Pilotprojekt „Länderübergreifende Fußball-Zusatzzüge“
17. Projekte Gesamtmobilität
18. Statusbericht zur Datenqualität im VRR-Auskunftssystem bei Verkehrsstörungen und im Krisenfall
19. Regionale Koordinierungsstelle Mobilität
20. Statusbericht Open Data / Open Service
21. Weiterentwicklung VRR-App und Internetshop (Bibliothekslösung)
22. Auskunft über den Funktionszustand der Aufzüge (Pilot DSW21)
23. VRR-Fahrtenplaner für Großveranstaltungen
24. Detailkonzept EFM3
25. muTiger-Stiftung

1. Die Umlagensatzung des Zweckverbandes VRR für das Jahr 2014 und 1. Satzung zur Änderung der Umlagensatzung des ZV VRR 2014

Die Umlagensatzung des Zweckverbandes VRR für das Jahr 2014 ist am 11.12.2013 von der Verbandsversammlung beschlossen worden. Die Satzung zur Änderung der Umlagensatzung inkl. 1. Nachtrag wurde am 28.03.2014 von der Verbandsversammlung beschlossen. Im Juli 2014 wurden die Umlagensatzung 2014 sowie Satzung zur Änderung der Umlagensatzung inkl. 1. Nachtrag 2014 von der Bezirksregierung Düsseldorf genehmigt.

2. Taktumstellung S-Bahn, Beteiligungsverfahren der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Mit Beginn der Planungen des Landes NRW Mitte 2012 zur Untersuchung einer möglichen Taktumstellung bei der S-Bahn sind die kommunalen Aufgabenträger und die kommunalen Verkehrsunternehmen kontinuierlich über Beweggründe, Untersuchungsziel und den Stand der Planungen informiert worden.

In Anlehnung an den Fortschritt der durch das Kompetenzzentrum ITF (KC ITF) im Auftrag des Landes in Auftrag gegebenen Untersuchungen der DB Netz AG, des Ingenieurbüros IVV Aachen (IVV) und SMA und Partner (SMA) erfolgte die **Information und Beteiligung** in einem **abgestuften, strukturierten und förmlichen Verfahren in mehreren Stufen**.

In der **ersten Stufe** erfolgte mit Beginn der Untersuchungen seit Mitte/Ende 2012 eine kontinuierliche Information über den Stand der Untersuchungen in Form von Sachstandsberichten

durch Vertreter des VRR in den regelmäßigen Sitzungen des Arbeitskreises der kommunalen Aufgabenträger (AK AT) und im KVIV-Arbeitskreis Nahverkehrsmanagement (KVIV N).

In der **zweiten Stufe** sind nach Vorliegen der Nachfrageuntersuchungen in einer gemeinsamen Sitzung von KVIV und AK AT am 10.04.2014 in Remscheid die Ergebnisse von Vertretern des KC ITF und der Gutachter SMA und IVV gesamthaft für den Bereich des VRR vorgestellt und erläutert worden. Weil im Rahmen dieser Sitzung nicht alle Ergebnisse und Auswirkungen intensiv erörtert werden konnten, ist verabredet worden, dass in weiteren raumbezogenen Einzelterminen die Ergebnisse detailliert vorgestellt und diskutiert werden.

Dies erfolgte in der **dritten Stufe** am 26./27.05.2014 beim VRR. Die Gutachter SMA und IVV haben in insgesamt fünf Gesprächen Vertretern

der Stadt Dortmund und der DSW21,

der Stadt Bochum und der BOGESTRA,

der Stadt Essen und der EVAG,

der Stadt Bottrop, des Kreises Recklinghausen und der VESTISCHEN,

der Kreise Mettmann und Ennepe-Ruhr sowie der VER und WSW,

detailliert die Ergebnisse der Nachfrageuntersuchung vorgestellt und erörtert. Dabei hat der VRR noch einmal die Vorteile einer möglichen Taktumstellung für den SPNV vorgestellt, die nur ganzheitlich im Zusammenhang mit einer Taktumstellung der S-Bahn im Rahmen der S-Bahn-Ausschreibung 2019 erzielt werden können. Auch hat der VRR darüber informiert, dass eine Entscheidung über eine mögliche Taktumstellung im Sitzungsblock im Dezember 2014 herbeigeführt werden soll. In diesen Gesprächen ist das weitere Vorgehen vereinbart worden.

In einer **4. Phase** werden auf der Basis der vorgestellten Ergebnisse die AT und VU eine Prüfung und Bewertung insbesondere zu den Auswirkungen auf den kommunalen Verkehr vornehmen. Eine Stellungnahme zu den Fragen

- Bewertung der Taktumstellung insgesamt für den SPNV im VRR
- Bewertung der Taktumstellung im jeweiligen Raum
- unbedingt erforderliche Anpassungsmaßnahmen im jeweiligen ÖPNV mit einer Quantifizierung der ggf. zu erwartenden finanziellen Auswirkungen

soll bis Ende August erfolgen. In einer zweiten Gesprächsrunde in der 38. KW werden abschließend die Stellungnahmen zwischen VRR und den jeweiligen Teilnehmern abschließend erörtert.

Die individuelle Gesprächsrunde in der 3. Phase wird um weitere Gespräche beim VRR am

19./20. 08. vervollständigt. Dann werden die Vertreter der kommunalen Aufgabenträger, die wenig oder gar nicht von ggf. erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im kommunalen Verkehr betroffen sind, über die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen und den Auswirkungen auf eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des SPNV informiert. Zu zwei Gesprächen sind Vertreter

der Städte Wuppertal, Hagen, Hattingen, Witten und des Ennepe-Ruhr-Kreises und der Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim, Gelsenkirchen, Herne und des Kreises Wesel

eingeladen worden.

Nach Abschluss der Gespräche in der 4. Phase wird der VRR die dann vorliegenden Stellungnahmen bewerten und für die Entscheidungsfindung in den Gremien aufbereiten.

Während des gesamten Beteiligungsverfahrens stand der VRR bereit, in politischen Gremien und Ausschüssen die Untersuchung und deren Ergebnisse vorzustellen.

3. Fahrzeugförderrichtlinie ab 2016

In seiner Sitzung am 21. Februar 2014 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR die Fortsetzung der bisherigen Fahrzeugförderung im Rahmen der bis zum 31. Dezember 2013 gültigen „Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ mit kleineren Anpassungen bis einschließlich des Jahres 2015 beschlossen. Der Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR hat in der o. g. Sitzung mitgeteilt, dass die Möglichkeit der Neugestaltung einer investiven Fahrzeugförderung, die auch die Grundsanie rung von Fahrzeugen enthält, von der VRR AöR im Rahmen dieser Übergangszeit geprüft werde. Wenn eine Neugestaltung in diesem Sinne möglich sei, werde darauf aufbauend eine För dersystematik für die Zeit ab 2016 erarbeitet.

Nach diversen vorbereitenden Gesprächsrunden fand am 9. Juli 2014 ein Auftaktgespräch in größerer Runde mit Vertretern des KVIV-Arbeitskreises „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ statt, um einen Überblick darüber zu erhalten, welche Ziele von Seiten der Verkehrsunter nehmen mit einer zukünftigen Fahrzeugförderung erreicht werden sollen. In einem anschlie ßenden weiteren Gespräch am 24. Juli 2014 mit Vertretern der KVIV-Arbeitskreise „Wirt schaftliche Angelegenheiten“ und „Technische Angelegenheiten“ wurden die Diskussionen insbesondere hinsichtlich der technischen Belange und Fragestellungen intensiviert und kon kretisiert.

Insbesondere die Fragestellung einer Förderung der Grundsanie rung von Fahrzeugen wurde

intensiv mit den Vertretern der Verkehrsunternehmen erörtert. Hierbei kam man zu dem Schluss, dass die Grundsanie rung von Bussen technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll sei. Dieser Aspekt wird daher nicht weiter verfolgt. Die Grundsanie rung von Schienenfahrzeugen hingegen wird von den Vertretern der o. g. KViV-Arbeitskreise als technisch und wirtschaftlich sinnvoll und zielführend erachtet. Soweit eine Förderung ermöglicht werden kann, ist als eine Grundvoraussetzung die handels- und steuerrechtliche Aktivierung der Anschaffungs-/Herstellungskosten zu erfüllen. Die Frage wann und ob ein bereits gefördertes Fahrzeug wieder gefördert werden kann, wird zurzeit geprüft.

Bzgl. der Ermittlung des Förderbetrags je Verkehrsunternehmen und der Fragestellung des möglichen Fördergegenstands konnte bis dato noch kein Konsens zwischen den Unternehmensvertretern und der VRR AöR erzielt werden. Es bestehen noch unterschiedlichste offene Fragestellungen hinsichtlich der Auslegung der rechtlichen Grundlagen und der damit verbundenen grundsätzlichen Vorgehensweise bei der investiven Fahrzeugförderung. Es sind grundsätzlich die Regelungen des ÖPNVG NRW und seiner Verwaltungsvorschriften (VV-ÖPNVG NRW) sowie den Regelungen der VO 1370 zu erfüllen. Lt. Ansicht der VRR AöR muss es sich daher um den diskriminierungsfreien Ausgleich von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen handeln. Die offenen Fragestellungen wurden in den o. g. Terminen formuliert und derzeit geklärt.

Den Teilnehmern des „Arbeitskreises der Aufgabenträger“ wurden die Kurzprotokolle der o. g. Gespräche über den VRR-Campus zur Verfügung gestellt. In dem nächsten Termin des „Arbeitskreises der Aufgabenträger“ am 29. August 2014 soll die Thematik mit den Vertretern der Aufgabenträger ausführlich besprochen und deren Ziele definiert werden.

4. Auslaufen der Bestandsbeträ uungen in der ÖSPV-Finanzierung / Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems

Mit Beschluss vom 28. März 2014 (Drucksache Nr. N/VIII/2014/0507) hat die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR der Anpassung des VRR-Finanzierungssystems zugestimmt. Hintergrund für diese Anpassung ist, dass das VRR-Finanzierungssystem an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst wird. Damit wird die Möglichkeit einer Direktvergabe im Zuge des VRR-Modells für Beträ uungen im Rahmen von Direktvergaben an einen internen Betreiber im Verbundraum VRR (im Folgenden VRR-Modell) möglich gemacht. Weiterhin hat die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR den Räten und Kreistagen u. a. empfohlen festzustellen, dass sie als Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW mit den weiteren Aufgabenträgern/zuständigen Behörden im Verbandsgebiet des Zweckverbandes VRR eine Gruppe von Behörden im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bilden. Möglichst bis Ende des Jahres 2014 sollen die

notwendigen Beschlüsse der Räte und Kreistage gefasst werden. Spätestens im letzten Sitzungsblock des Jahres 2014 sollen den Gremien des VRR Empfehlungen für Betrauungen im Rahmen der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 von nicht kommunalen Verkehrsunternehmen und Empfehlungen für Betrauungen im Rahmen der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an den Randlagen des Gebiets des Zweckverbandes VRR zur Beschlussfassung vorlegen werden.

Wie in der o. g. Drucksache mitgeteilt, bezieht sich das VRR-Modell nur auf die Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an interne Betreiber. Da nicht kommunale Verkehrsunternehmen keine örtlich zuständige Behörde als Eigentümerin haben, die eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle auf sie ausübt, ist eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe als interner Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an sie nicht möglich. Daher werden derzeit an verschiedenen Praxisbeispielen, wie z. B. bei geringen Verkehrsleistungen kommunaler Verkehrsunternehmen auf einzelnen Aufgabenträgergebieten, deren Bestandsbetrauungen vorzeitig auslaufen, bzw. Verkehrsleistungen der Busverkehr Rheinland GmbH, verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft. Als praktikabelste Lösung für die genannten Fälle, zeichnet sich die Betrauung durch Kleinaufträge i. S. d. Artikels 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ab.

