

öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Sachstandsbericht</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/VIII/2013/0431</b>	<b>19.06.2013</b>	<b>2</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.07.2013	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.07.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	10.07.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	11.07.2013	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.07.2013	<input type="checkbox"/>

**Beschlussvorschlag:**

Kenntnisnahme

**Begründung/Sachstandsbericht:**

**Inhaltsverzeichnis:**

1. Vergabeverfahren Niederrhein-Netz
2. Umbenennung RB 47 in S7 zum Fahrplanwechsel im Dezember
3. Dauerhafte Benutzung von provisorischen Bahnsteigzugängen
4. Bahnsteighöhe im S-Bahnsystem
  - a) Bearbeitungsstand Wetter
  - b) Ergebnis der Untersuchung zur Bahnsteighöhe bei der S-Bahn
  - c) Bahnsteighöhen bei den Stationen der MOF2

5. Regiobahnverlängerung
6. Messergebnisse Gleismesszug
7. Sachstand RE10
8. Weiterentwicklung ÖSPV-Finanzierung in Bezug auf Direktvergabe
9. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis März 2013
10. Verbundweite Einführung des SozialTickets seit dem 01.01.2013
11. Anpassung erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)
12. KombiTickets mit Fernbuslinien
13. HandyTicket
14. Fortschreibung Marketingplan
15. Tarifliche Besonderheiten im Tarifraum unterer Niederrhein
16. Westfalen- und Rheinlandtarif und Auswirkungen auf den VRR-Tarif
17. NRW-Kundenbarometer – Ergebnisse Alt-VRR und Alt-VGN
18. Zukünftig auch Ist-Daten privater EVU in der DB Fahrplanauskunft
19. Datenlieferungs- und Datennutzungsverträge mit Verkehrsunternehmen und Dritten
20. Open Data
21. ExtraSchicht 2013
22. Vertragsunterzeichnung Niederrhein-Netz
23. Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“

## **1. Vergabeverfahren Niederrhein-Netz**

Der VRR hat im April 2013 den Zuschlag im Vergabeverfahren „Niederrhein-Netz“ an die Abellio Rail NRW GmbH erteilt. Das Netz umfasst die Linien RB33 (Ast Wesel – Mönchengladbach) und RB35 (Düsseldorf – Arnhem). Betriebsaufnahme wird im Dezember 2016 sein, die Laufzeit des Verkehrsvertrages beträgt zwölf Jahre.

Der Ausschreibung voraus gegangen sind seit 2010 umfangreiche konzeptionelle Überlegungen und Untersuchungen, die zu folgenden Veränderungen gegenüber dem Status quo führen:

- Rücknahme des RE5 auf den Laufweg Koblenz – Wesel zu Vermeidung von Überkapazitäten und deutlich höherer technischer Anforderungen an die RRX-Fahrzeuge
- Ausweitung der RB35 auf den Laufweg Düsseldorf – Arnhem
- Die Linie RB35 wird mit allen Fahrten nördlich von Wesel alle Stationen bedienen. Auf niederländischer Seite werden künftig die Stationen Arnhem CS und Zevenaar bedient, auf deutscher Seite ist die Einrichtung eines Haltes in Elten vorgesehen.
- Aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage in der Hauptverkehrszeit im Zulauf auf Düsseldorf werden auf der Linie RB35 weiterhin drei Verstärkerfahrten montags – freitags

zwischen Emmerich und Düsseldorf angeboten.

- Sofern die Pläne zur Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt umgesetzt werden, kann entweder die Linie RB33 bis Bocholt verlängert werden (fahrzeugneutral) oder die Linie RB35 als sog. Flügelzug nach Arnhem und Bocholt geführt werden. Eine Entscheidung wird bis spätestens Mitte 2015 getroffen werden.

Insgesamt wurden ca. 2,4 Mio. Zugkilometer p.a. ausgeschrieben, davon ca. 250.000 Zugkilometer in den Niederlanden. Das Vergabeverfahren wurde in enger Abstimmung mit der Provinz Gelderland, der Stadsregio Arnhem Nijmegen und dem niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt durchgeführt. Zwischen der Provinz Gelderland und dem VRR wurde eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung geschlossen, in der die Zusammenarbeit und die Finanzierungsbedingungen der niederländischen Seite bis zum Ende der Vertragslaufzeit geregelt sind.

Insgesamt werden von Abellio 20 neue fünfteilige Elektrotriebwagen über das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell beschafft, davon sind sieben mehrsystemfähig. Abellio hat in seinem Angebot sowohl von der optional angebotenen Fahrzeugfinanzierung sowie von der erstmals angebotenen Werkstattförderung Gebrauch gemacht. Somit ist es auch darauf zurückzuführen, dass als Ergebnis gute wirtschaftliche und finanzierbare Preise erlangt werden konnten, die es der öffentlichen Hand ermöglicht langfristig die qualitativ hochwertigen Verkehre auf den Linien des Niederrhein-Netzes zu finanzieren.

## **2. Umbenennung RB 47 in S7 zum Fahrplanwechsel im Dezember**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 übernimmt Abellio den Verkehr auf der heutigen Linie RB47 „Der Müngstener“ zwischen Solingen, Remscheid und Wuppertal. Durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge vom Typ Lint ist der Zugang zukünftig an fast allen Stationen entlang der Strecke weitgehend barrierefrei möglich. Damit wird – neben dem 20-Minuten-Takt und der dichten Haltestellenfolge – ein weiteres wesentliches Kriterium im S-Bahn-Verkehr erfüllt, so dass die Linie zukünftig unter der Produktbezeichnung S7 verkehren wird.

## **3. Dauerhafte Benutzung von provisorischen Bahnsteigzugängen**

In der Sitzung des Verkehrs- und Planungsausschusses am 08. März 2013 ist die Frage gestellt worden, ob es zukünftig auch möglich ist, neue – aber nur im Rahmen von Bautätigkeiten provisorisch vorgehaltene – Bahnsteigzugänge auch dauerhaft zu erhalten. Hierdurch sei – Beispiel ist hier der Umbau in Dortmund Hörde – dauerhaft eine bessere Erreichbarkeit der Station möglich.

Generell gilt:

Um den Zugang für Fahrgäste zum Bahnsteig an Stationen während einer Bautätigkeiten gewährleisten zu können, werden prov. Zugänge z. B. mit Stahlkonstruktionen und Holzverkleidungen erstellt, die nach Abschluss der Maßnahmen relativ einfach zurück gebaut werden können.

Diese provisorischen Zugänge sind bei Baumaßnahmen an Stationen Bestandteil der Planfeststellungsverfahren und werden vom Eisenbahnbundesamt (EBA) **nur für die Bauzeit genehmigt**.

Station Dortmund-Hörde:

Die Station Dortmund-Hörde wurde im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 umgebaut. Für die Bauzeit wurden provisorische Treppenzugänge zu den Bahnsteigen von der Hörder Brückenstraße erstellt. Durch diese Maßnahme haben sich die Wegebeziehung zur U-Bahn Station DO- Hörde (U 41) verkürzt; für Fahrgäste, die in westlicher Richtung die Station verlassen wollten, habe sich die Wege allerdings verlängert.

Da die Bahnsteige im Bereich der provisorischen Treppenzugänge sehr schmal sind, wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hierfür vom EBA lediglich eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Eine über die Bauzeit weiterführende Genehmigung lag nicht vor, so dass die Treppen zwischenzeitlich wieder zurück gebaut wurden.

Es ist daher auch davon auszugehen, dass eine endgültige feste Treppenanlage wegen der beengten Platzverhältnisse nicht genehmigungsfähig sein wird.

Nach Abschluss der gesamten Modernisierungsmaßnahme sind die beiden Bahnsteige der Station DO-Hörde über eine Personenunterführung, Treppen und ab Juli 2013 auch barrierefrei über Aufzüge erreichbar.

#### **4. Bahnsteighöhe im S-Bahnsystem**

##### **a) Bearbeitungsstand Wetter**

##### **b) Ergebnis der Untersuchung zur Bahnsteighöhe bei der S-Bahn**

##### **c) Bahnsteighöhen bei den Stationen der MOF2**

##### **a) Bearbeitungsstand Wetter**

Der VRR hat im Juli 2012 ein Gutachten an das Ing.-Büro Spiekermann zur Anhebung der Bahnsteiggleise an der Station Wetter auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm vergeben. Hintergrund für das Gutachten: Im Rahmen des Vergabeverfahrens für die

S-Bahnlinie S5/S8 hat der VRR entschieden, Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm einzusetzen. Wegen der starken Frequentierung der Station Wetter durch Rollstuhlfahrer ist es in Absprache mit den Behindertenvertretern der Stadt Wetter das vordringliche Ziel des VRR, dass kurzfristig eine Anpassung der Bahnsteighöhe vorgenommen wird.

Die Arbeiten an dem Gutachten konnten auch 10 Monate nach Auftragsvergabe noch nicht begonnen werden, weil bei DB Netz keine Vermessungsdaten für den aktuellen Bestand der Station Wetter vorgelegen haben.

Nach wiederholten Nachfragen des Gutachters und des VRR sind die Vermessungsarbeiten nun von DB Netz durchgeführt worden. Sie werden derzeit aufbereitet und dem Gutachter zur Verfügung gestellt. Auf deren Basis können dann die vom Gutachter für die Untersuchung erforderlichen eigenen Vermessungsarbeiten selbst durchgeführt werden. Nach dem aktualisierten Zeitplan ist die Fertigstellung des Gutachtens im Herbst zu erwarten.

b) Ergebnis der Untersuchung zur Bahnsteighöhe bei der S-Bahn

Als Entscheidungsgrundlage in der Frage der zukünftigen Zielbahnsteighöhe für die S-Bahn Rhein-Ruhr hat das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan des Landes NRW (KC ITF) ein Gutachten beim Verkehrsplanungsbüro SMA in Auftrag gegeben. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass aus folgenden Gründen eine Bahnsteighöhe von 76 cm für das komplette S-Bahn-Netz empfohlen wird:

Nur mit dieser Bahnsteighöhe ist an **allen** Stationen im SPNV eine durchgehende Barrierefreiheit möglich.

Der Einsatz von Standardfahrzeugen mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm ermöglicht deutlich niedrigere Investitionskosten bei der Fahrzeugbeschaffung und damit einen wirtschaftlicheren SPNV.

Die Bahnsteighöhe von 76 cm im gesamten SPNV erlaubt die Weiterentwicklung von fahrgastfreundlichen, flexibleren Betriebskonzepten.

Damit sind die Auffassungen und Erkenntnisse des VRR aus der Entscheidung, auf der S5/S8 Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm einzusetzen, vollumfänglich bestätigt worden.

