



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2012/0350	22.08.2012	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	13.09.2012	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	17.09.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.09.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	27.09.2012	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. Einnahmenaufteilung 2010; Analyse und Datenauswertung
2. Revision ÖPNVG NRW
3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis Juni 2012
4. Tarifbesonderheiten im Tarifraum unterer Niederrhein
5. NRW-Tarifstrategie
6. Familienfahrradtagesticket
7. Preisinformation in der elektronischen Fahrplanauskunft für Hin- und Rückfahrten
8. Erweiterung des CityTicket-Angebotes
9. muTiger-Stiftung
10. Daimler Mobilitätsplattform „moovel“

1. Einnahmenaufteilung 2010; Analyse und Datenauswertung

Der Verwaltungsrat hat unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Unternehmensbeirates vom 29.09.2010 in der Sitzung vom 01.10.2010 die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung ab 2010 beschlossen. Bestandteil des Beschlusses war der Auftrag an den Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ (AK WA) und die VRR AöR, zeitnah eine umfangreiche Systemanalyse auf Basis der Erhebungsergebnisse 2010 zu erstellen.

Die Facharbeitskreise haben bereits einige Bestandteile der Systemanalyse, insbesondere jene, die für die Organisation und Planung der Erhebung 2012 von Bedeutung waren, erarbeitet. Aufgrund dessen wurden vom Unternehmensbeirat in der Sitzung am 28.11.2011 Änderungen der Richtlinie empfohlen, die vom Verwaltungsrat in der Sitzung am 14.12.2011 verabschiedet wurden.

Im Verlauf des Jahres 2012 haben das Expertenteam Einnahmenaufteilung und der AK WA weiteren Analysen erstellt. Allerdings konnten nicht alle Analysepunkte abgeschlossen werden, sodass der Analysebericht erst im Dezembersitzungsblock vorgelegt werden kann. Gründe sind vor allem das späte Vorliegen von SPNV-Erhebungsdaten und die Komplexität des Einnahmenaufteilungsverfahrens (zeitintensive Berechnungen können erst dann gemacht werden, wenn von allen Unternehmen Erhebungsergebnisse vorliegen).

Im Januar 2012 wurde ein erstes Ergebnis auf Basis der Erhebung 2010 berechnet und veröffentlicht. Das Ergebnis wies bei einigen Unternehmen große Verwerfungen gegenüber dem Einnahmenaufteilungsergebnis 2008 auf. In der Hauptsache führte der gegenüber 2008 um 14,8% gestiegene Einnahmenanspruch des SPNV (nach Härtefallberechnung; der VRR-Durchschnitt liegt bei 5,9%) zu geringer ansteigenden oder zum Teil auch sinkenden Einnahmenansprüchen der ÖSPV-Unternehmen. Auch das Ergebnis der ÖSPV-Unternehmen im Anspruchsverfahren führt größtenteils zu keinen erwartungstreuen Ergebnissen.

Mögliche Erkenntnisse aus den noch ausstehenden Analysen können dazu führen, dass sich die Ergebnisse der Einnahmenaufteilung 2010 gegenüber dem vorläufigen Stand nochmals deutlich verändern. Bezogen auf die SPNV-Ergebnisse ist neben dem VRR ein Gutachter damit beauftragt, die Auswirkungen der sogenannten Kurzfahrerproblematik zu ermitteln. Das Ergebnis der Untersuchungen wird in den Facharbeitskreisen Ende August beraten.

Zudem haben die Unternehmen und der VRR die Eingabe der Erhebungsdaten im Anspruchsverfahren überprüft. Insgesamt wurden über 1200 möglicherweise fehlerhafter Datensätze an die DB und IVV übergeben. DB und IVV sind aufgefordert worden, die Daten zu überprüfen und ggf. zu korrigieren. Daneben werden von der DB noch systematische Korrekturen bei den Preisstufen vorgenommen. Eine korrigierte Datenlieferung wurde für Ende August angekündigt. Die Daten müssen daraufhin noch von IVV in das Einnahmenaufteilungs-

system importiert werden, was – je nach Qualität der Daten – mehrere Tage bis Wochen in Anspruch nehmen kann.

Die korrigierten Daten beeinflussen wiederum andere Bestandteile des Einnahmenaufteilungsverfahrens (wie z.B. die Fahrpreisdivisoren), die erst danach abschließend berechnet und analysiert werden können. Nach heutigem Erkenntnisstand liegen die überarbeiteten Ergebnisse Anfang Oktober vor und gehen dann in die weiteren Beratungen.

Unabhängig vom zeitlichen Aspekt ist es wichtig, die Analyse sorgfältig und gewissenhaft zu Ende zu führen, weil damit nicht nur eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Ergebnisse der Einnahmenaufteilung 2010/2011 geschaffen wird, sondern aus den Erkenntnissen auch Weichenstellungen für künftige Einnahmenaufteilungssysteme abgeleitet werden können. Die Facharbeitskreise haben sich daher dafür ausgesprochen, einen Analysebericht auf Basis der korrigierten Daten erst im Dezembersitzungsblock vorzulegen.

2. Revision ÖPNVG NRW

Der Entwurf des ÖPNVG wurde vom Landeskabinett gebilligt und nach Einbringung in den Landtag an den Verkehrsausschuss zur weiteren Beratung verwiesen. Der Beratungstermin ist für den 06.09.2012 vorgesehen. Der zur Beratung anstehende Entwurf ist eine modifizierte Fassung des Entwurfes, der sich bereits im letzten Jahr in der Verbändeanhörung befunden hat. Die bedeutendste Änderung zum vorherigen Entwurf ist in der Reduzierung der Mittel in §12 ÖPNVG zu sehen. Demnach reduziert sich der Anteil des VRR von derzeit ca. 87 Mio. € p.a. auf ca. 64 Mio. € p.a. Dafür ist die vorgesehene Regelung einer möglichen anteiligen Mittelverwendung des § 12 zur Betriebskostenfinanzierung nach § 11 (1) ÖPNVG entfallen. Ob es nach der Beratung im Verkehrsausschuss noch zu einer weiteren Anhörung kommt ist offen.

Zurzeit befindet sich die Rechtsverordnung zum ÖPNVG in der Verbändeanhörung. Die Stellungnahmen sind bis Ende August 2012 beim zuständigen Ministerium abzugeben.