Im Rahmen der Prüfung, ob die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt werden, stellt sich primär die Frage, wie die Auftragsgrenzen festgelegt werden. Erst danach kann beurteilt werden, ob die Verkehrsleistung oder der Jahresdurchschnittswert den Voraussetzungen entspricht. Zurzeit wird analysiert, ob die untersuchten Verkehre die Voraussetzungen für eine Betrauung im Rahmen von Kleinaufträgen erfüllen. Für eine genaue Beurteilung des jeweiligen Sachverhalts werden detaillierte Informationen zu den Verkehrsleistungen benötigt. Dies setzt voraus, dass alle betroffenen VU ihre Daten zeitnah, offen und transparent zur Verfügung stellen.

Weiterhin erstreckt sich das VRR-Modell nur auf den Raum des Zweckverbandes VRR. Da einzelne Verkehrsunternehmen im VRR nicht unerhebliche Verkehrsleistungen in zweckverbandsfremden Räumen erbringen, werden zurzeit für Aufgabenträger, die Eigentümer dieser Verkehrsunternehmen sind, Ergänzungen erarbeitet.

Um beurteilen zu können, ob ein Aufgabenträger in seiner Funktion als Eigentümer eines Verkehrsunternehmens im Rahmen einer geplanten Direktvergabe an einen internen Betreiber andere (zweckverbandsfremde) Aufgabenträger einbinden muss, müssen die Verkehrsleistungen des betroffenen Verkehrsunternehmens betrachtet werden. Derzeit werden die

hierfür notwendigen Prüfschritte - auch unter Beachtung der kommunalrechtlichen Voraussetzungen - erarbeitet. Unter der Voraussetzung, dass alle Aufgabenträger im VRR das VRR-Modell anwenden, ist diese Prüfung nur an den Randgebieten des Gebiets des Zweckverbandes VRR notwendig. Die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Gebiets des Zweckverbandes VRR sind durch die Gruppenbildung im VRR-Modell als Binnenverkehre innerhalb des Gebiets der zuständigen Behörde zu bewerten.

Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. e Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 besagt, dass bei einer Direktvergabe an einen internen Betreiber das Verkehrsunternehmen verpflichtet ist, soweit eine Unterauftragsvergabe nach Art. 4 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Frage kommt, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen (Selbsterbringungsquote). Offen lässt die Verordnung, was unter den Begriffen „überwiegender Teil“ (vgl. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. e Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) bzw. „bedeutender Teil“ (vgl. Art. 4 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) zu verstehen ist. Auch ist nicht geregelt, wie Verkehrsleistungen von verbundenen bzw. Tochterverkehrsunternehmen zu bewerten sind. Derzeit wird geprüft, wie die Regelung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auszulegen ist und welche Punkte zu beachten sind.

5. Entwicklung und Finanzierung des SozialTickets in 2015 und 2016

Am 27.06.2014 hat der Verwaltungsrat beschlossen, den monatlichen Abgabepreis für ein SozialTicket mit Wirkung zum 01.01.2015 von derzeit 29,90 € auf 30,90 € anzuheben. Damit erfolgt erstmalig seit der Einführung des Tickets am 01.11.2011 eine als moderat zu bezeichnende Preisanpassung. Für das Jahr 2015 ist damit noch mit einer auskömmlichen Finanzierung zu rechnen.

Prognose für 2014: Unter Berücksichtigung des aktuellen Trends wird in 2014 von einem durchschnittlichen monatlichen Absatz von rd. 107.000 Tickets ausgegangen. Es ist für das ganze Jahr davon auszugehen, dass das Gesamtdefizit im VRR das Volumen von ca. 20,4 Mio. € erreichen kann. Dieses Defizit wird noch von den Ausgleichszahlungen des Landes NRW gedeckt. Hierbei ist aber einschränkend anzumerken, dass die für 2014 genehmigte Landesförderung in Höhe von 16,5 Mio. € für diese Defizitabdeckung allein nicht ausreicht, aber noch mehr als 10 Mio. € nicht verbrauchter Mittel des Jahres 2013 im ersten Halbjahr 2014 herangezogen werden konnten.

Prognose für 2015: In 2015 wird trotz der Preisanpassung von einem Euro / Monat der Finanzierungsbedarf für die erwarteten durchschnittlich rund 107 000 Kunden auf ca. 21,3 Mio.

€ steigen. Auch wenn der Förderantrag zur Bewilligung der Landesmittel erst im September 2014 gestellt werden muss, ist davon auszugehen, dass die vom Land gewährten Mittel nicht ausreichen und eine Finanzierung nur mit den noch übertragbaren nicht verbrauchten Mitteln des Jahres 2014 gewährleistet ist. Die übertragenen Mittel werden zusammen mit den neu bewilligten in 2015 nahezu völlig aufgebraucht werden. Eine Rückzahlung an das Land von nicht verbrauchten Mitteln des Vorjahres kann ausgeschlossen werden.

Auch eine Übertragung von nicht verbrauchten Mitteln des Jahres 2015 in das Jahr 2016, wie in den Vorjahren, wird in einem nicht mehr nennenswerten Rahmen zu erwarten sein.

Ausblick für 2016:

Anzumerken ist zunächst, dass die in der Landesrichtlinie geregelte Finanzierung des Sozialtickets am 01.01.2016 ausläuft und es zunächst einer Verlängerung bedarf. Laut Beschluss des Verwaltungsrats wäre bei einem Fortfall der Landesförderung das Angebot Sozialticket vom Markt zu nehmen. Im Frühjahr 2015 muss Klarheit herrschen, ob und in welcher Höhe mit einer Landeszuweisung für das Jahr 2016 zu rechnen ist und es möglich erscheint, mittels einer entsprechenden Preisanpassung das bisherige Angebot aufrechtzuerhalten. Die VRR AöR ist hierzu bereits in Kontakt mit dem Land getreten.

Nach heutiger Erkenntnis könnte in 2016 mit einer Unterdeckung in einer Größenordnung zwischen 5 und 7 Mio. € zu rechnen sein. Hierbei sind bereits eine gleichbleibende Landeszuwendung und eine moderate Preisanpassung des Sozialtickets gegengerechnet.

Um eine größere Planungssicherheit zu erlangen, wird derzeit die Durchführung einer Kundenbefragung diskutiert. Je nach Ergebnis könnten mehrere tarifliche Szenarien zur Deckung der Finanzierungslücke entwickelt werden.

6. Kategorisierung des Preisniveaus in der Preisstufe A

Am 01.01.2015 wird die seit 2008 bestehende Differenzierung im Zeitkartenbereich in der Preisstufe A (A1 und A2) um ein weiteres Niveau A3 erweitert. Das maßgebliche Messkriterium unter 20 Einzelkriterien ist das ÖPNV-Leistungsangebot vor Ort. Dazu gehört auch das innerstädtische SPNV-Angebot.

Das ab diesem Zeitpunkt zunächst für fünf Städte geltende Preisniveau A3 eröffnet auf der anderen Seite im Preisniveau A1 den Spielraum zu einer äußerst moderaten Preisanpassung, welche zum 1.1.2015 auch so umgesetzt wird.

Gemäß dem Auftrag des Verwaltungsrates vom 27.06.2014 wird diese Umsetzung zum Anlass genommen, in einem zweiten Schritt den bestehenden Leistungskatalog mit dem Ziel fortzuentwickeln, dass für alle Tarifgebiete/Kommunen ein Vorschlag für eine sachgerechte Preisstufenzuordnung erarbeitet wird. Im Sitzungsblock Dezember 2014 soll ein entsprechender Beschlussvorschlag vorgelegt werden. Es ist vorgesehen, vorab einen abgestimm-

ten Vorschlag über die zur Bewertung heranzuziehenden Kriterien und deren Gewichtung/Bedeutung zu erarbeiten. Dazu gehört auch das Prozedere, wie innerhalb eines angemessenen Zeitraums (Vorgabe 4 Jahre) diese Zuordnung zum jeweiligen Preisniveau überprüft werden soll.

Die in der Erstuntersuchung auf Kreisgebiete aggregierten Ergebnisse müssen nun auf einzelne Gebietskörperschaften heruntergebrochen werden. Dabei sollen die insgesamt 20 Leistungsdaten und Qualitätskennziffern, zu denen auch die Kundenbewertungen zählen, jeweils stadtbezogen aufbereitet werden, sofern eine Stadt deckungsgleich mit einem Tarifgebiet ist. Bilden mehrere Kommunen ein gemeinsames Tarifgebiet, werden die Daten für dieses Tarifgebiet ermittelt. Sofern einzelne Angaben nur unvollständig vorliegen, werden diese aufgrund von Analogieschlüssen komplettiert. In diese Betrachtung werden auch alle Gemeinden der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Niederrhein einbezogen, in denen überall das Preisniveau A1 gilt.

Bei der Datenbeschaffung, Auswertung und konzeptionellen Vorgehensweise für einen Bewertungsvorschlag wird zur Unterstützung ein Beratungsinstitut herangezogen, welches schon umfangreiche Tarifberatungen in Deutschland durchgeführt hat.

Sofern sich preisliche Auswirkungen für einzelne Städte/Gemeinden aufgrund einer geänderten Preisniveauzuordnung ergeben, werden diese im Rahmen der Beratungen und Beschlussfassungen zur allgemeinen Preisanpassung zum 01.01.2016 im Sitzungsblock Juni 2015 getroffen.

7. Semesterticket-Verträge

Am 27.06.2014 hat der Verwaltungsrat u. a. die Fortführung des Semestertickets ab dem Wintersemester 2015/2016 vom Abschluss eines modifizierten Vertrages abhängig gemacht. Hierbei soll perspektivisch die preisliche Schere zwischen dem Erlös des Semestertickets zu dem der anderen Tickets des Ausbildungsverkehrs in einem vertretbaren Umfang verringert werden. Dieser Vertrag wurde maßgeblich vom juristischen Arbeitskreis entwickelt. Fallweise sind in einigen Verträgen lokale vertriebliche Besonderheiten eingeflossen, so z. B. die Ausgabe des Semestertickets auf einer eigenständigen Chipkarte oder die Ausgabe als Internetausdruck.

Die tariflichen Eigenschaften wie Preisfortschreibung, Geltungsbereiche und Zusatznutzen sind aber identisch. Mittlerweile wurden alle 34 Verträge von der VRR AöR und den Verkehrsunternehmen unterzeichnet und an die Studierendenvertreter mit der Bitte um Unterzeichnung bis zum 30.11.2014 weitergeleitet. Mit der Zusendung war auch das Angebot der Verkehrsunternehmen und des VRR verbunden, bei Bedarf vor Ort in den Hochschulen oder Fachhochschulen für das modifizierte Angebot zu werben.

Unmittelbar nach der Verwaltungsratssitzung wurden die Studierendenvertreter per E-Mail

über die Beschlüsse des Verwaltungsrats informiert. Zusätzlich wurde ein Vertragsentwurf beigefügt, damit ein ausreichender Zeitraum für die interne Beratung in den Hochschulen und Fachhochschulen besteht.

Ebenso ist das Kompetenzcenter Marketing als Koordinierungsstelle für den NRW-Tarif über den Sachverhalt informiert worden, da das von den meisten Semesterticketpartnern im VRR zusätzlich bezogene NRW-Semesterticket nur in Verbindung mit dem VRR-Binnenangebot gilt. Bei einer Vertragsbeendigung im VRR erlischt auch zeitgleich die NRW-weite Fahrtmöglichkeit.

8. Kommunikation Ticket1000

Im letzten Sitzungsblock hat der Verwaltungsrat der VRR AöR einstimmig den Beschluss gefasst, das Ticket1000 ab dem 01.01.2015 ohne den Zusatznutzen „Personenmitnahme Erwachsene“ anzubieten.

