



öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Sachstandsbericht</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/VIII/2012/0326</b>	<b>30.05.2012</b>	<b>2</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.06.2012	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.06.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.06.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	04.07.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.07.2012	<input type="checkbox"/>

**Beschlussvorschlag:**

Kenntnisnahme

**Begründung/Sachstandsbericht:**

Inhaltsverzeichnis:

1. Erhöhung der Beiträge zur Berufsgenossenschaft
2. Sachstand MOF 2
3. Taktumstellung S-Bahn
4. Perspektiven und Möglichkeiten zur Einrichtung neuer Haltepunkte
5. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis März 2012
6. VRR-/VGN-Tarifharmonisierung
7. Familienfahrradtagesticket
8. Kundeninformation im Störfall (Pilotprojekt in Düsseldorf)

- 9. Bereitstellung von Echtzeitdaten für die Fahrgastinformation
- 10. Zusammenarbeit mit Google
- 11. Baustelleninformation im Internet

## **1. Erhöhung der Beiträge zur Berufsgenossenschaft**

### **Sachstandsbericht zum Beitrag der VRR AöR und der kommunalen Verkehrsunternehmen zur Verwaltungsberufsgenossenschaft**

Die VRR AöR und die kommunalen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sind, nach der Fusion der BG Bahnen mit der Verwaltungsberufsgenossenschaft (nachfolgend: VBG) Ende 2009, Mitglied der VBG. Die VBG ist Träger der gesetzlichen Unfallversicherung.

Nach einer Übergangsphase hat die VBG für das Jahr 2010 einen Beitragsbescheid erlassen, der sowohl für die kommunalen Verkehrsunternehmen als auch für die VRR AöR eine erhebliche Erhöhung der Jahresbeiträge vorsieht. Die Erhöhung bei der VRR AöR hängt hauptsächlich damit zusammen, dass die VBG nach der Fusion mit der BG Bahnen ab dem 01.01.2010 satzungsmäßig keine Beitragsnachlässe gewährt, sondern lediglich Zuschläge für besonders anfällige Unternehmensbereiche vorsieht. Aufgrund der Tatsache, dass die BG Bahnen unter Berücksichtigung der Zahl und der Schwere der anzeigepflichtigen Versicherungsfälle Beitragsnachlässe gewährte, konnte die VRR AöR wegen der geringen Anzahl meldepflichtiger Versicherungsfälle einen Nachlass in Höhe von 20 Prozent beitragsreduzierend verbuchen. Insgesamt ergibt sich durch den Wegfall des Systems der Beitragsnachlässe bei der VRR AöR eine Erhöhung des Jahresbeitrages von rund 12.000 Euro auf nunmehr 46.000 Euro jährlich.

Die Beitragserhöhung der kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR-Raum wird auf insgesamt ca. 2 Mio. Euro für das Jahr 2010 geschätzt. Dabei ist die erhebliche Erhöhung der Jahresbeiträge, neben dem Wegfall der möglichen Beitragsnachlässe, im Wesentlichen auf die Zuteilung der einzelnen Unternehmensteile zu unterschiedlichen Gefahrenklassen zurückzuführen.

Auf die klageweise Anfechtung des Beitragsbescheides haben die VRR AöR und die kommunalen Verkehrsunternehmen (z. B. BOGESTRA, DSW 21) nach eingängiger Prüfung der rechtlichen Lage, wegen der geringen Erfolgsaussichten bei einem gleichzeitig hohen Prozesskostenrisiko, verzichtet.

Die geringen Erfolgsaussichten hängen hauptsächlich damit zusammen, dass den Berufsgenossenschaften ein nicht zu eng bemessener Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum bei der Frage, ob und inwieweit Beitragsnachlässe, Beitragszuschläge gewährt werden, einge-

räumt ist. Gleichzeitig ist die gerichtliche Überprüfungsbefugnis aufgrund der Satzungsautonomie der Berufsgenossenschaften eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass das Kostenprivileg der Sozialgerichtsbarkeit hier keine Anwendung findet, wurde auf eine klageweise Anfechtung verzichtet.

Gleichwohl ein gerichtliches Vorgehen zum jetzigen Zeitpunkt wenig Aussicht auf Erfolg hätte, sind weitere außergerichtliche Aktivitäten, insbesondere mit dem Ziel der Wiedereinführung eines Beitragsnachlasses, sinnvoll und in Abstimmung mit weiteren betroffenen kommunalen Verkehrsunternehmen vorgesehen.

## **2. Sachstand MOF 2**

-wird nachgereicht-

## **3. Taktumstellung S-Bahn**

Bereits im letzten Sachstandbericht wurde über die Untersuchungen einer möglichen Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-Systems berichtet.