Die Rechtsverordnung regelt die ÖPNV Pauschale bis 2013 (danach Neufestsetzung mit neueren statistischen Daten), die SPNV Pauschale von 2011 bis 2015 und maßgebende Vorgaben für das RRX Projekt.

Die ÖPNV Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG ist für den VRR gesamthaft ausgewiesen. Damit wird eine flexible und sachgerechte Verteilung innerhalb des VRR ermöglicht. Hierzu wird auch auf die Beschlussvorlage N/VIII/2012/0342 aus dem letzten Sitzungsblock verwiesen. Noch nicht bekannt sind die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG. Es bleibt abzuwarten ob sich daraus noch ergänzende Aussagen zur ÖPNV Pauschale ergeben.

Die SPNV Pauschale nach § 11 (1) basiert auf den Ergebnissen eines vom Land in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Feststellung des Finanzmittelbedarfes der Aufgabenträger im

SPNV. Für den VRR sind die Mittel ausreichend bemessen das Verkehrsangebot im SPNV in den nächsten Jahren aufrecht zu erhalten. Das Land hat dabei die SPNV Umlage neben dem Ausschreibungsgewinn aus dem Verfahren S5/S8 als festen Bestandteil der Finanzierung eingerechnet. Die Berücksichtigung der SPNV Umlage beruht auf dem Vergleich im Rechtsstreit mit der DB, in dem sich der VRR verpflichten musste, die SPNV Umlage als Beitrag zum Vergleich ungeschmälert beizubehalten.

Die Vorgaben für das RRX Projekt beziehen sich auf technische Vorgaben für die zukünftig einzusetzenden Fahrzeuge, wie z.B. Fahrzeugkapazitäten (800 Sitzplätze), niveaugleicher Einstieg an allen Türen und einheitliches Farbkonzept. Von den Vorgaben sind einige kritisch zu bewerten, weil sich daraus gewisse Zwänge ergeben, die nicht ohne weiteres lösbar sind (z.B. gefordertes Beschleunigungsvermögen). In der Stellungnahme des VRR zum ÖPNVG wird dieser Sachverhalt noch einmal thematisiert.

3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis Juni 2012

Die Zusammenlegung der beiden Verkehrsverbünde Niederrhein und Rhein-Ruhr zu einem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurden erfolgreich abgeschlossen.

Dies spiegelt sich auch in den Zahlen des 1. Halbjahres 2012 wider. Die Einnahmen sind um **18,675 Mio. € (+ 3,6 %)** gestiegen und auch die Fahrten konnten das hohe Vorjahresniveau noch um **+ 2,7 % auf 570,203 Mio. Fahrten** steigern.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Jun 2011	Jan-Jun 2012		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	922.220	909.247	-12.973	-1,4
	Barsortiment	116.889.001	119.159.104	2.270.102	1,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	59.245.521	62.181.783	2.936.261	5,0
	davon 4erTicket Erwachsene	38.940.074	37.198.087	-1.741.987	-4,5
	FirmenTickets	41.027.293	45.034.522	4.007.229	9,8
	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	206.754.256	204.554.398	-2.199.858	-1,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	104.653.581	105.191.329	537.748	0,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	36.863.506	37.112.734	249.228	0,7
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	24.780.641	22.952.710	-1.827.931	-7,4
	davon BärenTicket	18.230.086	19.052.353	822.267	4,5
	Schüler/AzubiTickets	129.435.176	132.840.903	3.405.727	2,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	42.892.494	44.735.989	1.843.495	4,3
	davon YoungTicketplus	22.535.844	23.150.121	614.278	2,7
	StudentenTickets	16.061.460	18.597.849	2.536.389	15,8
	NRW-weite Tickets	8.360.021	8.851.858	491.836	5,9
	SozialTicket	0	8.176.813	8.176.813	
	Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0	
Barsortiment		47.441.624	45.638.728	-1.802.896	-3,8
davon EinzelTicket Erwachsene		23.402.142	23.219.774	-182.368	-0,8
davon 4erTicket Erwachsene		17.166.716	15.650.400	-1.516.316	-8,8
FirmenTickets		34.183.546	36.256.537	2.072.991	6,1
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		210.947.618	199.166.061	-11.781.557	-5,6
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)		116.050.771	111.484.064	-4.566.707	-3,9
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)		38.572.614	37.259.200	-1.313.414	-3,4
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)		23.135.481	20.258.662	-2.876.819	-12,4
davon BärenTicket		12.640.275	12.499.785	-140.490	-1,1
Schüler/AzubiTickets		231.764.703	238.118.382	6.353.679	2,7
davon SchokoTicket Selbstzahler		113.582.912	114.000.380	417.468	0,4
davon YoungTicketplus		34.574.400	33.856.800	-717.600	-2,1
StudentenTickets		29.840.400	33.215.670	3.375.270	11,3
NRW-weite Tickets		1.050.262	1.125.994	75.732	7,2
SozialTicket		0	16.681.792	16.681.792	
Gesamt: Summe von Einnahmen			519.449.428	538.124.693	18.675.265
Gesamt: Summe von Fahrten		555.228.153	570.203.164	14.975.011	2,7

Im Betrachtungszeitraum des 1. Halbjahres 2012 zum Vorjahr sind mit **+ 15,8 % (+ 2,536 Mio. €)** die größten Steigerungen bei den **SemesterTickets** zu verzeichnen. Auch die **FirmenTickets** tragen mit einer Einnahmesteigerung von **+ 4,007 Mio. € (+ 9,8 %)** wesentlich zu dem guten Ergebnis bei, Grund sind hier mehr als 10 Neuverträge bei den Verkehrsunternehmen.

Auch im Bereich der **Schüler/AzubiTickets** sind die Einnahmen mit **+ 3,406 Mio. € (+ 2,6 %)** sehr erfreulich, obwohl die Schülerentwicklung 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 **3,8 % sinkenden Fahrten** die Einnahmen noch um **2,270 Mio. € (+ 1,9 %)** gestiegen. Hier sind die **Rückgänge** im Bereich der **4erTickets Erwachsene** auffällig, im ersten Halbjahr diesen Jahres wurde bei diesem Ticket **ca. 1,742 Mio. € (- 4,5 %)** weniger eingenommen als im Vorjahreszeitraum. Dies ist größtenteils auf Abwanderungen zum SozialTicket zurückzuführen.

