

öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2012/0363	07.11.2012	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.11.2012	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	03.12.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	06.12.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.12.2012	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.12.2012	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. Analysebericht Einnahmenaufteilung 2010
2. Anpassung der Bahnsteighöhe Haltepunkt Wetter/Ruhr – Sachstandsdarstellung der gutachterlichen Bearbeitung
3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2012
4. Fortführung SozialTicket
5. Tarifstrukturreform 2014
6. NRW-Tarifstrategie

7. Pilot für Großkundenangebot
8. Mobile Medien
 - a) Integration des Handytickets in die VRR iPhone- und Android Apps
 - b) Mobiler Internetauftritt des VRR
9. Leihfahrradsystem „metropolradruhr“
10. Gesamtmobilität – Projekt „moovel“
11. Infrastrukturkampagne

1. Analysebericht Einnahmenaufteilung 2010

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 in Zusammenarbeit mit der VRR AöR weitere Analysen erstellt. Allerdings konnten bis Redaktionsschluss zur Abgabe der Beschlussvorlagen für den Dezembersitzungsblock nicht alle Analysepunkte abgeschlossen werden. Gründe waren vor allem das späte Vorliegen von SPNV-Erhebungsdaten und die Komplexität des Einnahmenaufteilungsverfahrens. 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 sollen. Die Facharbeitskreise haben sich daher dafür ausgesprochen, einen Analysebericht auf Basis der korrigierten Daten zusammen mit den endgültigen Ergebnissen der Einnahmenaufteilung 2010/2011 im ersten Sitzungsblock 2013 vorzulegen.

Im Folgenden wird kurz auf die Auswirkungen der Analyse auf die Einnahmenaufteilungsergebnisse eingegangen.

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 ca. 6%) zu teilweise starken Veränderungen bei den ÖSPV-Unternehmen. Auch das Ergebnis der ÖSPV-Unternehmen im Anspruchsverfahren führte größtenteils zu keinen erwartungstreuen Ergebnissen.

Bezogen auf die SPNV-Ergebnisse haben die beauftragten Gutachter und der VRR festgestellt, dass eine sogenannte Kurzfahrerproblematik bei der Erhebung 2010 vorgelegen hat. Die nicht repräsentative Auswahl der zu befragenden Fahrgäste in Verbindung mit dem festgelegten Hochrechnungsverfahren führte dazu, dass die Einnahmenansprüche des SPNV zu hoch berechnet wurden. Der Gutachter BVU und der VRR haben Vorschläge zur Heilung der Kurzfahrerproblematik erarbeitet, die zu einer Senkung der Einnahmenansprüche um 8,2% auf den SPNV-Nettolinien und um 1% auf den SPNV-Bruttolinien führen. Zudem haben die Unternehmen und der VRR Fehler bei Eingabe der Erhebungsdaten im Anspruchsverfahren festgestellt, die inzwischen korrigiert wurden. Nach dem Ergebnis mit Stand Oktober 2012 entwickeln sich die Einnahmenansprüche des SPNV von 2008 nach 2010 mit 6,2% nur knapp über dem Durchschnitt.

Bezogen auf die Einnahmenansprüche der ÖSPV-Unternehmen haben die Analysen gezeigt, dass Elemente des Verfahrens fehlerhaft wirken und die berechneten Einnahmenansprüche für einige ÖSPV-Unternehmen zu gering sind. Der VRR hat einen Lösungsansatz erarbeitet, mit dem die Fehlentwicklungen größtenteils kompensiert werden können und der zu einer deutlichen Steigerung der Einnahmenansprüche der betroffenen Unternehmen führt. Allerdings fallen nach wie vor einige der ÖSPV-Unternehmen im Anspruchsverfahren unter die ab 2010 eingeführte Härtefallregelung.

2. Anpassung der Bahnsteighöhe Haltepunkt Wetter/Ruhr – Sachstandsdarstellung der gutachterlichen Bearbeitung

Vorgeschichte:

Im Juni wurde im Rahmen einer beschränkten Ausschreibung ein gutachterlicher Auftrag zur Einschätzung des Realisierungsaufwandes einer Änderung der Bahnsteighöhe von 96 cm auf 76 cm ü. Sok vom VRR an die Firma Spiekermann vergeben.

Wegen des künftigen Einsatzes von Fahrzeugen mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm statt 1 m ergibt sich an diesem Haltepunkt vor dem Hintergrund einer hohen Anzahl mobilitätsbeeinträchtigter Fahrgäste die Notwendigkeit, den Aufwand einer Anpassung der Bahnsteighöhe zu quantifizieren.

Es ist davon auszugehen, dass eine Aufschotterung der Gleise nicht ausreicht. Für genaue Aussagen werden Schürfungen, Bodengutachten und eine Vermessung der Gleise benötigt. Es ist zu untersuchen, ob Gleise und Schotter geschnitten und/oder zurückgebaut werden müssen, um dann mit einer Erhöhung des Unterbaus Schotter und Gleise in erhöhter Lage wieder aufzubauen. Hierbei sind insbesondere Zwangspunkte wie Weichen und Brücken zu berücksichtigen. Gleichzeitig ist die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit durch das EBA zu attestieren.

Daneben ist die Fahrleitung für die neue Höhe anzupassen. Hierzu ist eine Anzahl von Fahrleitungsmasten einschließlich Erdungsleitungen zu erneuern. Aus der Erhöhung können sich Probleme mit dem Regellichttraumprofil im Bereich des Bahnhofes ergeben. Diese müssen durch Vermessung des Bahnsteigdaches und der nahegelegenen Straßenüberführung zuverlässig ausgeschlossen werden.

Sachstand:

Im Laufe des Juli/August 2012 wurde deutlich, dass die DB-Netz nicht über aktuelle Vermessungsbestandsdaten der Station Wetter verfügt. Diese bilden jedoch wiederum die Basis für die fachgerechte Bearbeitung des VRR-Gutachtens und hätten nach dem Umbau der Station 1994 von der DB-Netz erhoben werden müssen.

