1. Anhang: Beantwortete Fragen aus dem Infotag:

Frage: Soll EFM3 bzw. CiCo* zunächst nur im VRR oder zeitgleich in ganz NRW eingeführt werden?

Zunächst wird mit der Studie die Machbarkeit im VRR geprüft. Hiernach erfolgt ein Pilotprojekt, welches die Umsetzung in realer Umgebung im Bediengebiet der VIA testet. Eine landesweite Einführung ist noch nicht geplant, aber sicherlich eine sinnvolle Perspektive.

Frage: Aus welchen Gründen ist eine Entscheidung zugunsten von CiCo und für die VIA für die Durchführung der Machbarkeitsstudie gefallen?

Zunächst bearbeitet der VRR die Machbarkeitsstudie zur Einführung eines CiCo-Systems. Die VIA hat sich für eine Pilotstudie angeboten. Wie weitreichend dort die Einführung sein wird, hängt stark von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie ab.

Eine Entscheidung zur Prüfung der Variante CiCo ist gefallen, da ein Be-In/ Be-Out-System heute technisch in diesem Maßstab ohne immense Investitionskosten nicht realisiert werden kann. Dies wird sich auch auf absehbare Zeit nicht verändern. Zudem existieren prozessuale Hürden in Bezug auf die einwandfreie Erfassung ohne aktive Zustimmung des Kunden. CiCo ist jedoch als technische Vorstufe zur Einführung einer BiBo-Erfassung gedacht, sobald neue Erkenntnisse, wirtschaftliche Erwägungen und technologische Entwicklungen eine Ertüchtigung auf ein BiBo-System möglich machen.

Frage: Werden die Verkehrsunternehmen den Kunden deren Tarife künftig (je nach deren Kundenstatus) zuweisen oder können diese ihre Tarife selber wählen?

Es wird wie bisher zielgruppenspezifische Produkte und Tarife geben. Die genaue Ausgestaltung ist heute noch unklar. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird man sich bei einigen Produkten an alte Systematiken anlehnen oder diese in ein EFM3 System portieren. Beispiele hierfür können KombiTickets, Schülerverkehre und SemesterTickets sein.

Frage: Eine Prepaid-Zahlung inkl. automatischer Guthabenaufladung bei einem vordefinierten Minimalguthaben gewährleistet keine absolute Anonymität des Käufers. Wie kann dem entgegengewirkt werden?

Es wird zumindest ein Ticket geben müssen, das die Möglichkeit einer völlig anonymen Nutzung des ÖPNV bietet. Dies wird in der Tarif- und Produktgestaltung berücksichtigt.

* CiCo = Check-In – Check-Out

Frage: Intransparente Tarifmodelle können bei Auslagerung des Vertriebs auch zu intransparenten Erlössituationen für die VU führen. Wie lässt sich das verhindern?

Dazu kann zu diesem Zeitpunkt noch keine Auskunft gegeben werden, da erst ein zukünftiges Tarifmodell entwickelt werden muss. Der Erlössituation der VU ist Rechnung zu tragen.

Frage: Wird zukünftig keine eindeutige Tarfkostenauskunft einer bestimmten Strecke von A nach B mehr möglich sein, da vor Reiseantritt noch nicht feststeht, welche Verkehrsmittel genutzt werden?

Eine solche Preisberechnung muss möglich sein. Dafür ist bei einer Einführung des CiCo-Systems eine Anpassung des Preisauskunftssystems nötig.

Bisher noch offene Fragen:

Wie sieht die Einbindung der Machbarkeitsstudie in den strategischen Gesamtrahmen der Verkehrspolitik des Landes aus?

Wie stark verlängern sich die Ein- und Aussteigevorgänge mit einem EFM-System?

Welche Erfahrungen mit CiCo liegen im Schülerverkehr vor?

2. Anhang: Stellungnahme zum VCD-Beschluss vom 10. Mai 2013 zu einem EFM3-System im VRR (siehe Anlage)

Die VRR AöR freut sich über das Interesse und die Anregungen zu der Entwicklung eines EFM3 Systems im VRR. Wir begrüßen es, hierzu mit Fahrgastverbänden in einen konstruktiven Austausch zu treten. Vorbehaltlich der Ergebnisse der zurzeit laufenden Machbarkeitsstudie können wir bereits jetzt einige Hinweise und Antworten auf die im beigefügten VCD-Beschluss dargestellten Anregungen geben.

1. Keine neuen Hürden durch Chipkarten

Während sich der Selten- oder Gelegenheitskunde heute regelmäßig eine neue Fahrkarte kaufen muss, so braucht er im geplanten EFM3-System nur ein einziges Mal eine Chipkarte erwerben. Damit kann er beim nachträglichen Bezahlen auf Rechnung Bus- und Bahn nutzen, ohne jemals wieder einen Automaten bedienen zu müssen. Ein Mindestguthaben wird nur beim vorherigen Bezahlen (Prepaid), beispielsweise bei anonymen Chipkarten, notwendig sein. Grundsätzlich muss aber davon ausgegangen werden, dass in der Zukunft andere Nutzermedien, wie zum Beispiel Smartphones, zunehmend Verwendung finden. Die Chipkarte ist zurzeit deswegen so verbreitet, weil es ein allgemein im Markt akzeptiertes, kostengünstig produzierbares und sehr sicheres Nutzermedium ist. Bereits heute erkennbare Entwicklungen werden natürlich in der Studie berücksichtigt.

