



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2013/0399	14.02.2013	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.03.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.03.2013	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	11.03.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	13.03.2013	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.03.2013	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. Aktuelle gerichtliche Rechtsstreitigkeiten
2. Auswirkungen des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW (TVgG NRW)
3. Elektrifizierung Wesel-Bocholt
4. Erlass des Ministeriums für Arbeit, Integration und Soziales (MAIS) zur
Schwerbehindertenerhebung
5. Erfahrungsbericht VGN Tarifharmonisierung
6. Sachstand zum ÖPNVG, zur Rechtsverordnung und den Verwaltungsvorschriften
7. Sachstand Bestandsbetreuung

8. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis November 2012
9. Weiterentwicklung NRW-Tarif
10. Verbundweite Einführung des SozialTickets seit dem 01.01.2013
11. Leistungskampagne 2012
12. SchnupperAbo 2012
13. AboLust online
14. Fernbuslinien
15. Änderung der Beförderungsbedingungen zur Fahrradmitnahme
16. Machbarkeitsstudie Digitalfunk
17. Sachstandsbericht Integration des Handytickets in die VRR iPhone- und Android Apps
18. Gesamtmobilität – Flexibles CarSharing im VRR-Raum
19. Pilotprojekt „Gegenseitige Information im Störfall“: Rheinbahn, DB, Regiobahn, Landeshauptstadt Düsseldorf und VRR
20. Sachstand Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM3) / Zukunft Vertrieb (EFM3)

1. Aktuelle gerichtliche Rechtsstreitigkeiten

A. Eisenbahnregulierungsrechtliche Verfahren

1.) Rückforderung von Regionalfaktoren

Nach der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Frankfurt/Main (Urteil vom 17.01.2012, Az.: 11 U 43/09) verstoßen die von der DB Netz AG in der Vergangenheit erhobenen Regionalfaktoren gegen das eisenbahnrechtliche sowie kartellrechtliche Diskriminierungsverbot. Darüber hinaus erklärte das Gericht die von der DB Netz AG erhobenen Entgelte, in Höhe der Regionalfaktoren für unbillig nach § 315 BGB.

Es ist somit davon auszugehen, dass auch von der VRR AöR erhöhte Regionalfaktoren im Sauerlandnetz (die Betriebsleistung wird dort derzeit von der DB Regio AG erbracht) und Emscher-Münsterlandnetz (die Betriebsleistung wird dort derzeit von der Nordwestbahn erbracht) erhoben wurden.

Gemeinsam mit dem ZV NWL und dem ZV Rheinland-Pfalz SPNV Nord betreibt die VRR AöR die Rückforderung der in den Jahren 2009 bis 2011 zu viel gezahlten Entgelte in Höhe der Regionalfaktoren.

Als verjährungshemmende Maßnahme haben die SPNV-Aufgabenträger Mahnverfahren bei den Amtsgerichten in Hagen und Mayen (den SPNV Nord betreffend) gegen die DB Netz AG eröffnet. Die DB Netz AG hat die geltend gemachten Ansprüche zurückgewiesen. In Kürze werden die Verfahren an das zuständige Landgericht in Frankfurt/Main abgegeben.

2.) Stationspreisverfahren DB Station & Service AG./ Prignitzer Eisenbahn (PEG)

Nachdem die DB Station & Service AG im Rahmen des Wechsels auf das Stationspreissystem (SPS) Anfang 2005 die Entgelte deutlich angehoben hatte, wies die VRR AöR die PEG an, für die von ihr bedienten Linien (RB 36, 44, 51), ein lediglich gekürztes Stationsentgelt, d.h. weiter auf der Basis des SPS 2004, zu zahlen.

Das erstinstanzliche Landgericht in Berlin gab zunächst der im Oktober 2008 eingereichten Klage der DB Station und Service AG auf Auszahlung der einbehaltenen Stationsentgelte (rund 3,27 Mio. €) statt.

In der Berufungsinstanz hat nunmehr das Kammergericht in Berlin, das Urteil des Landgerichts aufgehoben und das Stationspreissystem für unbillig erklärt. Der Kartellsenat hat deutlich gemacht, dass die DB Station und Service AG ihrer Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen der Billigkeit nicht nachgekommen ist bzw. nichts vorgetragen hat. Insbesondere ist aus der Sicht des Gerichts und der PEG offen geblieben, ob und wie die Fördermittel von Ländern und Gemeinden bei der Entgeltermittlung berücksichtigt werden.

Die Revision wurde nicht zugelassen. Die DB Station & Service AG hat im Dezember 2012 vorsorglich eine sog. Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt und prüft derweil die Erfolgsaussichten eines solchen Verfahrens vor dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe.

B. Kartellrechtliche Verfahren

1.) Schadensersatzklage der VRR AöR u.a. ./ThyssenKrupp u.a.(Rolltreppenkartell)

Die Europäische Kommission erließ Anfang 2007 eine Entscheidung in der sie feststellte, dass ThyssenKrupp, KONE und Otis seit mindestens 01.08.1995 bis zum 05.12.2003 ein Kartell vorrangig im Bereich der Fahrtreppen bildeten. Das „deutsche Kartell“ verabredete u.a. Quoten bei den Marktanteilen und das Verhalten bei Ausschreibungsprojekten.

Ende 2010 haben die VRR AöR und 15 weitere Betroffene, darunter u.a. die DB Station und Service AG, Stadt München, Berliner Verkehrsbetriebe, Hamburger Hochbahn, Verkehrsgesellschaft Frankfurt u.v.m., Klage beim Landgericht in Berlin eingereicht. Die Kläger machen gegen die Thyssen Krupp Elevator GmbH, die Thyssen Krupp Fahrtreppen GmbH, die Kone GmbH und die Otis GmbH & Co. KG kartellrechtliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 46 Mio. € geltend. Die VRR AöR macht für 81 Fahrtreppen einen Schaden in Höhe von rund 5,4 Mio. € geltend. Neben den originär von der VRR AöR beauftragten Fahrtreppen wird zusätzlich aus abgetretenem Recht, Schadensersatz für die SBG Ruhr GmbH und die Städte Duisburg und Düsseldorf (ehemalige SBG Rhein Maßnahmen) geltend gemacht.

Der Vorsitzende hat bislang noch nicht durchblicken lassen, wann eine mündliche Verhandlung stattfinden wird. Mit Schriftsatz vom 31.01.2013 haben die Kläger den maßgeblichen Prozessstoff nochmals konzentriert zusammengefasst und dem Gericht dargestellt.

2.) sog. Schienenkartell

Das Bundeskartellamt in Bonn hat im Juli 2012 einen Bußgeldbescheid wegen kartellrechtswidriger Absprachen gegen ThyssenKrupp, voestalpine und Stahlberg Roensch erlassen. Gegenstand der kartellrechtswidrigen Absprachen war ausschließlich die Belieferung der Deutschen Bahn AG.

In einer Pressemitteilung hat das Bundeskartellamt ebenfalls mitgeteilt, dass das Bußgeldverfahren wegen kartellrechtswidriger Absprachen gegenüber anderen Verkehrsunternehmen und lokalen Auftraggebern nunmehr läuft und die Ermittlungen andauern. Die Staatsanwaltschaft in Bochum hat strafrechtliche Ermittlungsverfahren gegen einzelne Beschuldigte aufgenommen.

- a. Die VRR AöR (als Bewilligungsbehörde) hat die in ihrem Bereich in Betracht kommenden Zuwendungsempfänger über den o.g. Sachverhalt zwecks möglicher Schadensersatzforderungen informiert und zu einer Prüfung des Sachverhaltes aufgefordert.
- b. Die VRR AöR (als Zuwendungsempfängerin) prüft derzeit, ob und inwieweit kartellrechtliche Schadensersatzforderungen Aussicht auf Erfolg hätten.

2. Auswirkungen des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW (TVgG NRW)

Zum 01.05.2012 ist das Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW) in Kraft getreten. Das Gesetz enthält Regelungen zur Berücksichtigung gesellschaftlicher Ziele, wie Sozialverträglichkeit, Umweltschutz, Energieeffizienz, Mittelstandsförderung sowie Qualität und Innovation, im Rahmen öffentlicher Aufträge. Öffentliche Auftraggeber haben somit seit Inkrafttreten dieses Gesetzes u. a. Vorgaben zu Mindestlöhnen und Mindestarbeitsbedingungen, zur Einhaltung von ILO-Kernarbeitsnormen, Frauenförderung und zu Aspekten des Umweltschutzes und der Energieeffizienz im Rahmen ihrer Beschaffungsverfahren zu beachten.

In Kürze (vrs. ab 01.03.2013) wird unter Bezugnahme auf § 21 Absatz 4 TVgG NRW zusätzlich für öffentliche Auftraggeber in NRW eine Rechtsverordnung (RVO TVgG NRW) mit ergänzenden Bestimmungen zum TVgG NRW gelten. Der dem VRR vorliegende Entwurf die-

ser Verordnung umfasst einschließlich Erläuterungen und Anlagen über 60 Seiten. Von wesentlichen Erleichterungen bei der künftigen praktischen Umsetzung kann nach erster Einschätzung nicht ausgegangen werden. Das Regelwerk ist komplex, wenn es an einigen Stellen auch Einschränkungen der Anwendungspflicht beinhaltet (Beispiel: Bagatellgrenze in Höhe von 500,- €).

Die VRR AöR fällt mit jährlich rd. 700 Beschaffungsvorgängen/Vergabeverfahren unter die Anwendungspflicht des TVgG NRW. Hinzu kommen die SPNV-Vergabeverfahren. Das erste von den Neuregelungen betroffene SPNV-Netz unter Beteiligung des VRR ist das Sauerlandnetz.

