



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/VIII/2012/0381	23.11.2012	8

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung	Kenntnisnahme	11.12.2012	<input type="checkbox"/>
---------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. Revision ÖPNVG NRW
2. Analysebericht Einnahmenaufteilung 2010
3. Anpassung der Bahnsteighöhe Haltepunkt Wetter/Ruhr – Sachstandsdarstellung der gutachterlichen Bearbeitung
4. Förderkatalog für den Bereich Wesel und Kleve
5. Tarifbesonderheiten im Tarifraum unterer Niederrhein
6. VRR-/VGN-Tarifharmonisierung
7. Familienfahrradtagesticket
8. Preisinformation in der elektronischen Fahrplanauskunft für Hin- und Rückfahrten
9. Erweiterung des CityTicket-Angebotes
10. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2012
11. Fortführung SozialTicket

12. Tarifstrukturreform 2014
13. NRW-Tarifstrategie
14. Pilot für Großkundenangebot
15. Bereitstellung von Echtzeitdaten für die Fahrgastinformation
16. muTiger-Stiftung
17. Mobile Medien
 - a) Integration des Handytickets in die VRR iPhone- und Android Apps
 - b) Mobiler Internetauftritt des VRR
18. Leihfahrradsystem „metropolraduhr“
19. Gesamtmobilität – Projekt „moovel“
20. Baustelleninformation im Internet
21. Infrastrukturkampagne

1. Revision ÖPNVG NRW

Der Entwurf des ÖPNVG wurde vom Landeskabinett gebilligt und nach Einbringung in den Landtag an den Verkehrsausschuss zu weiteren Beratung verwiesen. Der Beratungstermin fand am 06.09.2012 statt. Der zur Beschlussfassung 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.

Stellungnahmen konnten bis Ende August 2012 beim zuständigen Ministerium abgegeben werden. Im Rahmen der Beratungen haben die im Landtag vertretenen Fraktionen Fragen formuliert, die in einem Fragenkatalog (insgesamt 60 Fragen) zusammengeführt wurden. Dieser Fragenkatalog wurde an einen ausgewählten Personenkreis mit der Bitte um Beantwortung verschickt, u.a. auch an den VRR. In einer öffentlichen Anhörung am 01.10.2012 wurden im Verkehrsausschuss des Landtags die Fragen und Antworten zusammen mit den Experten diskutiert.

Neben dem eigentlichen Gesetz soll auch eine Rechtsverordnung beschlossen werden. 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.

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 und bei der Beantwortung des Fragenkatalogs wurde dieser Sachverhalt noch einmal thematisiert.

2. 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.

3. 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 Regellichtprofil 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.

4. Förderkatalog für den Bereich Wesel und Kleve

Das ÖPNV-Gesetz sieht die jährliche Aufstellung des Förderkataloges für Vorhaben gem. §12 ÖPNVG NRW durch den Verwaltungsrat der VRR vor. Die Verwaltung der VRR AöR hat daher mit Schreiben vom 19.01.2012 alle Antragsteller gebeten, Maßnahmen zur Förderung mit möglichem Beginnjahr 2013 anzumelden (Förderkatalog 2013) und zur Bildung einer Prioritätenreihung je Vorhaben einen Bewertungsbogen auszufüllen.

Der Förderkatalog 2013 - der vom Verwaltungsrat der VRR AöR in seiner Sitzung am 27.09.2012 beschlossen wurde - enthält insgesamt 73 Maßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen in Höhe von ca. 72,2 Mio. EUR.

Auf die Antragsteller aus den Kreisen Kleve und Wesel entfallen hiervon 8 Vorhaben mit einem Fördervolumen von knapp 1,5 Mio. €. Aus der beiliegenden Anlage ist zu entnehmen, dass es sich im Wesentlichen um den Aus- und Neubau von Bushaltestellen handelt und um ergänzende Maßnahmen an den Bahnhöfen Wesel (*P+R-Anlage*), Weeze (*Barrierefreier Zugang zum Bf.*) und Xanten (*Fahrgastinformationssystem im Bahnhofsumfeld*).

5. 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.