Am 03. Juni 2013 sind die Ergebnisse des Gutachtens allen Beteiligten (Ministerium, Aufgabenträger, DB Netz, DB Station&Service) vorgestellt worden. Ergänzt wurde diese Vorstellung um erste Überlegungen des VRR zur Wirtschaftlichkeit. Darin sind – bezogen auf den VRR - auf der Grundlage von vorliegenden Studien und Kostenschätz-

zungen die Kosten und Einsparungen einer Anpassung der Stationen für die Zielhöhe von 76 cm denjenigen Kosten für den Umbau von Stationen für die Zielhöhe von 96 cm den gegenübergestellt worden sind.

Grundsätzlich ist von allen Beteiligten die einheitliche Bahnsteighöhe von 76 cm im gesamten SPNV als positiv bewertet worden. Vorbereitend für eine endgültige Entscheidung des Landes sollen bis nach der Sommerpause die Betrachtungen des VRR zur Wirtschaftlichkeit mit Bewertungen/Angaben der DB weiter verdichtet und konkretere Umrüstungsschritte zur Umstellung auf die Bahnsteighöhe von 76 cm beim VRR mit dem Ziel angestellt werden, dieses Ergebnis in ein Bahnsteighöhen- und –längen Konzept einfließen zu lassen.

c) Bahnsteighöhen bei den Stationen der MOF 2

Folgende Stationen sind zwischen der DB Station & Service AG, dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW und der VRR AöR in der Diskussion hinsichtlich der umzusetzenden Bahnsteighöhen im Zusammenhang mit der Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2):

- Erkrath-Hochdahl
- Düsseldorf-Benrath
- Düsseldorf-Oberbilk
- Bochum-Dahlhausen
- Mülheim-Styrum

Die bisherigen Planungen, die überwiegend schon bis zur Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) durchgeführt worden sind, sehen für diese Stationen eine Bahnsteighöhe von 96 cm vor. Da das SMA-Gutachten eine generelle Bahnsteighöhe von 76 cm empfiehlt und durch die jetzige Berücksichtigung einer Höhe von 76 cm zukünftig Bau- und Planungskosten eingespart werden könnten, strebt die VRR AöR an, diese Stationen schon im Rahmen der MOF 2 auf die Zielbahnsteighöhe 76 cm umzubauen. Dies würde sich auch mit dem vorgesehenen Ausschreibungskonzept der betroffenen S-Bahnlinien decken, die zum Fahrplanwechsel 2019 den Betrieb aufnehmen und dabei eine Fahrzeugbodenhöhe von 80 cm haben sollen.

Die Station Erkrath-Hochdahl an der S5/S8 wurde ebenfalls mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm, die auch zurzeit vorhanden ist, beplant. Da ab dem Fahrplanwechsel S-Bahnfahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm auf der S5/S8 fahren werden,

kann die bisher vorgesehene Bahnsteighöhe nicht beibehalten werden. Bevor eine Bewilligung der Maßnahme vorgenommen werden kann, muss sichergestellt werden, dass die zukünftige Zielbahnsteighöhe von 76 cm nachträglich umgesetzt werden kann. Zu diesem Zweck hat die VRR AöR ein Gutachten an das Ingenieurbüro Schüller-Plan in Auftrag gegeben, das untersucht, ob eine ein Anheben der Gleisgradienten an der Bahnsteigkante um 20 cm technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Das Gutachten liegt seit April 2013 vor und kommt zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene Gleisanhebung technisch machbar ist und rd. 1,3 Mio. € Investitionskosten erfordern. Aufgrund der doch überraschend hohen Kosten für die Gleisgradientenanhebung an der Station Erkrath-Hochdahl wurde der Auftragsumfang des Gutachtens um den Punkt Kostenermittlung für einen Bahnsteigneubau in Erkrath-Hochdahl erweitert. Mit den entsprechenden Ergebnissen soll eine Entscheidungsgrundlage geschaffen werden, welche Variante die wirtschaftlichere ist, entweder Modernisierung des heutigen 96 cm hohen Bahnsteig (*einschließlich Verlängerung auf 150 m Bahnsteiglänge*) und anschließender Anhebung der Gleisgradienten oder der Neubau des Bahnsteiges mit 76 cm Höhe. Die Ergebnisse dieser Gutachtenerweiterung sollen voraussichtlich im Juli der VRR AöR vorliegen. Von der Bahnsteighöhe unabhängig ist der Bau einer barrierefreien Rampe am Südzugang des Bf. Erkrath-Hochdahl, die separat und umgesetzt und ggfls. zeitlich vorgezogen werden kann.

## **5. Regiobahnverlängerung**

Die Vorbereitungen zum Bau des Verlängerungsabschnittes der Regiobahn GmbH von Mettmann-Stadtwald bis nach Wuppertal Hbf. gehen in die entscheidende Phase.

Mit der Aufnahme des Projektes in den Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) hat der Verkehrsausschuss des Landtages im März 2013 die letzte formelle Hürde zur Realisierung des Projektes beseitigt.

Als nächste Schritte muss die Regiobahn GmbH nun die Planung konkretisieren und den Finanzierungsantrag aktualisieren. Diese Arbeiten sind im Gange. Gleichzeitig ist die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Projektes mittels eines standardisierten Verfahrens (sog. Standardisierte Bewertung) dem Land NRW nachzuweisen. Hierbei wird in einem Berechnungsverfahren der Quotient aus allen Nutzenanteilen und den Kostenanteilen bestimmt. Ist der Nutzen größer als die Kosten ergibt sich ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis. Diese Ergebnisse sollen bis Ende Juni 2013 dem Land NRW vorliegen.

Die im Verfahren Beteiligte, Land NRW, die Regiobahn GmbH, Gutachter und die VRR AöR stehen hierzu in intensiven Kontakt. Aktuell wird davon ausgegangen, dass der Baubeginn des Vorhabens noch im Jahr 2013 erfolgen wird. Die Betriebsaufnahme soll zum Fahrplanwechsel 2016/17 erfolgen.

## **6. Messergebnisse Gleismesszug**

Der Ausschuss für Verkehr und Planung hat in seiner Sitzung am 08. März 2013 beschlossen, die Messergebnisse dem Eisenbahnbundesamt zur Prüfung vorzulegen.

Die Messergebnisse sind dem Eisenbahnbundesamt im April zugeleitet worden. Nach einer intensiven Betrachtung durch das Eisenbahnbundesamt hat am 05. Juni 2013 ein Gespräch zur Präsentation der Ergebnisse stattgefunden. An dem Gespräch haben auch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums teilgenommen.

Die Überwachung des Eisenbahnbundesamtes, welche sich auf einen Teil der Abschnitte bezog, die vom VRR genannt wurden, führte zu folgendem Fazit:

Bei den genannten Streckenabschnitten liegen keine Erkenntnisse über konkrete Gefahren vor. Im Rahmen von Stichproben bestätigte instandhaltungswürdige Fehler werden im Rahmen der Eisenbahnaufsicht weiterverfolgt.

Die vom UFM 120 (*Messfahrzeug*) gelieferten Ergebnisse scheinen generell plausibel zu sein.

Ungenauigkeiten in der Verortung erschweren die detaillierte Beurteilung.

Gründe für eine Verschlechterung beim Parameter Spurweite sind nicht erkennbar.

## **7. Sachstand RE10**

Zahlreiche Berichte in den Medien, Fahrgastbeschwerden und Anfragen aus dem regionalen politischen Umfeld geben Anlass die Bedienungsqualität auf der Linie RE10 in qualitativer und quantitativer Sicht erneut zu beleuchten.

Das Ausschreibungsverfahren des NRE-Netzes und somit auch für die Linie RE10 wurde im Jahr 2007 durchgeführt. Die damaligen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des VRR zur Finanzierung des SPNV waren extrem eingeschränkt und auch perspektivisch nicht abgesichert, die Vorjahre waren durch Leistungs- und Mittelkürzungen gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund konnte das Ausschreibungsverfahren nur nachfrageorientiert durchgeführt werden, um eine auskömmliche Finanzierung gewährleisten zu können. Die damaligen Nachfragezahlen wurden seinerzeit genau analysiert und die Kapazitätsvorgaben an diesen Werten ausgerichtet.

Am 13. Dezember 2009 wurde der Betrieb auf dem ersten Teil des NRE-Netzes durch die

NordWestBahn (NWB) aufgenommen (Linien: RE10 Düsseldorf – Krefeld – Kleve und RB31 Duisburg – Moers – Xanten. Eingesetzt wurden Neufahrzeuge des Typs LINT 41 H von Alstom mit 136 Sitzplätzen in verschiedenen Traktionsstärken.

Im Winter 2009/2010 zeigten sich erste Kapazitätsprobleme auf der Linie RE10 in der morgendlichen HVZ zwischen den Stationen Kempen (Ndrh) und Krefeld Hbf. Eine im Auftrag des VRR im Juni 2010 durchgeführte Fahrgastzählung auf der Linie RE10 hat dieses bestätigt. Zur Problemlösung wurde durch die NWB im Auftrag des VRR ein zusätzliches Fahrzeug beschafft, das eine zusätzliche Dreifachtraktion (Kleve ab 05:24 Uhr) auf dem Streckenabschnitt Kleve – Krefeld sowie 3 zusätzliche Pendelfahrten auf dem überlasteten Abschnitt zwischen Kempen (Nrdh) und Krefeld Hbf ermöglicht. Diese Verstärkungen verkehren seit dem Fahrplanwechsel 12/2011.

Im 1. Quartal 2012 wurde vom VRR eine HVZ-Zählung durchgeführt. Die Zählung ergab, dass die vom VRR bestellten Kapazitäten auf der RE10 ausreichend sind, um der Fahrgastnachfrage gerecht zu werden. Die Ergebnisse der HVZ-Zählung wurden in der 17. KW 2013 durch den VRR nochmals überprüft und bestätigt.

#### **RE10 HVZ Angebot/Nachfrage (06:15 Uhr bis 08:15 Uhr ab Kempen)**

Bestelltes Sitzplatzangebot Kleve -> Kempen:	1904
Fahrgastnachfrage Kleve -> Kempen:	1266
Bestelltes Sitzplatzangebot Kempen -> Krefeld:	2312
Fahrgastnachfrage Kempen -> Krefeld:	2139

Insgesamt liegt das gegenwärtige Sitzplatzangebot in der o.g. HVZ von Kempen nach Krefeld mit 2312 Sitzplätzen auch über dem Angebot vor der Ausschreibung mit 2055 Sitzplätzen.