Auch im 1. Halbjahr 2012 zeigt die Abonnentenentwicklung im VRR einen erfreulichen Trend, aktuell haben wir Zuwächse von **+ 2,3 % (29.200 neue Abonnenten)**.

Die größten Steigerungsraten gibt es mit **15.200 Abos (+ 3,7 %)** bei den **SchokoTickets** und mit **18.700 Abos (+ 11,3 %)** bei den **SemesterTickets**. Gerade bei den SchokoTickets wird von den hinzugekommenen Schülern der ehemaligen VGN profitiert. Auch die **FirmenTickets** mit **+ 2.700 Abos (+ 2,0 %)** tragen zu der positiven Entwicklung bei. Gerade im Bereich der Ticket1000/2000-Abonnenten sind Abwanderungen zum SozialTicket offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **16.000 Abonnenten (- 3,9 %)**.

Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **500 Abonnenten (- 1,1 %)** und das **YoungTicket PLUS** um ca. **1.100 Kunden (- 1,4 %)** zurückgegangen.

Nach dem Start des SozialTickets im November 2011 zeigen die Absatzzahlen im VRR einen positiven Trend. Bis **Juni 2012** sind die **SozialTicket-Kunden auf 47.300** angestiegen, dies entspricht einer **Nutzerquote von 5,1 % (inkl. der ehem. VGN) oder 5,7 %, wenn nur die Anspruchsberechtigten des Alt-VRRs Berücksichtigung finden**.

Aktuell werden die Ergebnisse der Evaluation des SozialTickets und der damit verbundenen ehemaligen Nutzerprofile dieser Kunden ausgewertet, um dann verlässliche Aussagen über die Höhe der Mindereinnahmen treffen zu können. Im aktuellen Sitzungsblock ist eine gesonderte Beratung und Beschlussfassung über die weitere Behandlung des SozialTickets vorgesehen.

In den am Anfang dargestellten Einnahmeveränderungen sind die Ausgleichszahlungen des Landes zur Förderung des SozialTicket-Projektes nicht enthalten. Nach Schätzung des VRRs stehen den Verkehrsunternehmen ca. 3,5 - 4,0 Mio. € für das 1. Halbjahr 2012 zu.

Unter Berücksichtigung dieser Landesleistungen beträgt die Einnahmesteigerung 3,9 - 4 %.

Bei Fortsetzung der erfreulichen Nachfrage- und Einnahmeentwicklung wird ein gutes Jahresergebnis 2012 erwartet.

4. Tarifbesonderheiten im Tarifraum unterer Niederrhein

Seit Januar 2012 gilt der VRR-Tarif auch am Niederrhein. Dennoch war es erforderlich, für einen Übergangszeitraum wenige Besonderheiten für den Tarifbereich der ehemaligen VGN (Verkehrsgemeinschaft Niederrhein) beizubehalten. Eine vollständige Harmonisierung ist innerhalb eines Zeitrahmens von maximal 5 Jahren geplant. Rechtliche Grundlage für die vorübergehende Beibehaltung einzelner Tarifstellen bildet der Kooperationsvertrag.

Um sicherzustellen, dass diese Besonderheiten nicht auf den Alt-VRR-Raum wirken, wurde

der Tarifraum unterer Niederrhein definiert, der exakt aus den Tarifgebieten der ehemaligen VGN besteht. Im Einzelnen haben folgende Angebote des ehemaligen VGN-Tarifs als Besonderheiten weiterhin Bestand:

Schnäppchenkarte

Die Schnäppchenkarte war ein Tarifangebot, das für eine Person für beliebig häufige Fahrten in der Zeit von 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr in den Preisstufen 1 und 2 galt. Sie wurde in erster Linie für Einkaufsfahrten genutzt. Der VRR-Tarif bot kein äquivalentes Angebot. Die Absätze der Schnäppchenkarte waren mit rd. 60.000 Stück/Jahr in der Preisstufe 1 und rd. 6.000 Stück/Jahr in der Preisstufe 2 nicht unerheblich und es bestand die Befürchtung, diese spezielle Klientel an den IV zu verlieren. Deswegen wurde sie als vorübergehende Besonderheit beibehalten, allerdings auf die Preisstufe A1 reduziert. Die Schnäppchenkarte kostet derzeit 2,50 Euro.

7-Tage-Ticket

Das 7-Tage-Ticket war die flexible, unpersönliche Wochenkarte in der ehemaligen VGN. Im VRR gibt es keine Wochenkarten. Mit rd. 3.000 verkauften Tickets/Jahr in der Preisstufe 1 und rd. 4.000 verkauften Tickets/Jahr in der Preisstufe 2 wurde das 7-Tage-Ticket für die Preisstufen A und B ebenfalls vorübergehend beibehalten. Das 7-Tage-Ticket kostet derzeit 19,20 Euro in der Preisstufe A1 und 34,30 Euro in der Preisstufe B.

AnrufsammelTaxi

Aufgrund der sehr ländlichen Struktur im Tarifraum unterer Niederrhein und entsprechend unterschiedlichen Bedürfnissen der Kunden, ist das Tarifangebot AnrufsammelTaxi in diesem Raum anders strukturiert, als im Alt-VRR. Im Alt-VRR gibt es 2 Preisstufen. Preisstufe 1 umfasst eine Wabe, Preisstufe 2 ein Tarifgebiet. In der Alt-VGN gab es ebenfalls 2 Preisstufen. Preisstufe 1 umfasst ein Tarifgebiet, Preisstufe 2 umfasst 2 Tarifgebiete. Preislich unterscheiden sich die jeweiligen Angebote ebenfalls. Zum 01.01.2013 ist eine vollständige Harmonisierung dieses Tarifangebotes vorgesehen (siehe dazu Vorlage Tarifangelegenheiten M/VIII/2012/0357).

Monatskarte im Ausbildungsverkehr und Azubi-Abo

Die Monatskarte im Ausbildungsverkehr und das Azubi-Abo sind die adäquaten Angebote der ehemaligen VGN zum VRR-YoungTicket bzw. zum YoungTicketPlus. Das Preisniveau dieser Tickets lag allerdings in der VGN höher als im VRR. Die sofortige Übernahme des YoungTickets/YoungTicketPlus hätte für die Verkehrsunternehmen in der ehemaligen VGN zu Einnahmeneinbrüchen geführt. Zum einen aufgrund des niedrigeren Preisniveaus und

zum anderen läge das verhältnismäßig günstige YoungTicket im Tarifbereich unterer Niederrhein preislich unter dem Schulträgerpreis für SchokoTickets. Schulträger sind verpflichtet, anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern das wirtschaftlich günstigste Ticket zur Verfügung zu stellen. Mit der Einführung des YoungTickets/YoungTicketPlus hätten keine SchokoTicket-Verträge mit Schulträgern im Tarifraum unterer Niederrhein zustande kommen können. In zwei Schritten sollen für das YoungTicket/YoungTicketPlus und die Monatskarten im Ausbildungsverkehr/Azubi Abo ein einheitliches Preisniveau und gleiche Tarifbestimmungen gelten.