Um eine ganzheitliche Bewertung der Auswirkungen dieser Maßnahme vornehmen zu können, werden derzeit die Grundlagen für eine aktuelle Verkehrsdatenbasis für ganz NRW aufgebaut, die eine Simulation auf die Auswirkungen der Verkehrsnachfrage ermöglicht. Grundlage hierfür ist das Verkehrssimulationsprogramm VENUS das der VRR im Jahr 2005 und mit Unterstützung des Landes NRW angeschafft hat. Mit Hilfe des Programmes können die Auswirkungen von Veränderungen des Verkehrsangebotes auf die Nachfrage untersucht werden. Als Grundlage der Berechnung werden dafür die Strukturdaten (Einwohner, Beschäftigte, Schüler,...), das Verkehrsverhalten (Mobilitätsraten, PKW- Verfügbarkeit sowie das Verkehrsangebot (Straßennetz, gesamte ÖV-Angebot) in das System eingespielt. In der Vergangenheit sind mit dem Verkehrsmodell beim VRR verschiedene Untersuchungen z.B. zum Bau neuer Haltepunkte im SPNV durchgeführt worden.

Um aussagefähige Ergebnisse für eine Taktumstellung der S-Bahn zu erhalten, ist eine Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis erforderlich, da es umfangreiche Veränderungen im Verkehrsangebot sowie der Nachfrage gegeben hat. Ebenso entsprechen die enthaltenen Strukturdaten nicht mehr dem aktuellen Stand. Weiterhin wird auf Wunsch des Landes ein neuer Prognosefall für 2030 erstellt, der die demographischen Veränderungen sowie auch verkehrliche Veränderungen berücksichtigt.

Die Beschaffung und Zusammenstellung von aktuellen Strukturdaten wird dabei durch den

VRR koordiniert. Hierzu ist auch die Hilfestellung der kommunalen Gebietskörperschaften erforderlich, die durch die Überlassung der Strukturdaten einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau des Systems leisten können. Der VRR wird hierzu Kontakt zu den Gebietskörperschaften aufnehmen. Für die Bereiche des NWL und NVR ist ein entsprechendes Vorgehen geplant, damit eine einheitliche Datengrundlage für ganz NRW geschaffen werden kann.

Die Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis und Erarbeitung eines Prognosefalls 2030 erfolgt mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW. Der VRR hat hierzu einen Förderantrag gestellt, der bereits bewilligt wurde. Eine Fertigstellung der Datenbasis ist für Herbst 2012 vorgesehen.

Im Anschluss daran ist die verkehrliche Bewertung und Prognose hinsichtlich der Nachfrageauswirkungen einer Taktumstellung im S-Bahnsystem vorgesehen. Da innerhalb der Verkehrsdatenbasis auch alle kommunalen ÖPNV-Angebote (Bus, Stadtbahn etc.) Bestandteil sind, können auch die kleinräumigen Veränderungen in der Verkehrsnachfrage betrachtet werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind für Ende des Jahres 2012 vorgesehen.

Die bisher erarbeiteten Zwischenergebnisse und Überlegungen werden von dem vom Landesministerium beauftragten Gutachter (SMA Zürich) im aktuellen Sitzungsblock vorgestellt.

#### **4. Perspektiven und Möglichkeiten zur Einrichtung neuer Haltepunkte**

Eine diesbezügliche Anfrage in der Sitzung des Verkehrs- und Planungsausschusses vom 02.12.2012 wird wie folgt beantwortet:

Der aktuelle Nahverkehrsplan des VRR enthält im Anhang 17 die aus der Sicht der Kommunen gewünschten neuen Stationen im SPNV.

Wie im NVP dargelegt, hat die Verbesserung bestehender Stationen für den VRR grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau von Stationen. Eine umfangreiche Verbesserung von Stationen wird derzeit im Rahmen der Modernisierungsoffensiv 2 (MOF 2) durchgeführt. Davon sind im Bereich des VRR mehr als 40 Stationen betroffen.

Wird beabsichtigt eine neue Station zu errichten, gilt es, mehrere Voraussetzungen zu erfüllen. Dazu gehört insbesondere, dass nach den Satzungsregelungen des VRR der Finanzierungsanteil für die nicht durch eine Förderung gedeckten Investitionskosten und ggf. auch für anfallende Betriebskosten vom Verursacher der Maßnahme übernommen werden müssen.

Weitere Voraussetzung für die Umsetzung neuer Stationen ist eine belastbare, zeitnahe Untersuchung des Infrastrukturbetreibers über die betriebliche Vereinbarkeit eines zusätzlichen Halts mit dem gültigen Fahrplan.

Unter Beachtung dieser Voraussetzungen gibt es zurzeit konkrete Planungen für einen neuen Haltepunkt Morgensternsheide auf der Regiobahn zwischen Neuss Hbf und IKEA Kaarst.

## 5. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis März 2012

Zum 01.01.2012 sind die beiden Verkehrsverbünde Niederrhein und Rhein-Ruhr zu einem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zusammengeführt worden. Dieser Zusammenlegung ist in den letzten Monaten viel Arbeit vorangegangen und wurde dann weitestgehend störungsfrei im Januar 2012 durchgeführt.