6. VRR-/VGN-Tarifharmonisierung

Die zu Beginn des Jahres gemeldeten 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 Gesamttraum 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 aktuell ZusatzTicket (1) und (2) erfordert einen doch erheblichen Informations– und Beratungsbedarf. Laut Beschluss der Zweckverbandsgrerien wird aber vom 1.1.2013 an das ZusatzTicket wieder vereinheitlicht.

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.

7. Familienfahrradtagesticket

Im Sitzungsblock März 2012 haben die Zweckverbandsgrerien 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 Einzelfahr-

ten 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 Kunden 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 Schüler4 ticket 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 mitge4 nommen 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 mitge4 nommen werden. Beim Semesterticket Müns4 ter bzw. NRW kann in Bussen im Stadtgebiet Münster abends und am Wochenende statt ei4 ner 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-Ta4 gekarte 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 so4 wie bei der Mitnahmeregelung für Zeitkarten können statt Personen auch Fahrräder mitge4 nommen werden.
NRW	4,50 € (FahrradTagesTicket NRW)	

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

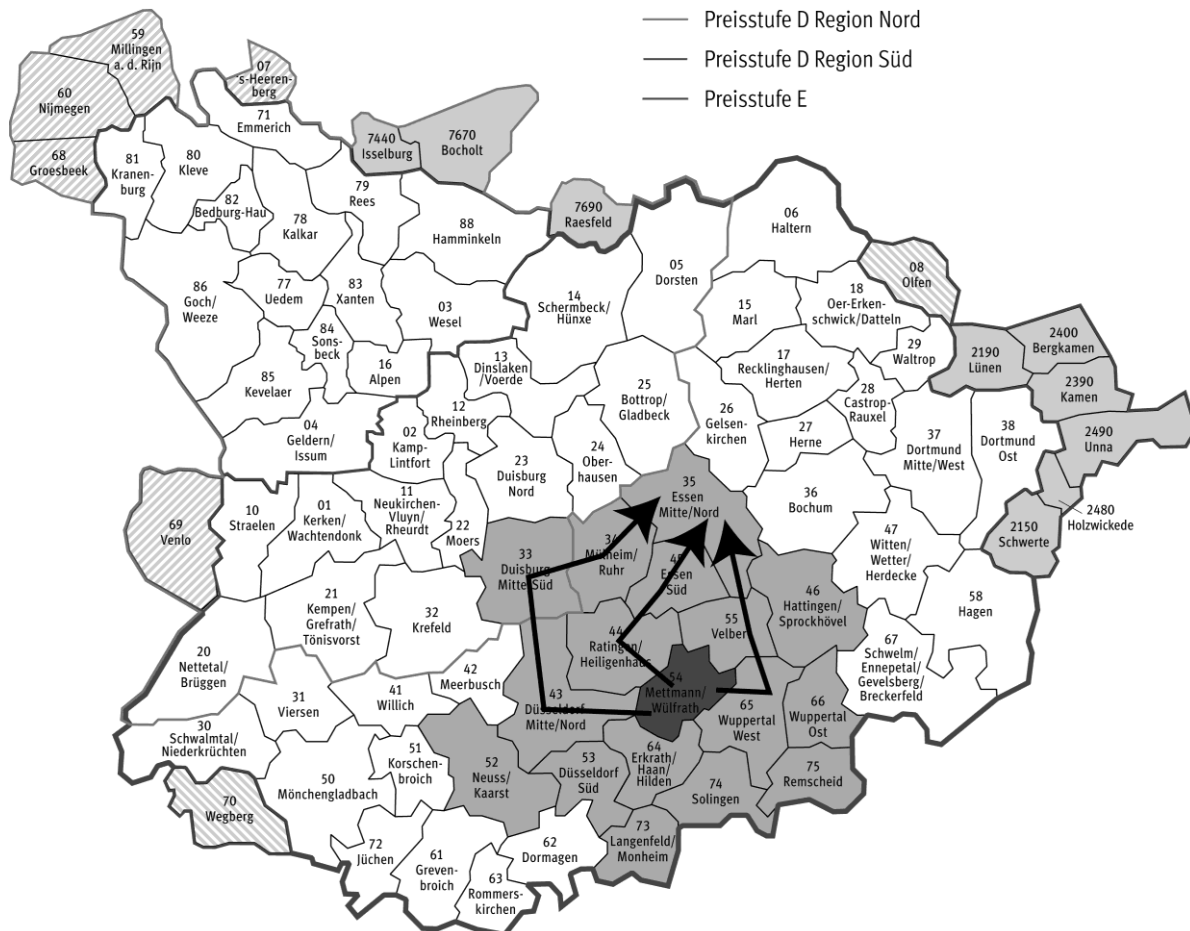
Vereinzelt erreichen den VRR Anfragen, warum für eine bestimmte Relation für den Hinweg eine andere Preisstufe benannt wird als für den Rückweg.