Die vorgenannten rd. 700 Beschaffungsvorgänge/Vergabeverfahren, die die VRR AöR in 2012 durchgeführt hat, bezogen sich zu rd. 1/3 auf Lieferleistungen (rd. 230 Vergaben) und rd. 2/3 auf Dienstleistungen (rd. 470 Vergaben). Bauleistungen waren nicht zu verzeichnen.

Insgesamt wurden rd. 225 Vergabeverfahren mit einem jeweiligen Auftragsumfang (netto) über 5.000,- € durchgeführt. 35 Aufträge lagen davon über 100.000,- € und 11 Aufträge über 200.000,- €. 10 Vergaben über dem EU-Schwellenwert erfolgten jeweils im Rahmen eines Offenen Verfahrens, 1 Vergabe im Wege eines Verhandlungsverfahrens. Von ähnlichen Größenordnungen wird für 2013 ausgegangen.

Wenn die Rechtsverordnung (RVO TVgG NRW) mit einer Bagatellgrenze von 500,- € in Kraft getreten ist, fallen von den rd. 700 Beschaffungsvorgängen/Vergabeverfahren jährlich weiterhin rd. 540 unter das TVgG NRW.

Die wesentlichen konkreten Auswirkungen des TVgG NRW auf die Beschaffungspraxis sind nachfolgend dargestellt:

Betroffene Vergaben (rd.) VRR AöR	Grundsätzliche (neue) Anwendungspflicht für öAG nach dem TVgG NRW (auszugsweise/nicht abschließend)
700 Liefer-/Dienstleistungen 1) gem. TVgG NRW z.Z. ohne Bagatellgrenze	§ 3 TVgG NRW: <ul style="list-style-type: none"> • Vorab-Veröffentlichungspflicht (insbesondere über Vergabeportal des Landes) für alle Beschaffungsvorgänge ¹⁾ • Veröffentlichungspflicht nach Zuschlagserteilung ¹⁾ § 17 TVgG NRW:

	<ul style="list-style-type: none"> ● Durchführung von Bedarfsanalysen (umweltfreundliche u. energieeffizienten Systemlösungen) vor Start des Beschaffungsvorgangs ¹⁾ ● Berücksichtigung der voraussichtlichen Betriebskosten über die Nutzungsdauer – vor allem Energieverbrauch – und der Entsorgungskosten (Lebenszyklusprinzip) ¹⁾ ● Diskriminierungsfreie Festlegung von Umwelteigenschaften und/oder Auswirkungen bestimmter Warengruppen oder Dienstleistungen auf die Umwelt bei technischen Spezifikationen ¹⁾ ● Angabe entsprechender Leistungs- und Funktionsanforderungen im Leistungsverzeichnis bzw. in der öffentlichen Bekanntmachung ¹⁾ ● Umwelt- und Energiekriterien als Wertungskriterien ¹⁾
<p>1) gem. TVgG NRW z.Z. ohne Bagatellgrenze</p> <p>2) gem. TVgG NRW z.Z. für Aufträge > 50.000,- € und Betriebe > 20 MA</p>	<p>§ 18 TVgG NRW:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Einholung von Verpflichtungserklärungen (Eigen-erklärungen) der Bieter zur Einhaltung der in den ILO-Kernarbeitsnormen festgelegten Mindeststandards ¹⁾ ● Vereinbarung analoger Regelungen für die Vergabe von Leistungen an Nachunternehmer und deren Nach-unternehmern sowie Verleihern von Arbeitskräften ¹⁾ ● Vereinbarung zur Nachweispflicht des Bieters/AN (Auftragnehmers), dass Mindeststandards nach § 18 Abs. 1 Satz 2 TVgG NRW eingehalten werden ¹⁾ ● Vereinbarung, dass bei schuldhaftem Verstoß gegen die Verpflichtungen nach § 18 TVgG NRW dem Bieter/AN ein bis zu dreijähriger Ausschluss vom Wettbewerb droht ¹⁾ ● Informationspflicht des öAG in der Bekanntmachung und in den Verfahrensunterlagen, dass Bieter zur Vor-lage der Verpflichtungserklärungen verpflichtet sind ¹⁾ <p>§ 19 TVgG NRW:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Einholung von Verpflichtungserklärungen (Eigen-erklärungen) der Bieter zur Durchführung von Maßnahmen zur Frauenförderung und zur Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie/zur Einhaltung des geltenden Gleichbehandlungsrechts ²⁾

Zusätzliche Auswirkungen auf die Beschaffungspraxis von Dienstleistungen:

Betroffene Vergaben (rd.) VRR AöR	Grundsätzliche Anwendungspflicht für öAG nach dem TVgG NRW
<p>460 Dienstleistungen</p> <p>3) gem. TVgG NRW z.Z. ohne Bagatellgrenze</p>	<p>§ 4 (1) TVgG NRW:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Einholung von Verpflichtungserklärungen (Eigenerklärungen) der Bieter für Leistungen nach dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz (Einhaltung Mindestarbeitsbedingungen, Zahlung Mindestentgelt)³⁾

Betroffene Vergaben (rd.) VRR AöR	Grundsätzliche (neue) Anwendungspflicht für öAG nach dem TVgG NRW (auszugsweise/nicht abschließend)
<p>4) gem. TVgG NRW z.Z. für DL-Aufträge > 50.000,- €</p>	<p>§ 4 (2)-(6) TVgG NRW:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Einholung von Verpflichtungserklärungen (Eigenerklärungen) der Bieter für Leistungen im ÖPNV (Einhaltung Mindestarbeitsbedingungen, Zahlung Mindestentgelt gem. repräsentativem Tarifvertrag: TVN)⁴⁾ ● Einholung von Verpflichtungserklärungen (Eigenerklärungen) der Bieter für sonstige Leistungen (Mindeststundensatz: 8,62 €)⁴⁾ ● Vereinbarung analoger Regelungen für die Vergabe von Leistungen an Nachunternehmer und deren Nachunternehmern sowie Verleihern von Arbeitskräften⁴⁾ ● Vereinbarung zur Überprüfung der Tariftreuerklärungen jeweils nach Ablauf von 3 Jahren⁴⁾ ● Vereinbarung von Vertragsstrafen (1%-5% des Auftragswertes) für den Fall von schuldhaften Verstößen gegen TVgG NRW⁴⁾, ggf. Ausschluss von bis zu drei Jahren vom Wettbewerb⁴⁾ <p>Sonstige §§ TVgG NRW:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Wertung unangemessen niedriger Angebote (§ 10)⁴⁾ ● Berücksichtigung besonderer Prüfpflichten bei Vergaben mit längeren Vertragslaufzeiten (§ 11)⁴⁾ ● Vereinbarung zur Einräumung von Auskunfts- und Prüfpflichten Dritter (§ 15)⁴⁾

Da die Rechtsverordnung (RVO TVgG NRW mit ergänzenden Bestimmungen zum TVgG NRW erst in Kürze in Kraft treten wird, können die Auswirkungen des Gesetzes noch nicht abschließend beurteilt werden.

Aus Gesprächen mit Auftragnehmern ging hervor, dass teilweise einige Unternehmen allein für den formellen Aufwand zusätzliche Mitarbeiter/innen einstellen mussten.

Hinsichtlich der allgemeinen Bieter-Akzeptanz der neuen „Vertragsbedingungen für Liefer- bzw. Dienstleistungen nach dem TVgG“, die die VRR AöR zum 01.05.2012 zur Ergänzung der Verfahrensunterlagen eingeführt hat, zeigten sich eher geringe Probleme. Zwar gab es diverse Rückfragen der Bieter, diese konnten aber in angemessener Zeit geklärt werden.

Wenig zielführend war allerdings, dass die VRR AöR zu diesem Zwecke nicht auf die mit dem sog. Übergangserlass vom 17.04.2012 veröffentlichten Muster-Verpflichtungserklärungen für Bieter zurückgreifen konnte, da diese nach Auffassung des VRR einige Mängel aufweisen. Diese Einschätzung wurde zwischenzeitlich durch ein aktuelles Urteil bekräftigt (VK Düsseldorf, Beschl. v. 09.01.2013 – VK-29/2012). Hier die wesentlichen Kernaussagen des Urteils:

- „Das Formular ist nicht schlüssig aufgebaut“.
- „Das Formular kann aufgrund seiner Mehrdeutigkeit nicht Gegenstand des abzuschließenden Vertrags sein. Hieran ändert auch nichts, dass dieses Formular auf der Anlage zu einem Runderlass verschiedener Ministerien NRW beruht. Denn die Anwendung des Erlasses entbindet den Auftraggeber nicht von der Einhaltung geltenden Rechts“.

Die Muster-Vertragsbedingungen des VRR kommen nun auch für das erste SPNV-Verfahren nach TVgG NRW (Sauerlandnetz) zur Anwendung (Federführender Aufgabenträger: Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe).

In der Gesamteinschätzung geht der VRR jedoch weiterhin davon aus, dass mit der Einführung des TVgG NRW Risiken verbunden sind. Neben hohem Verwaltungsaufwand und höheren Kosten drohen Wettbewerbseinbußen oder Verfahrensverzögerungen.

Insbesondere die Tatsache, dass die Landesregierung zwischenzeitlich im ÖPNV ausschließlich den TV-N/NW (und nicht zusätzlich den NWO) als repräsentativ anerkannt hat, wird bei den Verbundpartnern nach Ablauf der Bestandsbetrauungen voraussichtlich ebenfalls zu erheblichen finanziellen Auswirkungen führen.