Der vom VRR beauftragte Gutachter Spiekermann, bemüht sich seit diesem Zeitpunkt um eine Lösung dieses Problems. Zur Beschleunigung des Verfahrens hat der Auftragnehmer der DB-Netz Anfang September 2012 zwei Angebote über eine Nachholung der versäumten Vermessungsarbeiten vorgelegt.

Erst Mitte Oktober hat der VRR auf dann wiederholtes Nachfragen von DB Netz die Information erhalten, dass Anfang November die Vermessung der Anlagen von DB Netz erfolgen wird. Die Bestandspläne werden dann Anfang Dezember vorliegen und dem Gutachter Spiekermann zur Verfügung gestellt.

Wegen dieser Verzögerungen wird das Gutachten zur Aufschotterung voraussichtlich erst zum Ende des ersten Quartals 2013 fertig gestellt werden können.

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

Die erfolgreiche Zusammenlegung der beiden Verkehrsverbände Niederrhein und Rhein-Ruhr zu einem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zeigt sich auch in der Einnahmenentwicklung bis August 2012.

Die Einnahmen sind im Betrachtungszeitraum um **25,352 Mio. € (+ 3,7 %)** gestiegen, inkl. **der Zuschreibungen des Landes wg. SozialTicket in Höhe von 4,7 Mio.** ergibt sich eine

Steigerung von **+4,3%**. Auch bei den Fahrten konnten das bereits hohe Vorjahresniveau noch um **+ 2,8 % auf 755,814 Mio. Fahrten** gesteigert werden.

Der positive Trend des ersten Halbjahres 2012 bestätigt sich auch bis August 2012 und somit können wir ein erfreuliches Jahresergebnis erwarten.

**Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -**

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Aug 2011	Jan-Aug 2012		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.218.850	1.204.247	-14.603	-1,2
	Barsortiment	157.502.136	160.880.327	3.378.191	2,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	79.869.723	83.920.273	4.050.550	5,1
	davon 4erTicket Erwachsene	51.769.709	49.601.522	-2.168.187	-4,2
	FirmenTickets	54.704.984	60.048.139	5.343.155	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	274.176.760	270.849.581	-3.327.178	-1,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	139.090.578	139.681.233	590.655	0,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	49.035.795	49.281.481	245.686	0,5
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	24.780.641	22.952.710	-1.827.931	-7,4
	davon BärenTicket	24.317.770	25.392.222	1.074.452	4,4
	Schüler/AzubiTickets	162.813.821	167.646.069	4.832.248	3,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	56.857.800	59.433.410	2.575.610	4,5
	davon YoungTicketplus	29.256.818	30.126.195	869.377	3,0
	StudentenTickets	21.127.766	24.578.967	3.451.202	16,3
	NRW-weite Tickets	12.111.148	12.756.916	645.769	5,3
	SozialTicket	0	11.042.907	11.042.907	
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	63.724.515	61.490.413	-2.234.102	-3,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	31.433.555	31.276.243	-157.312	-0,5
	davon 4erTicket Erwachsene	22.782.084	20.866.852	-1.915.232	-8,4
	FirmenTickets	45.558.197	48.355.833	2.797.636	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	279.597.156	263.640.663	-15.956.493	-5,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	154.251.510	148.005.500	-6.246.010	-4,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	51.277.236	49.474.062	-1.803.174	-3,5
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	23.135.481	20.258.662	-2.876.819	-12,4
	davon BärenTicket	16.861.320	16.656.210	-205.110	-1,2
	Schüler/AzubiTickets	305.448.480	314.266.555	8.818.075	2,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	150.564.208	151.448.088	883.880	0,6
	davon YoungTicketplus	44.872.800	44.016.000	-856.800	-1,9
	StudentenTickets	39.074.250	43.708.860	4.634.610	11,9
	NRW-weite Tickets	1.739.757	1.822.392	82.635	4,7
	SozialTicket	0	22.529.008	22.529.008	
Gesamt: Summe von Einnahmen		683.655.463	709.007.153	25.351.690	3,7
Gesamt: Summe von Fahrten		735.142.355	755.813.724	20.671.370	2,8

Die größten Einnahmen-Steigerungen konnten bis August 2012 bei den **FirmenTickets (+ 5,343 Mio. €, + 9,8 %)** realisiert werden, Grund sind hier mehr als 10 Neuverträge bei den Verkehrsunternehmen im Bereich des GroKu-Modells. Erfreulich ist auch die Entwicklung bei den **Schüler/AzubiTickets (+ 4,832 Mio. €, + 3,0 %)**

Im Bereich des **Barsortimentes** sind die **Einnahmen** trotz sinkender Fahrten mit **+ 3,378 Mio. € (+ 2,1 %)** recht erfreulich, ebenso wie die Steigerungen bei den **SemesterTickets um + 3,451 Mio. €, + 16,3 %**.

Die **Rückgänge** im Bereich der **4erTickets Erwachsene** deuten auf Kannibalisierungseffekte vom SozialTicket hin.

Die **Regelzeitkarten** zeigen ein deutliches **Minus von 3,327 Mio. € (- 1,2 %)** auf. Grund ist auch hier das im November 2011 eingeführte SozialTicket im VRR.

Bis August 2012 zeigt die Abonnentenentwicklung im VRR einen erfreulichen Trend, aktuell können Zuwächse von **+ 2,4 % (30.000 neue Abonnenten)** verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten gab es mit **16.000 Abos (+ 3,9 %)** bei den **SchokoTickets** und mit **19.300 Abos (+ 11,9 %)** bei den **SemesterTickets**.

Gerade bei den SchokoTickets profitieren wir von den dazu gekommenen Schülern der ehemaligen VGN, die dieses attraktive Angebot nutzen.

Im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** sind die Kannibalisierungseffekte durch das SozialTicket offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **- 16.400 Abonnenten (- 4,0 %)**, viele davon haben sich sicherlich für das günstigere SozialTicket entschieden.

Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **600 Abonnenten (- 1,2 %)** und das **YoungTicketPLUS** um ca. **1.100 Kunden (- 1,4 %)** zurückgegangen.

SozialTicket

Nach dem Start des SozialTickets im November 2011 zeigen die Absatzzahlen im VRR einen stets steigenden Trend. Bis **August 2012** sind die **SozialTicket-Kunden auf 48.700** angestiegen (**im Jahresdurchschnitt ca. 46.200, davon rund 10.200 Kunden mit Nutzung von Chipkarten**), dies entspricht einer **Nutzerquote von 5,3 % (inkl. der ehem. VGN) oder 5,9 %, wenn nur die Anspruchsberechtigten des Alt-VRRs Berücksichtigung finden**.

Die Marktforschung der Fa. Target Group hat einen **Defizitausgleich von 12,76 €** je verkauftem SozialTicket errechnet, dies bedeutet, dass den VRR-Verkehrsunternehmen bis einschl. August 2012 **Ausgleichszahlungen des Landes von ca. 4,7 Mio. €** zustehen.

4. Fortführung SozialTicket

Das SozialTicket des VRR wurde im Sitzungsblock September 2012 über die bis zum 31.12.2012 befristete Pilotphase hinaus in das Regeltarifsortiment überführt. Voraussetzung hierfür ist weiterhin eine auskömmliche Komplementärfinanzierung mit Landesmitteln. Der dafür notwendige Förderantrag wurde fristgerecht gestellt. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist zumindest für das Jahr 2013 von einer gesicherten Finanzierung auszugehen. Dafür spricht, dass zusätzlich zu den bereits bewilligten Mitteln für die Pilotphase weitere Haushaltsmittel aus dem im Dezember 2012 verabschiedeten Landeshaushalt 2012 in Aussicht gestellt wurden. Diese Mittel können laut Bewilligungsbehörde noch bis zum Juni 2013 einschließlich verausgabt werden.

In tariflicher Hinsicht ergibt sich aus den Vorgaben der Förderrichtlinie des Landes eine deutliche Veränderung. So erstreckt sich künftig der Geltungsbereich eines in einer kreisangehörigen Gemeinde wohnenden Berechtigten nicht mehr nur auf das jeweilige Stadtgebiet, sondern auf das gesamte Kreisgebiet. Die vertrieblichen Vorbereitungen sind hierfür eingeleitet worden, die dann von den Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.

Wie bisher soll die Ausstellung des Berechtigtenausweises mit der Eintragung der Gültigkeit der Berechtigung durch den Leistungsträger (Sozialamt, JobCenter) erfolgen. Der Berechtigtenausweis dient auch weiterhin als Trägerkarte für die monatlich zu erwerbende Wertmarke. Der Druck der Erstausstattung der Berechtigtenausweise erfolgt durch die VRR AöR. Die Auslieferung erfolgt zunächst an die Verkehrsunternehmen, die wiederum die Leistungsträger in ihrem Bedienungsbereich mit den entsprechenden Materialien und Informationen versorgen. Dieses Verfahren hat sich im Piloten bewährt.

Beim Berechtigtenausweis wird der Name „SozialTicket“ ersetzt durch „Mein Ticket“. Das Design ist damit identisch mit dem Design der Chipkarte. Diese Änderung erfolgt auf Anforderung der Datenschutzbeauftragten und von Interessensvertretern, die in der ursprünglichen Form eine Diskriminierung sahen.

Die monatlichen Wertmarken tragen auch weiterhin den Namen des Tarifproduktes „Sozial Ticket“. Die Wertmarken sind an allen Vertriebsstellen, die Wertmarken für Zeittickets vertreiben, anzubieten. Der Geltungszeitraum entspricht dem Geltungszeitraum der freiverkäuflichen Monatstickets, wie Ticket1000 oder Ticket2000, jedoch maximal bis zum Ende des im Berechtigungsausweis eingetragenen Gültigkeitsdatums.

Das SozialTicket kann auch als elektronisches Ticket auf einer Chipkarte ausgegeben werden.

Für das Jahr 2013 beträgt der Preis für beide Varianten (Stadt / Kreis) jeweils 29,90 € / Monat.

5. Tarifstrukturreform 2014

Ausgangslage:

Laut Beschluss der Zweckverbandsgremien vom März 2011 sollen auf Basis der in 2012 durchgeführten Verkehrserhebung in 2013 Vorschläge für eine Tarifstrukturreform erarbeitet werden, die dann nach erfolgter Beratung und Beschlussfassung in den Zweckverbandsgremien am 01.01.2014 in Kraft treten sollen.

Hintergrund des damaligen Beschlusses war die Notwendigkeit einer auskömmlichen Finan-

zierung des neuen VRR / VGN–Tarifraums und die jährlich zu erwartende sukzessive Minderung der Bundes– und Landesmittel in einer Größenordnung von ca. 10 – 15 Mio. €.

Derzeitiger Arbeitsstand:

Momentan befindet sich der VRR in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in der konzeptionellen Phase inkl. der Auflistung rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen. Durch die zeitliche Verzögerung beim Start der Verkehrserhebung 2012 dienen zur Erstellung eines Mengengerüsts zunächst hilfsweise die Ergebnisse der letzten Verkehrserhebung 2010. Diese liefern für rd. 92 % der mit dem SPNV durchgeführten Fahrten im alt–VRR hinreichende Aussagen. Für die restlichen 8 %, vorrangig im Übergang zwischen VRR und VGN sowie mit NRW–Tarif zwischen dem VRR und anderen angrenzenden Verbänden gibt es nur grobe Informationen. Nichtsdestotrotz soll mit Rücksicht auf den vorgesehenen Umstellungstermin 01.01.2014 diese Ungenauigkeit in Kauf genommen werden. Bei Vorlage der ersten Ergebnisse der Verkehrserhebung 2012 werden die bis dato auf der Basis der 2010er Erhebung angestellten Überlegungen mit den neuen Erkenntnissen abgeglichen.