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 Starthaltestelle 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.

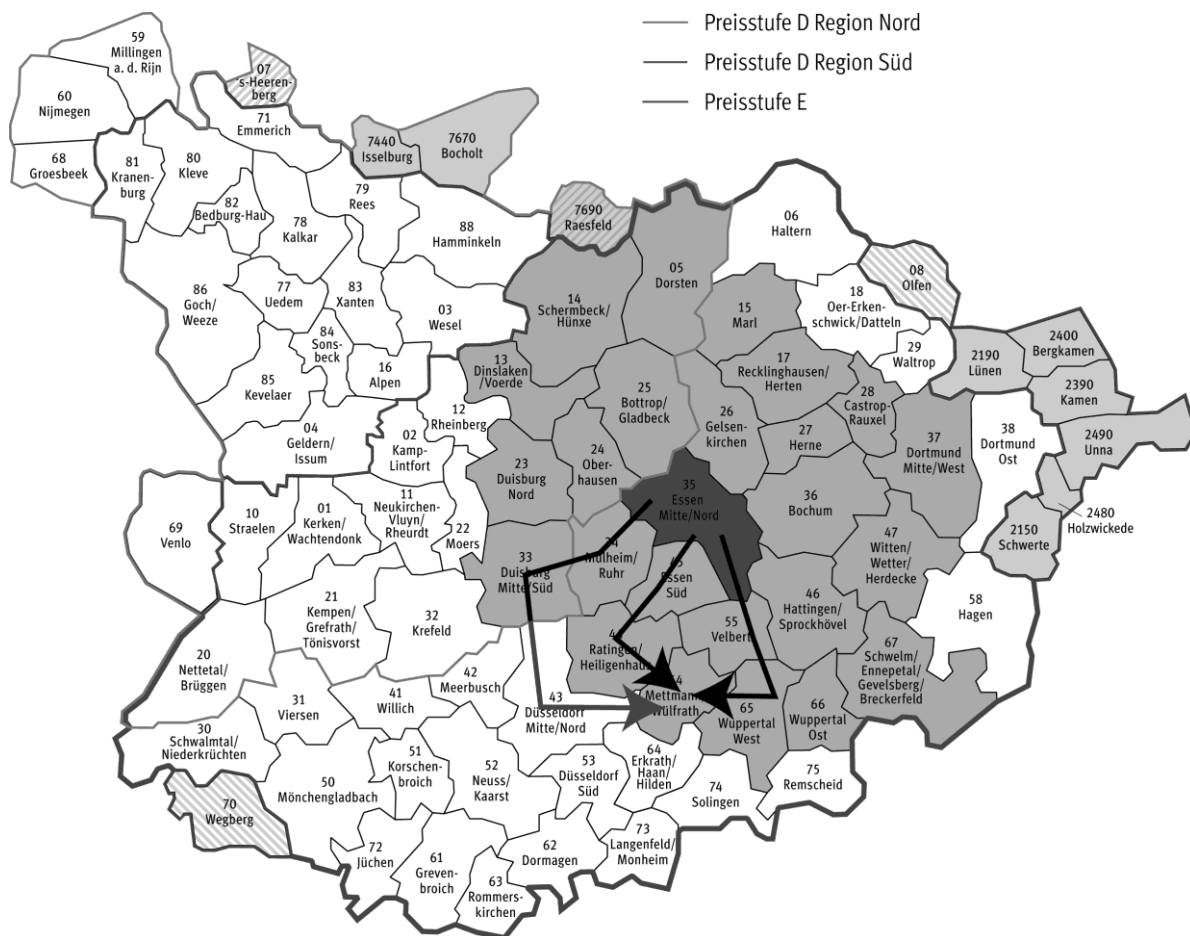
Abb. 1: Geltungsbereich mit Preisstufe B ab Mettmann (Hinfahrt):



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 Preisstufe 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 informatorisch 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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 Bedienebiet 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.