Um bestehende Ticket1000-Kunden über diese Änderung ausreichend zu informieren und ihnen eine Alternative anzubieten, wenn die Mitnahme weiterhin gewünscht wird, wurde aus der Politik angeregt, ihnen im Rahmen einer Marketingaktion die Möglichkeit anzubieten, das Ticket2000 zum Preis des Ticket1000 zu erhalten. Diese Marketingaktion soll auf den Zeitraum von 3 Monaten begrenzt werden.

Zur weiteren Ausarbeitung dieses Angebotes wurde mit den Verkehrsunternehmen eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit der Ausgestaltung und Umsetzung befasst. Zu berücksichtigen sind hierbei neben einer einheitlichen Kundeninformation die vertrieblichen Prozesse, die korrekte Verbundmeldung und die elektronische Zählung in den ersten Monaten des Jahres 2015.

9. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten Januar bis Mai 2014

Auch nach den ersten fünf Monaten 2014 zeigen die Einnahmen eine positive Entwicklung. Im Betrachtungszeitraum sind diese gegenüber dem Vorjahr um **12,723 Mio. € (+ 2,7 %)** gestiegen, die Preisanpassung zum Januar 2014 betrug im gewichteten Mittel + 3,3 %. Die Fahrten sind aufgrund schwieriger Begleitumstände (Schüler- und Bevölkerungsrückgang) mit **- 2,383 Mio. Fahrten (- 0,5 %)** leicht rückläufig.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mai 2013	Jan-Mai 2014		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	761.249	789.653	28.404	3,7
	Barsortiment	101.507.217	101.587.159	79.942	0,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	53.659.501	54.214.023	554.523	1,0
	davon 4erTicket Erwachsene	31.359.771	28.929.197	-2.430.574	-7,8
	TagesTicket-Varianten	6.836.771	7.889.829	1.053.057	15,4
	FirmenTickets	39.575.259	41.281.939	1.706.680	4,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	19.024.341	18.721.415	-302.926	-1,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.004.394	6.142.737	138.343	2,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	14.546.525	16.417.788	1.871.263	12,9
	Regelzeitkarten	170.439.231	172.478.510	2.039.279	1,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	88.171.142	88.608.842	437.700	0,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	30.292.901	31.285.943	993.042	3,3
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	35.752.107	36.273.344	521.237	1,5
	davon BärenTicket	16.223.081	16.310.381	87.300	0,5
	Schüler/AzubiTickets	112.988.906	113.149.448	160.542	0,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	38.007.242	37.382.067	-625.175	-1,6
	davon YoungTicketplus	20.096.968	20.211.771	114.804	0,6
	StudentenTickets	18.145.578	20.076.947	1.931.369	10,6
	NRW-weite Tickets	7.348.509	7.693.047	344.538	4,7
	SozialTicket inkl. Zuwendung	18.298.150	24.730.647	6.432.496	35,2
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	37.499.111	36.027.895	-1.471.216	-3,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	19.289.148	19.162.125	-127.023	-0,7
	davon 4erTicket Erwachsene	12.763.388	11.229.548	-1.533.840	-12,0
	TagesTicket-Varianten	2.426.843	2.539.986	113.143	4,7
	FirmenTickets	30.850.047	31.478.055	628.008	2,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	11.557.660	10.915.658	-642.002	-5,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	5.369.152	5.295.552	-73.600	-1,4
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	13.923.235	15.266.845	1.343.610	9,7
	Regelzeitkarten	158.915.153	153.916.195	-4.998.958	-3,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	89.615.969	86.192.553	-3.423.416	-3,8
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	28.922.242	28.579.277	-342.965	-1,2
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	30.241.007	29.355.560	-885.447	-2,9
	davon BärenTicket	10.135.935	9.788.805	-347.130	-3,4
	Schüler/AzubiTickets	197.556.951	191.160.382	-6.396.569	-3,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	93.192.036	88.346.808	-4.845.228	-5,2
	davon YoungTicketplus	27.630.900	26.524.050	-1.106.850	-4,0
	StudentenTickets	31.271.760	33.394.320	2.122.560	6,8
	NRW-weite Tickets	859.690	859.215	-475	-0,1
	SozialTicket inkl. Zuwendung	25.159.389	32.893.457	7.734.068	30,7
Gesamt: Summe von Einnahmen		469.064.100	481.787.350	12.723.250	2,7
Gesamt: Summe von Fahrten		482.112.101	479.729.519	-2.382.582	-0,5

Betrachtet man die Entwicklung nach den Preisstufen ist folgendes feststellbar:

Die Absatzzahlen in den kurzen Reiseweiten (PST K und A) gehen um 478 Tsd. (- 1,9 %) zurück. Die Einnahmen sind in diesem Bereich um 4,359 Mio. € (+ 1,8 %) gestiegen. In den mittleren Reiseweiten (PST B) sind die Absatzzahlen leicht um 9.600 Stück (+ 0,3 %) und einhergehend damit die Einnahmen um 3,347 Mio. € (+ 3,7 %) gestiegen. Bei den Tickets der längeren Reiseweiten (PST C, D und E ohne verbundweit gültige Tickets) sind die Absätze um 16 Tsd. Stück (- 1,5 %) gesunken. Jedoch verzeichnen auch hier die Einnahmen ein Plus von 1,482 Mio. € (+ 3,4 %). Abschließend die verbundweit gültigen Tickets, hier sind die Absatzzahlen leicht um 7.800 (+ 0,2 %) gestiegen und die Einnahmen um 1,725 Mio. € (+ 1,9 %).

Einnahmeanteile nach Preisstufen		
	Jan-Mai 2013	Jan-Mai 2014
Kurzstrecke und PST A _{gesamt}	50,8%	50,6%
PST B	19,4%	19,6%
PST C	4,6%	4,7%
PST D	4,1%	4,1%
PST D _{verbundweit} *)	19,1%	19,0%
PST E	0,5%	0,5%
PST E _{verbundweit} **)	0,1%	0,1%
ohne Preisstufe ***)	1,3%	1,4%

*) und **) z.B. Bären- und SchokoTicket

***) z.B. ZusatzTicket

Im Bereich des **Barsortimentes** sind die **Einnahmen** mit **+ 80 Tsd. € (+ 0,1 %)** leicht gestiegen. Die Einnahmen des **EinzelTicket** als „Einsteigerticket“ zum ÖPNV sind entgegen der ersten 3 Monate um **0,5 Mio. € (+ 0,8 %)** gestiegen. Bei den **4erTickets** sind die Einnahmen bis Mai 2014 um **- 7,0 %** auf **28,9 Mio. €** gesunken. Hier wirken sich immer noch die heutigen Wechsler zum SozialTicket aus, die überwiegend Tickets aus dem Barsortiment genutzt haben.

Die **FirmenTickets** verzeichnen mit **+ 1,707 Mio. € (+ 4,3 %)** eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Einnahmen bei den **Semestertickets** haben sich erwartungsgemäß aufgrund der gestiegenen Studierendenzahlen um **1,931 Mio. € (+ 10,6 %)** positiv verändert, Grund ist der doppelte Abiturjahrgang.

Die **Schüler- und AzubiTickets** sind trotz sinkender Schülerzahlen (- 3,6 %) leicht um **+ 0,161 Mio. € (+ 0,1 %)** gestiegen.

Die **Regelzeitkarten** verzeichnen weiterhin eine positive Entwicklung, die Einnahmen sind um **+ 2,039 Mio. € (+ 1,2 %)** gestiegen, der anfängliche Wechsel zum SozialTicket ist im zweiten Jahr nach der verbundweiten Einführung und der Erweiterung auf die Kreise nicht mehr so gravierend.

Das **Verhältnis der Ticket1000/2000-Abonnenten zu den Monatskartenkäufern** ist wie im Vorjahr bei **ca. 74 % zu 26 %** geblieben.

Die größten Steigerungsraten mit **14.150 Abos (+ 6,8 %)** gibt es bei den **SemesterTickets**. Die **SchokoTickets** folgen dem Trend der rückläufigen Schülerentwicklung und gehen so um **13.200 Abonnenten zurück (- 3,0 %)**. Im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** kommt es durch Wanderungen zum **SozialTicket** weiterhin zu Kannibalisierungseffekten. Nach der zum 1. Januar 2013 **verbundweiten Einführung des SozialTickets** und der **Erweiterung auf die Kreisgebiete** haben sich die Absatzzahlen bis **Mai 2014** auf ca. **107.800 Tickets pro Monat** eingependelt, dies entspricht einer **Nutzerquote von 8,7 %**.

Mit den Landesmitteln zum SozialTicket ist die Kompensierung der Mindereinnahmen auch bei weiterhin leicht steigenden Absatzzahlen im Jahr 2014 gesichert.

Diese Zahlen lassen auf ein positives Jahr 2014 hoffen, in dem die Einnahmen das Vorjahresergebnis im prognostizierten Rahmen erreichen werden.

10. Westfalen- und Rheinlandtarif

Regelmäßig wurde in den vergangenen Sitzungsblöcken der VRR-Gremien über den Projektstand zur Bildung größerer Verbünde in NRW berichtet. Laut Erwartung des Landes sollen künftig drei große statt derzeit 8 Verbundtarife in NRW gelten. Diese sollen räumlich mit den bereits bestehenden Kooperationsräumen der SPNV-Aufgabenträger deckungsgleich sein. Vorbild für die tarifliche Kooperation ist der am 01.01.2012 erfolgte Zusammenschluss des VRR mit dem nordwestlichen Partner, der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein.

Rheinlandtarif:

Die beiden Verbünde Rhein-Sieg (VRS) und Aachen (AVV) bereiten zum 01.01.2015 eine enge tarifliche Kooperation vor. Davon sind auch die derzeitigen Übergangsregelungen zum VRR betroffen. Sowohl der VRS als auch der AVV ragen heute in die südlichen Teile des VRR-Raums hinein. Die Reichweite dieser Geltungsbereiche wird sich auch nach erfolgter tariflicher Zusammenführung nicht ändern. Lediglich einige Umwegfahrten aus dem AVV-Raum über den angrenzenden VRR in den VRS-Raum werden dann nicht mehr zum NRW-Tarif, sondern zu den höheren VRS-Preisstufen tarifiert.

Am 6. Juni fand in Düsseldorf eine Informations- und Abstimmungsveranstaltung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen statt. Zielsetzung dieses Gespräches war die Darstellung der für die Verkehrsunternehmen im VRR relevanten Änderungen.

Westfalentarif:

Die fünf westfälischen Verbünde werden in 2015 ebenfalls eine weitreichende Tarifkooperation eingehen. Dabei werden die eigenständigen Verbundtarife inhaltlich mit ihren jeweiligen Tarifbestimmungen bis auf die Preisgestaltung zusammengefasst. Für Fahrten zwischen den Verbänden, die über die derzeitigen Kragentarife hinausgehen, werden weitere Preisstufen definiert. Diese lösen den bislang in diesen Relationen geltenden NRW-Tarif ab. Die neue Tarifkooperation wirkt sich auch in den VRR-Tarifgebieten aus, in die die beiden westfälischen Verbundtarife Münsterland und Ruhr-Lippe hineinragen.

Am 27.10.2014 wird in Dortmund eine Informations- und Abstimmungsveranstaltung mit allen betroffenen Verkehrsunternehmen im VRR stattfinden.

Parallel zu den tariflichen und vertrieblichen Umstellungsarbeiten werden auch die bestehenden Verträge zwischen dem VRR und allen angrenzenden vier Verbänden über die Tarifanwendung und deren Einnahmeverteilung überprüft und ggf. angeglichen.