Auch bei der Auswertung der Einzelzüge kann kein strukturelles Kapazitätsproblem bei der RE10 erkannt werden. Bei lediglich 2 Zügen (06:45 Uhr und 07:15 Uhr ab Kempen (Ndrh) in Richtung Krefeld) steht ab Kempen (Ndrh) nicht allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung, was aber bei vielen Linien im SPNV in der HVZ nicht gewährleistet werden kann. Weiterhin besteht dieser Nachfrageüberhang mit maximal rd. 100 stehenden Fahrgästen lediglich zwischen Kempen (Ndrh) und Krefeld und ist bei einer Reisezeit von 9 Minuten durchaus zu vertreten.

Neben den getroffenen Maßnahmen zwischen Kleve und Krefeld wurde weiterhin eine Kapazitätsverstärkungen in der HVZ von Düsseldorf (16:39 Uhr) nach Kleve Krefeld umgesetzt.

Ergänzend zu den beschriebenen HVZ-Verstärkungen verkehren seit dem Februar 2013 insgesamt 11 weitere zusätzliche vom VRR bestellte Kapazitätsverstärkungen an Wochenenden und Nebenverkehrszeiten , um auf eine geänderte Fahrgastnachfrage bedarfsgerecht zu reagieren.

Die beschriebenen Maßnahmen konnten umgesetzt werden, ohne die Anliegerkommunen

finanziell damit zu belasten. Sämtliche Maßnahmen wurden durch eine gemeinsame, aktive Pressearbeit der Häuser NWB und VRR aktiv begleitet.

Bei den verschiedenen Qualitätsstandards (Pünktlichkeit, Ausfälle, Kapazität) liegt der RE10 im Vergleich zu den anderen RE-Linien zurzeit im oberen Mittelfeld und fällt nicht durch außergewöhnliche Schlechtleistungen auf (siehe auch Anlagen). Trotzdem kommt es immer wieder gerade morgens vor, dass einzelne Züge nicht mit den bestellten Kapazitäten verkehren. In solchen Fällen kommt es zu massiven Überfüllungen insbesondere im Abschnitt zwischen Kempen und Krefeld. Die Lage in dem Bereich hat sich bereits verbessert, ist aber für den VRR zurzeit noch nicht zufriedenstellend. Die NWB arbeitet aber mit Nachdruck daran, die Probleme abzustellen. Der VRR begleitet diesen Prozess aktiv.

### **8. Weiterentwicklung ÖSPV-Finanzierung in Bezug auf Direktvergabe**

Mit dem Sachstandsbericht des ersten Sitzungsblocks 2013 (Drucksache Z/VIII/2013/0399) wurde von der VRR AöR eine Übersicht über die Laufzeiten der Bestandsbetrauungen der ÖSPV-Finanzierung zur Verfügung gestellt. Weiterhin wurde in dem o. g. Sachstandsbericht angekündigt, dass in diesem Jahr Vorschläge für eine Novellierung des VRR-Finanzierungssystem erarbeiten und mit den Beteiligten diskutiert werden.

Grundsätzlich sind bei der Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems die Vorgaben des novellierten PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Um Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, enthält die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehrere Möglichkeiten. Hierzu zählt neben dem Instrument der Allgemeinen Vorschrift auch die Möglichkeit der Direktvergabe nach Art. 5 (2) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Eine der in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 definierten Voraussetzungen ist, dass es sich um eine zuständige Behörde oder auch um eine Gruppe von zuständigen Behörden handeln muss.

Da im Bereich des VRR enge verkehrliche Verflechtungen bestehen, sind voraussichtlich kaum einzelne Direktbeziehungen zwischen der zuständigen Behörde und dem bedienenden Verkehrsunternehmen zu finden. Vielmehr würde eine nicht unerhebliche Anzahl von Gruppen von Behörden benötigt, um diesen Verflechtungen gerecht zu werden und Direktvergaben auf dem Gebiet des VRR flächendeckend durchzuführen.

Da mit dem VRR bereits eine Konstruktion besteht, die den o. g. engen verkehrlichen Verflechtungen gerecht wird, wurde in den ersten Überlegungen bzgl. eines Modells zur Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems angedacht, den VRR als Verbindung zwischen

allen Aufgabenträgern und als Dach für Direktvergaben zu nutzen.

Ziel bei den weiteren Überlegungen soll sein, dass die bestehende Aufgabenverteilung, d.h. die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für die Definition von Leistungen und Qualität vor Ort, weiterhin bestehen bleibt. Dies bedeutet, dass die Direktvergabeentschlüsse vor Ort gefasst würden und die Mechanismen vor Ort unverändert blieben. Nach der örtlichen Beschlussfassung würde der VRR als Dach der Gruppen von Behörden lediglich dazu dienen, die Beschlüsse zu bündeln und nach außen rechtswirksam umzusetzen.

Mit einem solchen Verfahren könnten das derzeitige Finanzierungssystem, die Verfahrensinhalte und damit die Behandlung im Rahmen des Querverbands unverändert bleiben. Darüber hinaus würde der Mehraufwand für alle Beteiligten durch die Nutzung von Synergieeffekten überschaubar und die Finanzierungsströme (Umlagenrechnung) unverändert bleiben.

Den Mitgliedern des KViV-Arbeitskreises „Umlagenfinanzierung nach 1999“ und den Mitgliedern des Arbeitskreises „Aufgabenträger im VRR“ wurde das oben skizzierte Modell in den Grundzügen erläutert.

Da die ersten Bestandsbetrauungen nach dem Kenntnisstand der VRR AöR Ende 2015 bzw. 2016 auslaufen, wird eine Beschlussfassung zu der Weiterentwicklung der ÖSPV-Finanzierung in Bezug auf Direktvergaben im Dezember-Sitzungsblock 2013 angestrebt.

## **9. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis März 2013**

Nach den ersten drei Monaten 2013 zeigen sowohl die Einnahmen wie auch die Fahrten eine positive Entwicklung. Die Einnahmen sind im ersten Quartal 2013 um **7,760 Mio. € (+ 2,9 %)** gestiegen und auch die Fahrten zeigen trotz schwieriger Begleitumstände (Schüler- und Bevölkerungsrückgang) eine mit **+ 2,020 Mio. Fahrten (+ 0,7 %)** erfreuliche Tendenz. Die Steigerung bei den Einnahmen ist noch positiver zu sehen, da in diesem Jahr eine Woche der Osterferien in den März gefallen ist und die Landeszuwendungen für die Stützung des Sozialtickets in Höhe von 3 – 3,5 Mio. € noch nicht mit eingerechnet sind.

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2012	Jan-Mrz 2013		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	461.395	462.096	700	0,2
	Barsortiment	58.726.168	60.321.887	1.595.719	2,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	30.772.058	31.953.977	1.181.919	3,8
	davon 4erTicket Erwachsene	18.594.511	18.842.626	248.114	1,3
	FirmenTickets	22.552.045	23.809.050	1.257.004	5,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	11.183.083	11.563.774	380.691	3,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.472.549	3.621.583	149.034	4,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	7.896.413	8.623.693	727.280	9,2
	Regelzeitkarten	104.294.383	103.650.724	-643.659	-0,6
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	53.031.487	53.305.352	273.865	0,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	18.706.935	18.319.759	-387.176	-2,1
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	22.999.974	22.237.294	-762.681	-3,3
	davon BärenTicket	9.555.988	9.788.319	232.332	2,4
	Schüler/AzubiTickets	67.013.861	68.098.458	1.084.597	1,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	22.266.150	22.781.887	515.736	2,3
	davon YoungTicketplus	11.870.563	12.265.605	395.042	3,3
	StudentenTickets	9.373.237	10.547.961	1.174.724	12,5
	NRW-weite Tickets	4.055.221	4.257.014	201.794	5,0
	SozialTicket	3.992.876	7.082.443	3.089.567	
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	22.606.985	22.409.016	-197.969	-0,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.550.550	11.541.802	-8.748	-0,1
	davon 4erTicket Erwachsene	7.842.400	7.683.100	-159.300	-2,0
	FirmenTickets	18.153.584	18.520.507	366.923	2,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	7.094.067	7.019.856	-74.211	-1,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.210.432	3.235.456	25.024	0,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	7.849.085	8.265.195	416.110	5,3
	Regelzeitkarten	101.565.200	96.637.318	-4.927.882	-4,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	56.223.492	54.179.716	-2.043.776	-3,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	18.785.172	17.493.819	-1.291.353	-6,9
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	20.284.796	18.847.293	-1.437.503	-7,1
	davon BärenTicket	6.271.740	6.116.490	-155.250	-2,5
	Schüler/AzubiTickets	119.175.133	118.216.602	-958.531	-0,8
	davon SchokoTicket Selbstzahler	56.743.424	55.865.700	-877.724	-1,5
	davon YoungTicketplus	17.367.525	16.865.925	-501.600	-2,9
	StudentenTickets	17.032.140	18.445.170	1.413.030	8,3
	NRW-weite Tickets	487.129	508.014	20.885	4,3
	SozialTicket	8.146.001	14.449.131	6.303.130	
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>270.469.186</b>	<b>278.229.632</b>	<b>7.760.447</b>	<b>2,9</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>287.166.172</b>	<b>289.185.758</b>	<b>2.019.586</b>	<b>0,7</b>

Im Bereich des **Barsortimentes** sind die **Einnahmen** trotz sinkender Fahrten mit **+ 1,596 Mio. € (+ 2,7 %)** sehr positiv. Dabei zeigt gerade das **EinzelTicket** als „Einsteigerticket“ zum ÖPNV eine mit **+ 1,182 Mio. € (+ 3,8 %)** erfreuliche Entwicklung. Der Rückgang der **4erTickets** im letzten Jahr konnte im ersten Quartal 2013 gestoppt und in eine positivere Richtung gelenkt werden (**+ 0,248 Mio. €, + 1,3 %**).

Auch die **FirmenTickets** zeigen mit **+ 1,257 Mio. € (+ 5,6 %)** eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Einnahmen bei den **SemesterTickets** um **1,175 Mio. € (+ 12,5 %)** gestiegen.

Auch bei den **Schüler- und AzubiTickets** können wir trotz sinkender Schülerzahlen auf eine mit **+ 1,085 Mio. € (+ 1,6 %)** positive Einnahmeentwicklung blicken.

Lediglich die **Regelzeitkarten** zeigen durch den Wechsel zum SozialTicket noch immer ein **Minus von - 0,644 Mio. € (- 0,6 %)**, was aber nicht mehr ganz so deutlich ausfällt wie im letzten Jahr.