2. Notwendigkeit des Check-Out

Nach bisheriger Analyse ist der Check-Out sinnvoll, um die Fahrten der Kunden präzise abrechnen zu können. Hierdurch werden für den Kunden günstigere Tarifgestaltungen als bei einer Pauschalbetrachtung möglich. Zudem dienen die so gewonnenen Daten der qualitativen Verbesserung der Angebotsplanung, was dem Kunden zusätzlich zum Preis eine Verbesserung der Nutzung des ÖPNV ermöglichen kann. Eine genaue Ausgestaltung des EFM3 Systems kann aber erst nach der Machbarkeitsstudie benannt werden.

3. Zeitkartenkunden

Im künftigen EFM3-System wird es nach dem Stand der Planung die heutige Unterscheidung zwischen Zeitkarten- und anderen Kunden nicht mehr geben. Alle Fahrgäste führen identische Bedienhandlungen an den Validatoren (Chipkartenterminals ähnlich den heutigen elektronischen Einstiegskontrollsystemen) aus. Sie unterscheiden sich lediglich nach Art der Bezahlung und der gewählten Tarife.

Für den Großteil der heutigen Abonnenten bietet Check-In-Check-Out weitere Vorteile neben einer optimierten Tarifwahl. Selbst wenn lediglich kleine Tarifgebiete, etwa analog zur heutigen Preisstufe A, als Tarifprodukt gewählt wurden, kann der Fahrgast im gesamten Verbund reisen ohne versehentlich aufgrund fehlender Tarifkenntnisse zum Schwarzfahrer zu werden. Die Fahrten über den eigenen Tarif hinaus werden dann separat abgerechnet und in der Rechnung ausgewiesen. Analog beispielweise marktüblicher Telefonrechnungen von Telekommunikationsunternehmen bei Wahl von Sondernummern.

4. Umgang mit Fahrgästen ohne Check-In

Generell wird sich die Behandlung von Fahrgästen, welche nicht eingechekkt haben, nicht davon unterscheiden, wie heute Fahrgäste ohne Fahrausweis behandelt werden. Es ist jedoch denkbar, dass registrierte Kunden je nach Umständen kulanter behandelt werden als Nicht-Registrierte. Hierbei werden die Unternehmen des VRR wie bisher im Kundensinne die Vorgehensweise untereinander abstimmen.

5. Umgang mit fehlendem Check-Out

Welche Anreize den Fahrgästen gegeben werden um hohe Check-Out-Raten zu erzielen, steht noch nicht fest. Neben Bonusanreizen sind die Gestaltung der Benutzungsoberflächen von Haltestellen und Fahrzeugen sowie vielfältige Möglichkeiten zur Korrektur durch den Fahrgast vielversprechende Ansatzpunkte. Auch automatisierte Korrekturen bei Umstiegen sind denkbar. Kennzahlen anderer Systeme können schwer herangezogen werden, da im VRR kein anderes System technisch oder prozessual kopiert wird, sondern ein eigenständiges System mit eigenen Herausforderungen geschaffen wird. Dies zwangsläufig schon aufgrund der besonderen institutionellen und geografischen Besonderheiten unserer Region.

6. Kein "Druck" durch Check-In-Check-Out

Die vorgesehenen Bedienhandlungen in einem bestehenden EFM3-System sind sehr simpel und schnell eingeübt. Entscheidend ist die Akzeptanz für die Handlungen. Wenn der konkrete Grund (optimierte Tarifgestaltung, verbesserte Angebotsplanung) dem Fahrgast bekannt ist, wird die zusätzliche Handlung schnell akzeptiert. Entscheidend sind die Rahmenbedingungen wie beispielsweise der Check Out bei starken Verkehrsaufkommen und die Erreichbarkeit der Validatoren. Die Reaktion auf die flächige Einführung des elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs in den letzten Jahren bestätigt diese Erfahrung.

7. Bevorzugung von aufladbaren Chipkarten, HandyTicket und Internet-Ticket

Nach unseren bisherigen Erkenntnissen ist ein EFM3-System den Alternativen **wie aufladbaren Chipkarten, HandyTicket und Internet-Ticket** in den Punkten Einfachheit der Benutzung, Verfügbarkeit, Robustheit und Wirtschaftlichkeit weit überlegen. Unabhängig davon werden Handy- und Internet-Tickets im VRR bereits angeboten, sodass hierzu Akzeptanzwerte und Rahmenbedingungen bekannt sind. Das Aufladen von Chipkarten mit anderen Tarifprodukten als Abonnements wird zurzeit vorbereitet. Auch diese Vertriebswege werden im EFM3 berücksichtigt. Etwaige Anpassungen hierzu sind heute noch nicht benennbar.

8. Beibehaltung des bewährten Zeitkartensortiments

Noch ist nicht festgelegt, welche Tarifprodukte der Kunde in einem EFM3-System im VRR kaufen können wird. Allerdings wollen wir bei der Neugestaltung des Verbundtarifs für ein EFM3-System nur jene Elemente übernehmen, welche sich auch unter den neuen Bedingungen bewähren können. Die Übernahme eines Teilsortiments, welches unter dann veralteten vertriebstechnischen Rahmenbedingungen und Restriktionen entwickelt wurde, ist wenig marktorientiert und nutzerfreundlich. Entscheidend sind auch Erkenntnisse aus NRW Gremien zur Entwicklung eines NRW weiten eTarifs. Diese werden in Kürze die Arbeit aufnehmen.

9. Entscheidungen in den Gremien des VRR

Selbstverständlich werden die Entscheidungen zu einem solch umwälzenden Thema in den Gremien des VRR gefällt. Bereits jetzt werden alle Gremien des VRR über die aktuelle Entwicklung informiert und erhalten die Möglichkeit, Einfluss zu nehmen. Welche Migrationsschritte zu einem EFM3-System aus wirtschaftlichen und funktionalen Gründen sinnvoll ist, wird in der Machbarkeitsstudie geprüft. Innerhalb dieser Vorgabe arbeiten wir ergebnisoffen.