3. Elektrifizierung Wesel-Bocholt

Die Vergabeunterlagen des Niederrheinnetzes sehen auch die Möglichkeit vor, die Strecke Wesel – Bocholt als Verlängerung der Linie RB 33 (Mönchengladbach – Wesel) oder als sogenannten „Flügelzug“ der Linie RB 35 (Düsseldorf – Emmerich – Arnhem) in das Nieder-

rheinnetz zu integrieren. Voraussetzung dafür ist eine Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt.

In einer vom VRR beauftragten Machbarkeitsstudie ist der bauliche, finanzielle und zeitliche Aufwand einer Elektrifizierung der Strecke von Wesel nach Bocholt - sowie die Herstellung der Barrierefreiheit der Bahnhöfe – untersucht worden. Die Machbarkeitsstudie wurde Mitte 2012 fertiggestellt und kommt zu dem Ergebnis, dass die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Vorhabens als vergleichsweise günstig einzustufen sind. So ist bei einer Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h mit Investitionskosten von ca. 12 Mio. EUR und bei einer Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h von ca. 15 Mio. € zu rechnen. Derzeit laufen beim VRR die Vorbereitungen zur Beauftragung der Vorplanung nach den HOAI Leistungsphasen 1 und 2 mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h. Alternativ soll – ggf. zur Verbesserung der Zuverlässigkeit - auch eine Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h zwischen Wesel und Hamminkeln mit untersucht werden. Die Vergabe soll noch im ersten Quartal 2013 erfolgen. Ziel der weiteren Planungsschritte ist eine Umsetzung der Elektrifizierung zur Inbetriebnahme des Niederrheinnetzes im Dezember 2016.

4. Erlass des Ministeriums für Arbeit, Integration und Soziales (MAIS) zur Schwerbehindertenerhebung

Mit Erlass vom 18. Dezember 2012 hat das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW (MAIS) die Ziffer 11 der Richtlinie zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr vom 20. Januar 2012 mit sofortiger Wirkung aufgehoben. Hintergrund sind zahlreiche Verstöße gegen Vorgaben der o. g. Richtlinie im Bereich der Verkehrszählung. Die Aufhebung der Ziffer 11 der o. g. Richtlinie bedeutet, dass jedes Verkehrsunternehmen ab dem Jahr 2013 jährlich Verkehrszählungen durchführen muss, um für das entsprechende Kalenderjahr einen Härtefall i. S. d. § 148 (5) SGB IX nachweisen zu können (individueller Satz). Auf Grundlage der Erhebungen werden den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach dem Sozialgesetzbuch IX gewährt.

Der VRR hat zu dem o. g. Erlass gegenüber den MAIS mit Schreiben vom 21. Dezember 2012 Stellung genommen. Das Schreiben wurde den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Zwischenzeitlich hat das MAIS Vertreter der Verbände und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu einem Gespräch am 17. Januar 2013 eingeladen, um die Hintergründe der Entscheidung zu erläutern. Ein Gespräch mit den Verkehrsunternehmen hat bis dato nicht stattgefunden. Nach Aussage von Ministeriumsvertretern wurden bei Kon-

trollen der Erhebungsqualität z.T. gravierende Mängel festgestellt. Von 12 landesweit kontrollierten Verkehrsunternehmen hätte es bei 10 erhebliche Beanstandungen gegeben. Die festgestellten Mängel seien so gravierend gewesen, dass das Aussetzen der Fortschreibung der Erhebungsergebnisse für das nächste Jahr und die damit verbundene zusätzliche Erhebung noch das mildeste Mittel gewesen wäre. Die detaillierten Inhalte des Termins wurden den Vorständen und Geschäftsführern der Verkehrsunternehmen im VRR in einem Schreiben vom 18. Januar 2013 mitgeteilt.

Die Verkehrsunternehmen monieren die fehlende Transparenz bei der Durchführung der Kontrollen und die mangelnde Kommunikation durch das MAIS. Auch der aus der Kontrollquote abgeleitete Generalverdacht gegen alle Unternehmen stößt auf Kritik. Ohne dass konkrete Beanstandungen bei den kontrollierten Verkehrsunternehmen benannt würden, könne man sich auch nicht zu den Vorwürfen äußern. Darüber hinaus sehen sich die Verkehrsunternehmen mit zusätzlichen Kosten konfrontiert.

Da auf Grund der Kürze der Zeit viele Verkehrsunternehmen Probleme haben Erhebungspersonal für die erste Erhebungsphase im Februar zu rekrutieren und die Erhebung zu organisieren hat sich das MAIS auf Anregung der Verbände und des VDV dazu bereit erklärt, die erste Erhebungswelle 2013 im Februar 2014 nachzuholen und diese Ergebnisse aus 2014 für 2013 und 2014 anzuerkennen. Es ist davon auszugehen, dass das MAIS die Erhebung in 2013 verstärkt kontrollieren wird, um zu prüfen, ob die Erhebungsmängel beseitigt sind.

5. Erfahrungsbericht VGN Tarifharmonisierung

Zum 01.01.2012 wurde auf dem Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein der VRR Tarif eingeführt. Bis auf einige wenige tarifliche Besonderheiten, die für einen Übergangszeitraum weiterhin Bestand haben, gilt flächendeckend der VRR Tarif. Die Tarifharmonisierung ist insgesamt als Erfolg zu bewerten. Der Übergang fand im Großen und Ganzen reibungslos statt, von geringen, mit einem solchen Projekt einhergehenden Anfangsschwierigkeiten einmal abgesehen. Den größten Diskussionsbedarf und die größte Überzeugungsarbeit musste beim Thema SchokoTicket geleistet werden. Einige der Schulträger und/oder Elternvertreter hatten u.a. das aus ihrer Sicht fehlende Verkehrsangebot in Verbindung mit dem Freizeitnutzen des SchokoTickets kritisiert. Zwischenzeitlich sind aber mit allen Schulträgern Verträge abgeschlossen worden.

Die Verkehrsunternehmen haben mit der VRR AöR Kooperationsverträge abgeschlossen und Aufnahmeanträge auf Mitgliedschaft in der KVIV gestellt. Sie sind somit vollumfänglich in die Entscheidungsprozesse im VRR eingebunden. Negative Rückmeldungen waren nicht zu verzeichnen.

Abweichend von dem bis dahin üblichen Verfahren – Fortschreibung von Einnahmenansprüchen nach einem buchhalterischen Verfahren - wurde in 2012 im VGN Gebiet eine Erhebung zur Einnahmenaufteilung nach den Regularien im VRR durchgeführt. Neben der klassischen Einnahmenaufteilung dient die Erhebung 2012 auch dazu, mögliche Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen aus der Einführung des VRR Tarifs festzustellen. Sollten sich Mindereinnahmen ergeben werden diese nach einem vorher festgelegten Verfahren ausgeglichen. Die Mittel hierzu werden für einen fünfjährigen Übergangszeitraum durch Zuschüsse der Kreise Wesel und Kleve, durch die „überproportional gewinnenden“ Verkehrsunternehmen und durch die VRR AöR bereit gestellt. Ob und wenn ja in welcher Höhe Mindereinnahmen entstanden sind ergibt sich erst mit der Feststellung der Einnahmenaufteilung 2012.

6. Sachstand zum ÖPNVG, zur Rechtsverordnung und den Verwaltungsvorschriften

Die Revision des ÖPNVG NRW wurde zusammen mit der dazugehörigen Rechtsverordnung Ende 2012 abgeschlossen und im Landtag am 28.11.2012 verabschiedet. ÖPNVG und Rechtsverordnung sind zum 01.01.2013 in Kraft getreten.

Bei den bereits kommunizierten (wesentlichen) Änderungen wie
(Im ÖPNVG)

- Erhöhung der Betriebskostenfinanzierung nach §11(1)
- Reduzierung der Investitionsmittel im §12 um 30 Mio. € (davon 24 Mio. € beim VRR)
- Erhöhung des möglichen Fördersatzes von 85% auf 90% (in Ausnahmefällen 100%)
in § 12
- Änderung des Verteilungsmaßstabes bei den Mitteln aus § 11(2)
(in der Rechtsverordnung)
- Höhe der bereit gestellten Pauschalen
- Zuwendungsempfänger VRR AöR für die Pauschale nach §11(2) anstelle der einzelnen Aufgabenträger
- Festlegung von Mindeststandards für die RRX Fahrzeuge

ist es geblieben.

Nach den Anhörungen wurde in der Rechtsverordnung noch geändert, dass das zuständige Ministerium Anpassungen der Rechtsverordnung nur im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags durchführen kann, vorher war ein Benehmen vorgesehen. Die Mit-

telverteilung auf die Aufgabenträger nach §11(2) ÖPNVG erfolgt nach dem Schlüssel Betriebsleistung, Einwohner und Fläche in jeweils unterschiedlicher Gewichtung. Das zuständige Ministerium wird auf Basis neuerer Zahlen eine Aktualisierung der Mittelverteilung vornehmen.

Zurzeit befinden sich die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG in der Anhörung.