Die Abonnentenentwicklung im VRR zeigt auch in diesem Jahr einen erfreulichen Trend, aktuell können Zuwächse von **+ 0,3 % (3.700 neue Abonnenten)** verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten gibt es mit **15.700 Abos (+ 8,3 %)** bei den **SemesterTickets** und mit **3.300 Abos (+ 0,8 %)** bei den **SchokoTickets**. Auch die **FirmenTickets** tragen mit **+ 1.300 Abos (+ 1,0 %)** zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** sind die Kannibalisierungseffekte vom SozialTicket immer noch offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **- 19.000 Abonnenten (- 4,7 %)**. Viele davon haben sich sicherlich für das günstigere **SozialTicket** entschieden. Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **1.150 Abonnenten (- 2,5 %)** und das **YoungTicketPLUS** um **ca. 2.400 Kunden (- 3,1 %)** zurückgegangen.

Nach der zum 1. Januar 2013 **verbundweiten Einführung des SozialTickets** und der **Erweiterung auf die Kreisgebiete** steigen die Absatzzahlen bis **März** auf über **80.000 Tickets**, dies entspricht einer **Nutzerquote von 6,5 %**.

Mit den Landesmitteln zum SozialTicket ist die Kompensation der Mindereinnahmen auch bei weiterhin leicht steigenden Absatzzahlen im Jahr 2013 gesichert.

Diese Daten lassen insgesamt auf ein sehr positives Jahr 2013 hoffen, steigende Einnahmen, steigende Fahrten und steigende Abonnentenzahlen sollten das Ergebnis sein.

## **10. Verbundweite Einführung des SozialTickets seit dem 01.01.2013**

Das SozialTicket des VRR mit der neuen Bezeichnung „mein Ticket“ ist seit dem 01.01.2013 in das VRR-Regeltarifsortiment überführt worden und gilt damit in sämtlichen Kommunen und Kreisen im VRR-Gebiet.

Nachdem die endgültigen Verkäufe des SozialTickets für das Jahr 2012 der VRR AöR vorliegen, wurde von der VRR AöR die endgültige Abrechnung der Landesmittel 2012 vorgenommen. Hierbei wurden die verkauften SozialTickets mit den Ergebnissen der Evaluierung je Cluster (Drucksache M/VIII/2012/0356) bewertet. Die so ermittelten Ausgleichsbeträge konnten durch die zur Verfügung stehenden Landesmittel gedeckt werden.

Nach gesichertem Erkenntnisstand ist für das Jahr 2013 von einer soliden Finanzierung durch die Landeszuschüsse auszugehen, die das Delta zwischen dem Betrag des Kunden in Höhe von 29,90 € / Monat und dem ursprünglichen Alt-Umsatz von rd. 43 € / Monat schließt. Zunächst können nicht verausgabte Landesmittel aus dem bewilligten Haushaltsjahr 2012 in einer Größenordnung von mehr als 10 Mio. € noch bis zum Juni 2013 einschließlich verausgabt werden. Dazu kommen nochmals rd. 19 Mio. € für das Kalenderjahr 2013, wobei auch

diese Mittel noch bis Juni 2014 verwendet werden können.

In tariflicher Hinsicht hat sich am 01.01.2013 aus den Vorgaben der Förderrichtlinie des Landes eine deutliche Veränderung für die Berechtigten ergeben. So erstreckt sich der Geltungsbereich eines in einer kreisangehörigen Gemeinde wohnenden Berechtigten nicht mehr nur auf den Wohnort, sondern auf das gesamte Kreisgebiet. Bei den in einer kreisfreien Stadt wohnenden Berechtigten verbleibt es bei der Fahrtberechtigung in einer kreisfreien Stadt. Auf Wunsch des Kunden kann weiterhin anstelle des gesamten Stadt- oder nunmehr Kreisgebiets auch der 2-Waben-Tarif gewählt werden. Dann gilt das SozialTicket in zwei angrenzenden Waben (Stadtbezirken) benachbarter Städte.

Diese Erweiterung auf das Kreisgebiet und die Einführung in den bis zum 31.12.2012 nicht angeschlossenen Städten hat zu einem deutlichen Anstieg der Kundenzahl geführt. Im März 2013 sind es nunmehr mehr als 80 000 Kunden. Beim Start des SozialTickets im November 2011 waren es noch rd. 30 000 Kunden in den damals in den Pilot einbezogenen Städten. Durch steigende Bekanntheit stieg die Kundenzahl sukzessive im Pilotversuch auf einen Spitzenwert von 55 000 im November 2012 an.

Die Ausgabe der Trägerkarten (Berechtigtenausweise) ist nach Klärung einiger noch offener Fragen nunmehr flächendeckend realisiert worden. So ist dieser Ausweis auch in den zum 1. Januar 2013 hinzugekommenen Gebietskörperschaften, wie z.B. in Hagen oder Krefeld erhältlich. Dies gilt auch für alle beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales angesiedelten Jobcenter. Ein umfangreicher Schriftwechsel zwischen den beteiligten Landesministerien und dem Bundesministerium diente der Abstimmung.

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.

So erfolgt die Ausstellung des Berechtigtenausweises mit der Eintragung der Gültigkeit der Berechtigung grundsätzlich durch den Leistungsträger (z. B. Sozialamt, Jugendamt oder JobCenter). Die Stadt Langenfeld testet dieses Verfahren im ersten Halbjahr um anschließend zu entscheiden, ob es weitergeführt wird. Die Städte Haan, Wülfrath und Velbert versehen die Bewilligungsbescheide mit einem fälschungs- und manipulationssicheren Hologrammaufkleber und testen dieses Verfahren in 2013. Die Städte Hagen, Remscheid, Solingen und Wuppertal haben bis auf weiteres die Ausstellung auf ihre Stadtwerke übertragen, entsprechende Kontrollen zur Absicherung gegen Missbrauch wurden vereinbart. Der Berechtigtenausweis dient auch weiterhin als Trägerkarte für die monatlich zu erwerbenden

Wertmarken. Die monatlichen Wertmarken sind an allen VU-Vertriebsstellen, die Wertmarken für Zeittickets vertreiben, erhältlich.

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. Von dieser Möglichkeit machen etwa 20 % der Kunden Gebrauch.

### **11. Anpassung erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)**

Die Verkehrsminister der Länder haben sich am 12.04.2013 für eine - seit langem überfällige - Erhöhung der Strafzahlung für das Schwarzfahren von 40 auf 60 Euro ausgesprochen.

Die Höhe des EBE ist bundesweit einheitlich in Rechtsverordnungen des Bundes geregelt. Um das EBE von 40 auf 60 Euro zu erhöhen, muss das Bundesverkehrsministerium diese Verordnungen mit Zustimmung des Bundesrates ändern. Ein Termin für eine Änderung steht noch aus. Nach Auskunft des VDV soll diese Änderung noch vor der Bundestagswahl erfolgen.

Gleichzeitig sollte die Gebühr für den nachträglichen Nachweis der rechtmäßigen Nutzung eines Zeitfahrausweises zum Zeitpunkt der Kontrolle angehoben werden. Zurzeit kann ein Fahrgast nachträglich nachweisen, dass er zum Zeitpunkt der Kontrolle einen gültigen persönlichen Zeitfahrausweis besessen hat. In diesem Fall wird statt des erhöhten Beförderungsentgeltes nur ein Betrag in Höhe von 7,00 Euro fällig. Dem Verkehrsunternehmen ist es freigestellt, auch weniger als 7,00 Euro zu verlangen. In der Regel beträgt dieser Betrag zurzeit lediglich 2,50 €.

### **12. KombiTickets mit Fernbuslinien**

Seit April 2013 bietet Univers-Reisen mit Sitz in Bonn unter dem Label Aldi-Fernbusreisen Fahrten an. Im Verbundraum VRR werden zwei Linien betrieben, die jeweils in Bonn starten und in Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund, Hannover und Berlin, bzw. Münster, Bremen und Hamburg halten. Innerhalb des VRR und des VRS beinhaltet jeder Fahrschein ein KombiTicket zur Anreise im jeweiligen Verbundgebiet bis zum Einstiegsort, bzw. vom Ausstiegsort bis zur Haltestelle vor der Haustüre. Die Kalkulation berücksichtigt die von Univers-Reisen angestrebte Kundengruppe und das Verhalten dieser Kunden gemäß den Kundenverhalten im VRR. Abgeschlossen wurde der KombiTicketvertrag zu 1,04 € pro verkaufter Fahrkarte (im VRS 0,84 €). Vertraglich vereinbart ist eine Kundenbefragung, damit die Kalkulationsgrundlagen überprüft und ggf. angepasst werden können. Die Befragung erfolgt in Abstimmung mit dem VRS.

Weitere Fernbuslinien sind im Aufbau, wobei es noch keine konkreten Verhandlungen zu KombiTicketvereinbarungen gibt. Die Verkehrsunternehmen streben an, bundesweit einheitli-

che Ticketmerkmale zu vereinbaren, damit die Kunden sowohl im Einstiegsverbund als auch im Zielverbund gleiche Bedingungen vorfinden.

Neben den Fernbuslinien gibt es auch weitere Fernbahnlinien. Im Bereich des VRR sind dies der Hamburg-Köln-Express (HKX) und der Thalys. Mit dem HKX hat es mehrfach Gespräche über eine KombiTicketvereinbarung gegeben, die jedoch an dem notwendigen Fahrpreis gescheitert sind. Mit dem Thalys werden Kontakte aufgenommen.

### **13. HandyTicket**

Die Beschlusslagen im KVIV AK MTV vom 28. September 2012 und im Unternehmensbeirat vom 3. Dezember 2012 sehen vor, dass alle Verkehrsunternehmen bis Mitte 2013 den Vertriebsweg Handy anbieten. Die HandyTickets sollen gemeinsam mit den Internettickets zum Selbstaussdruck und den eTickets auf Chipkarte bis 2018 mindestens 80 % der heutigen Tickets auf Ticketpapier ablösen. Da alle Tickets, die über diese drei Vertriebswege ausgegeben werden, elektronisch geprüft werden können, werden durch dieses Ziel annähernd alle Fahrten in Bussen elektronisch kontrolliert. Zudem bieten alle drei Systeme die Möglichkeit, 4erTickets zu verwalten und für die aktuelle Fahrt zu bewerten. Bei Erreichen des Zielwerts können erstmals auch Kosten auf anderen Vertriebskanälen eingespart werden, hier insbesondere die Entwerter.

Zu den fünf Verkehrsunternehmen (Rheinbahn, EVAG, DVG, MVG und WSW) die den Vertriebsweg bereits seit Jahren mit Erfolg einsetzen, sind die vier KÖR-Unternehmen Ende 2012 bzw. Anfang 2013 dem System beigetreten. Zum 1. Juni wird die STOAG und zum 1. Juli die SWK den Vertriebsweg anbieten. Die anderen Unternehmen sind dabei die Verträge zu zeichnen und kurzfristig dem System beizutreten.