12. 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 Finanzierung 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-/Grenzhaltestellen,
- 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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 (5 EVU und DB) 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 15 kommunalen Verkehrsunternehmen in der Datendrehscheibe des VRR vor. 1 weiteres Verkehrsunternehmen wird 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 In-

formationen 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 Hbf - Recklinghausen Hbf - Marl-Sinsen Hbf RB42 pünktlich	Haltern am See Bf	7
09:29	Essen 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.

16. 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 Rahmenkonzept für die Qualifizierung der Trainer und Kursleiter sowie die Schulungen der zukünftigen muTiger gemeinsam mit dem Polizeipräsidenten Gelsenkirchen erstellt und in 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 Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, 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 45 muTiger-Kurse im VRR-Raum angebo-

ten.

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, Kommunen und Firmen haben bereits ihren Schulungsbedarf angemeldet, z.B. die RHTW Aachen, Telekom Essen, Stadt Mülheim, Stadt Hagen, Diakonie Dortmund.

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 Basisschulungen 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
- Entwicklung weiterer Schulungskonzepte
- 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 Kursleiter) 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.



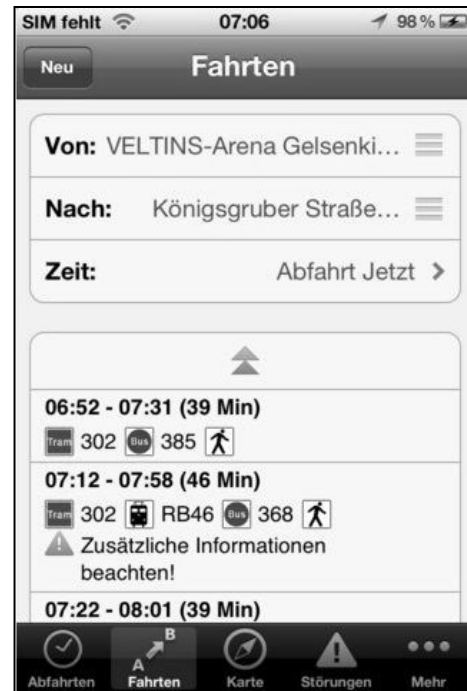
17. Mobile Medien

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.

18. 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 Sponsortannutzer	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