Der Entwurf der Verwaltungsvorschriften beabsichtigt unter anderem auch die Möglichkeit, in Einzelfällen den Fördersatz auf Antrag bei der zuständigen Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) noch weiter anzuheben. Das Erfordernis der Zustimmung der Bewilligungsbehörde läuft aber dem Wesen der Pauschalierung zuwider. Ziel der pauschalen Bereitstellung von Mitteln ist gerade die Erhöhung der Gestaltungsfreiheit der Zuwendungsempfänger. Überdies wird die Pflicht zur einzelfallbezogenen Einholung einer Zustimmung der Bewilligungsbehörde erhöhten Verwaltungsaufwand und deutliche Verzögerungen bei der Bearbeitung von Zuwendungsanträgen mit sich bringen. Daher favorisiert der VRR einen abgestimmten Kriterienkatalog zwischen jeweiliger Bezirksregierung und jeweiligen Aufgabenträger, nach dem eine einzelfallbezogene Anhebung des Fördersatzes in Betracht kommen könnte.

Des Weiteren enthält der Entwurf der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG eine Konkretisierung, in welchen Fällen die Möglichkeit zur Modifizierung und Erneuerung bereits vorhandener ÖPNV-Infrastrukturen aus § 12-Mittel besteht.

Erstmalig ist als Anlage zu den Verwaltungsvorschriften zur Sicherung eines barrierefreien und einheitlichen Ausbaus der Bahnsteige an SPNV-Stationen ein Bahnsteiglängen- und Höhenkonzept hinterlegt.

Die VRR AöR hat fristgerecht eine Stellungnahme zu den Verwaltungsvorschriften abgegeben.

Im kommenden Sitzungsblock wird die VRR AöR u.a. einen Vorschlag zum weiteren Umgang mit den Mitteln nach §11(2) ÖPNVG unterbreiten. Gemäß Beschlusslage werden die Mittel für 2013 noch für die Aufgabenträgerpauschale und die Fahrzeugförderung nach der Richtlinie zur Fahrzeugförderung im VRR verwandt. Für 2014 ist ein Vorschlag über die weitere Verwendung der Mittel vorzulegen.

7. Sachstand Bestandsbetreuung

Im Rahmen des letzten Sitzungsblocks 2012 wurde von Seiten der politischen Gremien darum gebeten, eine Übersicht über die Laufzeiten der Bestandsbetreuungen der ÖSPV-Finanzierung im VRR zu erhalten. Die entsprechende Zusammenfassung ist dieser Beschlussvorlage beigelegt.

Die ersten Bestandsbetrauungen laufen nach dem Kenntnisstand der VRR AöR Ende 2015 bzw. 2016 aus. Parallel dazu ergibt sich aus dem novellierten PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein Zeitrahmen von über zwei Jahre, um Anschlussregelungen auf den Weg zu bringen.

Ggf. notwendige Modifikationen am Finanzierungssystem des VRR sind im Laufe des Jahres 2013 zu erarbeiten.

8. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis November 2012

Auch zum Ende des Jahres 2012 setzt sich die erfreuliche Einnahmenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen im VRR fort, so konnten die Einnahmen im Betrachtungszeitraum bis November 2012 um **36,855 Mio. € (+ 3,9 %)** gesteigert werden und auch die Fahrten sind trotz des hohen Vorjahresniveaus nochmals um **+ 2,5 % auf 1.043,6 Mio. Fahrten** gestiegen.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -

Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Jan-Nov 2011	Jan-Nov 2012		
Summe von Einnahmen				
1. Klasse Zuschlag	1.676.087	1.650.050	-26.037	-1,6
Barsortiment	218.989.517	223.681.059	4.691.542	2,1
davon EinzelTicket Erwachsene	111.513.273	117.120.802	5.607.529	5,0
davon 4erTicket Erwachsene	71.655.226	68.757.333	-2.897.893	-4,0
FirmenTickets	75.574.259	82.983.581	7.409.322	9,8
davon FirmenTicket 100/100-Modell	40.947.254	40.846.262	-100.992	-0,2
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	12.072.813	12.691.652	618.839	5,1
davon FirmenTicket GroKu-Modell	22.554.193	29.445.667	6.891.474	30,6
Regelzeitkarten	377.469.383	371.829.861	-5.639.523	-1,5
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	191.027.796	191.808.033	780.237	0,4
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	67.686.196	67.771.690	85.494	0,1
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	85.263.421	77.355.370	-7.908.052	-9,3
davon BärenTicket	33.491.970	34.894.767	1.402.798	4,2
Schüler/AzubiTickets	227.150.433	235.263.534	8.113.101	3,6
davon SchokoTicket Selbstzahler	78.491.687	82.389.387	3.897.699	5,0
davon YoungTicketplus	40.670.834	42.101.260	1.430.426	3,5
StudentenTickets	30.203.974	35.209.285	5.005.311	16,6
NRW-weite Tickets	15.367.502	17.738.304	2.370.802	15,4
SozialTicket	913.146	15.843.233	14.930.087	
Summe von Fahrten				
1. Klasse Zuschlag	0	0		
Barsortiment	88.520.553	85.356.280	-3.164.273	-3,6
davon EinzelTicket Erwachsene	43.863.780	43.587.243	-276.537	-0,6
davon 4erTicket Erwachsene	31.484.080	28.922.312	-2.561.768	-8,1
FirmenTickets	62.997.086	66.939.450	3.942.364	6,3
davon FirmenTicket 100/100-Modell	27.343.636	25.851.789	-1.491.847	-5,5
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	11.681.600	11.713.920	32.320	0,3
davon FirmenTicket GroKu-Modell	23.971.850	29.373.741	5.401.891	22,5
Regelzeitkarten	384.279.886	361.700.968	-22.578.918	-5,9
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	211.787.192	203.121.686	-8.665.506	-4,1
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	70.685.913	67.999.296	-2.686.617	-3,8
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	78.584.306	67.694.741	-10.889.565	-13,9
davon BärenTicket	23.222.475	22.885.245	-337.230	-1,5
Schüler/AzubiTickets	422.330.670	432.466.531	10.135.861	2,4
davon SchokoTicket Selbstzahler	207.852.552	209.915.724	2.063.172	1,0
davon YoungTicketplus	62.318.025	61.358.325	-959.700	-1,5
StudentenTickets	55.616.550	62.358.540	6.741.990	12,1
NRW-weite Tickets	2.176.440	2.469.844	293.404	13,5
SozialTicket	1.862.940	32.322.314	30.459.374	
Gesamt: Summe von Einnahmen	947.344.302	984.198.907	36.854.604	3,9
Gesamt: Summe von Fahrten	1.017.784.125	1.043.613.927	25.829.802	2,5

Am erfreulichsten entwickeln sich die **Schüler/AzubiTickets** mit **+ 8,113 Mio. € (+ 3,6 %)** und die **FirmenTickets** mit **+ 7,409 Mio. € (+ 9,8 %)**.

Im Bereich des **Barsortimentes** sind die **Einnahmen** trotz sinkender Fahrten um **+ 4,692 Mio. € (+ 2,1 %)** gestiegen. Die Steigerung bei den **StudentenTickets** ist mit **+ 5,005 Mio. € (+ 16,6 %)** sehr erfreulich.

Die **Rückgänge** im Bereich der **4erTickets Erwachsene** deuten auf Verlagerungen zum SozialTicket hin.

Die **Regelzeitkarten** zeigen ein deutliches **Minus von – 5,640 Mio. € (- 1,5 %)**, Grund ist auch hier größtenteils der Wechsel zum SozialTicket.

Die Marktforschung der Fa. Target Group hat einen **Defizitausgleich von 12,76 €** je verkauftem SozialTicket errechnet. Dieser soll durch die den Verkehrsunternehmen zustehenden Ausgleichszahlungen des Landes kompensiert werden.

Die Abonnentenentwicklung im VRR zeigt bis November 2012 einen erfreulichen Trend, aktuell können Zuwächse von **+ 2,4 % (29.600 neue Abonnenten)** verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten mit **14.500 Abos (+ 3,5 %)** bei den **SchokoTickets** und mit **20.400 Abos (+ 12,1 %)** bei den **SemesterTickets**. Auch die **FirmenTickets** tragen mit **+ 3.000 Abos (+ 2,2 %)** zu dieser positiven Entwicklung bei. Gerade im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** sind die Verlagerungseffekte zum SozialTicket offensichtlich. Hier wird ein Rückgang von **– 16.800 Abonnenten (- 4,1 %)** verzeichnet, wovon sich sicherlich viele für das günstigere **SozialTicket (im Jahresdurchschnitt ca. 48.200, davon rund 10.100 Kunden mit Nutzung von Chipkarten)** entschieden haben. Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **700 Abonnenten (- 1,5 %)** und das **YoungTicket plus** um ca. **1.000 Kunden (- 1,3 %)** zurückgegangen.

Nach dem Start des SozialTickets im November 2011 zeigen die Absatzzahlen im VRR auch weiterhin einen steigenden Trend. Bis **November 2012** sind die **SozialTicket-Kunden auf 55.000** angestiegen, dies entspricht einer **Nutzerquote von 6,0 % (inkl. der ehem. VGN) oder 6,7 %, wenn nur die Anspruchsberechtigten des Alt-VRRs Berücksichtigung finden**.

Diese Zahlen werden in den nächsten Monaten noch weiter steigen, da ab Januar 2013 das SozialTicket im VRR verbundweit eingeführt und zusätzlich die Gültigkeit auf die gesamten Kreise ausgeweitet wird.