Damit das benannte Ziel erreicht wird, genügt es nicht, den Vertriebsweg anzubieten, dieser Vertriebsweg muss aktiv vermarktet werden. Eine zentrale Maßnahme hierbei ist die Integration der Verkaufsfunktion in den VRR Companion, die Auskunfts-App des VRR. Mit dieser Maßnahme wird dem Kunden bei jeder Fahrtauskunft auch das entsprechende Ticket zum Kauf angeboten. Hierdurch entsteht eine ständige Präsenz des Vertriebswegs. Zudem ist geplant, ausgewählte Tarifprodukte - z. B. das 7-Tage-Ticket - ausschließlich über diesen Vertriebsweg anzubieten. Siehe Vorlage Preisanpassung zum 01.01.2014, Pkt. 7.6.

Auf Bundesebene wird der VDV über die Kernapplikationsgesellschaft eine Schnittstelle realisieren, die den interoperablen Ticketkauf über verschiedene Handyticketssysteme ermög-

licht. So kann ein Kunde des VRR zukünftig auch Tickets über das Handy erwerben, auch wenn diese Tickets nicht durch das Handyticket des VRR verkauft werden. Der VRR beteiligt sich gemeinsam mit anderen Verbänden und Verkehrsunternehmen an der Erstellung dieser Schnittstelle.

#### **14. Fortschreibung Marketingplanung**

Mit der Vorlage M/VIII/2012/0337 nebst Ergänzung hat der VRR im Juli 2012 einen Marketingplan mit einem Zeithorizont von 5 Jahren eingebracht. Er wurde von den Gremien beschlossen. In ihm enthalten waren u.a. vielfältige Analysen bzw. Prognosen, die vielfach über den eigentlichen Betrachtungszeitraum von 5 Jahren hinausgingen. Dies gilt insbesondere für die mit stabilem, langfristigen Charakter wie denen zur (Sozio-) Demographie. Diese sind auch heute noch gültig, sind im Kern sogar vom jüngsten Zensus für NRW bestätigt worden. Von einer jährlichen Aktualisierung sehen wir daher ab.

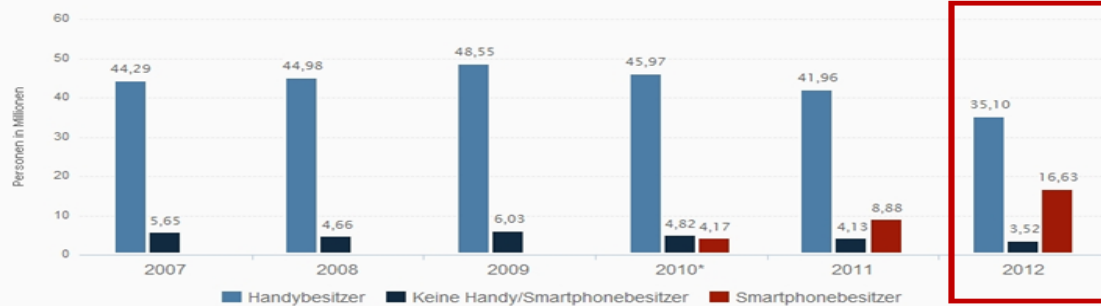
Auf der Kostenseite, vor allem die VU betreffend, schwebt nach wie vor das Damoklesschwert der EEG-Novelle. Sollte der Fortbestand der Ausnahme für den ÖV aufgegeben werden, schließe dies mit ca. 20 – 22 Mio € Mehraufwand zu Buche, der mangels sonstiger Ausgleichsmöglichkeiten unmittelbar an die Fahrgäste weitergegeben werden müsste (siehe hierzu auch die Vorlage zur Preisanpassung 2014). VRR und Verkehrsunternehmen sowie der VDV beobachten die aktuelle Entwicklung aufmerksam. Konkrete (Preis-)Maßnahmen sind noch nicht zur Abfederung der EEG-Novelle vorgenommen. Der VRR weist allerdings bewusst auf dieses etwaige Problem hin, betrifft es doch vor allem eine politische Willensbildung.

Was die Einnahmen- und Fahrtenentwicklungen seit dem letzten Marketingplan angeht, verweisen wir auf die gesonderte Vorlage zur Preisanpassung 2014 in diesem Sitzungsblock. Festhalten lässt sich, dass sich die letzte Preiserhöhung am Markt durchsetzen ließ ohne Fahrgastverluste. Absatzverluste in den Abonnements für Jedermann beruhen vor allem auf der Einführung des SozialTickets als Regelangebot im VRR.

Von besonderer Dynamik erweist sich die technologische Entwicklung in Bezug auf die Nutzung und Verbreitung online-fähiger mobiler Endgeräte. Hier erweisen sich die Statistiken aus dem Jahr 2011 bzw. Anfang 2012 schon jetzt wieder als veraltet. Ganz plastisch zeigt sich dies in unserer Branche schon allein im Volumen von Fahrplanauskünften, betrachtet man diese differenziert nach Endgeräten: Seit Januar 2013 übertreffen die über „Apps“, also mobil abgerufene Fahrplanauskünfte, zahlenmäßig die der von stationären Rechnern abgeforderten. Passend hierzu eine Studie von Allensbach zur Entwicklung des Smartphonebesitzes, veröffentlicht im Portal „statista“:

# Smartphonebesitz

Anzahl der Handy/Smartphonebesitzer in Deutschland von 2007 bis 2012 (in Millionen)

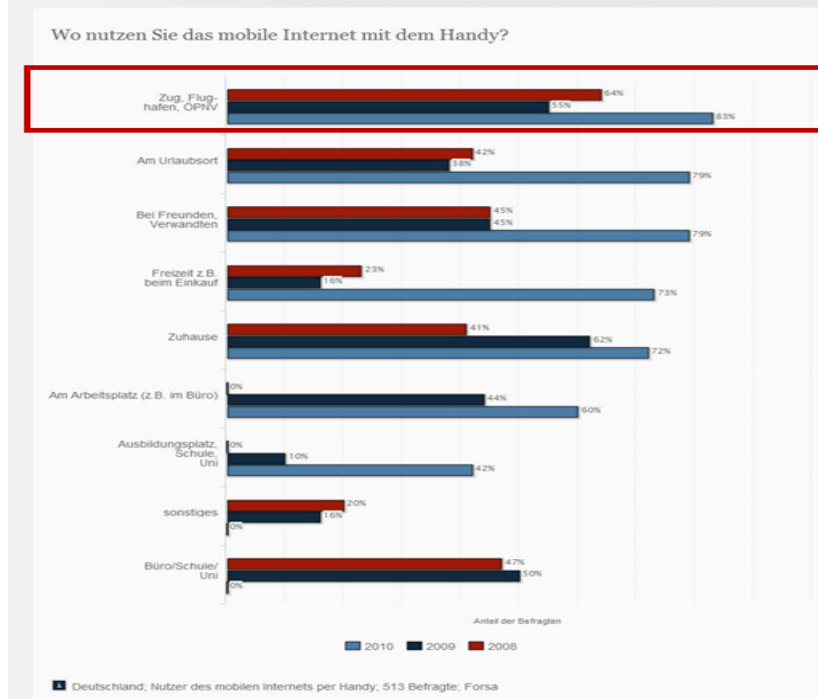


3 Deutschland; 14-69 Jahre; Institut für Demoskopie Allensbach; 2007 bis 2012

Schaut man sich dazu noch an, wo die entsprechenden Applikationen eingesetzt werden, die gerade auch informatorisch bzw. vertrieblich via online-fähigen Smartphones bereitstehen, wird die Bedeutung des Einzugs von Technologie in die Organisation des Lebensalltags besonders für unsere Branche virulent, handelt es sich doch an erster Stelle um sog. „Transfer-räume“, also neue Marktplätze z. B. an Haltestellen, Bahnhöfen Fahrzeugen, Warteräumen, die sich erst durch öffentliches Mobilsein ergeben, wie folgende Darstellung zeigt:

# Nutzungsorte von Smartphones

## Stichwort Transferraum



Das Zusammenwachsen von (online-)Information und Vertrieb, ergänzt um die längst etablierten Kommentierungs- und Dialogmöglichkeiten darf und muss als stabiles Phänomen auch für die nächsten Jahre betrachtet werden, und das nicht nur bei „jungen Leuten“, sondern heute bereits bei Menschen bis ca. 50 Jahren. Auch altersmäßig darüber hinaus gibt es eine Bedeutungszunahme in diesem Bereich, ist doch die am stärksten wachsende Teilnehmergruppe in sog. Sozialen Netzwerken die Gruppe 50+.

### Konsequenzen

Die beschriebenen Änderungen gegenüber den Analysen aus dem Marketingplan 2012 erfordern, konsequent und z.T. mit wachsender Intensität auf den im Marketingplan beschriebenen Wegen weiterzuschreiten. Das heißt insbesondere:

- Kontinuierliche Einnahmensteigerungen. Hierzu wurde im Vorjahr ein Preiserhöhungskorridor beschlossen. Dieser wird mit der Preiserhebungsmaßnahme inkl. kleinerer struktureller Änderungen 2014 eingehalten.
- Aktive und fachlich sinnvolle Nutzung der modernen Technologien für Information, Vertrieb und Kommunikation. Diese Bereiche, unabhängig von ihrer organisatorischen Ansiedlung beim VRR und den Verkehrsunternehmen, wachsen zusehends zusammen und verschmelzen miteinander. Darüber hinaus bedienen sich sowohl die Auto-

mobilitätsanbieter wie auch die i.d.R. als „Start-ups“ aufkeimenden privaten Mitfahrnetzwerke dieser Technologien mit außerordentlichem Enthusiasmus.

- Fortsetzung der Aktivitäten und Projekte zum papierlosen Vertrieb und zur automatischen Fahrpreisbildung (EFM3). Erst hierdurch werden wirkliche Innovationen im Tarif ermöglicht und zugleich eine Reihe von Zugangshemmnissen zum ÖV abgebaut.
- Sicherstellung bzw. nachhaltige Verbesserung der Qualität in der Bedienung. Sie sind Herzstück der Zufriedenheitsbewertung durch Kunden und damit zentral für Wiedernutzung und Kundenbindung.