Im 1. Quartal 2012 sind die **Einnahmen** des erweiterten Verbundraums um **8,623 Mio. € (+ 3,3 %)** gestiegen und auch die **Fahrten** konnten das hohe Vorjahresniveau noch um **+ 2,0 % auf 286,383 Mio. Fahrten** steigern. Die Vorjahreswerte sind bei Einnahmen und Fahrten zum Zweck der Vergleichbarkeit um die VGN-Werte angepasst.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -					
	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2011	Jan-Mrz 2012		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	465.930	461.395	-4.534	-1,0
	Barsortiment	58.184.351	58.715.393	531.042	0,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	29.465.602	30.766.799	1.301.197	4,4
	davon 4erTicket Erwachsene	19.819.502	18.597.058	-1.222.444	-6,2
	FirmenTickets	20.446.653	22.550.933	2.104.280	10,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	11.221.299	11.183.083	-38.216	-0,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.308.937	3.472.049	163.112	4,9
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	5.916.418	7.895.801	1.979.383	33,5
	Regelzeitkarten	105.113.821	104.295.670	-818.151	-0,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	52.625.160	53.031.336	406.176	0,8
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	18.518.067	18.707.141	189.074	1,0
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	24.780.641	22.952.710	-1.827.931	-7,4
	davon BärenTicket	9.125.005	9.555.988	430.983	4,7
	Schüler/AzubiTickets	65.279.295	66.967.668	1.688.373	2,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	21.347.519	22.261.621	914.102	4,3
	davon YoungTicketplus	11.516.805	11.870.563	353.758	3,1
	StudentenTickets	8.444.579	9.235.534	790.955	9,4
	NRW-weite Tickets	3.717.389	4.055.321	337.932	9,1
	SozialTicket	0	3.992.846	3.992.846	
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	23.839.410	22.604.280	-1.235.131	-5,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.755.412	11.549.796	-205.616	-1,7
	davon 4erTicket Erwachsene	8.783.168	7.843.116	-940.052	-10,7
	FirmenTickets	17.020.352	18.152.352	1.132.000	6,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	7.525.181	7.094.067	-431.114	-5,7
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.201.344	3.209.984	8.640	0,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	6.293.827	7.848.301	1.554.474	24,7
	Regelzeitkarten	107.238.273	101.565.356	-5.672.917	-5,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	58.349.197	56.223.436	-2.125.761	-3,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	19.392.770	18.785.298	-607.472	-3,1
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	23.135.481	20.258.662	-2.876.819	-12,4
	davon BärenTicket	6.327.045	6.271.740	-55.305	-0,9
	Schüler/AzubiTickets	116.304.446	118.645.727	2.341.281	2,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	56.530.016	56.731.872	201.856	0,4
	davon YoungTicketplus	17.661.375	17.367.525	-293.850	-1,7
	StudentenTickets	15.957.870	16.781.910	824.040	5,2
	NRW-weite Tickets	445.750	487.171	41.421	9,3
	SozialTicket	0	8.145.940	8.145.940	
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>261.652.017</b>	<b>270.274.761</b>	<b>8.622.743</b>	<b>3,3</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>280.806.101</b>	<b>286.382.736</b>	<b>5.576.635</b>	<b>2,0</b>

In dieser aktuellen Betrachtung muss ein Augenmerk auf das im November 2011 eingeführte

SozialTicket gerichtet werden. Hier wird nun das 1. Quartal 2011 ohne SozialTicket mit dem 1. Quartal 2012 inkl. SozialTicket verglichen. Dies führt dazu, dass 2012 eine SozialTicket-einnahme von ca. 4,0 Mio. € einer 0,0 € - Einnahme 2011 gegenübersteht (s. hierzu auch Ausführungen zu Absatzahlen zum Sozialticket: Drucksache Nr. M/VIII/2012/0346). Auf der anderen Seite sind jedoch auch sehr starke Kannibalisierungseffekte durch Wechsler von anderen Tickets erkennbar, so sind z.B. die Einnahmen bei den Regelzeitkarten in diesem Jahr um 0,818 Mio. € gesunken. Im letzten Jahr konnten in diesem Segment noch Einnahmesteigerungen von + 5,552 Mio. € gegenüber dem Vorjahresquartal erzielt werden. Gerade im Bereich der Einzelkaufvarianten Ticket1000/2000 Monatskarte (inkl. 9 Uhr) sind die Einnahmerückgänge mit – 1,828 Mio. € (- 7,4 %) sehr hoch und sicherlich mit dem Wechsel zum SozialTicket zu begründen.

Im 1. Quartals 2012 sind die größten Steigerungen bei den **FirmenTickets** zu verzeichnen, hier sind die Einnahmen um **2,104 Mio. € (+ 10,3 %)** gestiegen, davon allein bei den Großkundenmodellen um 1,979 Mio. € (+ 33,5%). Grund sind hier mehr als 10 Neuverträge bei den Verkehrsunternehmen.

Auch im Bereich der **Schüler/AzubiTickets** sind die Einnahmen mit **+ 1,688 Mio. € (+ 2,6 %)** sehr erfreulich, obwohl die Schülerentwicklung seit den letzten Jahren rückläufig ist (aktuell – 0,6 % VRR und VGN) und sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird.

Im **Barsortiment** sind trotz der um **5,2 % sinkenden Fahrten** die Einnahmen noch um **0,531 Mio. € (+ 0,9%)** gestiegen.