Schulträgerpreis zum SchokoTicket

Das SchokoTicket finanziert sich durch verschiedene Säulen. Dazu gehört, dass der Schulträger weiterhin die gleiche finanzielle Leistung erbringt, wie vor Einführung des SchokoTickets. Im Alt-VRR ist also die Basis zur Berechnung des Schulträgerpreises das ehemalige SchoolTicket im Januar 2001, das zu diesem Zweck bis heute preislich fortgeschrieben wird. Das gleiche Prinzip für die neuen SchokoTicket-Verträge in der ehemaligen VGN bedeutet, dass Schulträger auch hier den Verkehrsunternehmen die aus dem bisherigen Verfahren resultierenden Einnahmen garantieren. Deswegen ist die Basis für den Tarifraum unterer Niederrhein, die VGN-Schulwegjahreskarte im Oktober 2011, die ebenfalls preislich fortgeschrieben wird. Hieraus resultieren zwangsläufig andere Schulträgerpreise.

Eigenanteil Grundschüler zum SchokoTicket

Durch die wesentlich ländlicheren Strukturen im Tarifraum unterer Niederrhein und der daraus resultierenden längeren Reiseweiten für Schüler, ist die Nutzungsmöglichkeit im Freizeitbereich, insbesondere für Grundschüler, nur in äußerst geringem Umfang gegeben. Diesem Umstand wurde Rechnung getragen, indem Grundschüler grundsätzlich den reduzierten Eigenanteil von derzeit 6,00 Euro für die Möglichkeit des Freizeitnutzens entrichten müssen.

5. NRW-Tarifstrategie

Am 25. und 26.06.2012 fand in Köln unter der Organisation des Kompetenzcenters Marketing die Strategietagung zur Weiterentwicklung des NRW-Tarifs statt. Teilnehmer waren alle Kooperationspartner des NRW-Tarifs und das Verkehrsministerium des Landes NRW.

Dabei wurden vorrangig drei Themenfelder bearbeitet und Handlungsempfehlungen erstellt. Im Einzelnen sind dies die Bereiche Ertüchtigung des Relationspreissystems,

Harmonisierung der Kragentarife und Steigerung des Deckungsbeitrages für den SPNV.

Zuvor haben die drei Kooperationsräume des Landes (VRR, NWL-Westfalen und NVR-Rheinland) den derzeitigen Arbeitsstand zur Bildung von dann nur noch drei einheitlichen Verbundtarifräumen im Land NRW vorgestellt.

Für den VRR–Binnenraum sind nach Ansicht aller Beteiligten die notwendigen Arbeiten als erfüllt anzusehen. Ein lokaler Anpassungsbedarf mit Zielrichtung einer landesweit einheitlichen Tarifanwendung besteht für den VRR lediglich im Übergang zu den angrenzenden Verbundräumen.

Die wichtigsten Handlungsempfehlungen für die vorgenannten Handlungsfelder:

Ertüchtigung des Relationspreissystems:

Hierbei geht es um die Vereinfachung des derzeit auf dem Kilometertarif der Deutschen Bahn basierenden Tarifs, der zu einem den Verbundtarifen ähnlichen Flächentarif mit einer leicht lesbaren Preisstufenmatrix umgewandelt werden soll. Damit wäre eine wichtige Voraussetzung geschaffen, diesen Tarif auch über die kommunalen Verkehrsunternehmen verkaufen zu können. Die erste Stufe dieses sehr zeitaufwändigen Umstellungsprozesses ist für das zweite Halbjahr 2013 geplant.

Harmonisierung der Kragentarife

Durch die Schaffung räumlich größerer Verbundtarife auch im Rheinland und in Westfalen wird die finanzielle Bedeutung des NRW–Tarifs weiter zurückgehen, da bedeutende Verkehrsströme dann aus dem streckenbezogenen NRW–Tarif in die Preisstufe eines Verbundtarifs übergehen. Beispiele hierfür sind die Relationen von Aachen nach Köln oder von Münster nach Bielefeld. Parallel zu diesen Arbeiten sollen auch die tariflichen Übergänge zwischen den dann nur noch drei großen Verbundräumen (Rhein-Ruhr, Rheinland, Westfalen) nach einheitlichen Kriterien gebildet werden. Für den VRR sind vorrangig die Übergänge zu den heute noch eigenständigen Verbänden Münster und Ruhr-Lippe reformbedürftig, da hier entlang der gesamten Verbundgrenze sehr unterschiedliche Regularien bestehen. Um tarifliche / preisliche Härten für die Kunden zu vermeiden, sind auch Zwischenschritte denkbar und können zwischen den regional beteiligten Verbundpartnern verabredet werden (siehe hierzu Vorlage Tarifangelegenheiten Pkt 2. M/VIII/2012/0357). Als Umsetzungszeitpunkt für die vollständige Umwandlung wird landesweit der 01.08.2014 angestrebt.

Steigerung des Deckungsbeitrages für den SPNV

Zur Sicherung der Einnahmen für den SPNV sollen alle drei Verbundtarife in den mittleren und längeren Reiseweiten unter Beachtung der regionalen Preisbereitschaften fortentwickelt werden. Möglicherweise können dabei heute lediglich nur in einer Variante angebotene Tickets dann differenziert werden. Beispiel hierfür sind im VRR das SchokoTicket und das BärenTicket, die es seit der VGN- / VRR–Tarifharmonisierung in jeweils zwei Ausprägungen gibt. Zum Zweck der Steigerung des Deckungsbeitrags sollen zuvor geeignete Kennzahlen

gemeinsam definiert und erarbeitet werden, die dann als Handlungsempfehlungen für die weitere Tarifgestaltung in den einzelnen Verbundtarifen dienen sollen. Die Umsetzung ist für 2014 / 2015 geplant.