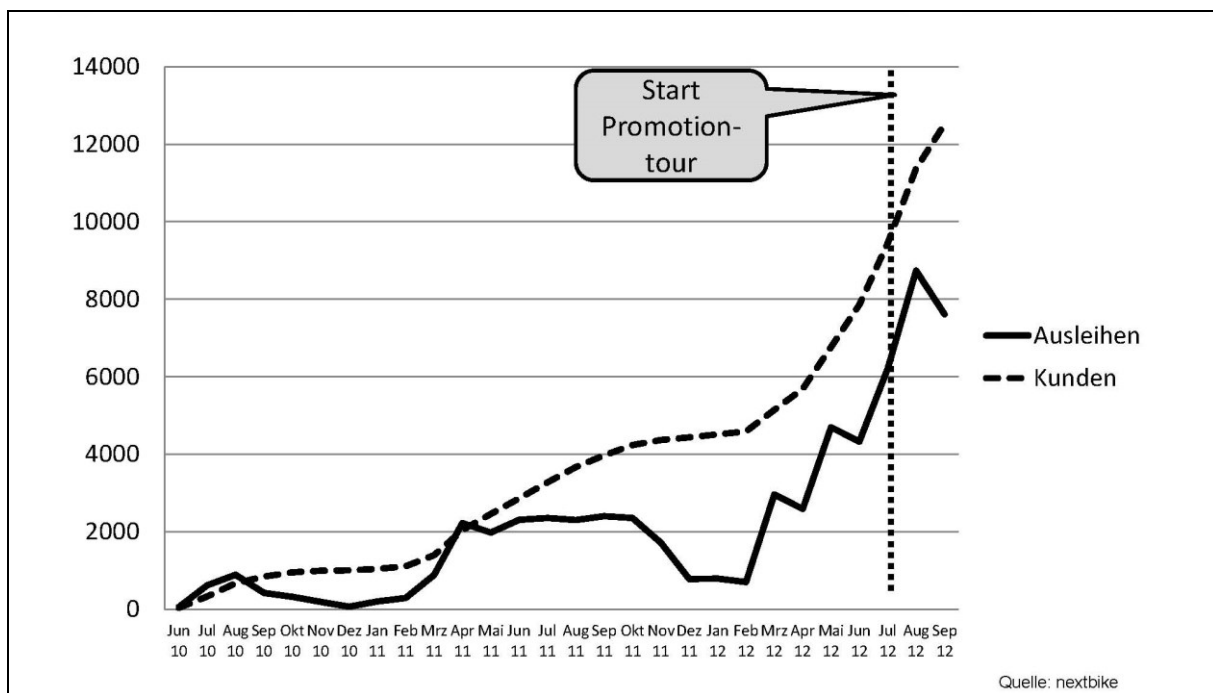
Aktuell sind 241 Stationen in Betrieb. Bis Ende 2012 sind insgesamt 300 Stationen geplant. Anschließend sind nur noch vereinzelt Anpassungen am Stationsnetz zu erwarten.

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 geplanten

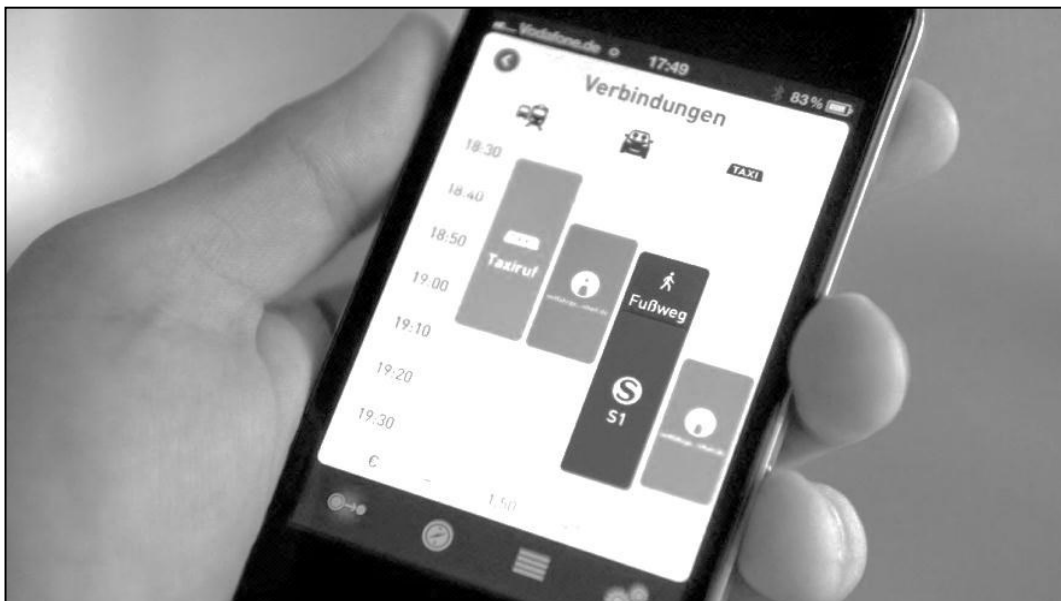
te Systemzugang per VRR-eTicket konnte erfolgreich realisiert werden und hat sich in der Praxis bewährt. Zusammen mit BOGESTRA und VIA konnten in fünf Ruhrgebietsstädten Pilotkooperationen VRR-VU-nextbike umgesetzt werden.

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.

19. 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.

20. 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.

21. 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 Zukunft 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 Jahren 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.

Anlage