Die Abonnentenentwicklung im VRR zeigt auch im 1. Quartal 2012 einen erfreulichen Trend, aktuell können Zuwächse von **+ 1,3% (16.500 neue Abonnenten)** verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten mit **10.700 Abos (+ 2,6%)** gibt es bei den **SchokoTickets** und mit **9.200 Abos (+ 5,2 %)** bei den **SemesterTickets**. Gerade bei den SchokoTickets profitieren wir von den dazu gekommenen Schülern der ehemaligen VGN, die dieses attraktive Angebot gerne wählen. Auch die **FirmenTickets** mit **+ 3.200 Abos (+ 2,4%)** tragen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Im Bereich der Ticket2000/1000-Abonnenten sind die Kannibalisierungseffekte vom SozialTicket offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **– 15.000 Abonnenten (- 3,6%)**, viele davon haben sich sicherlich für das günstigere SozialTicket entschieden. Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **400 Abonnenten (- 0,9 %)** und das **YoungTicketPlus** um ca. **900 Kunden (- 1,1%)** zurückgegangen.

Im November 2011 wurde das SozialTicket im VRR eingeführt. Bis **März 2012** sind die **SozialTicket-Kunden auf 46.400** angestiegen, dies entspricht einer **Nutzerquote von 5,0%**

**(inkl. der ehem. VGN) oder 5,6%, wenn nur die Anspruchsberechtigten des Alt-VRR's Berücksichtigung finden.** Allerdings gibt es aufgrund der unterschiedlichen Siedlungs-, Beschäftigungs- und Verkehrsstrukturen eine örtlich unterschiedliche Bandbreite der Nachfrage von lediglich rund 2 % bis nahezu 10 %.

Nach der Sommerpause wird mit den Ergebnissen der Evaluation des SozialTickets und der damit verbundenen ehemaligen Nutzerprofile dieser Kunden gerechnet, anhand derer verlässlichere Aussagen über evtl. Mindereinnahmen getroffen werden können.

In den am Anfang dargestellten Einnahmeveränderungen sind die Ausgleichszahlungen des Landes zur Förderung des SozialTicketprojektes noch nicht enthalten. Nach Schätzung des VRR stehen den Verkehrsunternehmen ca. 2 – 2,5 Mio. € für das 1. Quartal 2012 zu.

Gesamt betrachtet ist das 1. Quartal 2012 positiv zu werten und lässt ein erfolgreiches Gesamtjahr 2012 erwarten.

## **6. VRR-/VGN-Tarifharmonisierung**

### **Allgemein:**

Die bereits im März-Sitzungsblock geschilderten ersten positiven Beobachtungen und Einschätzungen der beteiligten Unternehmen und der VGN-Geschäftsstelle haben sich weiterhin gefestigt. Zwischenzeitlich haben mehrere Informationsrunden mit den Vertriebsmitarbeitern der Verkehrsunternehmen stattgefunden, die diesen ersten Eindruck bestätigt haben.

Zeitgleich mit der Tarifharmonisierung ist eine Reihe tariflicher Einzelmaßnahmen in Kraft getreten, die sich auf die praktische Arbeit im gesamten neuen größeren VRR-Raum ausgewirkt hatten:

Diese im Überblick:

- BärenTicket und SchokoTicket werden nunmehr in den Varianten Preisstufe D Region Nord oder Süd und Preisstufe E Gesamtraum angeboten.
- Ticket2000-Kunden und YoungTicketPlus-Kunden steht je nach ihrem originären Geltungsbereich für die zeitweilige kostenfreie Erweiterung ihres Geltungsbereiches entweder die komplette Region Nord oder Süd zur Verfügung. Die im Überlappungsbereich zwischen den beiden Regionen wohnenden Kunden können dabei den für sie günstigeren Bereich wählen.
- Für weite Strecken im gesamten größeren Verbundraum wurde die neue Preisstufe E festgelegt.

Der im Übergang zwischen den beiden alt-Verbänden geltende NRW-Tarif ging gänzlich in die Verbundpreisstufen über.

Diese Änderungen sind mittlerweile bei Mitarbeitern und Kunden etabliert.

Lediglich die Differenzierung des bis zum 31.12.2011 nur in einer Ausprägung angebotene ZusatzTicket in nunmehr ZusatzTicket (1) und (2) erfordert einen noch nicht abgeschlossenen Informations- und Beratungsbedarf. Hierbei sind nach Ansicht der Verkehrsunternehmen Fehlverkäufe nicht auszuschließen. Das ZusatzTicket (2) gilt für nahezu alle ehemaligen Verwendungszwecke des am 31.12.2012 entfallenen einheitlichen Zusatztickets. Das ZusatzTicket (1) ist lediglich für Zeitticketinhaber der Preisstufen A1 /2 für die Anschlussfahrt in die Nachbarstadt / Nachbartarifgebiet und für die Fahrt mit dem Casinobus Dortmund erforderlich.

Hilfreich und mitverantwortlich für den reibungslosen Übergang ist u.a. die weit über die landesweit vorgeschriebene Regelung gewährte Anerkennung / Abfahrfrist der alten VRR und VGN-Bartickets innerhalb der ersten drei Monate. So konnten z.B. Bartickets des alt – VRR – Raumes auch in der VGN abgefahren werden. Auch die gar nicht mehr angebotenen Bartickets des VGN – Tarifs konnten noch drei Monate lang als Fahrtberechtigung genutzt werden.