6. Familienfahrradtagesticket

Im Sitzungsblock März 2012 haben die Zweckverbandsgremien einer Öffnung des NRW-Fahrradtagestickets auch für VRR-interne Fahrten zugestimmt. Diese seit dem 01.04.2012 geltende Regelung hat zu einer deutlichen Entlastung derjenigen 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 besteht weiterhin der Wunsch, die Fahrradmitnahme auch für Einzelfahrten und für Familien preiswerter zu gestalten. Die unter Drucksachennummer M/VIII/2012/0357 vorgeschlagene Modifizierung der ZusatzTickets wirkt sich auch preissenkend für die Fahrradmitnahme aus. Statt der derzeitigen Gebühr in Höhe von 3,50 € kostet dann die einzelne Fahrt nur noch 3,00 €, bei Nutzung eines 4erTickets lediglich 2,70 €.

Bis zum 31.12.2011 kostete die Fahrradmitnahme jeweils 2,60 €. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Preisanpassungen zum 01.01.2012 und zum 01.01.2013 in Höhe von jeweils 3,9 % würde die Fahrradmitnahme dann 2,80 € kosten. Der sich bei Nutzung eines 4erTickets des neu konzipierten Zusatztickets ergebende Preis von 2,70 € läge also sogar unter dem Preis, der bis zu der Neuordnung als durchaus angemessen angesehen und akzeptiert wurde.

Ohnehin genießen im VRR rd. 650 000 Dauerkunden (Ticket2000, YoungTicketPLUS, BärenTicket, SemesterTicket und FirmenTicket sowie im Tarifraum unterer Niederrhein das AzubiAbo und das 7-Tage-Ticket) den Vorteil, ihr Rad kostenfrei mitnehmen zu können. Durch die hohe Anzahl der Kunden, die ein Rad kostenfrei mitnehmen können und infolge des neuen niedrigeren Ticketpreises hält der VRR auch einem Vergleich zu anderen Verbänden in NRW Stand (s. Aufstellung unten). Aus Sicht des VRR ist ein spezielles Familienfahrradtagesticket - auch unter dem Aspekt der Übersichtlichkeit des Sortiments - entbehrlich.

Bei allen über die vorgenannten Attraktivitätssteigerungen noch hinausgehenden Überlegungen muss auch die Frage der betrieblichen Machbarkeit gestellt werden. Die Fahrradabstellmöglichkeiten sind selbst im SPNV begrenzt, in Bussen und Straßenbahnen stark eingeschränkt. Bereits heute ist in Bussen und Bahnen eine stets steigende Anzahl behinderter oder älterer Fahrgäste mit Rollatoren oder anderen Gehhilfen zu beobachten. Diese Kunden und noch vorrangiger Reisende mit Kinderwagen genießen den Vorzug gegenüber den Kun-

den mit einem Rad. Es mehren sich dann unliebsame Auseinandersetzungen zwischen den Kunden untereinander und zwischen Fahrpersonal und Radfahrern, wenn die tarifliche Zusage der Fahrradmitnahme betriebsbedingt nicht eingehalten werden kann.

Fahrradtickets in NRW

Stand 9 / 2012

Tarif	Preis	Besonderheiten
VRR	3,50 € (Zusatzticket 2)	Fahrradmitnahme kostenlos für Inhaber von Ticket 2000, BärenTicket usw.
VRS	2,60 € (EinzelTicket PS 1b/2a) 9,40 € (4erTicket PS 1b/2a) 30,30 € (Monatszuschlag)	Beim TagesTicket 5 Personen können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden. Fahrradmitnahme bei Zeitkarten abends und am Wochenende kostenlos, beim SchülerTicket schon ab 16 Uhr, in den Ferien ab 9 Uhr.
AVV	2,00 € (Einzelfahrschein Fahrrad) 3,00 € (Fahrrad-Ticket AVV für 1 Tag)	
VRL	1,30 € (FahrradTicket PS 1 – 3) 2,50 € (FahrradTicket PS 4 – 6) 3,60 € (FahrradTicket PS 7 – 9) 21,00 € (FahrradMonatsTicket/FahrradAbo)	Beim 9Uhr TagesTicket (1 Erw., 3 Kinder), 9 Uhr GruppenTicket und beim GruppenTicket sowie bei der Mitnahmeregelung für Zeitkarten können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden.
VGM	1,20 € (FahrradTicket PS 1 – 3) 2,40 € (FahrradTicket PS 4 – 6) 3,50 € (FahrradTicket PS 7 – 8) 20,00 € (FahrradMonatsTicket/FahrradAbo)	Beim 9Uhr TagesTicket (1 Erw., 3 Kinder), 9 Uhr GruppenTicket und beim GruppenTicket sowie bei der Mitnahmeregelung für Zeitkarten können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden. Beim Semesterticket Münster bzw. NRW kann in Bussen im Stadtgebiet Münster abends und am Wochenende statt einer Person ein Fahrrad mitgenommen werden.
Sechser	1,40 € (Zusatzticket Fahrrad PS 1) 2,20 € (Zusatzticket Fahrrad PS 2 – 6) 17,00 € (Zusatzticket Fahrrad Monat)	Beim 9Uhr TagesTicket 5 Personen sowie bei der Mitnahmeregelung für Zeitkarten können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden.
Hochstift	1,00 € (Zusatzkarte Rad PS 1) 1,30 € (Zusatzkarte Rad PS 2) 2,20 € (Zusatzkarte Rad PS 3 – 7) 16,00 € (Monatskarte Rad)	Bei Fahrausweisen für mehrere Personen (z. B. Familientageskarte Paderborn, 9-Uhr-Tageskarte für 5 Personen, Mitnahmeregelung bei Fahrkarten im Abo) können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden.
VGWS	2,45 € (Einzelticket Erwachsene PS 1)	Bei den Tageskarten Maxi und Maxi 9Uhr sowie bei der Mitnahmeregelung für Zeitkarten können statt Personen auch Fahrräder mitgenommen werden.
NRW	4,50 € (FahrradTagesTicket NRW)	