11. Anpassung der Eigenanteile beim SchokoTicket

Für die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler wird für die großzügige Freizeitnutzung des SchokoTickets ein Eigenanteil erhoben. Die rechtlich zulässige Obergrenze für die Bemessung der Eigenanteile mit 12,00 € / Monat bzw. 6,00 € / Monat ist in der Schülerfahrtkostenverordnung des Landes NRW geregelt und hat seit 2003 unverändert Bestand. Der Schulweg selbst wird weiterhin vom Schulträger separat finanziert.

Bereits in 2008 und 2012 haben die Verbände in NRW Vorschläge zur Anpassung der Eigenanteilsobergrenzen unterbreitet. Diese Vorstöße sind bislang vom Schulministerium des Landes NRW mit dem Hinweis auf die schwierige Umsetzbarkeit und Akzeptanz der Eigenanteile in den ländlichen Bereichen des Landes abgelehnt worden.

Dennoch wird der VRR laut Auftrag des Verwaltungsrats vom Juni 2014 und im Einvernehmen mit den anderen Zweckverbänden einen erneuten Anlauf zur Reform der Schülerfahrtkostenverordnung unternehmen. Grund ist die bereits seit dem 01.01.2012 erreichte Obergrenze von 12,00 € beim ersten anspruchsberechtigten Kind bzw. 6,00 € beim zweiten Kind. Somit konnten hier die ansonsten für alle übrigen VRR-Kunden durchgeführten allgemeinen Preisanpassungen in den letzten 3 Jahren nicht umgesetzt werden.

12. Analyse der Nutzung der VRR-App

Im März und im April 2014 hat sich der VRR ausführlich mit den Fragen beschäftigt, wer die Nutzer der VRR-App und/oder des HandyTickets sind und wie der VRR seine mobilen Onlinedienste besser machen bzw. mit neuen Nutzen für die Kunden anreichern kann.

Mit 3 verschiedenen Methoden hat der VRR hierzu am Markt Erkenntnisse gewonnen:

- Online-Kurzbefragung bestehender App-Nutzerinnen und -nutzer
- persönliche Kurzbefragung (offline) von ÖV-Nutzerinnen und -nutzern
- Offenes Online-Beteiligungsverfahren zu verschiedenen Themen rund um mobile Onlinedienste ("Einsteigen und Mitreden!")

Während die Online- und Offline-Kurzbefragungen zum Ziel hatten, Klarheit über die heutige Nutzung der VRR-App und des HandyTickets (als weiterem mobilen Onlinedienst) zu erlangen, diente das offene Beteiligungsverfahren dazu, konkrete Hinweise zur VRR-App und zu

weiteren bestehenden / zukünftigen Diensten zu erhalten.

Kernergebnisse der Kurzbefragungen:

- Ca. 2/3 der ÖV-Kunden sind derzeit Smartphonebesitzer bei üblicher Verteilung über die verschiedenen Altersklassen (von fast vollständiger Abdeckung bis ca. 40 Jahre abnehmend ab 50+).
- Von diesen kennen wiederum gut 60 % die VRR-App.
- Gut $\frac{3}{4}$ der App-Nutzer von heute sind ÖV-Intensivnutzer.
- Das HandyTicket wird von Gelegenheitskunden signifikant häufiger genutzt als von intensiven ÖV-Kunden.

Als Fazit hieraus lässt sich festhalten:

Die geplante Integration des Ticketkaufs in die Auskunfts-App wird die Bekanntheit und Nutzung des Smartphones als Vertriebsweg deutlich steigern. Die ohnehin schon starke Bekanntheit und Nutzung der VRR-App wird hierdurch weiter gesteigert.

Insgesamt ergibt sich für die im Rahmen der Strategie "mobil4you" projektierten mobilen Services ein bereits heute tragfähiges Potential, das künftig noch ausbaufähig ist.

Wesentliche Erkenntnisse aus dem offenen Beteiligungsverfahren:

Allein die engagierte Teilnahme von Bürgerinnen und Bürgern (über 650 Beiträge rund um die App und online-Services) zeigt die Relevanz der Gestaltung dieses Angebots bei der mobilen Bevölkerung.

Die oben schon erwähnte Integration von Auskunft und Ticketverkauf ist dabei einer der Punkte, die mehrfach von Teilnehmern am Beteiligungsverfahren angesprochen wurden. Eine große Zahl von Beiträgen behandelte die Themen Datenqualität, Open Data, Echtzeitdaten über alle öffentlichen Verkehrsanbieter hinweg, Personalisierungen der Auskunft und kundenspezifische "Push-Nachrichten" (also auf Initiative eines Verkehrsunternehmens) bei Störungen/Verzögerungen inkl. alternativer Routenempfehlungen. Des Weiteren ergingen viele Hinweise zu Detailverbesserungen, sei es im Design oder der Gebrauchstauglichkeit. Zentral für eine nutzerseitige Freigabe von Ortungsdaten ist, dass der damit verbundene Service einen erkennbaren Nutzen stiftet, möglichst nah an der Kernleistung der Beförderung.

Im Hinblick auf die Digitalisierungsstrategie im VRR hat das Beteiligungsverfahren gezeigt, dass die Bearbeitungsbausteine im Projekt „mobil4you“ richtig gewählt, teilweise sogar zwingend notwendig sind, um qualitativ überzeugende mobile Dienste anbieten zu können und dass möglichst systemnahe mobile Onlineservices die Nutzung des ÖV erleichtern können.

Eine differenzierte Wiedergabe des Beteiligungsverfahrens würde hier den Rahmen sprengen. Die Auswertung – ebenso wie die kompletten Beiträge – sind öffentlich auf der Online-

Plattform "einsteigenundmitreden.de" einsehbar.

13. Ausschreibung SPNV-Vertrieb

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wird den Vertrieb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Verbundgebiet zum Dezember 2019 neu ausschreiben.

Zurzeit wird der Vertrieb im SPNV im VRR losgelöst vom SPNV-Betrieb zentral von der DB durchgeführt. Die DB erbringt die Vertriebsleistung auch für die Strecken, die nach einem Ausschreibungsverfahren vergeben wurden, unabhängig davon, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Verkehrsleistung erbringt. Die DB führt den Vertrieb im Zuständigkeitsbereich des VRR auf folgenden Vertriebswegen durch: Ticketautomaten, personenbediente Vertriebsstellen sowie e- und m-commerce. Momentan werden 522 Ticketautomaten und 32 personenbediente Verkaufsstellen im Bereich SPNV betrieben. Nach Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der DB muss der SPNV-Vertrieb zum Fahrplanwechsel Dezember 2019 weiter gewährleistet werden.

Der VRR hat sich die Organisation der Vertriebsaufgabe von den EVU übertragen lassen und will einen neuen Vertriebsdienstleister beauftragen, der den Vertrieb an allen SPNV-Haltepunkten im VRR sicherstellt, und dabei die Chancen einer Neugestaltung nutzen.

Mit der Ausschreibung verfolgt der VRR folgende Ziele:

- Reibungsloser Übergang in den Vertrieb nach Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der DB
- Wirtschaftlichkeit des Vertriebs
- Zukunftsfähiger SPNV-Vertrieb
- Sicherung Daseinsvorsorge: Vertriebszugang in der Fläche nach VO (EG) Nr. 1371/2007
- Einheitliche Nutzeroberfläche

In diesem Zusammenhang sucht der VRR in einer eigenen Ausschreibung ein Beratungsunternehmen, das bei der Erarbeitung eines Vertriebskonzeptes, der Projektleitung sowie der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen, der Durchführung des Ausschreibungsverfahrens und der Auswertung der Angebote unterstützt. Die Beratungsleistungen sollen ab Dezember 2014 erbracht werden.

Wichtige Meilensteine der Ausschreibung SPNV-Vertrieb:

- Beauftragung Beratungsgesellschaft bis Ende 2014
- Fertigstellung Ausschreibungsunterlagen bis Ende 2015

- Start Ausschreibung Anfang 2016
- Vergabe SPNV-Vertrieb bis Ende 2016
- Inbetriebnahme Dezember 2019

14. HKX als Nahverkehrsanbieter

Die Betreiber des Hamburg-Köln-Express haben kürzlich mitgeteilt, dass sie ihre bisher auf den Fernverkehr beschränkten Aktivitäten auch auf den Schienenpersonennahverkehr ausweiten möchten und dies eigenwirtschaftlich betreiben wollen. Diese Absichtserklärung hat zu der Frage geführt, ob und wie sich dies auf den VRR-Tarif auswirken könnte. Damit verbunden wären bei einer positiven Entscheidung dann zusätzliche Fahrtmöglichkeiten für VRR-Kunden. Bislang hält der HKX auf seiner Fahrt von Köln nach Hamburg mit täglich drei Zugpaaren im VRR-Raum an den Hauptbahnhöfen in Düsseldorf, Duisburg, Essen und Gelsenkirchen.

Für den Fall, dass der HKX weiterhin eigenwirtschaftliche Verkehre betreiben und dieser den VRR-Tarif anwenden will, ist der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen VRR AöR und HKX erforderlich. Mit einem solchen Begehren ist HKX allerdings noch nicht an den VRR herangetreten.

15. Digitalisierungsstrategie „mobil4you“ (Arbeitstitel)

Im Sitzungsblock März 2014 wurde über die Überlegungen des VRR zur Entwicklung einer Digitalisierungsstrategie zum Zielbild Markt/Kunde berichtet und der Ausarbeitung eines Umsetzungskonzeptes zugestimmt. Zum Sommersitzungsblock erfolgte die Erstellung des Umsetzungskonzeptes auf Basis eingehender Analysen und vorgeschalteter Arbeiten.

Das Umsetzungskonzept mit den Hauptbausteinen:

- Integration von Information, Vertrieb und Mehrwertdiensten in einer digitalen Kundenschnittstelle
- Vermarktungsfähigkeit der Digitalen Services durch Bildung einer Marke mit hoher Wiedererkennbarkeit
- Entwicklung der reinen Ticketvermarktung hin zu einer Produkt- und Servicevermarktung
- Ausbau und Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft für stationäre und mobile Endgeräte

wurde in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 27. Juni 2014 positiv beschlossen.

Die in der Beschlussvorlage beschriebenen Arbeitspakete wurden inhaltlich konkretisiert und in eine Projektstruktur überführt. Es wurden detaillierte Zeitpläne ausgearbeitet und die Vernetzung der Inhalte herausgestellt. Folgende Arbeitspakete (AP) wurden abschließend festgelegt:

- **AP1: Markenstrategie/Design**
Entwicklung und Etablierung einer Marke und der Gestaltung für den zentralen digitalen Zugang des Kunden zu den ÖV-Dienstleistungen
- **AP2: Mehrwertdienste**
Definition der Mehrwertdienste und Serviceangebote für die Fahrgastinformation und Kundenbindung
- **AP3: Strategie Kundenbeziehungen**
Neue Vertriebsansätze durch Nutzung der neuen Kundenschnittstelle
- **AP4: Oberfläche und Dienste**
Umsetzung der zentralen digitalen Kundenschnittstelle (z. B. Webauftritt/Smartphone-Applikationen)
- **AP5: Systeme**
Entwicklung eines Stufenkonzepts zur Systemoptimierung und technische Umsetzung der neuen Anforderungen im Rahmen der Systemarchitektur
- **AP6: Daten/Qualitätssicherung**
Treffen von Vereinbarungen zur Datengewinnung und Datenqualität sowie Aufsetzen eines Qualitätssicherungssystems
- **AP7: Kommunikation**
Werbliche, unternehmens- sowie kundendialogische Kommunikation zu der neuen zentralen Kundenschnittstelle
- **AP8: Rechtliches**
Klärung rechtlicher Fragestellungen, Förderung, Datenschutz

Während des Projektes erfolgt fortlaufend die Überwachung des Budgets- und des Zeitplans sowie die Koordination der Arbeiten und die Vernetzung der Inhalte über die durch den VRR eingesetzte Projektleitung. Zu jedem der o. g. Arbeitspakete wurden Expertenteams aus Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen und des VRR gebildet. Zudem erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Projekt „Detailkonzept EFM3“ (vgl. K/VIII/2014/0536) im dem u.a. die Ent-

wicklung von speziellen Tarifangeboten mit nutzungsabhängiger Fahrpreisfindung (eTarif) erfolgt.