### **Stand der Vertragsverhandlungen beim SchokoTicket:**

Die zeitlich umfangreichen Gespräche mit den Schulträgern sind nun nahezu beendet. Von insgesamt 43 Schulträgern im Gebiet der VGN haben sich aktuell 35 vertraglich für die Einführung des SchokoTickets entschieden. Diese Schulträger vertreten rund 22.000 freifahrtberechtigte Schülerinnen und Schüler, die je nach Vertragsinhalt entweder bereits am 01.08.2011 oder 01.02.2012 gewechselt haben oder dies zum 01.08.2012 umsetzen. Die übrigen Schulträger vertreten insgesamt nur noch rd. 3.000 Schüler.

Mit allen noch nicht vertraglich gebundenen Schulträgern gibt es dennoch laufende Gespräche. Die VGN-Geschäftsstelle erwartet weitere Abschlüsse bis zur Sommerpause 2012, so dass im neuen Schuljahr nur noch für wenige heute freifahrtberechtigte Schülerinnen und Schüler eine Alternativlösung gefunden werden muss.

## **7. Familienfahrradtagesticket**

Im Sitzungsblock März 2012 haben die Verbundgremien einer Öffnung des NRW-Fahrradtagestickets auch für VRR-interne Fahrten zugestimmt. Diese seit dem 01.04.2012



geltende Regelung hat zu einer deutlichen Entlastung für diejenigen Radfahrer geführt, die an einem Tag mindestens 2 Fahrten mit ihrem Rad durchgeführt haben oder dies planen. Zu einem einheitlichen Preis von 4,50 € können nun beliebig viele Fahrten an einem Tag unternommen werden. Im Vergleich dazu kostet eine einzelne Fahrt im VRR mit dem ZusatzTicket (2) 3,50 €. Der VRR rechnet aufgrund dieser Maßnahme mit einem Mindererlös in Höhe von rd. 60 – 80 Tsd. € / p.a.

Dessen ungeachtet ist an den VRR noch die weitreichendere Bitte der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen herangetragen worden, die Möglichkeit der Einführung einer Familienfahrradtageskarte zu prüfen. Mit diesem noch zu konzipierenden Ticket sollen alle Fahrräder einer Familie mitgenommen werden können.

Eine Kalkulation für eine sachgerechte Preisfindung ist ohne Marktuntersuchung nur bedingt durchführbar. Zum einen soll dieser Preis für den Kunden attraktiv sein, aber auch wirtschaftlich zumindest den Altumsatz widerspiegeln.

Zur Berechnung des Altumsatzes liegen keine schlüssigen Daten vor. Im VRR besitzen mittlerweile rd. 650.000 Kunden die Möglichkeit, weitere Personen und dabei auch ein Fahrrad kostenfrei mitzunehmen. Inwieweit nun der Bedarf für ein eigenständiges Familienfahrradtagesticket besteht, ist schwerlich abschätzbar, zumal erst seit einigen Tagen die neue preiswerte Kombination mit dem NRW-Fahrradtagesticket gilt.

Bei den konzeptionellen Überlegungen für die tarifliche Ausgestaltung eines zu prüfenden Tickets verhilft auch nicht der Blick über die VRR-Grenzen hinweg zu den übrigen Verkehrsverbänden in NRW. Es gibt derzeit in NRW kein explizit benanntes Familienfahrradtagesticket. Alle Verbände bieten für einzelne Fahrten preisstufenbezogene Aufpreise an. Einzig der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe bietet darüber hinaus die Möglichkeit bei den dort angebotenen 9 Uhr-Tagestickets für Gruppen (bis 5 Personen) statt einer mitgenommenen Person ein Fahrrad mitzunehmen. Diese Tickets kosten je nach Preisstufe zwischen 9,70 € und 33,00 €, sodass umgerechnet im Bedarfsfall die Fahrradmitnahme zwischen 1,94 € und 6,60 € kostet.

Sofern nun dieser interessante, auch vertrieblich durchaus praktikable Ansatz auch für den VRR in Betracht gezogen werden sollte, würde die Fahrradmitnahme je nach Preisstufe bei der jetzigen Preisfestsetzung 2,52 € in der Preisstufe A, 3,74 € in der Preisstufe B, 6,16 € in der Preisstufe C und 7,30 € in der Preisstufe D/E kosten.

Da nun durch das NRW-Fahrradtagesticket mit dem Betrag von 4,50 € die umgerechneten Fahrradticketpreise in den gerade für die Fahrradmitnahme relevanten weiten Entfernungen in den Preisstufen C, D und E preislich deutlich unterlaufen werden, verblieben nur noch die Preisstufen A und B mit den Fahrten innerhalb der Städte und Fahrten in die Nachbarstädte. Mit Hilfe der in diesem Jahr durchgeführten Fahrgasterhebungen, dem Heranziehen von Analogieschlüssen und den erkennbaren Verkaufsverlagerungen zum NRW-Fahrrad-

tagesticket sollen Erkenntnisse über das Nutzungsverhalten der zu untersuchenden Kundengruppe und damit belastbare Daten für eine auskömmliche Tarifikalkulation gewonnen werden. In Anbetracht der zeitaufwändig auszuwertenden Daten ist für den Dezember-Sitzungsblock eine Beratungs- und Entscheidungsvorlage vorgesehen.