7. Preisinformation in der elektronischen Fahrplanauskunft für Hin- und Rückfahrten

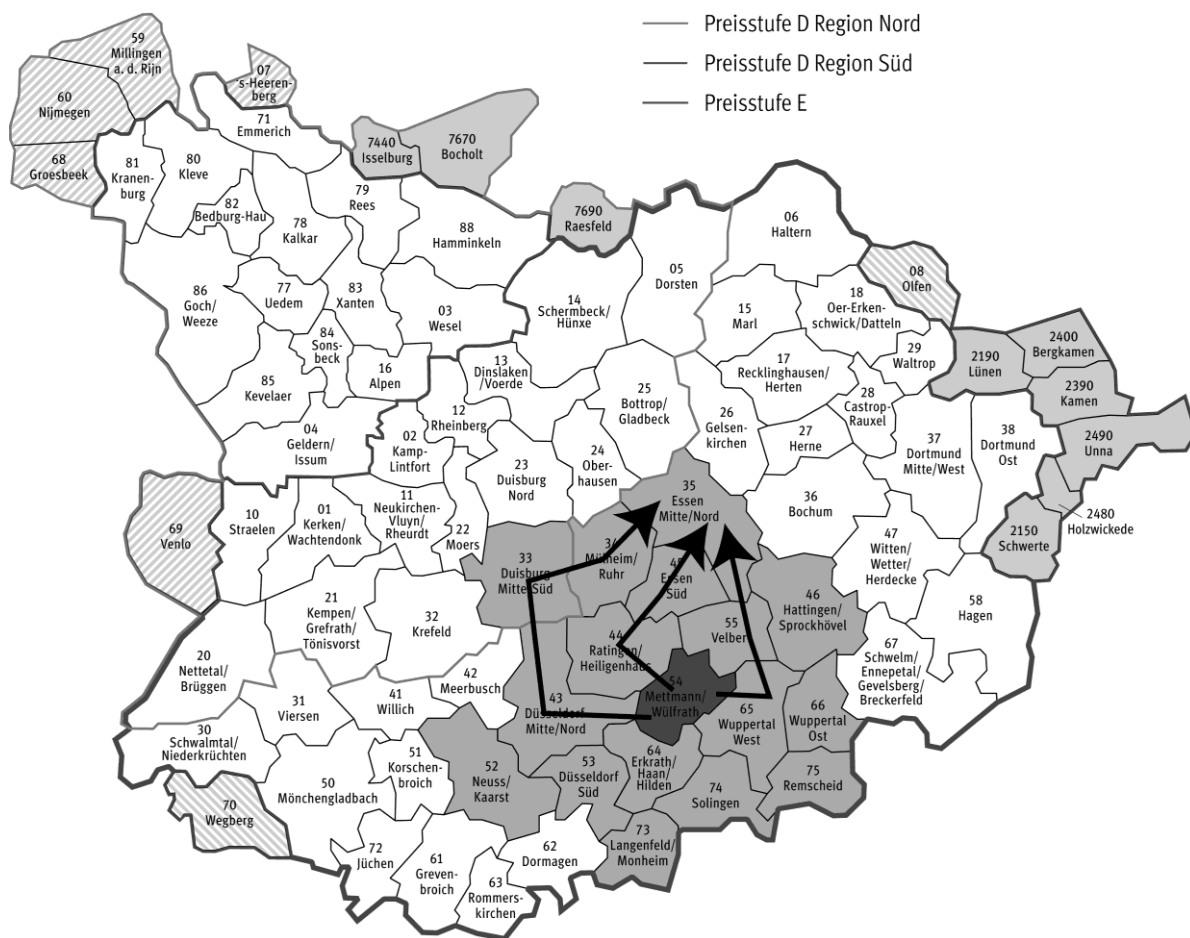
Vereinzelt erreichen den VRR Anfragen, warum für eine bestimmte Relation für den Hinweg eine andere Preisstufe benannt wird als für den Rückweg.

Diese unterschiedliche Information hängt mit der gewählten Strecke und dem Flächencharakter des Verbundtarifs zusammen. Sie ist aber nur vereinzelt bei der Nutzung von Einzel- und 4erTickets in den Preisstufen B und C relevant, mit denen nur 0,8 % aller Fahrten im VRR durchgeführt werden.

Bei sämtlichen Einzel- und 4erTickets kann in allen Preisstufen derzeit nur die Starthaltstelle innerhalb eines Tarifgebiets anhand eines Entwerteraufdrucks festgehalten werden. Es gibt bei diesen Tickets keinen weiteren Hinweis auf das Ziel und den gewählten Fahrweg dorthin.

Anhand des Beispiels von Mettmann über Düsseldorf nach Essen soll dies verdeutlicht werden. In Abb. 1 sind alle von Mettmann ausgehenden, mit der Preisstufe B erreichbaren Ziele dargestellt. Sofern dieser Bereich innerhalb der zulässigen Fahrtdauer von 2 Stunden nicht verlassen wird, stehen mit der Abgangskennung auf dem Ticket zwischen der Starthaltestelle in Mettmann und dem Ziel in Essen mehrere Wege zur Verfügung. Dazu gehört auch die Fahrt über Düsseldorf, aber auch die in den meisten Fällen eher geeigneten gängigen Wege über Ratingen oder Velbert.

Abb. 1: Geltungsbereich mit Preisstufe B ab Mettmann (Hinfahrt):



In Abb. 2 sind für die Rückfahrt alle vom Tarifgebiet Essen Mitte / Nord ausgehenden erreichbaren Ziele mit der Preisstufe B dargestellt.

In dieser gesamten Fläche ist auch Mettmann enthalten. Für die Rückfahrt kann, wie auf der Hinfahrt, auf dem Ticket mit einem Entwerteraufdruck lediglich die Abgangshaltestelle, in diesem Fall in Essen festgehalten werden. Es sind einige denkbare Wege von Essen nach Mettmann eingezeichnet, die innerhalb dieser Fläche liegen und demnach auch zur Preisstufe B gehören. Für diese gilt sowohl für den Hinweg, als auch für den Rückweg die gleiche Preisstufe B. Bei Rückfahrt von Essen über Düsseldorf nach Mettmann gilt allerdings Preis-

stufe C (Abb. 2).

Abb. 2: Geltungsbereich mit Preisstufe B ab dem Tarifgebiet Essen Mitte / Nord (Rückfahrt):



Die Schwierigkeit der korrekten Preisstufenfindung bei der Hin- und Rückfahrt tritt im gesamten VRR nur sehr vereinzelt auf und stellt sich somit nicht als generelles Problem dar. Die größte Kundengruppe bilden die Zeitkarteninhaber, für die es informativ keine Probleme gibt, da sie stets eine maßgeschneiderte Fläche wählen, in der alle ihre gewohnten Wege sowohl für die Hin-, als auch für die Rückfahrt vollständig befahren werden können. Deshalb kann es dann auch keinen preislichen Unterschied zwischen den verschiedenen Wegen geben. Die gekaufte Fläche ist auch vollständig auf den Tickets dargestellt und auf dem gesamten Fahrweg stets prüfbar.