Die Überlegungen zu einem ertragssteigernden Modell geraten schnell in das Spannungsfeld zwischen Ergiebigkeit und Übersichtlichkeit eines Tarifs. Gleichwohl besteht aus VRR–Sicht weiterhin der Anspruch, einen transparenten und für alle Beteiligten leicht handhabbaren Tarif anzubieten. Insofern macht es Sinn, in möglicherweise komplizierter erscheinenden neuen Tarifmodellen mindestens bislang schwierige tarifliche Sachverhalte mit einer Reform weitestgehend zu bereinigen.

Aus VRR–Sicht sind hier als Problemfelder beispielsweise zu benennen:

- die tarifliche Unterteilung der großen Städte Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen und Wuppertal,
- die Wabeneinteilung in den Tarifgebieten und die Benennung der Überlappungs-/ Grenzhaltstellen,
- die Reichweite und Kommunizierbarkeit der Kurzstrecke,
- der Preisstufensprung von der Preisstufe C zu E entlang der alten Verbundgrenze VRR / VGN,
- das unterschiedliche Preisniveau in der Preisstufe A nur im Zeitkartenbereich
- sowie die Begrenzung der Kragentarife auf die vorletzte Preisstufe.

Diese Auflistung ist nicht abschließend und wird mit Hilfe der Verkehrsunternehmen komplettiert.

Derzeit wird neben der umfassenden Grundlagenarbeit ein Bewertungsraster mit den aus

Sicht der Verkehrsunternehmen bedeutsamsten Kriterien erstellt, an Hand dessen alle Modellüberlegungen überprüft werden sollen.

Ein konkreter Vorschlag für die Eckpunkte einer neuen Tarifstruktur ist für den Sitzungsblock März 2013 vorgesehen. Die Feinjustierung inkl. evtl. neuer festzulegender Preise im darauf folgenden Sitzungsblock Juni 2013.

6. NRW-Tarifstrategie

Am 25. und 26.06.2012 fand in Köln unter der Organisation des KompetenzCenter Marketing die Strategietagung zur Weiterentwicklung des NRW-Tarifs statt. Teilnehmer waren alle Kooperationspartner des NRW-Tarifs und das Verkehrsministerium des Landes NRW. Die Arbeitsergebnisse wurden im letzten Sitzungsblock dargestellt.

Für die nun beginnenden Arbeiten in den Projektgruppen „Ertüchtigung des Relationspreissystems“ und „Steigerung der Tarifergiebigkeit“ wurden die Teilnehmer benannt. Die Arbeiten sollen noch in diesem Jahr begonnen werden, um bis Mitte nächsten Jahres umsetzungsreife Vorschläge vorlegen zu können. Die ebenfalls einzurichtende Projektgruppe „elektronischer Tarif NRW“ wird vsl. erst zu Beginn des nächsten Jahres ihre Arbeit aufnehmen können, da noch eine Ausarbeitung der VDV Arbeitsgruppe eTarif abgewartet werden soll.

Zum Thema „Harmonisierung der Kragentarife“ zeigen sich derzeit noch deutliche Unterschiede in den Auffassungen und Zielsetzungen zwischen dem Land NRW auf der einen Seite und den 5 westfälischen Verbänden auf der anderen Seite. Der VRR ist insofern betroffen, da derzeit zu den benachbarten Verkehrsgemeinschaften Münsterland (VGM) und Ruhr-Lippe (VRL) unterschiedliche Regelungen gelten; diese sollen vereinheitlicht werden. Ein bedeutender Schritt dazu wird mit der ab dem 01.01.2013 geltenden Neuregelung zu den in der VGM liegenden Tarifgebieten Borken, Heiden, Raesfeld, Rhede und Reken vollzogen. So soll künftig der VRR-Tarif entlang der gesamten Tarifgrenze zu den benachbarten westfälischen Verbundräumen eine Stadt weit in diese Räume gelten. Dieses Vorhaben ist auch zwischen allen Beteiligten unstrittig.

Der Dissens besteht darin, dass die westfälischen Verbände ihren neu zu schaffenden Verbundtarif ebenfalls eine Stadt weit in den VRR-Raum hineinragen lassen möchten. Dies würde gegenüber der heutigen Regelung eine außerordentliche Ausdehnung bedeuten, die zu Lasten des ansonsten in diesen Relationen geltenden NRW-Tarifs gehen würde. Dies stößt derzeit beim Land auf Ablehnung. Die westfälischen Verbände begründen ihre Position mit der verkehrlich bedeutsamen Rolle der im VRR liegenden Städte Dortmund und Hagen für den gesamten westfälischen Raum.

An einer gemeinsamen Position wird zurzeit gearbeitet.

7. Pilot für Großkundenangebot

Im Rahmen des Tarifangebotes für Großkunden ist eine Mindestabnahme von 50 Jahresabonnements notwendig. Der Vertragspartner kann dann aus dem Sortiment des Ticket1000, Ticket2000 (persönliche Variante), YoungTicketPLUS und BärenTicket das für seine Mitarbeiter passende Ticket auswählen, um die geforderte Mindestabnahme zu erreichen. Je nach Abnahmemenge und vertrieblichen Leistungen dieses Partners wird dann eine Rabattierung zwischen 4 % und 12 % gewährt. Im Großkundenangebot ist es zudem zulässig, dass wie beim FirmenTicket auch Tochterunternehmen oder Filialen einbezogen werden.

Die Industrie- und Handelskammer in Essen (IHK) unterstützt dieses aus ihrer Sicht auch verkehrspolitisch gewollte Tarifangebot und hat mit der Essener Verkehrs AG (EVAG) einen Rahmenvertrag abgeschlossen, um die Einstiegsbarriere für ihre Mitgliedsunternehmen zu reduzieren. Unter diesem Rahmenvertrag müssen aber die o.g. Kriterien, min. 50 Abnehmer, erfüllt werden.