## **8. Kundeninformation im Störfall (Pilotprojekt in Düsseldorf)**

Das Projekt „Kundeninformation im Störfall“ wurde im Jahr 2010 durch die Stadt Düsseldorf, DB Station und Service, Rheinbahn und VRR initiiert. Zielsetzung des Projektes ist es, insbesondere im Übergang ÖPNV/SPNV deutliche Verbesserungen in der gegenseitigen Kundeninformation bei Betriebsstörungen mit unternehmensübergreifender Relevanz sowohl in den Fahrzeugen als auch vor Ort an den Haltestellen zu erreichen.

Das Projekt sieht eine Realisierung in drei verschiedenen Stufen vor:

### Stufe 1: Kurzfristige Maßnahmen

- Information an Bahnhöfen über alternative Fahrtmöglichkeiten im Störfall (unternehmensübergreifend)
- Aufstellung von Notfallplänen (unternehmensübergreifend)

### Stufe 2: Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

- Information über Anschlüsse in Echtzeit an den Bahnhöfen
- Information über Anschlüsse in Echtzeit im Zug

### Stufe 3: Langfristige Maßnahmen

- Information über Anschlüsse in Echtzeit in den Fahrzeugen der Rheinbahn

Im Rahmen der Stufe 1 des Projektes wurden die Kommunikationsabläufe zwischen Rheinbahn und DB Regio im Störfall optimiert. Durch konkrete Dienstanweisungen sowohl bei der Rheinbahn, als auch bei der DB Regio ist gesichert, dass die wechselseitige Information zwischen den beiden Partnern im Störfall nach fest definierten Prozessen abläuft und somit auch dem Fahrgast sowohl an Stationen als auch in den Fahrzeugen zur Verfügung gestellt werden kann.

In diesem Zusammenhang wurden im Rahmen des Projektes vier Pilothaltestellen mit Verknüpfung von SPNV und ÖPNV in Düsseldorf festgelegt, an denen dynamische Fahrgastin-

formationssysteme an optimierten Standorten installiert werden sollen. Diese vier Pilothaltestellen sind:

- Düsseldorf-Bilk S
- Düsseldorf-Derendorf S
- Düsseldorf-Rath S
- Düsseldorf-Benrath S

Die geplanten Standorte für die dynamischen Fahrgastinformationssysteme innerhalb des Haltestellenbereiches wurden im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen so geplant, dass die Fahrgäste die Informationen bereits nach Möglichkeit im Vorfeld der Haltestelle erhalten und sich somit frühzeitig auf eine eventuell eintretende Störungssituation einstellen können.

Die Installation der ersten dynamischen Fahrgastinformationssysteme im Rahmen des Projektes ist für den Jahreswechsel 2012/2013 geplant.

Nachdem das Projekt ursprünglich mit den Partnern Stadt Düsseldorf, Rheinbahn, DB Station und Service sowie dem VRR gestartet war, hat sich während der Projektarbeit gezeigt, dass die Einbindung von weiteren EVU, die in Düsseldorf verkehren, sinnvoll ist. Aus diesem Grund wurde die Projektgruppe im Jahr 2011 um die DB Regio sowie die Regiobahn erweitert.

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Düsseldorf wird regelmäßig über den Projektfortschritt unterrichtet. Die nächste Berichterstattung erfolgt im September 2012.

## **9. Bereitstellung von Echtzeitdaten für die Fahrgastinformation**

Im Sitzungsblock Dezember 2011 hat der Ausschuss für Verkehr und Planung um Prüfung gebeten, ob den Fahrgästen nicht vermehrt Echtzeitinformationen an den Stationen zur Verfügung gestellt werden können. Die vermehrt aufgestellten Werbetafeln in den Bahnhöfen könnten dabei ggf. neue Möglichkeiten eröffnen.

Nachfolgend soll sowohl die Fragestellung der Einbeziehung der Werbetafeln in den Bahnhöfen für Echtzeitinformationen als auch die grundsätzlichen Entwicklungen und Planungen zur Kundeninformation über Echtzeiten dargestellt werden.

### **Grundvoraussetzung: Echtzeitdaten liegen vor**

Aktuell liegen von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Echtzeitdaten in der vom VRR betriebenen Datendrehscheibe vor. Dies ist entsprechend in den Verkehrsverträgen bzw. mit der DB in dem Reisendeninformationsvertrag (RIV) geregelt. Des Weiteren liegen bereits Echtzeitdaten von 10 kommunalen Verkehrsunternehmen in der Datendrehscheibe des VRR vor. 5 weitere Verkehrsunternehmen werden noch in 2012 folgen.

### **Echtzeitinformationen im Internet und vor Ort**

Aktuell werden die Kunden im VRR zu den Soll- und Echtzeitfahrplandaten über das Internet (auch APP) aus dem Fahrplanauskunftssystem informiert.

Die Daten aus der Datendrehscheibe stehen auch den Verkehrsunternehmen zur Verfügung und können, sofern keine Versorgung aus den spezifischen eigenen Systemen vorgesehen ist, auch für die Fahrgastinformation vor Ort eingesetzt werden.