### **Umsetzung von Maßnahmen aus dem Marketingplan 2012**

Eine Reihe von Maßnahmen und Projekten, die im letztjährigen mittelfristigen Marketingplan benannt wurden, ist im zurückliegenden Jahr angegangen bzw. weiterentwickelt worden:

- Einführung des HandyTicket: Ab Mitte des Jahres 2013 wird das HandyTicket bei allen VU im VRR erhältlich sein. Für die Bewerbung dieses Vertriebsweges ist eine gesonderte Vermarktungsoffensive avisiert.
- Das Projekt „Online-Vertriebs-Tool“ (OVT) unter Federführung der VU-Vertriebsallianz rund um die WSWmobil GmbH arbeitet kontinuierlich an der Umsetzung dieser Onlineplattform zur Integration der Vertriebswege. Bis Ende 2013 soll das Lastenheft für die Entwicklung fertiggestellt sein.
- Die Arbeit an den Arbeitspaketen zur Machbarkeitsstudie smartVIA3.0 (und damit der Einführung des EFM3 als Zielperspektive) sind in vollem Gang. Eine Berichterstattung hierzu erfolgt wie angekündigt in gesonderten Vorlagen. Teil der Arbeiten ist auch die Entwicklung eines Kalkulationswerkzeugs für den elektronischen Tarif, mit dessen Fertigstellung wir planmäßig im Juli/August 2013 rechnen.
- Der VRR nimmt bereits seit Mitte April 2013 an der multimodalen Infoplattform „moovel“ des Daimler-Konzerns teil. Zwecks Evaluation hat der VRR Gespräche mit Daimler aufgenommen. Ticketvertriebspartner in diesem Versuch ist die Rheinbahn.
- Eine Neuauflage der Leistungskampagne wird ab Mai 2013 starten. Zudem laufen die Vorarbeiten zur Schnupper-Abo-Kampagne im Herbst 2013.
- Seit April 2013 besteht AboLust online, die Webvariante des Kundenbindungsprogramms AboLust.
- Ab ca. Mitte Juni wird der Verbund eine Präsenz im Sozialen Netzwerk facebook ha-

ben. Auch hierzu laufen die äußerst abstimmungsintensiven Vorbereitungen. Anders als ursprünglich konzipiert wird sich der Auftritt rund um Themen des Verbundes drehen. Ein spezieller Auftritt mit Bezug auf ausgewählte Ticketarten für junge Zielgruppen wird es vorerst nicht geben.

- Open Data: Der VRR hat sich im Mai 2013 an der Landesinitiative „opennrw“ beteiligt. S. hierzu auch die Ausführungen zu Punkt 234 des Sachstandsberichtes zu diesem Sitzungsblock.
- SozialTicket: Das SozialTicket gilt ab 01.01.2013 in den Kreisen im VRR-Raum kreisweit. Die Evaluation der finanziellen Wirkungen – wieder durchgeführt von dem Institut targetgroup - läuft zurzeit noch. S. Bericht unter Punkt 13.
- Die Aufstockung der Kundenzufriedenheitsmessung „Kundenbarometer NRW 2012“ ist wie vereinbart für den VRR-Raum (Alt-VRR und Alt-VGN) durchgeführt worden. Über die wesentlichen Ergebnisse wird unter Punkt 20 im Sachstand zu diesem Sitzungsblock berichtet. Das nächste Kundenbarometer wird 2014 durchgeführt, abermals mit erweiterter Stichprobe.

## **Fazit**

Die im Marketingplan 2012 benannten mittelfristigen Ziele und Strategien behalten auch für 2013 ff. ihre Gültigkeit. Gerade *weil* sie für mehrere Jahre angelegt sind, bedarf es ggf. vor allem kleinerer Korrekturen, oft weniger inhaltlich als vielmehr quantitativ oder zeitlich. Der VRR behält diese variableren Teile des Marketingplans im Blick.

Bislang besteht allerdings kein Anlass, das eingeschlagene Tempo bei der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen zu drosseln. Im Gegenteil: Die hohe Dynamik gerade in der technologischen Entwicklung bedingt, dass die Mitarbeiter im VRR und den VU „à jour“ bleiben und sich stetig weiterqualifizieren. Zudem sind Beratungsleistungen und punktuell die Gewinnung von weiteren Expertinnen und Experten für die Belegschaft zwingend, wenn der VRR wie bislang eine gestaltende und führende Rolle in allen Fragen öffentlicher Nahverkehrs-Mobilität und bei der Modernisierung von Information, Vertrieb und Kommunikation erhalten möchte. Dies gehört zu den zentralen Erkenntnissen aus den Arbeiten im vergangenen Jahr und damit auch zu denen für die kommenden Jahre.

## **15. Tarifliche Besonderheiten im Tarifraum unterer Niederrhein**

Die Tarifharmonisierung mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) besteht seit dem 01.01.2012. Bis auf wenige Tarifstellen gilt seitdem der VRR-Tarif in allen Gemeinden der

Kreise Kleve und Wesel sowie auf den von der VGN vereinbarten Übergangsbereichen in Richtung Münsterland und in die Niederlande.

Zum 01.01.2014 werden zwei eigenständige VGN-Tarifangebote angeglichen. Zum einen wird das bis dato nur im Tarifraum unterer Niederrhein angebotene 7-Tage-Ticket nunmehr im gesamten VRR-Raum erhältlich sein, zum andern werden die Preise im Ausbildungsverkehr nahezu deckungsgleich gestaltet.

Erfreulich ist, dass sich einige Bürgerbusvereine bereiterklärt haben, dass sie entgegen ihrer an sich geltenden eigenständigen Tarife den SchokoTicketkunden die Benutzung der Bürgerbusse kostenfrei einzuräumen. Gerade in den Kreisen Kleve und Wesel bilden die Bürgerbusse eine sinnvolle Ergänzung zu dem nicht überall flächendeckend bestehenden ÖPNV-Angebot. Zunächst wird das SchokoTicket auf den Bürgerbuslinien in Hamminkeln und Hünxe anerkannt. Auch der Bürgerbus in Emmerich hat seine Bereitschaft signalisiert.

Gespräche mit allen Bürgerbusvereinen werden momentan mit den diese Vereine betriebstechnisch betreuenden Verkehrsunternehmen geführt.

## **16. Westfalen- und Rheinlandtarif und Auswirkungen auf den VRR-Tarif**

Derzeit wird der SPNV in NRW von den drei Zweckverbänden VRR, NVR (Rheinland) und NWL (Westfalen) koordiniert, bestellt und finanziert. Gemäß den Vorstellungen des Landes und Vorgaben des ÖPNVG-NRW soll in diesen drei Zweckverbänden räumlich deckungsgleich je ein einheitlicher Verbundtarif gelten.

Im VRR ist bereits am 01.01.2012 eine Tarifharmonisierung mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein erfolgt. Damit ist die Erwartung / Vorgabe des Landes eines einheitlichen Tarifs für den Zweckverband VRR erfüllt.

Im Zweckverband Rheinland arbeiten die heute eigenständigen Verkehrsverbände VRS und AVV an einem gemeinsamen Tarif. In Westfalen sind gleich fünf Verkehrsverbände / Verkehrsgemeinschaften aufgefordert, einen gemeinsamen Tarifraum zu bilden. Wegen der Komplexität dieser Arbeit ist in Westfalen ein eigenständiges Projektbüro mit Sitz in Bielefeld gegründet worden.

Den derzeitigen Projektstand incl. der Benennung eines Zeithorizonts werden die beteiligten Kooperationsräume Ende Juni 2013 präsentieren. Unabhängig vom Einführungstermin wirken sich diese tariflichen Zusammenführungen auch auf den VRR aus. In kurzen und mittleren Entfernungsbereichen zwischen dem VRR und den angrenzenden Verbänden gelten spezielle Kragentarife, wobei je nach Relation einer der beteiligten Verbundtarife zur Anwendung kommt. So reicht der VRR-Tarif bis in bestimmte Bereiche der westfälischen Verbundtarife. In einzelne VRR-Tarifgebiete ragen dagegen die Verbundtarife aus Aachen, Rhein-Sieg, Ruhr-Lippe und Münsterland hinein.

Die für diese anderen Verbundtarife geltenden Änderungen, Erweiterungen oder Zusammenführungen werden dann auch auf die betreffenden VRR-Gebiete übertragen. In der Regel bedeutet dies dann für den VRR-Kunden eine Vereinfachung, da dann verschiedene Regelungen zusammengeführt werden.

Die ersten, finanziell noch überschaubaren westfälischen Tarifprodukte treten am 01.08.2013 in Kraft. Dann wird zu den bislang auf die Verbünde beschränkten Schülerfreizeitkarten und Jobtickets eine zusätzliche westfalenweite Variante angeboten.

Wir werden im Herbst-Sitzungsblock über den Fortschritt der Arbeiten berichten.

### **17. NRW-Kundenbarometer - Ergebnisse Alt-VRR und Alt-VGN**

Ende 2012 wurde wie alle 2 Jahre unter der Federführung des KCM in Köln das NRW-Kundenbarometer vom Institut tns-infratest durchgeführt. Zur Verbesserung des Signifikanzniveaus und um bedarfsweise auch regionale Aussagen treffen zu können, hat der VRR die auf die Räume Alt-VRR und Alt-VGN entfallenden Stichproben deutlich aufgestockt, von 1.000 auf 4.000 (Alt-VRR) und von 500 auf 2.000 (Alt-VGN).

Die Erhebung erstreckte sich von Anfang September bis Mitte November 2012. Die Interviews wurden repräsentativ unter allen ÖV-Nutzern durchgeführt, die mindestens 1x im letzten Jahr den ÖPNV genutzt haben. Die Interviews wurden telefonisch durchgeführt (sog. CATI-Methode).

Die Ergebnisse in Chartform für die Räume Alt-VRR und Alt-VGN sind Mitte März beim VRR eingetroffen.