Um aber auch den wenigen betroffenen Bartarifikunden in den Preisstufen B und C eine sachdienlichere Information über die Tarifierung der Rückfahrt zu geben, wird in der elektronischen Fahrplanauskunft nun ein weiterer Hinweis aufgenommen, der den Kunden bereits vor der Hinfahrt empfiehlt, auch die korrekte Preisstufe für die Rückfahrt zu ermitteln.

8. Erweiterung des CityTicket-Angebotes

Die DB AG hat über den VDV allen derzeitigen CityTicketpartnern angeboten, das vorhandene Angebot um eine weitere bedeutende Leistungskomponente zu erweitern. Beim CityTicket handelt es sich um eine Kombination mit einem DB–Fernverkehrsticket, in das am Zielort die Fahrt zur Zielhaltestelle mit öffentlichen Verkehrsmitteln automatisch enthalten ist. Ergänzend zu den bisherigen Regelungen im kommunalen Nachlauf in den CityTicketstädten soll mit Wirkung zum Fahrplanwechsel am 09.12.2012 der kommunale Vorlauf in den CityTicketstädten hinzukommen, das heißt die Anreise zum Startbahnhof wiederum mit allen öffentlichen Nahverkehrsmitteln. Insgesamt sind in Deutschland 120 große Städte eingebunden, davon allein 19 im VRR–Raum von Bochum bis Wuppertal.

Wie bisher sollen die Bahncard25 und 50 Kunden Nutznießer dieses Angebotes sein. Die bekannten weiteren tariflichen Voraussetzungen wie Mindestentfernung, Produktwahl und Geltungsbereich in den CityTicketstädten bleiben unverändert.

Die aktuelle Beschränkung auf den kommunalen Nachlauf ist laut Präambel des Vertrages nur als erster Schritt zu verstehen. Ziel ist es weiterhin, flächendeckend eine Kombination zwischen allen Fernverkehrsprodukten und dem kommunalen Vor- und Nachlauf im Sinne einer durchgehenden Transport- und Ticketkette herzustellen. Demzufolge ist diese Initiative der DB zu begrüßen.

Anhand der bisherigen Nutzung des CityTickets für den kommunalen Nachlauf mit einem finanziellen Ausgleich von rd. 1.3 Mio. € ist für den VRR nun schätzungsweise mit einem Betrag in einer Größenordnung von 600 000 € – 800 000 € / p.a. zu rechnen. Dieser zunächst als Abschlag gezahlte Ausgleich wird im Zuge der ohnehin verabredeten regelmäßigen Marktforschungen im Nachhinein konkretisiert und korrigiert.

9. muTiger-Stiftung

Die Stiftung ist formal auf den Weg gebracht

Die muTiger-Stiftung wurde am 07. Juli 2011 von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Gelsenkirchen und der Kötter GmbH & Co KG Security, Düsseldorf gegründet und als gemeinnützige selbständige Stiftung bei der Bezirksregierung Münster rechtskräftig anerkannt.

Wie in der Beschlussvorlage I/VIII/2011/0208 im Sitzungsblock Juni/Juli 2011 mitgeteilt, wurde danach das Stiftungsgeschäft sowie die Geschäftsordnung des Kuratoriums und des Vorstandes erstellt und verabschiedet.

Im August 2011 wurde eine vorläufige Homepage freigeschaltet, woraufhin sich bereits über 80 interessierte Bürgerinnen und Bürger als muTiger registrierten.

Weitere Partner konnten gewonnen werden

Zu den bereits bei Stiftungsgründung bekannten Partnern (VU, Polizei, Medienpartner, etc.)

wurden weitere Partner wie u.a. die Volkshochschulen (VHS) und der Arbeitersamariterbund (ASB) gewonnen. Die ersten Kontakte zur erweiterten Netzwerkbildung „Zivilcourage“ wurden durch die Stiftung auf Präventions- und Zivilcourage-Kongressen bzw. dem Deutschen Stiftungstag geknüpft.

Abschluss der Vorbereitungen für den Betrieb

Anfang des Jahres 2012 wurde das Qualifizierungskonzept für die „Ausbildung“ der zukünftigen muTiger gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Gelsenkirchen erstellt und die Trainer / Kursleiter entsprechend ausgebildet. Schulungsorte und Schulungsräume wurden abschließend mit den Partnern festgelegt. Zeitgleich wurde das Corporate Design entwickelt, das Plakatmotiv vereinbart sowie die Imagebroschüre und das Informationsfaltblatt erstellt.

Start der Stiftungsarbeit

Mit einer Pressekonferenz zum Start der Stiftungsarbeit am 30. Mai 2012 wurde die dynamische Homepage mit der dahinterliegenden Datenbank freigeschaltet, sodass sich die potenziellen muTiger sofort anmelden können. Seit Juni 2012 werden die muTiger-Basisschulungen durchgeführt. Die ersten Schulungen fanden in Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen und Bochum statt.

Mit dem Start der Stiftungsarbeit erfolgten zahlreiche Berichterstattungen in den Medien, wie z. B. in der WAZ, den Ruhrnachrichten, dem Radio Emscher-Lippe und der WDR Lokalzeit.



Zahlen, Daten, Fakten

Seit dem Start von muTiger wurden in den ersten Train-the-Trainer-Workshops 12 Trainer ausgebildet, die in der Startphase auch als Kursleiter tätig sind. Ab August werden von den Trainern weitere 20 Kursleiter ausgebildet, die sich bereits in den ersten beiden Monaten bei der Stiftung beworben haben. Es wurden bereits 10 muTiger-Kurse im VRR-Raum durchgeführt.

Mit steigender Tendenz sind zurzeit ca. 500 registrierte muTiger zu verzeichnen.