Im Einnahmevergleich fehlt der in der Relation VRR – VGN in 2011 noch geltende NRW-Tarif. Dieser beläuft sich nach mittlerweile vorliegenden Angaben der beteiligten Verkehrsun-

ternehmen in einer Größenordnung von rd. 10 Mio. € für das gesamte Kalenderjahr. Sobald die kompletten Jahreseinnahmen 2012 incl. den mit der sogenannten 13. Meldung eingehenden Einnahmen der KombiTicketangebote vorliegen, kann ein umfassender Vergleich erstellt werden. Nach derzeitiger Einschätzung wird sich dann der Mehrertrag des Jahres 2012 im Vergleich zu 2011 vsl. in einer prozentualen Größenordnung von rd. 3,7 % – 3,8 % bewegen.

9. Weiterentwicklung NRW-Tarif

Das KompetenzCenter Marketing hat Ende letzten Jahres einige Vorschläge zur Weiterentwicklung der Ticketpalette als NRW-Tarif vorgestellt. Hintergrund dieser Initiative ist der Auftrag aus der NRW-Tarifstrategietagung 2011, vorhandene Lücken in der NRW-Ticketpalette aufzuzeigen und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Mit diesen Angeboten soll ein weiterer Harmonisierungsschritt zur Angleichung der Verbund- und NRW-Tarifangebote erreicht werden. In einer Arbeitsgruppe, an der auch der VRR mitwirkt, wurden die Angebote inhaltlich erstmalig am 15.01.2013 beurteilt. Die nachfolgenden Angebote werden nach dieser Beratung weiter tariflich ausgestaltet und kalkulatorisch bewertet. Hierzu gehören auch die finanziellen Wechselwirkungen zu anderen Angeboten des NRW-Tarifs als auch zu den einzelnen Verbundtarifen in NRW.

Folgende Tickets werden nun einer näheren Prüfung unterzogen:

SeniorenTicketNRW

Ähnlich dem Barenticket des VRR soll ein landesweit gültiges Angebot für alle Kunden, die mindestens 60 Jahre alt sind, zu einer Steigerung der Mobilität führen. Das Ticket soll zunächst im Abonnement aufgelegt werden und monatlich 180,00 € kosten.

AbsolventenTicket NRW

Mit diesem Ticket soll eine Lücke zwischen der Schulausbildung und dem Beginn des Studiums oder der Berufsausbildung geschlossen werden. Gleiches gilt für die evtl. entstehende zeitliche Lücke zwischen dem Ende der Berufsausbildung und dem Beginn des Arbeitsvertrages. Bevor dieses Ticket weiter ausgearbeitet wird, erfolgt aber eine Bestandsaufnahme aller tariflichen Regelungen innerhalb der Verbundtarife für vergleichbare Lebenssituationen. Möglicherweise reicht bereits eine Anpassung der Verbundtarife, um diese Lücken zu schließen.

3 für 2 – Ticket NRW

Mit diesem Ticket sollen Touristen zum Preis von 2 SchönerTagTickets NRW an drei aufei-

nanderfolgenden Tage alle ÖPNV-Angebote in NRW nutzen können.

JobTicket NRW

Dieses Ticket soll eine Ergänzung zu bereits vorhandenen JobTickets der Verbände darstellen. Sofern ein Vertrag zwischen einer Firma / Behörde / Institution und einem Verkehrsunternehmen über den Bezug eines Verbundbinnenjobtickets besteht, sollen die Mitarbeiter, die nicht in diesem Verbundgebiet wohnen, in den Genuss eines attraktiven Ergänzungsangebotes kommen.

Abgrenzung der Verbundangebote bei Tages- und Gruppentickets zu den NRW – Angeboten.

Die bundesweit geführten Überlegungen, die bestehende Systematik des Quer-durchs-Land-Ticket auch auf das SchöneWochenendTicket zu übertragen; haben auch zu der Überlegung geführt, dann folgerichtig auch die landesweiten Angebote des SchönerTagTickets NRW anzupassen. Um Unterlaufungen der Verbundbinnenangebote zu verhindern, wäre es denkbar, diese Verbundbinnenangebote nur noch bis zu einer bestimmten Preisstufe anzubieten. Für darüber hinausgehende Fahrten wäre dann das neue landesweit gültige Ticket nutzbar. Auf den VRR bezogen gäbe es dann keine eigenständigen Tages- oder Gruppentickets in den Preisstufen D und E mehr.

Wie auch bei allen anderen vorgenannten Angeboten sind selbstverständlich zuvor die bestehenden finanziellen Ansprüche der Verkehrsunternehmen in den Verkehrsverbänden zu berücksichtigen.

Nach endgültiger landesweiter Abstimmung werden entsprechende Gremienbeschlüsse herbeigeführt.

10. Verbundweite Einführung des SozialTickets seit dem 01.01.2013

Das SozialTicket des VRR ist seit dem 01.01.2013 in das Regeltarifsortiment überführt worden. Voraussetzung hierfür ist weiterhin eine auskömmliche Komplementärfinanzierung mit Landesmitteln. Der dafür notwendige Förderantrag wurde fristgerecht gestellt und ist mittlerweile auch bewilligt worden.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist zumindest für das Jahr 2013 von einer gesicherten Finanzierung auszugehen. Dafür spricht, dass nicht verausgabte Mittel aus dem bewilligten Haushaltsjahr 2012 in einer Größenordnung von mehr als 10 Mio. € noch bis einschließlich

Juni 2013 verausgabt werden können.

In tariflicher Hinsicht ergibt sich aus den Vorgaben der Förderrichtlinie des Landes eine deutliche Veränderung. So erstreckt sich aktuell der Geltungsbereich eines in einer kreisangehörigen Gemeinde wohnenden Berechtigten nicht mehr nur auf das jeweilige Stadtgebiet, sondern auf das gesamte Kreisgebiet. Ansonsten verbleibt es bei der Fahrtberechtigung in einer kreisfreien Stadt.

Wie bisher erfolgt die Ausstellung des Berechtigtenausweises mit der Eintragung der Gültigkeit der Berechtigung durch den Leistungsträger (z. B. Sozialamt, Jugendamt oder JobCenter). Der Berechtigtenausweis dient auch weiterhin als Trägerkarte für die monatlich zu erwerbenden Wertmarken. Der Druck der Erstausstattung der Berechtigtenausweise erfolgte durch die VRR AöR. Die Auslieferung ging über die Verkehrsunternehmen an die Leistungsträger in ihrem jeweiligen Bedienegebiet vonstatten.

Die monatlichen Wertmarken sind an allen Vertriebsstellen, die Wertmarken für Zeittickets vertreiben, erhältlich. Dazu gehören auch alle Automaten der DB. 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 weiterhin auch als elektronisches Ticket auf einer Chipkarte ausgegeben werden, wobei der Preis / Monat identisch ist wie beim Kauf einer einzelnen Monatswertmarke.

Für das Jahr 2013 beträgt der Preis für beide Varianten (Stadt / Kreis) unbeschadet der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen allgemeinen Preisanpassung weiterhin 29,90 € / Monat.

Die Ausgabe der Trägerkarten (Berechtigtenausweise) ist nach Klärung zwischenzeitlich eingegangener Fragestellungen nunmehr fast flächendeckend realisiert worden. So ist dieser Ausweis auch in den zum 01.01.2013 hinzugekommenen Gebietskörperschaften, wie z.B. in Hagen oder Krefeld erhältlich. Dies gilt zunächst auch für alle beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales angesiedelten Jobcenter. Die endgültige Klärung steht noch aus, ein umfangreicher Schriftwechsel zwischen den beteiligten Landesministerien und dem Bundesministerium dient der Abstimmung. Eine tragfähige Lösung erscheint kurzfristig machbar.

Bei den kommunalen Einrichtungen stand noch die Frage der Mitarbeit der Behörden / Ämter in den unter Haushaltssicherungskonzepten stehenden Kommunen aus. Hier war ein Erlass des Landesinnenministeriums über deren Unbedenklichkeit hilfreich.

Derzeit finden aussichtsreiche Gespräche mit den letzten drei verbliebenen kommunalen Einrichtungen der Städte Haan, Velbert und Wülfrath statt, um deren verwaltungstechnisch begründeten Vorbehalte auszuräumen. Zieltermin ist, dass spätestens zum 1. April die Berechtigtenausweise auch dort ausstellen zu können.

11. Leistungskampagne 2012

Ziel der Kampagne war es, den Menschen im Verbundraum die Flexibilität und das Potenzial des Öffentlichen Nahverkehrs im VRR nahezubringen. Der Mediensatz für die Kampagne war auf Großflächen und CityLight-Plakate in den Städten, sowie auf Groundposter in den Bahnhöfen ausgerichtet.

Begleitet wurden diese Maßnahmen in der ersten Jahreshälfte durch eine aufmerksamkeitsstarke Online-Aktion, eine Schnitzeljagd durch den Verbundraum. Der Aufruf zur „Schatzsuche“ erfolgte direkt über das Kampagnenmotiv in Form eines QR-Codes.

Dieser konnte von den Nahverkehrskunden gescannt werden, um am Gewinnspiel teilnehmen zu können.

Unter den Gewinnern wurden Musical-Eintrittskarten und diverse Freizeitgutscheine verlost, die zur Nutzung des Nahverkehrs anregen sollten.

Abgerundet wurde die Kampagne durch die aktuelle Ausgabe der jährlich erscheinenden FreizeitLust, die die Nahverkehrskunden auf eine „Safari“ durch das ganze Verbundgebiet mitnimmt. Für die zweite Jahreshälfte wurde das Spektrum-Motiv winterlich überarbeitet, um insbesondere die Freizeitverkehre anzusprechen. Hierzu wurde im Anzeigentext auf das Tages- und GruppenTicket verwiesen.

Kampagnenzeitraum: April 2012 und November/Dezember 2012



Nächste Haltestelle: Überall.