Als erster großer Baustein im Projekt wurden die Anforderungen aus dem **Arbeitspaket Markenstrategie/Design** und dem **Arbeitspaket Kommunikation** erarbeitet. Diese wurden in ein umfassendes Briefing für die Entwicklung einer Marke für den zentralen digitalen Zugang des Kunden zu den ÖV-Dienstleistungen sowie in die Entwicklung eines Kommunikationskonzeptes überführt. Dieses beschreibt die markenstrategischen und kommunikativen Aufgaben zur Ausgestaltung einer neuen Marke und deren Ausdehnung auf die verschiedenen Dienste und Mehrwerte. Dabei werden die bisherigen Markenauftritte und der Bekanntheitsgrad des VRR und der Verkehrsunternehmen beachtet und berücksichtigt. Das EU-weite Vergabeverfahren ist am 01.08.2014 gestartet worden.

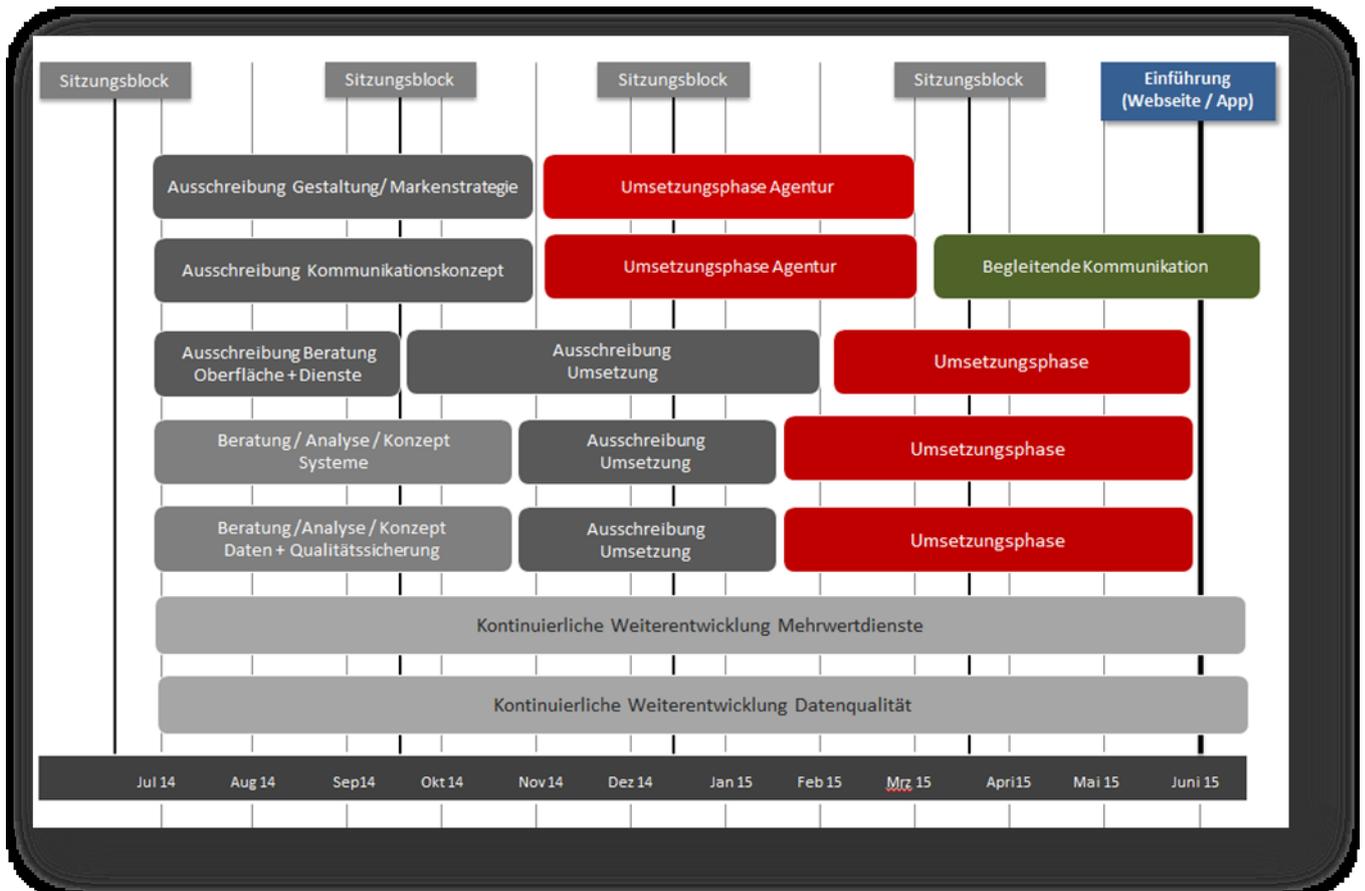
Im **Arbeitspaket Oberfläche und Dienste** werden die Anforderungen an die zentrale digitale Kundenschnittstelle definiert. Gemeinsam mit dem Expertenteam aus VRR und Verkehrsunternehmen wird das Lastenheft für die Umsetzung erarbeitet und im Herbst zur Ausschreibung gebracht.

Auch in den weiteren Arbeitspaketen wurden bereits Ergebnisse erzielt, die nun in die Abstimmung und die weitere Umsetzung mit den Verkehrsunternehmen gehen. So wurde u. a. die erforderliche Systemarchitektur analysiert und erste Anforderungen an ein Qualitätssicherungssystem entwickelt. Wichtiger Baustein hierbei ist die Sicherstellung der Datenqualität sowie einer permanenten Verfügbarkeit der Fahrgastinformation über die Auskunftssysteme im VRR (vgl. hierzu I/VIII/2014/0545).

In den kommenden Sitzungsblöcken wird kontinuierlich über den Projektfortschritt berichtet.

Zeitplan:

Die Ausschreibungen und Vorarbeiten werden bis zum Frühjahr 2015 abgeschlossen, dann startet die Umsetzungsphase. Zum Juni 2015 soll die neue Kundenschnittstelle über eine Webseite sowie eine Smartphone-Applikation eingeführt werden.



16. Statusbericht zum Pilotprojekt „Länderübergreifende Fußball-Zusatzzüge“

Ausgangslage

Der Fußball-Fanreiseverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat durch ein stark gestiegenes Zuschauerinteresse und eine gewandelte Fankultur erheblich zugenommen. Dabei ist die Reise nicht mehr nur Mittel zum Zweck, sondern wird häufig als Gemeinschaftserlebnis wahrgenommen und entsprechend gestaltet.

Somit liegt ein Schwerpunkt der Sicherheitsstörungen im Zusammenhang mit Fußballspielen inzwischen auf den Reisewegen. Häufig sind auch andere Reisende von dem Verhalten der Fans betroffen, was sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden und damit auch auf die Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs auswirkt.

Ein Baustein zur Entspannung der Situation ist der Einsatz von zusätzlichen Zügen zu einzelnen Begegnungen als Direktverkehre. Dadurch soll vor allem ein Umsteigen von einem Zug in den anderen vermieden werden. Denn oft entstehen besonders brisante Situationen, wenn sich rivalisierende Fangruppen zufällig auf Umsteigebahnhöfen begegnen. Darüber hinaus sollen die Kunden in den fahrplanmäßigen Zügen in ihrem Sicherheitsgefühl nicht beeinträchtigt werden. Zudem können zusätzliche Züge sehr viel effektiver von Fanbetreuern und bei Bedarf auch von der Bundespolizei begleitet werden.

Finanzierung

In 2014 ist gemeinsam vom Verkehrsministerium NRW, dem KompetenzCenter Sicherheit NRW beim VRR, der DB Regio NRW, DB Konzernsicherheit und der Bundespolizei eine länderübergreifende Initiative gestartet worden. In diesem Pilotprojekt fördert das Land NRW gezielt zusätzliche Züge zu Spielen der ersten drei Fußball-Ligen, die über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinaus verkehren. Für die erste Projektphase stellte das Land NRW der DB Regio NRW im ersten Halbjahr 2014 (Rückrunde Saison 2013/2014) rund 155.000 Euro aus seinem Programm für Service&Sicherheit zur Verfügung, die die Bestellung von zehn Entlastungszügen ermöglichten. Bereits während der ersten Pilotphase wurde zwischen dem Deutschen Fußball-Bund (DFB) und dem Verkehrsministerium NRW eine beiderseitige finanzielle Beteiligung in Höhe von je 155.000 € für die Saison 2014/2015 vereinbart. Der Kooperationsvertrag zur finanziellen Beteiligung wurde im Juli 2014 von beiden Vertragspartnern unterzeichnet.

Zielsetzung

Ziel ist es, dass alle Länder auf Dauer gemeinsam mit dem DFB und der Deutschen Fußball-Liga für zusätzliche Fußballfanverkehre eine bundesweite Lösung finden und diese gemeinsam finanzieren. Der Vorstoß aus NRW soll das weitere Verfahren beschleunigen.

Evaluationsergebnisse der ersten Pilotphase

Im Mai 2014 wurde den Projektpartnern DFB, DFL, DB Regio NRW, DB Konzernsicherheit, Bundespolizei, Zentrale Informationsstelle für Sporeinsätze der Landespolizeien (ZIS), Innenministerium, Verkehrsministerium und Kompetenzcenter Sicherheit (KCS) vom Europäischen Zentrum für Kriminalprävention (EZK) die vorläufigen Evaluationsergebnisse vorgestellt. Aus Sicht der Experten, deren Einschätzungen und Bewertungen im Rahmen der begleitenden Evaluation ermittelt wurden, wird die Initiierung und Durchführung des Pilotprojektes in der Summe positiv bewertet.

Konfliktträchtige Zusammentreffen rivalisierender Fanggruppierungen an Umsteigebahnhöfen konnten verhindert und Fanverkehre in stärkerem Maße konzentriert werden. Erkenntnisse über die Anzahl und das Gefährdungspotential reisender Fußballfans haben der Polizei einen gezielteren personellen und sonstigen Ressourceneinsatz ermöglicht.

Mit Blick auf sicherheitsrelevante Vorkommnisse bei der Durchführung der länderübergreifenden Fußball-Zusatzverkehre werden diese aus polizeilicher Sicht als unauffällig eingeschätzt.

Im Verlauf des Pilotprojekts entstanden Kommunikationsstrukturen, die sich bewährt haben. Besondere Bedeutung zur Sicherstellung der Kommunikationsabläufe kommt dem Kompe-

tenzcenter Sicherheit NRW beim VRR als Schnittstelle zwischen den verschiedenen Beteiligten zu.

Fortführung des Pilotprojektes in der Fußballsaison 2014/2015

Für die Saison 2014/2015 sind eine Planungs- und eine Konkretisierungsphase vorgesehen.

In der **Planungsphase** ermitteln die Projektbeteiligten vor Saisonbeginn Spielpaarungen auf Basis der Prognose der Bundespolizei, die für den Einsatz zusätzlicher Züge infrage kommen und prüfen diese anhand des Sicherheitskonzeptes auf Eignung und Realisierbarkeit.

In der **Konkretisierungsphase** werden kurz vor den Spielpaarungen aufgrund eines aktualisierten Lagebildes der Bundespolizei hieraus 18 tatsächlich benötigte zusätzliche Züge über die DB Konzernsicherheit bei DB Regio angefordert.