Die IHK ist nun mit einem Modifizierungsvorschlag an die EVAG herangetreten, der die Attraktivität erhöht und die Akzeptanz seitens der potentiellen Kunden noch steigern soll.

Die IHK schlägt ein Beteiligungsmodell vor, in dem der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer mindestens 10€ pro Ticket pro Monat erstattet. Die Rabattierung soll 6% betragen.

Um die Marktfähigkeit dieses Modells zu prüfen, soll es unter dem IHK Rahmenvertrag umgesetzt werden mit dem Ziel innerhalb des Pilotzeitraumes mindestens 50 Verträge unabhängig von der Anzahl und Größe der Unternehmen abzuschließen. Nach einem Jahr soll der Pilot überprüft werden.

Die EVAG und der VRR sehen in diesem Modifizierungsvorschlag ein geeignetes Instrument zur Neukundengewinnung und stehen insofern dieser Initiative aufgeschlossen gegenüber. Vor Abschluss der Vereinbarung wird zudem auch der bereits vorhandene Ticketabsatz und -umsatz ermittelt, um eine unliebsame Kannibalisierung von bereits vorhandenen höherpreisigen Tickets zu vermeiden, die im Zweifelsfall die Wirtschaftlichkeit dieses Angebots gefährden würde.

Um die Ergebnisse des Piloten wird berichtet und bei Erfolg ein Beschluss zur Übernahme ins Regelsortiment herbeigeführt.

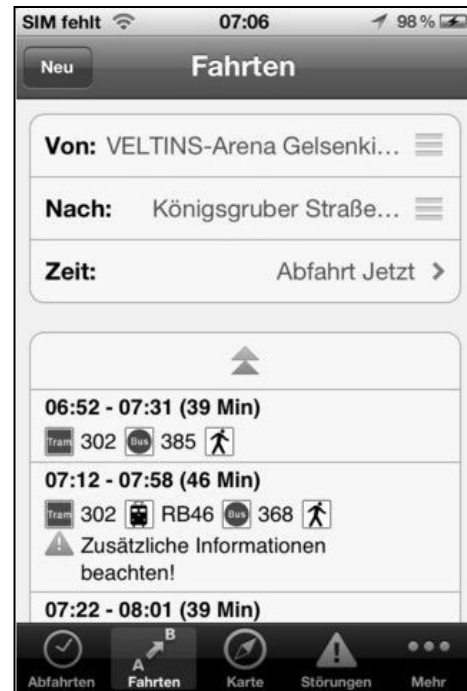
8. Mobile Medien

a) Integration des Handytickets in die VRR iPhone- und Android Apps

Die im Jahr 2011 eingeführten Apps des VRR für das iPhone und Android-Smartphones sind ein großer Erfolg, wie sich auch aus den stark zunehmenden gerechneten Fahrten über die beiden App-Systeme ablesen lässt. Mittlerweile werden – bei stark steigender Tendenz - monatlich rd. 15 Mio. Fahrten über die Apps aufgerufen und gerechnet. Das entspricht schon weit mehr als einem Drittel der gerechneten Fahrten über die „normalen“ EFA-Server.

Um die bereits sehr kundenfreundlich gestalteten Apps mit weiterem Zusatznutzen für den Kunden zu versehen, wurde der Auftrag an die Firma mdv erteilt, eine Verknüpfung der beiden VRR-Apps (i-Phone und Android) mit dem VDV-Handyticket zu realisieren.

Zu diesem Zweck wurden dem Hersteller der VRR-Apps (mdv) die entsprechenden Schnittstellenbeschreibungen der Fa. Hansecom, die das VDV-Handyticket realisiert hat, durch den VRR zur Verfügung gestellt.



Die derzeit noch laufenden Arbeiten an den VRR-Apps werden voraussichtlich bis Ende November abgeschlossen. Ab Dezember sollen sich dann über die Apps auch Tickets erwerben lassen. Die Umsetzung erfolgt dabei so, dass für den Kunden zwischen Auskunft und Ticketkauf kein „Bruch“ in der Bedieneroberfläche erfolgt. Der Kunde bewegt sich somit die ganze Zeit über im „VRR-App-Layout“. Die Realisierung des Ticketkaufs stellt somit für den Fahrgast einen erheblichen Mehrwert der App dar.

b) Mobiler Internetauftritt des VRR

Der VRR bietet erstmals eine mobile Version seiner Internetseiten an. Ziel ist dabei einerseits eine verbesserte Visualisierung der Inhalte vor allem bei den immer mehr genutzten Smartphones zu erreichen. Außerdem wird eine mobile Version der Fahrplanauskunft in den Auftritt integriert. Somit haben die Kunden nun neben den angebotenen App eine weitere Möglichkeit sich über mobile Geräte eine Fahrplanauskunft einzuholen. Die App ist zurzeit für die Betriebssysteme IOS (I-Phone) und Android (insgesamt ca. 75% Marktanteil) programmiert. Die anderen, zurzeit nicht berücksichtigten Betriebssysteme (z.B. Blackberry) können künftig über den verbesserten mobilen Auftritt in der erforderlichen Qualität Auskünfte erhalten.

9. Leihfahrradsystem „metropolradruhr“

Das öffentliche Mietradsystem „metropolradruhr“ wird im Rahmen des Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom Oktober 2009 bis Dezember 2012 mit ca. 2,1 Mio. € gefördert.

Bei diesem Kooperationsprojekt arbeitet der VRR als Leadpartner zusammen mit dem RVR, der Stadt Dortmund und neun weiteren Städten der Metropole Ruhr (BO, BOT, DU, E, GE, HER, HAM, MH und OB) sowie der Firma „nextbike“ als Betreiber und den Radstationen als Logistikpartner am Aufbau des größten regionalen öffentlichen Leihfahrradsystems in Deutschland. Eigenanteile in Höhe von ca. 20 % werden durch die Kooperationspartner mit Tagewerken erbracht.