12.500 Haltestellen, 5.000 Busse und Bahnen,
1,2 Milliarden Fahrgäste pro Jahr, unendliche
Möglichkeiten. www.vrr.de



Nächste Haltestelle: Überall.

Entdecken Sie die schönen Seiten des Winters!
Mit dem TagesTicket oder GruppenTicket, allein
oder zu fünft, einen ganzen Tag lang!

Infos im KundenCenter oder unter www.vrr.de



12. SchnupperAbo 2012

Im Rahmen der SchnupperAbo-Kampagne 2012 erfolgte zum zweiten Mal die Konzeption und Umsetzung einer Kampagne, die VRR-intern ohne Agenturunterstützung, umgesetzt wurde. Innerhalb der KVIV AG Kommunikation hatte man sich Anfang 2012 für eine Wiederholung des Motivs der 2011 „SchnupperAbo Tour“ ausgesprochen. In enger Zusammenarbeit mit der KVIV AG Kommunikation wurden die einzelnen Medien und Maßnahmen ausgewählt und durch den VRR umgesetzt.

Bei der SchnupperAbo-Kampagne handelt es sich um ein dreimonatiges Test-Abo mit einem Sonderkündigungsrecht bis zum Ende des dritten Laufzeitmonats. Beworben wurden, wie schon in den Vorjahren, die Abotickets Ticket1000/Ticket1000 9 Uhr, Ticket2000/Ticket2000 9 Uhr, YoungTicketPLUS und das BärenTicket.

Der Werbezeitraum ging vom 1. September bis zum 30. November 2012 und die Aktion wurde von 22 Verkehrsunternehmen mit zahlreichen Medien beworben. Dazu zählten insbesondere:

- Info-Folder inkl. mit Abo-Bestellschein
- Plakate, TrafficBoards, Großflächen, CityLight-Plakate
- Theken- und Boden-Displays in den KundenCentern
- Anzeigschaltungen print und online
- Infoscreens und Fahrgast-TV
- sowie diverse Give-aways bei VKF-Aktionen der Verkehrsunternehmen vor Ort.

Folgende Verkehrsunternehmen nahmen nicht teil: Rheinbahn, SDG Verkehrsbetrieb, Stadtwerke Goch, Stadtwerke Kevelaer, LOOK Busreisen, VGV, VVS und Gemeindewerke Wachtendonk.

In 2012 wurden im Rahmen dieser Verkaufsförderungsaktion **13.217** SchnupperAbos abgeschlossen.

Die Bewertung der Kündigungen erfolgt nach dem Ende des letzten Laufzeitmonats im April. Die Auswertung wird im Vertriebsbericht der AöR erläutert.

13. AboLust online

Seit 2003 werden im Rahmen der Kundenbindung Directmailings unter der Dachmarke „AboLust“ an alle Abonnenten des Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket, SchokoTicket und YoungTicketPLUS versandt. Mit diesen Mailings werden den Abo-Kunden 2 x im Jahr interessante Freizeitziele und Veranstaltungen im VRR-Raum vorgestellt, die u.a. zu vergünstigten Konditionen in Anspruch genommen werden können.

Mit der Internetplattform AboLust soll eine Ergänzung zum derzeitigen AboLust-Mailing geschaffen werden um folgende Ziele zu erreichen:

- Ausbau der Kommunikation mit Abokunden
- Erhöhung der Angebote bzw. Betreuungsfrequenz ohne eine Erhöhung der Kosten
- Schaffung einer Darstellungsfläche für die VRR-Dauerpartner
- Schaffung einer Darstellungsfläche für aktuelle, kurzfristige Angebote für Abo-Kunden

Diese Plattform wird den Verkehrsunternehmen (VU) zur Verfügung gestellt, um dort auch die lokalen Angebote präsentieren zu können. Zum anderen geht es auch darum, die ÖPNV-Nutzung durch eine geschickte Verknüpfung der Angebote mit Hinweisen auf den ÖPNV zu steigern.

Die Kundenbindungsplattform AboLust online wird derzeit für den VRR sowie 12 VU umgesetzt, die jeweils ihr eigenes VU-spezifisches Layout erhalten. Für weitere VU besteht nach dem Livegang im März die Möglichkeit, sich ebenfalls an das System anzubinden.

Die Plattform ist in ihrer Entwicklung soweit fortgeschritten, dass das Gesamtsystem im März 2012 an den Start gehen kann.

Die Varianten der VU befinden sich derzeit in der Umsetzung und werden je nach VU-Wunsch sukzessive auf das Livesystem umgestellt.

14. Fernbuslinien

Zum 1. Januar 2013 hat der Gesetzgeber das Verbot der Fernbuslinien derart verändert, dass Fernbuslinie zu bestehenden Zug- und Busverkehren eingerichtet werden dürfen. Ausgenommen ist lediglich der Parallelbetrieb zum ÖPNV. Die Anbieter der Fernbuslinien bedienen Haltestellen in den großen Zentren, ähnlich den großen Hauptbahnhöfen. Als Zielgruppe werden junge Menschen mit kleinem Geldbeutel anvisiert. Ähnlich dem DB Fernverkehr interessieren sich die Fernbusbetreiber für ein ergänzendes Angebot im ÖPNV, damit die Kun-

den von ihrem Wohnort zum Abfahrort der Fernbusse, bzw. bei Anreise in den VRR vom Ankunftsort der Fernbusse bis zum eigentlichen Zielort zu gelangen. Dies entspricht im Wesentlichen dem Angebot „CityTicket“ der DB. Hier kann der Fahrgast innerhalb der Stadt, in der sein Abfahrtsbahnhof liegt, mit dem DB-Ticket mit dem ÖPNV bis zum Bahnhof fahren und umgekehrt.

Bisher hat ein Fernbusanbieter eine entsprechende Anfrage an den VRR herangetragen. Die Kalkulation muss gegenüber dem CityTicket Angebot angepasst werden, da die Fernbuslinienbetreiber ein anderes Klientel ansprechen. Die Nutzer der Fernbuslinien werden in erheblich höherem Maße den ÖPNV nutzen, haben allerdings vermutlich auch in deutlich höherem Umfang bereits ein entsprechendes ÖPNV-Ticket. Allerdings soll das Fernbusanreiseticket nicht nur in der Stadt des Abfahrortes gelten, sondern eine Anreise aus dem gesamten Verbundgebiet umfassen. Deshalb ist eine andere Preisfindung erforderlich.

Da die Fernbuslinien mehrere Tarifräume bedienen, für die sie jeweils entsprechende Angebote benötigen, ist es sinnvoll für ein bundesweites Verfahren den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit der Abstimmung zu betrauen. Das Thema wird im nächsten Arbeitskreis eingebracht und das weitere Vorgehen abgestimmt.

15. Änderung der Beförderungsbedingungen zur Fahrradmitnahme

Aufgrund zahlreicher Diskussionen im Jahre 2012 zur Regelung der Fahrradmitnahme im Bereich des ÖSPNV bzw. im SPNV in NRW hatte sich unter Beteiligung interessierter Verkehrsunternehmen, Kooperationspartnern in NRW, Ministerium, KCM und Interessensverbänden ein so genannter runder Tisch gebildet. Ziel war es, eine einvernehmliche Regelung zur Änderung der NRW-Beförderungsbedingungen im Hinblick auf Regelungen zur Fahrradmitnahme zu treffen. Konsens zwischen allen Beteiligten war, dass kein Rechtsanspruch auf Mitnahme eines Fahrrades formuliert werden sollte. Die Mitnahme soll nur im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten erlaubt werden. Gleichzeitig sollen Rollstühle und Kinderwagen Vorrang vor der Mitnahme von Fahrrädern haben. Aufgrund der in den letzten Jahren fortgeschrittenen technischen Entwicklung von Fahrrädern sollen so genannte E-Scooter (Elektroroller mit Akku) grundsätzlich von der Mitnahme ausgeschlossen bleiben. Weiterhin wurde vereinbart, dass ÖSPNV-Unternehmen weiterführende lokale Regelungen verabschieden können (z. B. die Mitnahme auch von Tandems oder e-Bikes auf bestimmten Linien). Zudem wurde eine grundsätzliche Trennung der Regelungen im Hinblick auf die Fahrradmitnahme bei Unternehmen des ÖSPNV und SPNV vereinbart:

Mitnahme von/im	SPNV	ÖSPNV
Fahrrad	Ja	Ja
Pedelecs (Zulassungs- u. versicherungsfreies Fahrrad mit Hilfsmotor der den Lenker beim pedalisieren unterstützt)	Ja	Nur Schwerbehinderte dürfen mitnehmen
E-Bike (z.T. zulassungs- u. versicherungspflichtiges Fahrrad mit Hilfsmotor durch den das Fahrrad auch ohne pedalisieren des Lenkers fährt)	Ja	Nur Schwerbehinderte dürfen mitnehmen
Tandem (Fahrrad für min. zwei Personen)	Ja	Nur Schwerbehinderte dürfen mitnehmen

Zwischenzeitlich hat das KCM Köln einen Formulierungsvorschlag für die Beförderungsbedingungen an die Kooperationspartner in NRW zur Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen in den einzelnen Kooperationsräumen verschickt. Eine Änderung der NRW-Beförderungsbedingungen wird kurzfristig angestrebt. Sie wird dann in den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

16. Machbarkeitsstudie Digitalfunk

Die VRR AöR hat im August 2012 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in der die Eignung von Digitalfunksystemen in Hinsicht auf Interoperabilität (die Fähigkeit zur Zusam-

menarbeit verschiedener Systeme / Daten- und Sprachkommunikation) zwischen vorhandenen und „neuen“ Digitalfunksystemen bei den Verkehrsunternehmen analysiert werden soll. Diese Studie wird von drei Verkehrsunternehmen (STOAG, SWK und Vestische) begleitet und berücksichtigt die Erkenntnisse der VDV-Arbeitsgruppe „ITCS-Digitalfunk“.