An den Bahnhöfen und Stationen des SPNV wird über Echtzeiten an den entsprechend dafür vorgesehenen Punkten (Bahnhofszugang, Bahnsteig) informiert.

Aktuell erprobt die VRR AöR gemeinsam mit DB Station und Service die Datenübermittlung und Anzeige der Echtzeitdaten der privaten EVU an den Stationen. An den Haltestellen des kommunalen ÖV werden die Kunden über die Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation zu den Echtzeitdaten informiert.

### **Einsatz von Werbetafeln für die Echtzeitinformation**

Technisch könnten Echtzeitinformationen (an Stationen, markanten Punkten, etc.) über Werbetafeln nur angezeigt werden, wenn diese über **digitale** Technik verfügen. Diese Technik wird zwar vermehrt angewendet, steht aber noch nicht bei allen Werbetafeln zur Verfügung.

Nach Rücksprache mit der DB Stationen & Service dienen alle Werbetafeln grundsätzlich kommerziellen Zwecken, wodurch sich der Einsatz für die Kundeninformation fast ausschließen lässt.

### **Technische Weiterentwicklungen bieten kostengünstige Alternativen**

#### *Dynamische Anzeigerlösung*

Aktuell ist die beim VRR entwickelte dynamische Anzeigerlösung eine interessante und kostengünstige Alternative zu den klassischen Informationsmedien vor Ort. Hier werden die Informationen direkt aus dem Internet (Fahrplanauskunftssystem des VRR) auf entsprechende Monitore übertragen, die in Kundencentern, in Eingangsbereichen von Hotels, Rathäusern, Gaststätten ...oder auch an Haltestellen und Stationen installiert werden können. Es werden lediglich eine Verbindung in das Internet (stationär, WLAN) und ein entsprechender Monitor

benötigt.

Abfahrten ab: Gelsenkirchen Hbf			
Zeit	Über	Nach	Steig
09:08	Essen Hauptbahnhof - Mülheim Hbf RE2 pünktlich	Düsseldorf Hbf	4
09:15	Essen Hbf - Köln, Dom/Hbf - Bonn, Bonn Hauptbahnhof IC 2005 ca. 8 Minuten später	Koblenz, Koblenz Hbf	5
09:19	Essen-Rauxel Hauptbahnhof - Dortmund Mengede Bf S2 pünktlich	Dortmund Hbf	7
09:26	Essen Süd Bf - Recklinghausen Hbf - Marl-Sinsen Hbf RB42 pünktlich	Haltern am See Bf	7
09:29	Essen Luisburg Hbf - Düsseldorf Flughafen Bahnhof RE3 ca. 1 Minute später	Düsseldorf Hbf	5
09:29	Essen-Rauxel Hbf - Dortmund Mengede Bf - Dortmund Hbf RE3 pünktlich	Hamm (Westf)	6

*Abfahrtsmonitor, Beispiel: Gelsenkirchen*

#### *Dynamische Anzeiger (DFI) in „Light-Version“*

Aktuell wird geprüft, inwieweit kostengünstige DFI-Light Lösungen im VRR-Gebiet eingesetzt werden können. Es handelt sich hierbei um batteriebetriebene Anzeiger (3-jährige Haltbarkeit der Batterie), bei denen über vorhandene Hörfrequenzen des lokalen Hörfunkanbieters die Datenversorgung der Anzeiger sichergestellt ist. Unter Umständen kann eine Kombination mit Solarmodulen die Lebensdauer verlängern. Hier entfällt komplett die Daten- und Stromversorgung über Kabel, was die ggf. aufwändigen und teuren Tiefbauarbeiten entbehrlich macht. Diese Lösung hat sich bereits in Skandinavien bewährt und wird zurzeit bei der Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG) getestet. Es ist abzuklären, ob die Technologie auf die komplexen Strukturen im VRR übertragbar ist.



*DFI Light: Beispiel München*

### **Weiteres Vorgehen**

Über alle o.g. technischen Möglichkeiten können Echtzeitdaten vor Ort angezeigt werden. Weitere Möglichkeiten bieten zum Beispiel die öffentlichen Telefonstelen der Telekom oder die sich gerade im Test befindliche digitale Informationsvitrine. Je nach spezifischer Situation vor Ort muss entschieden werden, ob, wo und mit welcher Technik die Anzeige von Echtzeitdaten umgesetzt werden soll (klassisch bis batteriebetrieben). Die technologischen Weiterentwicklungen lassen zukünftig einen deutlich flexibleren und kostengünstigeren Einsatz von Informationsmedien vor Ort zu. Zurzeit werden diese Möglichkeiten in den entsprechenden Arbeitskreisen des VRR geprüft und über das weitere Vorgehen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen diskutiert.

### **10. Zusammenarbeit mit Google**

Im Sitzungsblock November/Dezember 2011 wurde berichtet, dass Google zukünftig Fahrplandaten des ÖPNV in seinem System Google maps abbilden will.

Im VRR möchte die Rheinbahn für ihr Bediengebiet ihre Daten für die Fahrtauskunft in Google maps im Rahmen eines Piloten zur Verfügung stellen. Dazu gehören die Liniendaten, Haltestellendaten und Fahrplan-**Soll**daten, also die Daten, die heute in Fahrplanbüchern, Fahrplanaushängen, Liniennetzplänen etc. zu finden sind.