Das „metropolradruhr“ ermöglicht ganzjährig und rund um die Uhr an festen Stationen im Straßenraum die automatisierte Fahrradleihe. Die Fahrräder können an jedem beliebigen Standort in den zehn Städten wieder abgegeben werden (Einwegnutzung).

Verknüpfung mit dem ÖPNV

Integraler Bestandteil des Förderprojekts war die Realisierung einer engen Verknüpfung zwischen dem Leihfahrradsystem und dem ÖPNV.

Räumlich: 80% aller Verleihstationen befinden sich an ÖV – Haltestellen

Vertrieblich: u.a. Registrierung in den Kundencentern der Verkehrsunternehmen.

Informell: z.B. im Auskunftssystem, Wegweisung



*Foto 2: Systemzugang mit eTicket
an metropolrad-Stationssäule*

Technisch: Über elektronische Verleihterminals sind Ausleihe und Rückgabe der Fahrräder per eTicket möglich.

Neue Tarifstruktur beim metropolrad

Zu Saisonbeginn 2012 führte nextbike eine neue Tarifstruktur ein, mit neuen Angeboten für Gelegenheits- und Vielfahrer.

Tarif 2012	Normaltarif	RadCard-Tarif	RadCardPlus-Tarif
Zielgruppe	Selten- und Spontanutzer	Gelegenheitsnutzer	Vielnutzer
Gebühr	keine	8€ jährlich	8€ monatlich
Tarif für 1h	1€	50ct	gratis
Tarif für 4h	4€	2€	gratis
24h-Tarif	8€	4€	4€
Bonus für VRR-Kunden	30 Min Freifahrt (1 Fahrt je Tag)	30 Min Freifahrt (1 Fahrt je Tag)	30 Min Freifahrt (1 Fahrt je Tag)
Zusatzbonus Abokunden		Entfall der Jahresgebühr in 2012	Abokunden bei Pilot-VU zahlen monatlich nur 5€

Eine Evaluation durch nextbike im September 2012 ergab, dass der RadCardPlus-Tarif nur sehr gering nachgefragt wird. Zum 1.3.2013 ist deshalb eine Zusammenführung der RadCard- und RadCardPlus-Tarife geplant.

300 Stationen bis Ende 2012

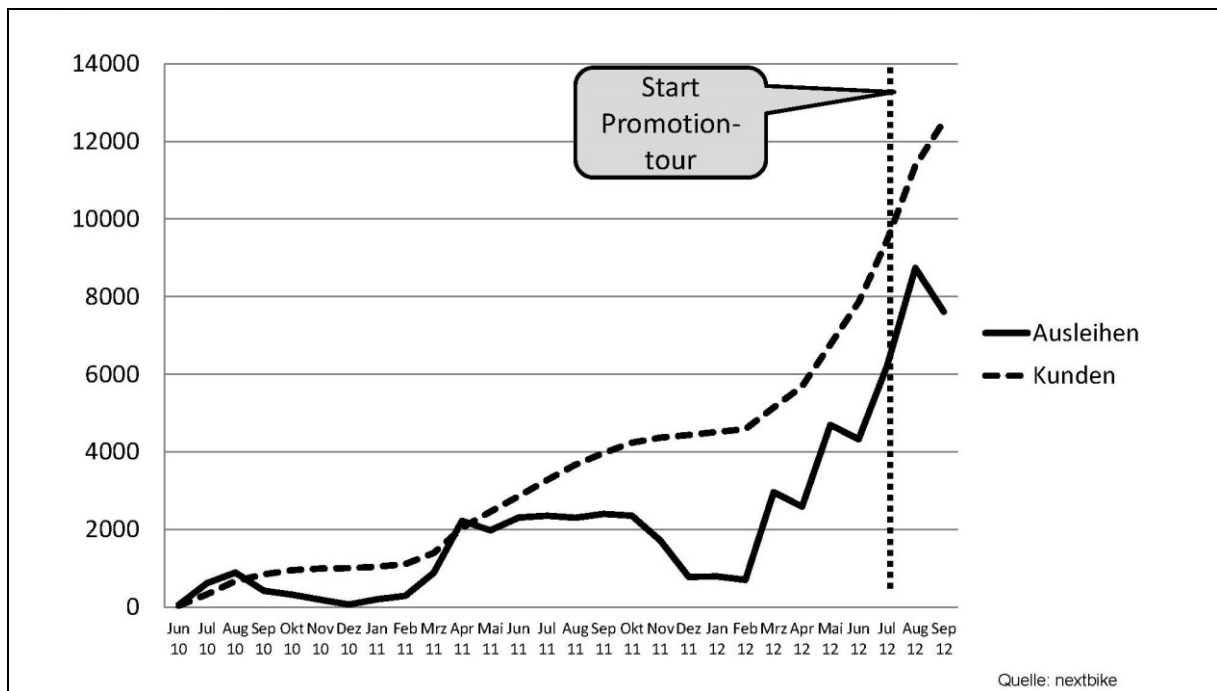
Aktuell sind 241 Stationen in Betrieb. Bis Ende 2012 sind insgesamt 300 Stationen geplant. Anschließend sind nur noch vereinzelte Anpassungen am Stationsnetz zu erwarten.

Entsprechend der Einwohnerzahl weisen die beiden größten Städte Dortmund und Essen mit 63 bzw. 51 Stationen die meisten Stationen auf. In 2012 wurden in den Städten sowohl neue Stadtteile erschlossen als auch das vorhandene Standortnetz verdichtet. Aufgrund großer Nachfrage mussten in Essen bereits zwei Stationen erweitert werden. Vandalismus-probleme bestehen nur vereinzelt, hier wurden jeweils kurzfristig entsprechende Maßnahmen umgesetzt (Standortverlagerung).

Entwicklung der Nutzungen

Der Auswertung liegen Nutzungszahlen zu Grunde, die durch die Firma nextbike für die Monate Januar bis September 2012 zur Verfügung gestellt wurden.