Bei der Fortführung der Evaluation ist insbesondere eine Befragung von Fahrgästen in den Fußball-Zusatzzügen von besonderer Bedeutung. Dabei gilt es u. a. zu ermitteln, welche Verkehrsmittel die Befragten alternativ genutzt hätten, wie die Reiseangebote bewertet werden und wo Verbesserungspotentiale liegen.

Auf Grundlage vorhandener Informationsquellen wie Beschwerdemanagementsysteme und Kundenbefragungen bei Verkehrsunternehmen und -verbänden ist Erkenntnissen zum subjektiven Sicherheitsgefühl unbeteiligter Fahrgäste nachzugehen.

Ausblick

Bei der Besprechung der BAG SPNV am 26.06.2014 zum Thema „Fußballfanreisen im ländergrenzüberschreitenden Verkehr“ unter Beteiligung von DFB, DFL, Aufgabenträgern, DB und Bundespolizei wurde vereinbart, dass Bundespolizei, DFB und DB ihre vorliegenden Daten länderscharf hinsichtlich besonders sicherheitsbelasteten Reise-Relationen und der Anzahl reisender Fans auswerten. Im Oktober trifft sich eine kleinere Arbeitsgruppe bestehend aus DFL, DFB, DB, Bundespolizei und BAG-SPNV, um die vorliegenden Daten in der Gesamtschau mit dem Ziel auszuwerten, die Gesamtzahl der deutschlandweit vermutlich notwendigen Fanzüge zu identifizieren und eine erste überschlägige Kalkulation der zu erwartenden Kosten zu erstellen. Nach erfolgreicher Entwicklung eines Finanzierungsmodells kann eine Ausschreibung erfolgen.

17. Projekte Gesamtmobilität

Die verstärkten Aktivitäten von Sharinganbietern in der Bundesrepublik ließen auch Aktivitäten durch die Betreiber im VRR Raum erwarten. So sind u.a. Projekte wie das metropolrad-

ruhr oder auch das RUHRAUTOe realisiert worden. Diese öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote haben inzwischen in der Region Akzeptanz gefunden.

Frühzeitig hat sich die VRR AöR mit der Thematik beschäftigt um im Rahmen von Kooperationen diskriminierungsfrei multimodale Angebote zu fördern. Dabei orientiert sich die VRR AöR an folgenden Grundsätzen:

- Die VRR AöR erwirbt weder Anteile an Sharingunternehmen oder wird Betreiber von Leihangeboten.
- ÖV - Rabatte für Sharingangebote eines Anbieters sind möglichst allen VRR – Kunden in jeder Stadt/Kreis einheitlich anzubieten.
- Die Nutzung der E-Tickets wird als Zugang zu öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten grundsätzlich gestattet. Haftung der VRR AöR oder der Verkehrsunternehmen durch Kundenmissbrauch ist ausgeschlossen.
- Keine Weitergabe von personenbezogenen Daten beispielsweise von ÖV – Abonnenten.
- Das Leistungsangebot der Betreiber, wie etwa Anzahl und Standorte von Leihautos, wird in die Informationsmedien der VRR AöR integriert.
- Gemeinsame Marketingaktionen werden geplant, abgestimmt und umgesetzt.

Die Verantwortlichkeiten der Zusammenarbeit werden in Kooperationsverträgen verankert, die zudem in der Regel mit den beteiligten Verkehrsunternehmen geschlossen werden und weitere Vereinbarungen wie Führerscheinsichtung in den Kundencentern beinhalten.

Sachstände zu den Kooperationen / Angeboten

Mit dem für September 2014 vorgesehenen Markteintritt des Unternehmens CiteeCar wird das CarSharing – Angebot in der Region auf ein Dutzend erweitert. Mit ca. 150 Fahrzeugen der Marke KIA wird das Unternehmen im September im Ruhrgebiet starten. Die Fahrzeugstandorte sind in der Startphase für Bochum, Dortmund, Essen und Gelsenkirchen vorgesehen. Eine Erweiterung auf das Düsseldorfer Stadtgebiet mit weiteren Fahrzeugen ist in Planung.

Das im Rahmen der Modellregionen Elektromobilität geförderte Projekt „E-Mobility Ruhrmetropolen“ – kommuniziert unter dem Namen RUHRAUTOe – wurde zum 01.09.2012 bewilligt. Ziel ist die Errichtung eines auf alternativen Antrieben basierenden Mobilitätskonzepts, das Elektrofahrzeuge im CarSharing einsetzt und eng mit dem ÖPNV vernetzt. Aktuell können

über RUHRAUTOe 50 elektrische (hybride) Fahrzeuge an 29 Stationen in acht Ruhrgebietsstädten ausgeliehen werden. Die Fahrzeugflotte besteht dabei – einmalig in Deutschland – ausschließlich aus elektrischen Fahrzeugen verschiedener Hersteller und reicht vom Renault Twizy über den Opel Ampera bis zum Tesla Model S. Dank begleitender Marketing- und Imagekampagnen sind die Nutzer- und Verleihzahlen stetig gestiegen, so dass heute 1.300 Nutzer registriert sind.

Die Bindungsfrist des Förderprojektes „metropolradruhr“ endet am 31.12.2014. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hatte in 2009 einen Modellversuch "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme - Neue Mobilität in Städten" ausgeschrieben. Die Kommunen waren aufgerufen, Ideen und Lösungsansätze zu entwickeln, wie ein solches öffentliches Fahrradverleihsystem im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) aussehen könnte. Zum jetzigen Zeitpunkt ist festzustellen, dass Deutschlands größtes Fahrradverleihsystem zum 01.01.2015 in der jetzigen Konstellation nicht betriebswirtschaftlich eigenständig funktionieren wird.

Die Einnahmen aus Verleih und Werbebuchungen auf den Fahrrädern sind grundsätzlich nur in vier der zehn beteiligten Städte ausreichend. Dazu zählen Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg. Der Regionalverband Ruhr als Federführender des Projektes versucht mit dem Betreiber des Fahrradverleihsystems aktuell Lösungen zu erarbeiten, damit der regionale Ansatz erhalten bleibt. Die VRR AöR und die beteiligten Verkehrsunternehmen haben im Projektzeitraum alle Ihre Zusagen eingehalten bzw. die zugewiesenen Aufgabenpakete rechtzeitig umgesetzt.

18. Statusbericht zur Datenqualität im VRR-Auskunftssystem bei Verkehrsstörungen und im Krisenfall

Durch das Pfingstunwetter „Ela“ wurden im gesamten Gebiet des VRR erhebliche Schäden an der Infrastruktur verursacht, die sowohl im SPNV, als auch im ÖPNV für erhebliche Behinderungen gesorgt haben. Gerade in einem großen Störfall haben die Kunden ein besonders starkes Informationsbedürfnis und benötigen über die verschiedenen Auskunftskanäle vollständige, aktuelle und richtige Informationen zur Betriebslage.

Leider hat sich gezeigt, dass die Auskunftssysteme derzeit bei einem so großen und umfassenden Störfall an Ihre Grenzen stoßen. Neben einzelnen kurzfristigen Maßnahmen, die in der Folge beschrieben werden, plant der VRR hier auch mittelfristig verschiedene Maßnahmen, um im Störfall- oder Krisenfall zukünftig die Fahrgäste besser informieren zu können. Hierzu ist jedoch vor dem Hintergrund der Komplexität des Auskunftssystems eine gewisse Vorlaufzeit nötig.

Wie bereits im Bericht zur „Datenqualität Auskunftssysteme im VRR“ beschrieben, sind für eine umfassende und nachhaltige Verbesserung der Situation sowohl Verbesserungen der technischen Infrastruktur, als auch organisatorische Veränderungen insbesondere im Hinblick auf die Datenpflege und die Definition von Verantwortlichkeiten im Störungs- oder Krisenfall notwendig.

Status Quo

Das VRR-Auskunftssystem bietet bereits heute Möglichkeiten, im Störungs- oder Krisenfall gezielt zu informieren. Neben den Ist-Daten, die, wie sich gezeigt hat, bei einem großen Störfall aber nicht immer von den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen der Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, bietet das Auskunftssystem insbesondere ein Redaktionssystem an, mit dem spezielle Informationen im Störfall zur Verfügung gestellt werden können. Dieses sogenannte ICS (Incident Capturing System) versetzt die Redakteure (Mitarbeiter bei VU, EVU und VRR) in die Lage, linien-, haltestellen- oder gebietsbezogene Meldungen einzugeben. So ist gewährleistet, dass die Information zur Störung nur bei den betroffenen Verbindungen erscheint.

The screenshot shows a web-based journey planner interface. At the top, the origin is 'Gelsenkirchen, Gelsenkirchen Hbf' and the destination is 'Düsseldorf, Hbf'. A warning message is displayed: 'Aktuelle Meldungen schließen' followed by 'Linie 301 - Zeitweise keine Fahrten zwischen (H) MUSIKTHEATER und (H) GE-HBF (Info-ID:164/14)'. Below the route, there are options for departure time (10:50) and date (23.07.2014). A section titled 'Weitere Einstellungen' is expanded to show a list of 'Fahrten' (trains). The first two trains are highlighted in green, indicating they are affected by the incident. The second train, departing at 11:08, is shown with a warning icon and text: 'voraussichtlich pünktlich', 'Gleiswechsel', and 'R-Bahn RE2 Richtung Düsseldorf Hbf'. The third and fourth trains are shown in white, indicating they are not affected. At the bottom, there are links for 'Details für alle Fahrten anzeigen', 'Rückfahrt', 'Weiterfahrt', and 'Neue Fahrt'.

	Abfahrt	Ankunft	Dauer	Umsteigen	Preis (Erw./KI)
1. Fahrt	10:42	11:37	00:55	1x	D
2. Fahrt	11:08	11:53	00:45	0x	D
3. Fahrt	11:29	12:12	00:43	0x	D
4. Fahrt	11:42	12:37	00:55	1x	D

Abb. 1: Beispiel für eine Fahrplanauskunft mit ICS-Meldung



Abb. 2: Beispiel für den Inhalt einer ICS-Meldung

Bei größeren, flächendeckenden Beeinträchtigungen steht zudem die Möglichkeit zur Schal- tung einer sogenannten „Bannermeldung“ im Auskunftssystem zur Verfügung. Diese er- scheint als „Störer“ bei jeder gerechneten Auskunft und wird eingesetzt, um bei großen Stö- rungen mit verbund- oder sogar landesweiten Auswirkungen die Fahrgäste auf eine Aus- nahmesituation aufmerksam zu machen.

Diese technischen Möglichkeiten des Auskunftssystems können natürlich nur ausgeschöpft werden, wenn Sie von den zuständigen Redakteurinnen und Redakteuren konsequent ge- nutzt werden. Hier sind insbesondere die EVU und VU gefragt, die die Verkehrslage im Stö- rungsfall für ihr Bediengebiet und ihre Linien am besten kennen. Die Auskunft kann nur so gut und aktuell sein, wie die eingepflegten Daten und Meldungen.

Der VRR hat diese Problematik erkannt und bereits im Jahr 2013 einen Workflow für den Stö- rungsfall – insbesondere für die Umsetzung bei den EVU – aufgestellt, mit dem die aktuel- le und richtige Fahrgastinformation über das elektronische Auskunftssystem sichergestellt werden soll. Im Nachgang zu „Ela“ wurden die EVU noch einmal nachdrücklich durch den VRR aufgefordert, diesen Workflow im Störungs- bzw. Krisenfall zwingend einzusetzen.