Viele Verkehrsunternehmen betreiben derzeit noch analogen Betriebsfunk für die Sprach- und Datenübermittlung. Die Herstellung bzw. Weiterentwicklung dieser Funksysteme wurde jedoch von der Industrie bereits vor Jahren weitestgehend eingestellt. Nachrüstungen sind dadurch nur noch mit großem Aufwand möglich.

Einige Verkehrsunternehmen ersetzen ihre analogen Funksysteme zwischenzeitlich durch leistungsfähige Digitalfunksysteme bzw. planen derzeit deren Austausch. Basis dieser neuen Systeme sind z. B. der europäische Standard „Terrestrial Trunked Radio“ (TETRA) und „Global System for Mobile Communications“ (GSM). Aufgrund der hohen Anforderungen sind diese Systeme sehr kostenintensiv und somit nur für einige Betriebe wirtschaftlich umsetzbar. Mittlerweile werden „Digital Mobile Radio“ -Systeme für Sprache und Daten in nicht öffentlichen Funknetzen angeboten. Diese sind z. T. mit der vorhandenen Infrastruktur der analogen Betriebsfunknetze nutzbar. Bisher gibt es keinen Nachweis, dass mit diesen Systemen die Anforderungen des ÖPNV erfüllt werden können. Daher sollen sie auf ihre Eignung für den ÖPNV untersucht werden.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt der Untersuchung ist die Interoperabilität der Betriebsfunksysteme. Aus diesem Grunde sollen auch die individuellen Anforderungen aller Verkehrsunternehmen des VRR an die Sprach- und Datenkommunikation berücksichtigt werden. Die Infrastrukturinformationen zur mobilen Kommunikation werden zurzeit bei den Verkehrsunternehmen abgefragt.

Im Rahmen dieser ergebnisoffenen Studie sind Lösungsansätze zu analysieren, Risiken zu identifizieren und Erfolgsaussichten abzuschätzen.

Die detaillierte Untersuchung umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil:

Theoretischer Teil:

Im theoretischen Teil sollen die Anforderungen und Nutzungsfälle der Verkehrsunternehmen bewertet, die Rahmenbedingungen im gesamten VRR-Gebiet betrachtet und mögliche Umsetzungsmodelle mit den damit verbundenen Kosten untersucht werden.

- Erstellung eines Fragebogens zur Erhebung von Daten zur mobilen Kommunikation bei den VU/EVU der VRR AöR.
- Zusammenfassung der Anforderungen für einen DMR-Feldtest:
 - Anforderungen des VDV AK ITCS – DMR
 - Anforderungen der VRR AöR
 - Anforderungen die sich aus der Diskussion mit den Herstellerfirmen ITCS/DMR ergeben.
- Die erhobenen und erarbeiteten Anforderungen werden bewertet, die Rahmenbedingungen im gesamten VRR-Gebiet betrachtet und mögliche Umsetzungsmodelle mit den damit verbundenen Kosten untersucht.

Praktischer Teil:

Im praktischen Teil sollen diese Anforderungen anhand praktischer Feldtests in Zusammenarbeit mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und der Industrie auf VRR-Gebiet geprüft werden.

Voraussetzung:

Analyse der technischen Gegebenheiten bei einem Verkehrsunternehmen des VRR hinsichtlich möglicher Testszenarien.

Der Auftragsrahmen wurde zwischenzeitlich detailliert besprochen und der Projektzeitrahmen festgelegt.

- Der Fragebogen zur Erhebung von Daten zur mobilen Kommunikation wurde erstellt und von den beteiligten Verkehrsunternehmen geprüft.
Die Erhebung bei den Verkehrsunternehmen wurde in der 50. Kalenderwoche 2012 gestartet.
Die Rückläufer werden ab ca. Mitte Januar 2013 erwartet. Aktuell liegen ca. 50% dieser Rückmeldungen vor. Mit deren Auswertung wurde begonnen.
- Zurzeit erfolgt die Zusammenfassung und Abstimmung der Anforderungen für einen DMR-Feldtest und die Analyse der technischen Infrastruktur hinsichtlich möglicher Testszenarien.
- Im nächsten Schritt erfolgt die Detailabstimmung mit der ITCS- und Funkindustrie bzgl. des Feldtests. Dieser wird verabredungsgemäß bei der STOAG durchgeführt.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie stellt die Betrachtung von DMR nur ein Punkt der Aufgabenstellung dar. Alternativen (TETRA, GSM, GSMR, Hybride usw.) werden mit gleicher Priorität betrachtet und bewertet.

Die Umsetzung der Maßnahme wurde im 3. Quartal 2012 begonnen und wird voraussichtlich 3./4. Quartal 2013 abgeschlossen sein. Erste Ergebnisse werden ca. Mitte 2013 vorliegen.

Der Abschluss der Studie ist für Ende 2013 angesetzt. Das Projekt läuft planmäßig.

17. Sachstandsbericht 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. Insbesondere im vierten Quartal des Jahres 2012 sind die Nutzerzahlen noch einmal deutlich angestiegen, wie sich aus den stark zunehmenden gerechneten Fahrten über die beiden App-Systeme ablesen lässt. Mittlerweile werden – bei nach wie vor steigender Tendenz - monatlich über 25 Mio. Fahrten über die Apps aufgerufen und gerechnet. Damit sind die Auskünfte über die Apps und die „normale“ EFA im Internet zahlenmäßig nunmehr fast gleichauf.

Um die bereits sehr kundenfreundlich gestalteten Apps mit weiterem Zusatznutzen für den Kunden zu versehen, wird zurzeit eine Verknüpfung der beiden VRR-Apps mit dem VDV-Handyticket realisiert.

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 Oberfläche für den Ticketkauf wurde durch die Firma mdv im vergangenen Jahr programmiert. Die „Hintergrundarbeiten“ zur Verknüpfung der Systeme konnten allerdings noch nicht wie im letzten Sitzungsblock angekündigt bis Ende November abgeschlossen werden, da die Verknüpfung über die Schnittstelle sich als technisch schwerer umsetzbar erwiesen hat, als in Vorfeld angenommen.

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass die noch notwendigen Arbeiten an den

VRR-Apps im 1. Quartal 2013 abgeschlossen werden.

18. Gesamtmobilität - Flexibles CarSharing im VRR-Raum

Neben den erfolgreich gestarteten neuen CarSharing Angeboten der Unternehmen Daimler (car2go) und BMW (DriveNow) in Düsseldorf sind ähnliche Projekte in weiteren Ballungszentren des VRR – Raumes denkbar.

Das flexible CarSharing grenzt sich dabei vom klassischen CarSharing wie folgt ab:

- Dem Nutzer stehen mehrere hundert Fahrzeuge in einem vom Anbieter definierten Geschäftsgebiet einer Stadt zur Verfügung.
- Die Fahrzeuge haben keine festen Stationen, sondern können flexibel abgestellt werden und sind somit deutlich im öffentlichen Raum präsent.
- Die Rückgabe eines Fahrzeuges kann überall im öffentlichen Raum des Geschäftsgebietes erfolgen.
- Die anfallenden Parkgebühren werden zwischen Stadt und Anbieter abgerechnet.

Neben möglichen Szenarien für einzelne Städte wird in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Aufgabenträger sowie Verkehrsunternehmen, über städteübergreifende Modelle diskutiert. Dazu bietet sicherlich das Ruhrgebiet mit seinen vorhandenen Strukturen die optimalen Voraussetzungen.

Während die betriebswirtschaftlich orientierten CarSharing-Anbieter für Städte wie Dortmund oder Essen Ansatzpunkte sehen um ggf. entsprechende Angebote zu platzieren, sind die vorhandenen Strukturen in weiteren Städten des Ruhrgebietes für autarke Angebote aus Sicht der CarSharing-Anbieter nicht ausreichend.

Die Einzigartigkeit des Ruhrgebietes in der Bundesrepublik beruht auch auf den fließenden Übergängen zwischen den Städten, die das Bild einer Metropole Ruhr vermitteln.

Dies haben auch die neuen Car-Sharing Anbieter erkannt und prüfen Möglichkeiten, um Geschäftsgebiete zu kreieren, die mehrere Städte einbeziehen.

Diese Modellvorhaben wären insbesondere unter dem Aspekt interessant, dass weltweit bisher keine vergleichbaren Angebote des flexiblen CarSharings existieren und die Anbieter wertvolle Informationen für die zukünftige Ausrichtung erhalten.

Unter diesen Annahmen würde beispielsweise eine Achse Dortmund – Bochum – Essen Ansatzpunkte bieten.

Um entsprechende Modellprojekte zu realisieren bzw. um auch relevante Kundengruppen zu erreichen, bedarf es vorab der Klärung einer Vielzahl von Fragestellungen. Dazu zählen:

- Ein einheitlicher Startzeitpunkt in den betroffenen Städten des gemeinsamen Geschäftsgebietes.
- Politische Beschlüsse der teilnehmenden Städte, welche u.a. die Nutzung des öffentlichen Raumes für das CarSharing ermöglichen.
- Identische Ansprache aller relevanten ÖPNV – Gruppen (Rabattmodelle etc.)