Bis zum 30. September 2012 hatten sich 12.950 Kunden registriert (siehe auch Grafik).



Grafik: Entwicklung der Kundenzahl und Ausleihen

Knapp ein Drittel aller Fahrten erfolgen im Rahmen des Bonustarifs für Bus- und Bahnkunden (30 Min Freifahrt für eine Fahrt am Tag). Dies ist ein deutlicher Hinweis auf die funktionierende Konzeption der sich ergänzenden Kurzzeitnutzung des Mietrades mit Bus und Bahn.

Bereits in dem Zeitraum Januar bis September 2012 wurden 38.500 Räder ausgeliehen, was beinahe eine Verdoppelung der Ausleihen des gesamten Jahres 2011 ist.

Nachgefragt werden neben den Stationen an ÖPNV-Knoten (Hauptbahnhöfe, Stadtteilzentren etc.) insbesondere Stationen in dicht bebauten innenstadtnahen Wohngebieten (analog Carsharing) sowie solche entlang des Ruhrtalradweges.

In den Wintermonaten werden von Dez.-Feb. $\frac{2}{3}$ der Räder aus der Vermietung genommen.

Ausblick

Der VRR wird die bestehende VU-Pilotkooperation in Zusammenarbeit mit nextbike 2013 auf weitere Verkehrsunternehmen ausweiten und das Projekt „metropolradruhr“ weiterhin begleiten. Seitens des Betreibers erfolgt eine verstärkte Ansprache von Hochschulen, Unternehmen und Hotels als potenzielle metropolradruhr-Nutzergruppen.

Mit dem Abschluss des Modellvorhabens ist es außerdem möglich, dass weitere Städte im VRR das „metropolradruhr“ einführen. Mehrere Städte haben hierfür bereits ihr konkretes Interesse bekundet.

Fazit

Die Förderphase des Projekts „metropolradruhr“ wird erfolgreich abgeschlossen. Der geplan-

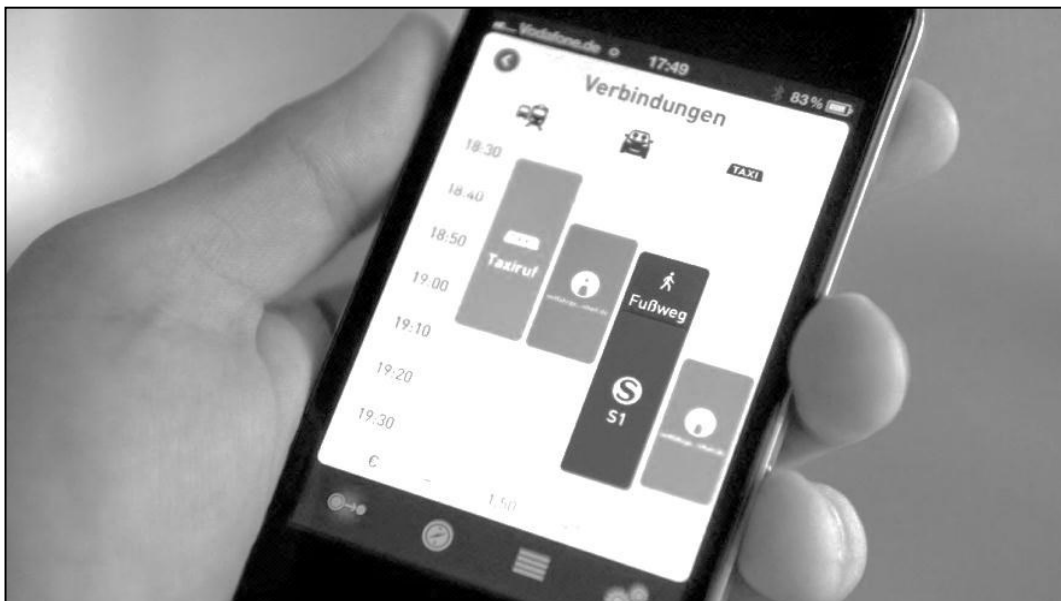
te Systemzugang per VRR-eTicket konnte erfolgreich realisiert werden und hat sich in der Praxis bewährt. Zusammen mit BOGESTRA und VIA konnten in fünf Ruhrgebietsstädten Pilotkooperationen VRR-VU-nextbike umgesetzt werden.

Der Ausbau im Sommer des Jahres 2012 machte das System zunehmend für den Alltagsverkehr attraktiv. Die Nutzung des Mietrades in der täglichen Wegekette wird sich im kommenden Jahr voraussichtlich weiter verstärken, da der Alltagsverkehr auf ein dichtes Netz von Start- und Zielpunkten angewiesen ist und 2013 die erste Saison sein wird, in welcher das komplett ausgebaute Stationsnetz zur Verfügung stehen wird.

10. Gesamtmobilität – Projekt „moovel“

Im Sitzungsblock September 2012 wurde über die Anfrage der Firma Daimler zu einer Beteiligung des VRR an einem Pilotprojekt mit der Mobilitätsplattform „moovel“ berichtet.

„moovel“ ist eine durch die Fa. Daimler entwickelte Mobilitätsplattform, auf der unterschiedliche Mobilitätsanbieter mit ihren Angeboten zunächst nebeneinander für ausgewählte Relationen dargestellt werden.



In der Endversion werden dann auch das Angebot, der Kauf und die Abrechnung der entsprechenden Tickets möglich sein.

Die Firma Daimler beabsichtigt mit dem VRR zusammenzuarbeiten. Hierzu werden zunächst die Überlassung von Fahrplandaten geregelt und in der Folge weitergehende Vereinbarungen zum Ticketverkauf im Rahmen eines Piloten getroffen.