„Botschafter“ unterstützen die Stiftungsarbeit

Die Stiftung wird zurzeit von 7 Botschaftern und 18 Partnerunternehmen unterstützt. Bei den Botschaftern handelt es sich um einzelne Personen des öffentlichen Lebens. In Ihrer Funktion als Botschafter stellen sie sich mit einem Fotoportrait vor und geben kurze Statements zu der Bedeutung der Stiftungsarbeit ab. Zu finden sind die Botschafter und ihre Statements auf der muTiger-Homepage unter www.muTiger.de.

Ausblick

Die Stiftungsarbeit hat bereits zum Start eine sehr dynamische Entwicklung genommen. Institutionen, Organisationen und Firmen haben bereits ihren Schulungsbedarf angemeldet, z.B. die RHTW Aachen, Telekom Essen, Berufskollegs, Familienbildungsstätten.

Auch ein deutschlandweites Interesse (Anfragen z.B. aus Hamburg, Bremen, Baden Württemberg) zeichnet sich schon heute ab.

Der einzelne Bürger hat sukzessive - insbesondere durch Medienberichterstattung - von der muTiger-Stiftung erfahren und ihr Schulungsangebot in Anspruch genommen. Um dieses weiterhin zu gewährleisten, sind auch in Zukunft umfangreiche werbliche Maßnahmen sowie eine intensive Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.

Zurzeit werden alle Tätigkeiten in der Stiftung selbst aber auch die Leistungen der Trainer und Kursleiter ehrenamtlich erbracht.

Die Stiftung geht aufgrund der zahlreichen ehrenamtlichen Kursleiteranwärter davon aus, dass alle Kurse auch zukünftig ehrenamtlich geleitet werden.

Mit Blick in die Zukunft werden die wesentlichen Aufgaben der Stiftung sein:

- Ausbildung von Trainern und Kursleitern
- Erweiterung des Schulungsangebots für muTiger-Karteneinhaber
- Organisation und Dokumentation der Kurse
- Ansprechpartner für die muTiger (-Aktivitäten)
- Ggf. Mitgliedschaft in einer geplanten Deutschen Gesellschaft für Zivilcourage
- Zentrale Kommunikation der Stiftungsarbeit
- Gewinnung von Spendern und Sponsoren

Spenden und Sponsoring tragen das Stiftungsgeschäft

Neben den Geldspenden der Stiftungsgründer wird die Stiftung durch zahlreiche Partner mit Sachspenden (z. B. Schulungsräume, Schulungsmaterial, Werbung), Zeitspenden (z. B. von Trainern und Kursleitern) aber auch Dienstleistungsspenden (z. B. Buchführung, juristische

Beratung, Agenturleistungen) unterstützt.

Um den Betrieb der Stiftung auch über 2013 hinaus sicherzustellen, sollen weitere Geldspenden über Spender und Sponsoren akquiriert werden. Zurzeit werden hierzu die entsprechenden Gespräche mit namhaften potenziellen Spendern und Sponsoren geführt.

10. Daimler Mobilitätsplattform „moovel“

Der VRR AöR liegt eine Anfrage der Daimler AG zu einer Beteiligung an einem Pilotprojekt mit dem Mobilitätsportal „moovel“ vor. Aus diesem Grund erfolgte eine Präsentation des Projektes durch die Firma Daimler in der Sitzung des KVIV-Arbeitskreises MTV am 10.08.2012. In der letzten Sitzung des Steuerungskreises Kundeninformation am 23.07.2012 wurde die Anfrage der Daimler AG zum Mobilitätsportal „moovel“ ebenfalls vorgestellt.

Informationen zur Mobilitätsplattform

Seit dem 11. Juli 2012 bietet die Firma Daimler die Mobilitätsplattform „moovel“ an. Die Plattform zeigt dem Nutzer, wie er auf verschiedenen Wegen adressscharf von A nach B kommt und bündelt hierbei unterschiedlichste Mobilitätsanbieter. Die passenden Fahrtoptionen werden per kostenfreier App und mobiler Website anbieterübergreifend und transparent dargestellt.



Quelle: www.moovel.com

Als Pilotprojekt ist „moovel“ zunächst in Stuttgart gestartet. Es wurden die Angebote der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) sowie von mitfahrgelegenheit.de integriert. Die ÖPNV-Verbindungsoptionen im VVS-Gebiet werden mit Fahrdauer und Preis dargestellt. Darüber hinaus kann nach passenden Mitfahr

gelegenheiten gesucht und es können Fahrtangebote eingestellt werden. Eine Taxiruf-Funktion wird dem Nutzer ebenfalls angeboten.



Quelle: www.moovel.com

Im nächsten Schritt ist die Erweiterung des Portals um die Möglichkeit der ÖPNV-Ticketbuchung angedacht. Im 2. Halbjahr 2012 ist zudem ein weiteres Pilotprojekt in Berlin geplant.

Die VRR AöR und seine Verkehrsunternehmen sehen in der Teilnahme an einem Piloten die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen in einem sich entwickelnden Markt aus 1. Hand zu gewinnen. Vor dem Hintergrund, dass eine Beteiligung an einem Pilotprojekt mit der Plattform „moovel“ den strategischen Zielen und den daraus abgeleiteten Maßnahmen, die mit Beschluss zur mittelfristigen Marketingplanung im Sitzungsblock Juni/Juli verabschiedet wurden, entspricht, wird die VRR AöR in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen wie nachfolgend dargestellt weiter verfahren:

Die nächsten Schritte

Abgestimmt mit den Verkehrsunternehmen ist für eine Realisierung grundsätzlich ein 2-stufiges Vorgehen vorzusehen. In einem ersten Schritt würde der automatisierte Zugriff auf das Auskunftssystem des VRR zur situationsbezogenen Abfrage der Fahrplandaten erfolgen. Dies ist über die bereits vorhandene EFA-Schnittstelle möglich. In einer zweiten Stufe ist die Frage und Umsetzung des Ticketvertriebs zu klären.

Für eine mögliche Kooperation sind nachfolgende Themen aufzuarbeiten:

- Prüfung der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Überlassung der Fahrplandaten (Soll- / Ist-Daten) an „moovel“

- Prüfung der VRR-seitig eventuell vorzunehmenden Anpassungen (Schnittstelle EFA, Ticketshop etc.) und Benennung von Inhalten und Kosten
- Prüfung der Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für einen Ticketverkauf über „moovel“ (Klärung Kundenvertragspartner)
- Juristische Prüfung und Anpassung der erforderlichen Vertragswerke

Eine entsprechende Vorlage wird im Nov./Dez. Sitzungsblock 2012 vorgelegt.