Zukünftige Maßnahmen

Auch bei konsequenter Nutzung der technischen Möglichkeiten des Auskunftssystems wird es aber Fälle geben, in denen sowohl im Hinblick auf die Organisation und Verantwortlichkei- ten als auch im Hinblick auf die technische Infrastruktur die Grenzen der Leistungsfähigkeit in den derzeitigen Strukturen erreicht und überschritten werden.

Um hier Abhilfe zu schaffen, wird der VRR bis Ende des Jahres 2014 eine umfassende Ana- lyse der Informations- und Kommunikationsprozesse vornehmen, um auf dieser Basis ein

Umsetzungskonzept zur Prozessoptimierung für die Information im Störungs- bzw. Krisenfall aufstellen zu können. Die Betrachtung soll hierbei ganzheitlich und in enger Abstimmung mit den VU/EVU erfolgen, um alle technischen und organisatorischen Voraussetzungen berücksichtigen zu können. Nur bei Berücksichtigung aller Faktoren kann das Auskunftssystem zukunftssicher aufgestellt werden.

19. Regionale Koordinierungsstelle Mobilität

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) beabsichtigen zum 01.01.2015 eine Koordinierungsstelle für Verkehrssicherheit und Mobilität in den Geschäftsräumen des VRR in Gelsenkirchen einzurichten. Diese wird die Kommunen in der Ausgestaltung einer zukunftsfähigen, sicheren und nachhaltigen Mobilität beraten.

Die Koordinierungsstelle ist in ein landesweites Netzwerk eingebunden, das – vom MBWSV gegründet – zum Jahresbeginn eine Neuorientierung und eine inhaltliche Erweiterung erfährt. Neben der Verkehrssicherheit wird das Mobilitätsmanagement zu den Aufgaben hinzugefügt, es wird als Netzwerk „Verkehrssicherheit und Mobilität in NRW“ Anfang 2015 neu gegründet werden. Anstatt wie bisher fünf Koordinierungsstellen in den Regierungsbezirken zu unterhalten, werden landesweit vier Koordinierungsstellen bei den Zweckverbänden bzw. Verkehrsverbänden des ÖPNV eingerichtet.

Im MBWSV ist dieses Projekt in den Abteilungen II (ÖPNV) und III (Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr) verankert.

Zielsetzung

Mit der Einrichtung des „Netzwerkes Verkehrssicherheit und Mobilität in NRW“ mit den regionalen Koordinierungsstellen will die Landesregierung Kommunen unterstützen, kommunale verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskonzepte zu erstellen. Zentrales Anliegen ist es, im Land und in den Kommunen Strukturen zu schaffen und zu verstetigen, die die zukunftsfähige Grundlage für eine sichere, nachhaltige und multimodale Mobilität bilden. Dieses Anliegen ist sowohl für die verkehrlichen Probleme im urbanen Raum und die damit einhergehende Sicherstellung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren, als auch für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum von Bedeutung.

Das Ziel hat Bezug zu den Bestrebungen des VRR, sich von einem Unternehmensverbund zu einem integrierten Mobilitätsverbund zu wandeln, „der Verkehr als Gesamtkonstrukt begreift und sämtliche Mobilitätsformen und Verkehrssysteme zu sogenannten Tür-zu-Tür-Konzepten vernetzt“ (s. VRR-Broschüre „Struktur und Aufgaben“, Jan. 2014, S. 3).

Zeitraum

Das Projekt „Netzwerk Verkehrssicherheit und Mobilität“ ist zunächst auf einen Zeitraum von drei Jahren (Januar 2015 bis Dezember 2017) ausgelegt und finanziell abgesichert. Bei erfolgreichem Projektverlauf ist beabsichtigt, die Koordinierungsstelle über diesen Zeitraum hinaus weiter zu fördern.

Die Landesregierung fördert die Koordinierungsstelle beim VRR über diesen Zeitraum mit zwei Personalstellen. Der VRR als Träger stellt aus dem Personalbestand eine volle Stelle über die Laufzeit des Projekts zur Verfügung.

Aufgaben der regionalen Koordinierungsstelle in den Themenfeldern Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement

- Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifenden Fachinformationen, Wissenstransfer von Forschungsaktivitäten, Best-Practice-Beispielen und Landesvorhaben
- Organisation eines Informations- und Erfahrungsaustausches zwischen Kommunen
- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung zielführender Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie eines kommunalen Mobilitätsmanagements durch Beratung und Workshops vor Ort
- Entwicklung und Umsetzung von gemeinsamen Projekten ggf. auch in Kooperation mit anderen Institutionen (PPP): z. B. zur Mobilitätsbildung, zur Verkehrssicherheit Junger Fahrer/innen oder Senioren, Busschule für Schüler und Senioren etc.

Geschäftsstelle des Netzwerks

Das Netzwerk Verkehrssicherheit und Mobilität hat eine landesweite Geschäftsstelle für die Abwicklung übergeordneter Aufgaben, wie die Kommunikation des Netzwerks nach außen (Öffentlichkeitsarbeit, Marketing) und nach innen (Koordinierungsstellen), Erstellung von Materialien des Netzwerks zur Anwendung z. B. in den Kommunen oder Schulen, zur zentralen Beauftragung von Studien, etc.

Diese Geschäftsstelle wird beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg angesiedelt.

20. Statusbericht Open Data / Open Service

Das Internet hat die Kommunikationsgewohnheiten und damit auch die Anforderungen an Informationsdienste in der Gesellschaft sehr stark verändert. Diese Entwicklung wird insbesondere durch die starke Verbreitung der mobilen Nutzung in Form von Applikationen (APP) oder mobilen Websites beschleunigt. In diesem Zusammenhang wird vermehrt über eine freie Nutzung von öffentlichen Daten gesprochen:

- **Open Data** bedeutet die freie Verfügbar- und Nutzbarkeit von meist öffentlichen Daten. Darunter versteht der VRR die Bereitstellung von Rohdaten (Fahrplandaten, Haltestellendaten, Geokoordinaten etc. in noch unverarbeitetem Zustand).
- Unter **Open Service** versteht der VRR den Online-Zugriff auf Dienste und Schnittstellen (Application Programming Interface, API) zur Bereitstellung von ÖPNV-Informationen, um vorhandene Informationsdienste mit anderen zu verknüpfen.

Der VRR benötigt vertragliche Regelungen sowohl mit den Verkehrsunternehmen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch mit den Datenabnehmern, um Daten im Rahmen einer Open-Data-/Open-Service-Lösung für die Nutzung bereitzustellen bzw. weiterzugeben.

Im Rahmen des Open-Data-Umsetzungskonzeptes erfolgte in den letzten Monaten die Ausarbeitung von spezifischen Musterverträgen zur Regelung der Datenlieferung und Datennutzung im Rahmen der Fahrgastinformation (Mustervereinbarung Datenlieferung & -nutzung) mit den Verbundverkehrsunternehmen sowie externen Datenabnehmern (Datenabnehmervertrag).

Die Mustervereinbarung zur Datenlieferung & -nutzung wurde gemeinsam mit den VRR-Juristen und unter Einbezug der Verkehrsunternehmen über den AK Rechtliche Angelegenheiten inzwischen abgestimmt.

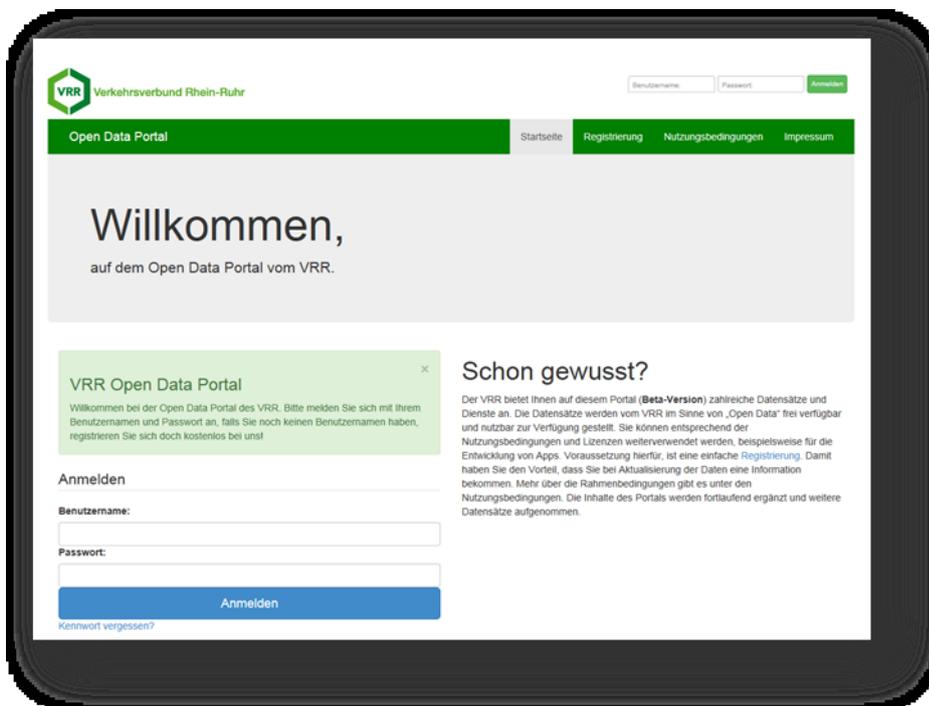
Auf Basis der in diesem Vertrag vereinbarten Regelungen wurde nun ein Standard-Vertrag VRR für Dritte (Datenabnehmervertrag) erarbeitet. Dieser Standard-Vertrag soll zukünftig auch die Nutzungsbedingungen auf der VRR-Open-Data-Plattform definieren. Eine Abstimmung mit den VRR-Juristen und unter Einbezug der Verkehrsunternehmen über den AK Rechtliche Angelegenheiten wird bis Herbst 2014 angestrebt.

Eine unmittelbare gewerbliche Nutzung der Daten sowie der Handel mit den Daten wird grundsätzlich ausgeschlossen. Ein Verkauf der Daten ist somit nicht zulässig. Alle Fahrplan- und Infrastrukturdaten sowie Auskünfte mit ÖPNV-Daten müssen den Nutzern bzw. der Öffentlichkeit kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Modelle der mittelbaren gewerblichen Nutzung wie z. B. im Zusammenhang mit Kontext-Werbung wurden geprüft. Die wesentlichen Elemente hierbei sind die Implementierung, Verarbeitung, Verknüpfung der Daten mit anderen Anwendungen (z. B. in Navigationssystemen, Infosystemen für Touristen, Karten, multi- und intermodalen Diensten).

Der VRR wird den Zugriff auf Daten, Schnittstellen und Dienste über eine eigene Plattform ermöglichen. Weitere externe Open-Data-Plattformen können über Verlinkungen zur VRR-Plattform angebunden werden (z. B. Open-Data-Plattform des Bundes).

Parallel zur Ausarbeitung der o. g. notwendigen Vertragswerke wurde die technische Umsetzung einer VRR-Open-Data-Plattform angegangen. Das technische Grundgerüst ist fertiggestellt und wird nun optisch und inhaltlich verfeinert.



Im Anschluss an die Freigabe der o. g. Musterverträge durch die Juristen steht die Online-Schaltung der VRR-Open-Data-Plattform im Winter 2014/2015 an.

Um Entwickler auf die Open-Data-Aktivitäten aufmerksam zu machen, hält der VRR es für vielversprechend, zum Start eine Entwicklertagung zu veranstalten. Ziel ist, Ideen für neue Formen der Bereitstellung von ÖPNV-Informationen in Form von Anwendungen zu initiieren. Besonders gute Ideen sollen prämiert und ggf. weiterentwickelt werden. Mit der Entwicklerkonferenz soll gleichzeitig der Startschuss für die öffentliche Bereitstellung der VRR-Fahrplandaten gegeben werden.