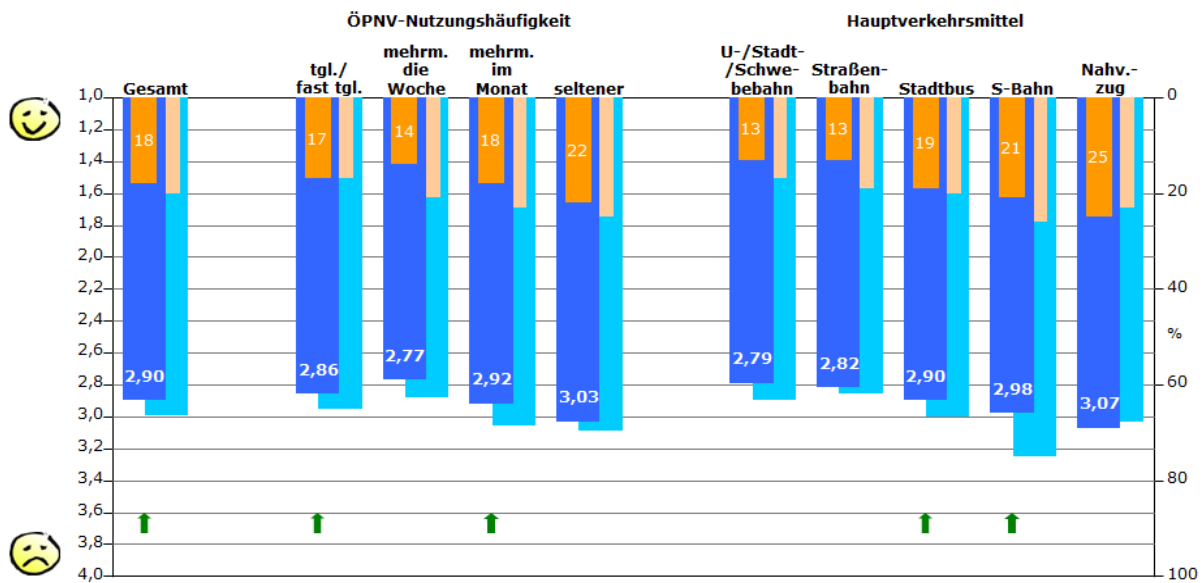
Als zentrales Ergebnis lässt sich festhalten, dass sich die Globalzufriedenheit leicht, aber statistisch signifikant verbessert hat (Alt-VRR 2,99 -> 2,90) bzw. nicht-signifikant verschlechtert hat (Alt-VGN 3,21 -> 3,23).

Erfreulich ist, dass auch in vielen einzelnen der insgesamt 31 verschiedenen Zufriedenheitsmerkmale nahezu durchweg eine höhere Kundenzufriedenheit zu verzeichnen ist (insbesondere Alt-VRR) bzw. – wenn überhaupt – nur nicht signifikante Verschlechterungen.

Durchaus typisch sind jeweils bessere Werte für Kernstädte im Vergleich zu denen für das Umland/den ländlichen Raum. Besonders deutlich verbessert wurden – relativ zum Jahr 2010 – die Infos im Fahrzeug, Beschilderung/Orientierung, Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit und Verbindungen/Anschlüsse empfunden.

# Zufriedenheit mit speziellen Leistungsmerkmalen

## Globalzufriedenheit



**TNS Infratest** | 2012 | 2010 | Skala: 1 = vollkommen zufrieden, 5 = unzufrieden  
 ©TNS 2012 | Prozentangabe = Anteile enttäuschter Kunden | Basis 2012: n=4001 | Basis 2010: n=1000 | **KCM** Kompetenzzentrum Marketing NRW  
 ↓ ↑ | Signifikante Veränderung 2010/2012 | 16 **Verkehrsforschung**

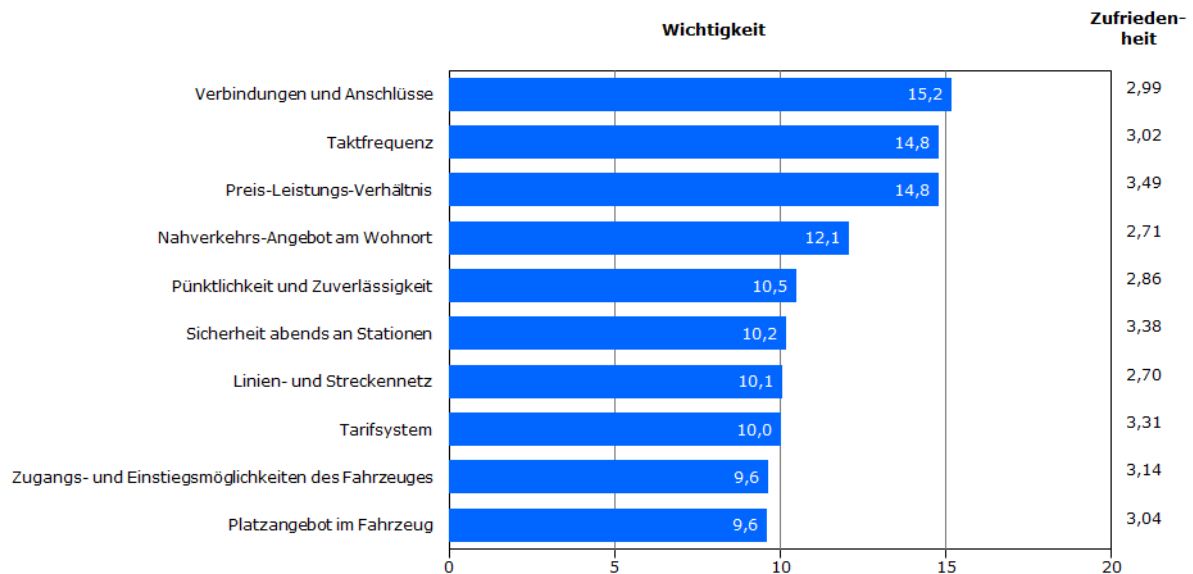
Abb.: Globalzufriedenheit nach Nutzungshäufigkeit und Hauptverkehrsmittel (Alt-VRR 2012)

Besonderes Augenmerk ist dabei allerdings auf den Schienenpersonennahverkehr zu richten, der gerade bei „weicheren“ Zufriedenheitsmerkmalen oft schlechtere Zufriedenheitswerte gegenüber anderen Verkehrsmitteln aufweist. In der Kundenzufriedenheitsmessung deutlich erkennbar wird, wenn das ÖPNV-Angebot aufgrund angespannter Haushalte oder sonstiger Sparbemühungen ausgedünnt wurde. Wo dies der Fall ist, sind i.d.R. die Zufriedenheitswerte unterdurchschnittlich.

In Bezug auf die jeweilige Bedeutung der einzelnen Zufriedenheitskategorien haben sich unter den „Top 10“ gegenüber 2010 keine wesentlichen Veränderungen ergeben: Von zentraler Bedeutung sind und blieben die Kategorien „Verbindungen und Anschlüsse“, „Taktfrequenz“ und „Preis-Leistungs-Verhältnis“. Auch die weiteren „Top 7“ drehen sich abgesehen von „Tarifsystem“ um die Kernleistung, den Transport von A nach B und sein Erleben.

# Veränderungseffekte einzelner Leistungsbereiche

## Die Top 10



TNS Infratest

©TNS 2012

Basis: n=4001



92 Verkehrsforschung

Abb.: „Top10“ Wichtigkeiten von Zufriedenheitskategorien (Alt-VRR 2012)

Die vielen durchaus erfreulich entwickelten Zufriedenheitsmerkmale, die bzgl. ihrer Bedeutung für die Gesamtzufriedenheit ein geringeres Gewicht haben und deshalb nicht unter den „Top 10“ erscheinen, sollten auch in Zukunft erfolgreich weiterentwickelt werden: Diese Merkmale wie z.B. „Information“, „Schnelligkeit der Verbindungen“ oder „Ticketkauf“ sind für Kunden eine Selbstverständlichkeit, daher aber noch lange nicht unbedeutend für die Globalzufriedenheit.

## 18. Zukünftig auch Ist-Daten privater EVU in der DB-Fahrplanauskunft

### a) Reisendeninformationsvertrag für verbesserte Fahrgastinformation

Um Nahverkehrskunden in Echtzeit über Verbindungen und Störungen im Betriebsablauf informieren zu können, unterhält der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine zentrale Datendrehscheibe. Diese erfasst und verteilt die Echtzeitinformationen aller Verkehrsmittel der angeschlossenen kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der DB Mobility Logistics AG (DB ML). Sämtliche betriebsrelevanten Daten stehen damit zwar den NRW-Zweckverbänden zur Fahrgastinformation zur Verfügung,

nicht aber DB ML. Mit dem Reisendeninformationsvertrag (RIV) wurde im November 2012 nun der gegenseitige Datenaustausch zwischen den Zweckverbänden und DB ML verbindlich geregelt – zum Wohl der Nahverkehrskunden in ganz NRW.

#### **b) RIV regelt Datenaustausch zwischen Zweckverbänden und der DB ML AG**

Mit dem Reisendeninformationsvertrag wurde die vertragliche Basis geschaffen, die den gegenseitigen Datenaustausch zwischen den Zweckverbänden und der DB ML regelt. Das im November 2012 von allen Partnern unterzeichnete Vertragswerk ersetzt die Verträge aus dem Jahr 2005 und räumt den Vertragsparteien das gegenseitige Nutzungsrecht an sämtlichen Echtzeitdaten ein. Vertragspartner sind die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR), der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV), Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und DB ML. Die Vertragspartner tragen jeweils ihre kompletten Aufwendungen zur Vertragserfüllung selbst, wobei für die Daten und deren Bereitstellung kein Entgelt erhoben wird. Durch diese Neuregelung entfallen die jährlichen Betriebskosten, die für die Betriebsführung der RIS-Schnittstelle zu tragen waren.

Die Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) beim VRR hat die Vertragsgestaltung des RIV mit dem ÖV-Datenverbund (Vertragspartner im RIV) und dem Land (MWEBWV) koordiniert. Das MWEBWV und die anderen Zweckverbände (NVR, NWL) unterstützten den neuen Reisendeninformationsvertrag.

### **19. Datenlieferungs- und Datennutzungsverträge mit VU und Dritten**

Die Qualität der Fahrgastinformation ist ein wichtiges Merkmal für die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs und beeinflusst direkt die Nutzungsbereitschaft der Kunden. Hierzu zählen neben der Vollständigkeit und Aktualität der Informationen auch die Verfügbarkeit der Daten. Auch die Schnittstellen zum Kunden und ergänzende Services spielen eine wichtige Rolle. Zur Sicherstellung einer einheitlichen Fahrgastinformation hält die VRR AöR im Sinne von § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW ein eigenes Fahrplanauskunftssystem vor.

#### **a) Datendrehscheibe**

Darüber hinaus betreibt die VRR AöR, in ihrer Funktion als Zentrale Koordinierungsstelle des Landes NRW und als Regionale Koordinierungsstelle des Zweckverbandes, eine Datendrehscheibe, die die Echtzeitdaten der DB AG, der Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV bündelt. Die VRR AöR koordiniert diese Daten und stellt sie einerseits der hauseigenen Fahrplanauskunft, andererseits den kooperierenden Unternehmen für die Fahrgastinformation (Elektronische Fahrplanauskunft / Dynamische Fahr-

gastinformation) und Anschlusssicherungszwecke zur Verfügung. Zusätzlich werden Ereignisse wie z.B. Störungsmeldungen, aktuelle Hinweise etc. über ein Ereignisverwaltungssystem in die Fahrgast-informationssysteme integriert.