Eine Sonderstellung nimmt sicherlich die Fragestellung der Abrechnungsmethode für Parkvorgänge ein. Während für die jetzige Systematik zwischen Stadt und Anbieter in der Regel eine einfache Formel herangezogen wird ($X \text{ Autos} \times Y \text{ € je Parkplatz} = \text{Summe}$) erscheint diese Formel für ein städteübergreifendes Model nicht realisierbar.

Würde beispielsweise ein Anbieter an jede Stadt für jeweils 250 Fahrzeuge den genutzten Parkraum pauschal erstatten, das Geschäftsgebiet „Ruhrgebiet“ es den Kunden jedoch ermöglichen den Ausleihvorgang auch in anderen Ruhrgebietsstädten zu beenden, sind Benachteiligungen für einzelne Städte zu erwarten.

Ein Lösungsansatz wäre beispielsweise die Realisierung des Handyparkens in dem Gesamtgeschäftsgebiet.

Die Fahrzeuge sind grundsätzlich mit GPS (Navigationssystem zur Positionsbestimmung und Zeitmessung) ausgestattet. So besteht die Möglichkeit jedes Fahrzeug und seine Nutzung des öffentlichen Parkraumes detailliert abzurechnen.

An diesem Beispiel wird deutlich, dass noch eine Vielzahl von Koordinierungsfragen zu klären ist, bevor die Vision eines städteübergreifenden flexiblen CarSharings umsetzbar ist.

Die VRR AöR übernimmt gemeinsam mit der o. g. Arbeitsgruppe aus Vertretern der Aufgabenträgern und der Verkehrsunternehmen eine wichtige Koordinierungsrolle, um an diesem Projekt zu verdeutlichen, dass der Weg zum Mobilitätsverbund aktiv beschritten wird.

Denn ohne die Akteure des ÖPNV mit ihren Vertriebsstrukturen, Informationen zur Verkehrsplanung, der Kundeninformation- und Kommunikation – so haben es auch die Anbieter des flexiblen CarSharing erkannt- wird es schwer, entsprechende Projekte marktfähig zu gestalten.

19. Pilotprojekt „Gegenseitige Information im Störfall“: Rheinbahn, DB, Regiobahn, Landeshauptstadt Düsseldorf und VRR

Im Rahmen des im Jahre 2010 mit Zustimmung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses (OVA) der Landeshauptstadt Düsseldorf initiierten Pilotprojektes arbeiten Rheinbahn, DB

Station&Service, DB Regio, Regiobahn, Stadt Düsseldorf und VRR zusammen, um die Kundeninformation im Störfall zu verbessern.

Im Rahmen der Projektarbeit hat sich gezeigt, dass in der Kommunikation der Verkehrsunternehmen untereinander deutliche Defizite vorherrschen, vor allem mangelt es an verbindlichen Kommunikationsstrukturen. Gleichzeitig ist aber allseits der Wille vorhanden, diese Defizite im Interesse der ÖPNV-Kunden kurzfristig abzustellen.

Vor diesem Hintergrund wurden in der Projektgruppe Kommunikationsabläufe zur gegenseitigen Information im Störfall erarbeitet und in internen Dienstanweisungen verbindlich festgeschrieben, die von den beteiligten Verkehrsunternehmen zwischenzeitlich bereits in der Praxis angewandt werden.

Um für die Umsetzung der definierten Kommunikationsprozesse Verbindlichkeit zu schaffen und gleichzeitig klare Vorgaben für eventuell hinzukommende neue Partner zu ermöglichen, wurden die verabredeten Kommunikations- und Informationsabläufe über die vorhandenen Dienstanweisungen hinaus in einer Kooperationsvereinbarung festgehalten, die die Verantwortlichkeiten für alle beteiligten Partner verbindlich definiert.

Ist-Daten der Rheinbahn stehen zur Verfügung

Seit September 2012 werden den Fahrgästen zudem Echtzeitinformationen für die Stadtbahn- und Straßenbahnlinien der Rheinbahn über den Ist-Datenserver (IDS) beim VRR zur Verfügung gestellt und in der elektronischen Fahrplanauskunft angezeigt.

Unternehmensübergreifende Informationen an den Haltestellen

Im Rahmen des Projektes ist eine Versorgung von Pilot-Haltestellen vor Ort mit Verkehrsunternehmenübergreifenden Daten geplant. Hierzu führte die Projektgruppe im Düsseldorfer Stadtgebiet nach einer kurzen Vorauswahl eine Vor-Ort-Recherche durch, in der die Eignung verschiedener Haltestellen als Pilotstandorte untersucht wurde.

Zur Auswahl des optimalen Standortes z.B. für DyFa's innerhalb der Haltestelle wurden vor Ort unter anderem die Hauptwegebeziehungen der Fahrgäste/Passanten sowie die Blickrichtungen analysiert.

Auf Basis der Vor-Ort-Recherche wurden insgesamt vier Pilotstandorte festgelegt, an denen im Rahmen des Projekts dynamische Anzeiger zur Fahrgastinformation aufgestellt werden sollen. Es handelt sich um folgende Bahnhöfe:

Düsseldorf Bilk S, Düsseldorf Benrath S, Düsseldorf Derendorf S, Düsseldorf Rath S

Die Dyfas sollen perspektivisch an den genannten Standorten verkehrsmittelübergreifend Ist-Daten beauskunften.

Integrierte Notfallpläne

Für zukünftige Störungsereignisse werden derzeit integrierte Notfallpläne erarbeitet. Diese sollen sowohl die Abläufe (u.a. Kommunikationsketten) zwischen verschiedenen Partnern (u.a. Rheinbahn und DB), die daraus resultierende Kundeninformation und ggf. die Bereitstellung von Ersatzverkehren umfassen. Die Fahrgäste sollen an den Bahnhöfen und Haltestellen mittels Aushängen über die in diesem Zusammenhang erarbeiteten „Standard-Alternativrouten“ informiert werden.

Nächste Schritte

Neben den in der Umsetzung befindlichen Schritten sollen auch weitere innovative technische Entwicklungen im Anzeigerbereich vor Ort in die Betrachtungen der Projektarbeit mit einbezogen werden.

Weiterer Schwerpunkt der Kundeninformation wird im Rahmen des Projekts ITCS die Fahrgastinformation im Fahrzeug sein. Dieser wird durch ein Projektteam bei der Rheinbahn bearbeitet. Die Projektpartner werden über den Verlauf des Projektes informiert.

20. Sachstand Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM3) / Zukunft Vertrieb (EFM3)

Im Sommer-Sitzungsblock 2012 beschloss der Verwaltungsrat, dass die Weiterentwicklung des Vertriebs auf Basis des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) verfolgt werden soll. Der Vorstand wurde gebeten, regelmäßig über den Fortschritt zu berichten.

Im Folgenden wird der Status der verschiedenen Elemente der Weiterentwicklung berichtet.

Status Aufbau / Optimierung Onlinevertrieb für eTickets

Im Auftrag der VRR AöR wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie Online Vertriebs-Tool (OVT) erarbeitet. Die VRR AöR wird dabei von WSWmobil inhaltlich und organisatorisch unterstützt.

Nahezu alle Verkehrsunternehmen des VRR zeigen Interesse an der Studie. Dies zeigt sich unter anderem durch die rege Beteiligung an den Sitzungen des Projektleitungskreises.

Durchgeführt wird die Machbarkeitsstudie von der Firma ICG, die sich im Juli 2012 in einer Ausschreibung gegen drei Konkurrenten durchsetzen konnte. Sie wird dabei von einer Projektgruppe aus Mitarbeitern von VRR AöR und WSWmobil unterstützt.

Zurzeit arbeiten Projektgruppe und Auftragnehmer an der Identifikation aller notwendigen Prozesse.

Status Weiterentwicklung HandyTicket

Im Vertriebsworkshop der Marketingleiter der Verkehrsunternehmen des VRR wurde im August 2012 beschlossen, den Anteil der bisher nicht elektronischen ausgegebenen Tickets bis 2016 auf 50% und bis 2018 auf 70 % zu steigern.

Alle Verkehrsunternehmen beschlossen weiter, bis spätestens Mitte 2013 HandyTicket anzubieten. Zu den Pionieren Rheinbahn, Via und WSWmobil sind bereits die Bogestra und DSW21 hinzugekommen. Die restlichen Unternehmen werden bald folgen.

Status Vorbereitung EFM-System der Stufe 3 (Check-in/Check-out)

Im Oktober 2012 nahm ein Konsortium der Firmen BLIC und KCW die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie Check-in/Check-out auf. Vorausgegangen war eine Ausschreibung, bei der vier Interessenten anboten.

Seitdem fanden mehrere Projektgespräche statt. In bisher zwei Workshops hat der Auftragnehmer mit Experten der Verkehrsunternehmen und der VRR AöR Grundlagen für die weitere Arbeit geschaffen.

Bisher liegen die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie trotz einiger Verschiebungen im Zeitplan. Die Entscheidungsgrundlagen werden damit noch in diesem Jahr vorliegen.

Am 14. Dezember 2012 hat die KVIV AG Marketing, Tarif und Vertrieb getagt und einen Vorschlag zur Abfolge der Entscheidung für einen Piloten und die Umstellung des gesamten VRR verabschiedet. Gegenüber der ursprünglichen Planung soll die Phase des Pilotbetriebes verlängert werden, damit die Erfahrungen angemessen ausgewertet und beim Betrieb im gesamten VRR berücksichtigt werden können.

In Kürze wird ein angepasster Zeitplan vorgelegt.