21. Weiterentwicklung VRR-App und Internetshop (Bibliothekslösung)

Um die onlinebasierte Fahrgastinformation zu verbessern und den Ticketkauf insbesondere für Smartphone Nutzer komfortabler zu gestalten, hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seine bewährte Auskunfts-App weiterentwickelt. Seit März 2014 können Nahverkehrskunden direkt aus der Applikation heraus die HandyTicket-App aufrufen und Tickets erwerben.

Diese sogenannte App-to-App Lösung soll nun durch eine integrierte Bibliothekslösung direkt in der Auskunfts-App abgelöst werden. Diese Lösung stellt eine bessere Integration der Ticketkauf-Funktion in die VRR-Auskunfts-App dar. Bei dieser Lösung benötigt der Kunde keine zweite App (HandyTicket) auf seinem Smartphone, die HandyTicket-Funktionalität ist in die Auskunfts-App vollständig integriert.

Die Fertigstellung der integrierten Bibliothekslösung wird voraussichtlich im Au-

gust/September 2014 erfolgen. Ein gemeinsamer Start mit den beteiligten VU (Rheinbahn, WSW, BOGESTRA, DSW21) ist geplant.

Internetshop

Digitale Services bestimmen zunehmend den Alltag der Menschen. Schon heute ist das Internet eine der wichtigsten Informations- und Vertriebsplattformen. Um dem Bedarf der Bürgerinnen und Bürger im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gerecht zu werden und das Internet als Vertriebsweg weiter zu erschließen, haben sich der VRR und die kommunalen Verkehrsunternehmen im Verbundraum darauf verständigt, einen nutzerfreundlichen und mandantenfähigen Ticketshop einzurichten. Gemeinsam mit der Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (HCR) als Pilotunternehmen plant der VRR den Start des Ticketshop im August 2014. Zukünftig soll das mandantenfähige System für alle VRR-Verkehrsunternehmen adaptiert und an deren individuelles Corporate Design angepasst werden. Im Laufe des nächsten Jahres soll der neue Ticketshop dann den bisherigen vollständig ablösen.

Neben der HCR als Pilotpartner beteiligten sich weitere VU, insbesondere WSW, BOGESTRA, STOAG und die Vestische, an umfangreichen Tests aller Funktionalitäten des Ticketshops und stellten dabei die Qualität und Funktionsfähigkeit des Systems auf den Prüfstand.

Die technische Plattform registriert die Ticketwünsche der Fahrgäste und stellt ihnen die entsprechenden Angebote zur Verfügung. Über eine intuitiv bedienbare Oberfläche können Nahverkehrskunden gezielt ein Ticket auswählen und kaufen. Da die Elektronische Fahrplanauskunft vollständig integriert ist, können Fahrgäste den Ticketkauf alternativ auch über die Verbindungssuche starten. Mit einem Klick auf die jeweilige Preisstufe erhält der Fahrgast eine Übersicht über sämtliche verfügbare Tickets – egal ob Bartarif-Angebot, Monatskarte oder Abonnement – und kann aus dieser Übersicht heraus den entsprechenden Fahrschein erwerben. Das gekaufte Ticket wird dem Kunden in Form eines VDV-Barcodes zur Verfügung gestellt, den er am heimischen Rechner ausdrucken und bei einer eventuellen Ticketkontrolle in Bus oder Bahn vorzeigen kann.

Bis Ende September 2014 entscheiden VRR und Verkehrsunternehmen, inwieweit das Handy als Ausgabemedium für Nahverkehrstickets an den neuen Ticketshop angedockt werden soll. Einig sind sich die Verantwortlichen beim VRR bereits heute, dass der neue mandantenfähige Ticketshop im Rahmen der Digitalisierungsstrategie die Grundlage für alle Funktionalitäten rund um den Ticketkauf bildet.

22. Auskunft über den Funktionszustand der Aufzüge (Pilot DSW21)

Um die Qualität der VRR-Auskunft weiter zu optimieren und mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs zu erleichtern, hat der VRR seit 2011 eine Infrastrukturdatenbank (IFS) aufgebaut und weiterentwickelt. Sie umfasst Informationen über

die Infrastruktur und Ausstattung von Haltestellen im Öffentlichen Nahverkehr.

In einem Pilotprojekt werden bereits die Daten zum aktuellen Funktionszustand der Aufzüge der DSW21 in der IFS des VRR gesammelt. Ab Ende 2014 stehen die Informationen für die VRR-Auskunft zur Verfügung, um den Fahrgästen die Betriebszustände an den einzelnen Haltepunkten online mitzuteilen. Damit unternimmt der VRR einen wichtigen Schritt hin zu einem barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr.

Im ersten Schritt sollen bei Aufzugsstörungen Hinweismeldungen generiert und dem Nutzer übermittelt werden, der eine entsprechende Auskunft abgefragt hat.

Im zweiten Schritt, voraussichtlich in 2015, soll bei Störungen eine alternative Route ausgegeben werden um eine gewünschte barrierefreie Route zu ermöglichen.

Die Infrastrukturdatenbank bietet dem VRR und den kommunalen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, jede Haltestelle in ihrem aktuellen Planungs-, Ausbau- und Ausstattungszustand zu erfassen, Veränderungen einzupflegen und die Art der Veränderung zu dokumentieren. Zudem können für jeden Haltepunkt bedienende Linien, Geodaten und Tarifinformationen definiert werden.

Sämtliche Infrastrukturinformationen und die Betriebszustände von technischen Einrichtungen können zukünftig in der sogenannten IFS-Datenbank beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zentral gesammelt werden.

Bei der IFS-Datenbank handelt es sich um eine mandantenfähige Informationsplattform, so dass sich auch Verkehrsbetriebe mit geringem finanziellem und zeitlichem Aufwand anschließen können. So können perspektivisch sämtliche Infrastruktureinrichtungen im Verbundraum erfasst werden. Dies erleichtert nicht nur das interne Qualitätscontrolling der Betriebe, sondern stellt zukünftig eine deutliche Verbesserung und Erweiterung der Funktionalität der VRR-Auskunft und so einen wichtigen Bestandteil der Digitalisierungsstrategie mobil4you dar.

23. VRR-Fahrtenplaner für Großveranstaltungen

Zur diesjährigen ExtraSchicht wurde beim VRR ein Fahrtenplaner für Großereignisse entwickelt und den Besuchern zur intuitiven Routenplanung angeboten. Unter <http://event.vrr.de> konnten sich die Veranstaltungsbesucher über ihr Smartphone, ihr Tablet oder den heimischen PC ÖPNV-Verbindungen zwischen ausgewählten ExtraSchicht-Spielorten anzeigen lassen und sich über die Abfahrtszeiten von Bus und Bahn an den unterschiedlichen Haltestellen informieren. Die Auswahl der Start- oder Zielorte erfolgte über eine alphabetische Liste oder über eine interaktive Karte. Neben einer Übersicht über alle auf der Strecke verkeh-

renden öffentlichen Verkehrsmittel lieferte der webbasierte Fahrtenplaner auch zusätzliche Informationen zu den Spielorten. Ein Menü ermöglichte darüber hinaus den direkten Zugriff auf weitere digitale Services des VRR wie die mobile Fahrplanauskunft oder den dynamischen Abfahrtsmonitor.

Die variable und mandantenfähige Anwendung ist ohne großen Aufwand für weitere Veranstaltungen nutzbar. Der Fahrtenplaner ist ein wichtiger Baustein der strategischen Neuausrichtung des VRR auf digitale Technologien, um den Nahverkehrskunden passgenaue Informationen und attraktive Services rund um den Öffentlichen Personennahverkehr zu bieten.

24. Detailkonzept EFM3

Die VRR AöR beschreibt zurzeit die notwendigen Funktionen für ein EFM3-Smartphone-System. In mehreren Workshops mit den Verkehrsunternehmen des Verbundes wurden die Anforderungen an das System sowie die Schnittstellen zu bestehenden Systemen definiert.

Folgende Anforderungen an ein EFM3-Smartphone-System für den VRR wurden dabei formuliert:

- Nutzbarkeit als App auf den gängigen Smartphone-Plattformen
- Abbildung flexibler eTarif-Modelle
- Einbindung in die Digitalisierungsstrategie (Arbeitstitel m4u)
- Einbindung in beliebige Apps von Verkehrsunternehmen oder Verbänden
- Nutzung mandantenfähiger, gemeinsamer Systeme
- Vermeidung von redundanten Systemen
- Funktionale Ausschreibung
- Weitergabe der Daten an EAV und Angebotsmanagement zur Verwendung

Im nächsten Schritt werden in einer Markterkundung mögliche Anbieter und bestehende Lösungen untersucht. Danach können Leistungsumfang und benötigtes Budget konkreter bestimmt und in die Planung einbezogen werden.

Parallel werden andere Erfassungsmethoden und Technologien für ein Check-In-Be-Out- oder Be-In-Be-Out-System untersucht. Diese sollen später nahtlos in das EFM3-Smartphone-System des VRR übernommen werden können.

25. muTiger-Stiftung

Die von VRR und der Kötter Unternehmensgruppe im Jahr 2011 gegründete muTiger-Stiftung nahm im Mai 2012 ihr operative Arbeit mit dem Angebot von Kursen zur Förderung

von Zivilcourage auf. Nach einer arbeitsintensiven und lehrreichen Startphase laufen die Kurse inzwischen mit verschiedenen Kooperationspartnern zuverlässig und erfolgreich ab. Bis heute wurden 35 Kursleiter durch die Trainer der Stiftung ausgebildet. Von den inzwischen etwa 1.300 ausgebildeten muTigern erhalten die Kursleiter regelmäßig begeisterte und dankbare Rückmeldungen.

Derzeit stellt die VRR AöR mit Herrn Husmann den Vorsitzenden des Stiftungskuratoriums und mit Herrn Castrillo sowie Hr. Kühnert ab Oktober zwei Kuratoriumsmitglieder. Zu diesem Zeitpunkt wird Herr Kühnert aus dem Vorstand ausscheiden, diesen führt seit März 2014 Hr. Bachteler – stellvertretender Pressesprecher des VRR – als Vorsitzender.

Eine wichtige aktuelle Herausforderung für die Stiftung ist die Gewinnung von Spendern und Sponsoren, damit auch zukünftig die Kurse in gewohnter Qualität angeboten werden können.

Am 28.5. fand zu diesem Thema eine Klausurtagung des Stiftungskuratoriums statt, auf der beide Stifter ihr Bekenntnis zur Arbeit der Stiftung erneuerten. Für den Bereich des Fundraising wurden an diesem Tag Grundlagen für eine professionelle Ansprache von potentiellen Spendern definiert. Diese werden ab dem Herbst mit neuem Informationsmaterial, koordinierter Kontaktpflege und zielgerichteter Ansprache von allen Kuratoriumsmitgliedern umgesetzt werden.

Neben der Spendenakquise konnten auf der Basis erfolgreicher Kooperationen zahlreiche neue und vielversprechende Partner zum gemeinsamen Angebot von muTiger-Kursen gewonnen werden. Träger der Familienbildung und Volkshochschulen werden innerhalb der kommenden Monate in vielen Städten des Verbundraumes muTiger-Kurse in ihr Kursangebot aufnehmen. Daneben steigt die Anzahl von Kontakten und Anfragen von Unternehmen, Institutionen oder Vereinen, um jeweils vor Ort muTiger-Kurse durchzuführen.

Eine von Polizeibeamten des PP Recklinghausen gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe von Lehrern erstellte Übertragung der muTiger-Inhalte auf Schüler der Sekundarstufe II wird Ende September erstmals an einer Schule erprobt. Ein solches Schulkonzept wurde und wird vielfach von Lehrern und Schulen bei der Stiftung nachgefragt und verspricht ein vielversprechendes neues Standbein für die Stiftung zu werden.