#### **b) Infrastrukturdaten**

Durch die VRR AöR werden zudem exakte Informationen über die Infrastruktur und Ausstattung der Haltstellen und Stationen im SPNV und ÖPNV in einer zentralen Datenbank erfasst und verwaltet. Besonderes Augenmerk gilt hierbei der Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

#### **c) Datenqualität**

Die Verkehrsunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen der VRR AöR die für die vorgenannten Systeme erforderlichen Daten zur Verfügung. Im Interesse eines hohen Kundennutzens ist eine Fahrgastinformation auf Basis qualitativ hochwertiger Datenlieferungen der Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Bedeutung und der Anspruch an qualitativ hochwertige, aktuelle Daten spielt im Rahmen der zunehmenden Digitalisierung, dem Zusammenwachsen von Informations-/Vertriebs- und Kommunikationskanälen zu jeder Zeit und von jedem Ort aus eine Schlüsselrolle. Hier besteht Nachsteuerungsbedarf.

#### **d) Datenabnahme**

Gleichzeitig treten vermehrt potentielle externe Datenabnehmer an die VRR AöR heran. Neben den bereits bekannten Akteuren, wie google, Daimler und waymate, liegen bereits weitere Anfragen von Unternehmen und Entwicklern vor.

#### **e) Neue Datenlieferung und –nutzungsverträge**

Die Vertragsgrundlage, auf der die heutige Datenlieferung/ -nutzung zwischen den Verbundunternehmen und der VRR AöR basiert, ist aus der Historie gewachsen und wird den heutigen Anforderungen nicht mehr in allen Punkten gerecht. Gerade in Bezug auf die Ausgestaltung der Nutzungsrechte an den Daten, insbesondere im Hinblick auf eine kommerzielle Nutzung der Daten, fehlen rechtlich durchdachte und strukturierte Regelungen. Darüber hinaus wird die zunehmend an Bedeutung gewinnende Qualität der Datenlieferung nicht ausreichend vertraglich geregelt und erfasst.

Zur Regelung der Datenweitergabe und damit verbunden der Datennutzung durch Dritte sind ebenfalls entsprechende Verträge abzuschließen. Es ist zielführend hier einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen, z.B. hinsichtlich einer möglichen kommerziellen Nutzung der überlassenen Daten. Die hierbei konkretisierten und festgelegten Bedingungen sind dann auch für eine zukünftige OpenData-Lösung nutzbar.

Vor diesem Hintergrund erfolgt derzeit die Ausarbeitung von spezifischen Standard-Verträgen

zur Regelung der Datenlieferung & Datennutzung im Rahmen der Fahrgastinformation (Soll- und Echtzeitdaten) mit den Verbundverkehrsunternehmen sowie externen Datenabnehmern durch ein Arbeitsteam der VRR AöR. Erste Vertragsentwürfe können voraussichtlich nach den Sommerferien in einen Dialog mit den Verbundunternehmen eingebracht werden.

Ziel ist eine Beschlussvorlage im Dezember-Sitzungsblock dieses Jahres.

## **20. Open data**

Das Internet hat die Nutzung und damit auch die Anforderung an die Bereitstellung von Informationsdiensten in der Gesellschaft sehr stark verändert. Diese Entwicklung dynamisiert sich insbesondere durch die starke Verbreitung der mobilen Nutzung in Form von Applikationen (APP) oder mobilen Websites. In diesem Zusammenhang wird vermehrt über eine freie Nutzung von öffentlichen Daten gesprochen, auch OpenData genannt.

OpenData bedeutet die freie Verfügbar- und Nutzbarkeit von meist öffentlichen Daten.

Sie beruht auf der Annahme, dass vorteilhafte Entwicklungen eingeleitet werden, wenn Daten für jedermann frei zugänglich gemacht werden.

Der Begriff OpenData wird sehr unterschiedlich genutzt. Verkehrsunternehmen und Verbände verwenden diesen Begriff für die Bereitstellung von Rohdaten wie zum Beispiel Haltestellen- (z.B. Haltestellenname, Geokoordinate), Linien- (z.B. Linienbezeichnung, Linienverlauf) und Fahrplandaten (z. B. Ankunfts,- und Abfahrzeiten).

Es gibt inzwischen vermehrt Anfragen von Portalbetreibern und Dienst Anbietern (Dritte), die die VRR-Fahrplandaten in Ihre Dienste (Apps, mobile Internetseiten etc.) integrieren möchten. Durch die Bereitstellung der Daten und Informationsdienste besteht die Chance, den öffentlichen Nahverkehr im Rahmen aller Mobilitätsangebote transparent und zukunftsfähig zu positionieren. So wird die Möglichkeit geschaffen, dass freie Entwickler und Anbieter von weiteren Diensten die Daten des ÖPNV in ihre Anwendungen integrieren oder auch neue Anwendungen entwickeln können.

Durch eine Öffnung der direkten Schnittstelle zu den Daten des ÖPNV im VRR ergibt sich die Chance, weitere Möglichkeiten zu erschließen die Informationen gezielter an den Fahrgast zu bringen. Durch eine intelligente Verknüpfung zu weiteren Informationsdiensten können

Mehrwerte für die Kunden erzeugt werden. Voraussetzung hierfür ist die unter Punkt 22 ausgeführten Aussagen zur Datenqualität und -aktualität.

Derzeit werden durch ein Arbeitsteam der VRR AöR die entsprechenden Rahmenbedingungen hierfür erarbeitet.

Dazu zählen z. B. die Klärung

- der organisatorischen und technischen Aspekte
- der juristischen Aspekte (Die rechtliche Basis an die Datenweitergabe und die Erarbeitung eines standardisierten Vertragswerkes)

## **21. ExtraSchicht 2013**

Der VRR ist auch dieses Jahr wieder offizieller Projektpartner der ExtraSchicht. Am 6. Juli 2013 macht der Verbund im zwölften Jahr in Folge die ExtraSchicht-Besucher mobil und sorgt für einen reibungslosen Verkehr zwischen den Spielorten. Dabei ist das sogenannte Mobilitätssystem ein fester Bestandteil der Veranstaltung. In diesem Jahr bildeten 26 Shuttlebuslinien das Mobilitätsnetz und erreichten ein Gesamtnetz von rund 680 km Linienstrecke. Der Mobilitätsplan verbindet im 15- bzw. 30-Minuten-Takt die 50 Spielorte der ExtraSchicht in 25 Städten. Im Einsatz sind dafür über 190 Busse von zwölf kommunalen Verkehrsunternehmen sowie dem BVR. Die Fahrzeuge legen in dieser Nacht eine Strecke von rund 37.000 km zurück. Zudem gibt es Zusatzverkehre auf den S-Bahn-Linien S1 und S3. Die Regionalbahn-Linie RE 3 zwischen Hamm/Dortmund und Düsseldorf ist in Doppeltraktion unterwegs. Seit Jahren kann die ExtraSchicht mit steigenden Besucherzahlen aufwarten und hat sich zu einem Top Event in der Metropolregion Ruhr entwickelt. In der jährlich durchgeführten Besucherumfrage bekommt der VRR als „Mobilitätspartner“ immer überdurchschnittliche Noten und Beurteilungen durch die Gäste der ExtraSchicht.

## **22. Vertragsunterzeichnung Niederrhein-Netz**

Am 13. Juni 2013 wurde in Emmerich der Verkehrsvertrag zum Niederrhein-Netz unterzeichnet. Die Verantwortlichen des VRR und der Abellio Rail trafen sich dazu im „PAN kunfstrom niederrhein“. Beim Termin vor rund 80 geladenen Gästen und Pressevertretern bekundeten auch NRW-Verkehrsminister Michael Groschek und die niederländische Staatssekretärin Wilma Mansveld ihr Engagement für die wichtige grenzüberschreitende Verbindung der Regionalbahn 35, die im Niederrhein-Netz integriert wurden. Ab Dezember 2016 werden die Betriebsleistungen der Linien RB 33 Mönchengladbach – Wesel und der RB 35 Düsseldorf –

Arnheim durch die Abellio erbracht. In einem europaweiten SPNV-Wettbewerbsverfahren konnte sich das Unternehmen mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen die Konkurrenz durchsetzen. Der unterzeichnete Vertrag hat eine Laufzeit von 12 Jahren. Im Rahmen dieses Vertrages wird eine grenzüberschreitende Anbindung von Düsseldorf über Emmerich nach Arnheim realisiert. Unter Federführung des VRR hatten die Stadsregio Arnhem-Nijmegen, die Provinz Gelderland und das Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen geprüft, inwieweit eine grenzüberschreitende Verbindung zwischen Emmerich und Arnheim realisiert werden könnte. Die ausdrücklich von allen Beteiligten gewünschte Realisierung der grenzüberschreitenden Verkehre wurde im Wettbewerbsverfahren zum Niederrhein-Netz berücksichtigt und umgesetzt.

### **23. Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“**

Im Herbst 2012 trat der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit der Bitte an den VRR sowie an andere Verbände und Verkehrsunternehmen heran, die in der Gründung befindliche Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ zu unterstützen. Dieser Bitte folgte der VRR durch Unterzeichnung eines Letter of Intent.

Zielsetzung der Initiative ist es, das Thema Infrastruktur bzw. ihre Wichtigkeit und ihren schlechten Zustand in die öffentliche Wahrnehmung zu bringen und so Druck auf die politisch Handelnden auszuüben. Branchenübergreifend über Energie, Logistik, MIV und ÖPNV möchte der VRR Unterstützung durch Institutionen und Unternehmen gewinnen.

In der Zwischenzeit wurde eine Trägerorganisation der Initiative gegründet und ein Maßnahmenkatalog erstellt und kommuniziert. Als erste große Maßnahme fand am 16. Mai 2013 der WELT-Infrastrukturgipfel in Berlin statt. Diesem werden in 2013 vier deutschlandweite Regionalkonferenzen folgen, durch welche in einem Maßnahmenkatalog die 100 bedeutendsten Infrastrukturmaßnahmen für Deutschland gesammelt und der Bundesregierung übergeben werden sollen.

Die Initiative wird durch die Verkehrsunternehmen inner- und außerhalb des VRR mit Nachdruck unterstützt. Von deren Seite sind parallel öffentlichkeitswirksame Maßnahmen in Planung. Der VRR unterstützt die Initiative weiterhin und stimmt sich darin mit den VU innerhalb des VRR ab. Durch Koordination und gemeinsame Durchführung von Veranstaltungen sowie der begleitenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit soll der größtmögliche Erfolg für die Ziele der Initiative erzielt werden.

Anlage zu Ziffer 7