Die Lieferung der Daten an Google soll sinnvollerweise über die Datendrehscheibe des VRR erfolgen. Dementsprechend soll die VRR AöR gegenüber Google auch als alleiniger Vertragspartner auftreten.

Um dem Nutzer sinnvolle und umfassende Fahrplaninformationen bieten zu können wurde

entschieden, dass der VRR die Gespräche mit allen weiteren in dem Pilotgebiet Düsseldorf verkehrenden Verkehrsbetrieben führen sollte, um diese über das Projekt zu informieren und die Zustimmung einzuholen, auch deren Fahrplandaten aus dem Pilotraum an Google weiterzuleiten.

Alle Partner haben Zustimmung unter der Voraussetzung einer entsprechenden noch zu treffenden Vereinbarung signalisiert, in der die Rand- und Rahmenbedingungen der Datenüberlassung geregelt werden. Der VRR hat ebenfalls die Bereitschaft zur Unterzeichnung des Google-Vertrages signalisiert, sofern die Verkehrsunternehmen alle haftungsrechtlichen Risiken aus dem Google-Vertrag vertraglich übernehmen.

Parallel wurde in bilateralen Gesprächen mit der DB AG in Frankfurt die Datenbereitstellung der DB-Daten in dem Pilotraum erörtert und abgestimmt.

Der Entwurf des zu diesem Zeitpunkt durch Google vorliegenden Datenüberlassungsvertrages sah unter anderem als unverrückbare Bestandteile die Daten-Unterlizenzierung an Dritte und eine kommerzielle Nutzung der Daten durch Google, z.B. über indirekte Werbung vor.

Der juristische Arbeitskreis der KVIV hat sich kritisch mit dem Google-Vertrag auseinandergesetzt und seinen Standpunkt in einem Eckpunktepapier festgehalten. Auf dieser Basis wurde mit Google über den Vertrag verhandelt. In einigen Punkten wurde ein Entgegenkommen seitens Google erzielt und der Vertrag entsprechend angepasst. So wurde unter anderem die ursprünglich durch Google vorgesehene unbeschränkte Haftung des Lizenzgebers (VRR) auf eine Haftungsbegrenzung in Höhe von 1 Mio. Euro im Vertrag reduziert.

Die VRR AöR und die Rheinbahn haben zudem vereinbart, dass alle dem VRR entstehenden haftungsrechtlichen Risiken aus dem Google – Vertrag über einen bilateralen Vertrag auf die Rheinbahn übertragen werden. Dies ist die Voraussetzung für die Unterschrift des Vertrages mit Google durch den Vorstand der VRR AöR.

Die durch Google bestätigte letztverbindliche Version des Datenüberlassungsvertrages sowie die abgestimmte bilaterale Vereinbarung zur Weiterleitung der haftungsrechtlichen Risiken wurden zwischen Rheinbahn und VRR AöR abgestimmt.

Der Datenüberlassungsvertrag mit Google sieht eine Laufzeit von 15 Monaten ab dem Zeitpunkt der rechtsverbindlichen Unterschrift vor. Nach Start des Piloten soll sukzessive vereinbart werden, welche weiteren Verkehrsunternehmen sich an dem Projekt beteiligen.

In der Startphase werden zunächst die Fahrplandaten der Rheinbahn und der DB AG aus dem Pilotraum in Google maps abgebildet werden.

## **11. Baustelleninformation im Internet**

Seit Dezember 2011 hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einen neuen Internetauftritt. Hierbei stand der Kunde/Bürger im Fokus. Es wurde ein neuer Bereich für „aktuelle Meldungen“

auf der Startseite vorgesehen. Damit die Informationen für den Kunden immer aktuell sind, wurden die hausinternen Prozesse neu definiert.

Seit dem 15. April 2012 stehen nun aktuelle Meldungen für die Fahrgäste zur Verfügung. Diese Verkehrshinweise beziehen sich dabei ausschließlich auf Meldungen aus dem SPNV – also RE, RB und S-Bahn-Verkehre - und weisen auf längerfristige Baumaßnahmen oder Betriebsstörungen hin. Sie geben einen Überblick, wo es zu Beeinträchtigungen kommen kann und welche Ersatzmaßnahmen für die betroffenen Fahrgäste getroffen wurden. Die Meldungen sind nach Datum in einer Übersicht sortiert, beim Anklicken findet der Fahrgast weitere Detailinfos und soweit vorhanden Hinweise auf Schienenersatzverkehre oder Sonderfahrpläne. Zusätzlich wird auf die Seiten der betroffenen Verkehrsunternehmen verlinkt. Dieser Bereich wird darüber hinaus auch für verbundweite aktuelle Hinweise genutzt, beispielsweise die Streikmaßnahmen aus dem Frühjahr dieses Jahres, wo es im kommunalen Verkehr zu weitreichenden Ausfällen gekommen ist.

Im Bereich der kommunalen Verkehrsunternehmen informieren die Unternehmen auf ihren eigenen Internetseiten über Störungen und Baumaßnahmen. Diese Infos sind zusätzlich in der Elektronischen Fahrplanauskunft hinterlegt.