Bei der Umsetzung des Projektes ist ein mehrstufiges Vorgehen vorgesehen:

In einem ersten Schritt wird eine ÖPNV-Verbindungsauskunft für das VRR-Gebiet über „moovel“ erfolgen. Die Fahrplandaten (SOLL- und IST-Daten) werden der Firma Daimler über eine Standard-Schnittstelle zur Verfügung gestellt. Die Daimler-Plattform wird hierbei Live-Abfragen an EFA vornehmen und die Ergebnisse der EFA in „moovel“ abbilden. Es werden keine Rohdaten, wie z. B. bei Google, zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung dieser ersten Stufe erfolgt voraussichtlich im November 2012. Diese Vorgehensweise entspricht dem üblichen Vorgehen bei Anfragen Dritter zur Nutzung der Fahrplandaten zu Auskunftszwecken. Eine kommerzielle Nutzung der Fahrplandaten ist in dieser ersten Stufe ausgeschlossen.

In einem zweiten Schritt soll eine kommerzielle Nutzung der Fahrplandaten durch Daimler ermöglicht werden. Hierbei ist nicht ein Verkauf der Fahrplandaten durch Daimler beabsichtigt, sondern vielmehr die Möglichkeit über kontextbasierte Werbung auf der Plattform Einnahmen zu generieren.

In einem dritten Schritt würde dann ein Verkauf von VRR-Tickets über „moovel“ erfolgen. Der Kunde erhält nach Buchung des Tickets dieses inkl. Barcode von der Plattform auf sein Handy übermittelt (ähnlich HandyTicket). Da der Fokus von „moovel“ zunächst auf der Beauskunftung und Lösung einer akut auftretenden Mobilitätsfragestellung liegt, wird sich das über „moovel“ angebotene Sortiment auf Bartickets beschränken. Monatstickets sollen nicht vertrieben werden.

Zur Realisierung des Ticketverkaufs ist seitens der Firma Daimler vorgesehen, mit einem VRR-Verkehrsunternehmen eine Ticketing-/Buchungsvereinbarung abzuschließen. Dieses Unternehmen wird somit für das Pilotprojekt einen verbundweiten Ticketverkauf an den Kunden übernehmen.

Weitere Details zur Umsetzung der o.g. Schritte werden im Projekt erarbeitet und im nächsten Sitzungsblock vorgestellt.

11. Infrastrukturkampagne

Das VDV-Präsidium hat in seiner Sitzung einen Beschluss zur Beteiligung an der Infrastrukturinitiative „*Damit Deutschland vorne bleibt*“ gefasst. Diese fußt auf der Annahme, dass leistungsfähige Infrastrukturen die Lebensadern unserer Gesellschaft bilden und Motor für eine erfolgreiche Wirtschaft sind. Die Initiative-Mitglieder sind jedoch der Ansicht, dass Sanierungsmaßnahmen und der zum Teil notwendige Ausbau der Infrastruktur nicht ausreichend betrieben werden. Zudem werden nur unzureichende Perspektiven entwickelt, um der Zu-

kunft Deutschlands als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort gerecht zu werden. Hingewiesen sei an dieser Stelle nur auf die schwierige Situation bei den Investitionen in Modernisierung und Ausbau von Verkehrswegen, beispielsweise in das Stadtbahnssystem an Rhein und Ruhr.

Daher besteht aus Sicht der Verantwortlichen die dringende Notwendigkeit, Deutschland im besten Sinne der Initiative wieder „voran zu bringen“. Um dies zu erreichen, soll ein vielschichtiger, gesellschaftspolitischer Dialog eingeleitet werden, der ein weitreichendes Bewusstsein für den Erhalt und Ausbau von Infrastruktur schafft. Weder die Politik allein noch einzelne Unternehmen oder Verbände können dies bei der Breite der Themenfelder leisten. Daher sieht sich die Initiative als Vereinigung unterschiedlichster Verbände in der Verantwortung, einen solchen Dialog zu organisieren und eine breite Öffentlichkeit für das Thema zu sensibilisieren. Folgende Verbände engagieren sich im Rahmen der Infrastrukturinitiative:

- BDEW und VKU mit ihren Mitgliedern/Unternehmen repräsentieren die Energiewirtschaft,
- VDA und ADAC mit ihren Mitgliedern/Unternehmen repräsentieren den Individualverkehr,
- BDL, VDB und VDV repräsentieren den Öffentlichen Verkehr,
- BDI und Deutsches Verkehrsforum repräsentieren übergreifend weitere wichtige Akteure der Wirtschaft. Sie sind Schnittstelle zu anderen Branchen (z.B. Logistik, Bauwirtschaft, etc.).

Bewusstsein schaffen und Dialog organisieren bedeutet im Rahmen der Initiative nicht (nur) Werbung für Infrastruktur zu machen und auf politische Wahlprogramme Einfluss zu nehmen, sondern vor allem einen nachhaltigen Dialog mit den Bürgern zentral und dezentral zu organisieren. Die gesamte Initiative mit dem wesentlichen Prozess zur Bewusstseinsbildung ist auf eine sieben Jahre dauernde gemeinsame Arbeit aller Teilnehmer hin ausgerichtet.

Die erste Phase bündelt die Interessen aller Initiative-Mitglieder, um mit einem großen Auftakt das gemeinsame Projekt auch nach außen zu zeigen, sich damit von Beginn an deutlich zu positionieren und für das gemeinsame Ziel zu kämpfen. Als Grundlage der Initiative dient ein Manifest, das gemeinsam verabschiedet wird. Bundesweite und regionale Medienkooperationen bringen das Thema in die Öffentlichkeit. Der Dialog mit dem Bürger wird über eine Onlineplattform kanalisiert, die jedem Interessierten die Möglichkeit zu Beteiligung und Diskurs bietet. Ziel ist es, alle Aktionen mit der Onlineplattform kontinuierlich zu begleiten – über alle Zielgruppen hinweg. Die nachhaltigen Ziele der Infrastrukturinitiative werden in den Jah-

ren 2014 bis 2019 im Rahmen einer zweiten Kampagnenphase weiter konkretisiert: In dieser Zeit wird sich die Arbeit der Initiative mehr und mehr auf die Entwicklung und Präsentation von Lösungsansätzen konzentrieren.