



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2013/0476	13.11.2013	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.12.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	04.12.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.12.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	06.12.2013	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	11.12.2013	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

- 1. Gründung des Eigenbetriebs „Fahrzeuge und Infrastruktur“**
- 2. Liniengenehmigungen**
- 3. Aktuelle Rechtsprechung zum Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW)**
- 4. Sachstand „Teil ÖPNV-Pauschale“**
- 5. Sachstand Gutachten Wetter (siehe auch Sachstandsbericht Z/VIII/2013/0431)**
- 6. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2013**
- 7. Westfalen- und Rheinlandtarif**
- 8. Beförderungsbedingungen zur Fahrradmitnahme**

- 9. Tarifliche Eckpunkte der neuen Produkte**
- 10. SozialTicket im Kreis Mettmann und MaFo in den Kreisen**
- 11. Fahrgemeinschaften NRW – Mitpendler „fusioniert“ mit Pendlerportal**
- 12. Open Data / Open Service**
- 13. Relaunch „Schlaue Nummer“ ab dem 01.01.2015**
- 14. EFM3 Sachstand elektronisches Fahrgeldmanagement**
- 15. Zielvereinbarung (ZV) zwischen VRR AöR und LAG SELBSTHILFE NRW**

1. Gründung des Eigenbetriebs „Fahrzeuge und Infrastruktur“

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR hat am 27. September 2013 die Betriebssatzung des Eigenbetriebs „Fahrzeuge und Infrastruktur“ beschlossen. Dieser Beschluss wurde der Kommunalaufsicht unverzüglich angezeigt.

Zur Klarstellung, dass der Eigenbetrieb von benachbarten Aufgabenträgern nur Aufgaben in Bezug auf die Fahrzeugfinanzierung übernimmt, wenn auch das Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers VRR tangiert ist, hat die Bezirksregierung eine Präzisierung des Betriebszwecks gefordert.

Da sich diese Klarstellung bereits aus der Formulierung von § 3 Absatz 1 Buchst. b ergibt (eine Nutzungsüberlassung ist nur möglich wenn ein Verkehrsvertrag mit der VRR AöR besteht), wurde mit der Bezirksregierung der Zusatz in § 3 Absatz 1 Buchst. d „sofern eine gemeinsame SPNV-Linie mit dem VRR betrieben wird“ vereinbart.

Die Betriebssatzung wird mit diesem Zusatz in den nächsten Tagen veröffentlicht.

§ 3 Betriebszweck
(1) Zweck des Eigenbetriebes ist:
a) die Beschaffung und Finanzierung von Schienenfahrzeugen zur Nutzung im SPNV und Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z.B. Kaufverträge, Darlehensverträge, sowie die Durchführung der dazu erforderlichen Vergabeverfahren
b) die Nutzungsüberlassung der Schienenfahrzeuge an Eisenbahnverkehrsunternehmen, die einen Verkehrsvertrag mit der VRR AöR abgeschlossen haben, sowie der Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z.B. Pacht-,

Miet-, sonstige Nutzungsüberlassungsverträge
c) die Überwachung (einschließlich technisches und betriebswirtschaftliches Controlling) der im Eigentum oder Bruchteilseigentum des Zweckverbandes stehenden Fahrzeuge und aller in diesem Zusammenhang geschlossenen Verträge und Verwaltungsvereinbarungen
d) die Übernahme der Aufgaben gemäß a) bis c) von sonstigen Trägern hoheitlicher Aufgaben in NRW, sofern eine gemeinsame SPNV-Linie mit dem VRR betrieben wird.

2. Liniengenehmigungen

Das neue Personenbeförderungsrecht geht von einer Synchronisierung zwischen dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach VO 1370 und den Liniengenehmigungen nach PBefG aus. Zurzeit sind die Liniengenehmigungen nicht deckungsgleich mit den Bestandsbetrauungen.

Um eine Harmonisierung der Laufzeiten zwischen Betrauungen und Genehmigungen hat der VRR in Abstimmung mit den kommunalen Verkehrsunternehmen die Bezirksregierungen angeschrieben, um eine Verlängerung der bestehenden Genehmigungen bis zum Ende der Laufzeit der Betrauungen zu erreichen.

Das Schreiben des VRR und das im Ergebnis positive Antwortschreiben der Bezirksregierung Düsseldorf sind in der Anlage beigefügt.

3. Aktuelle Rechtsprechung zum Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW)

VK Arnsberg legt EuGH die Frage der Verfassungsmäßigkeit der Mindestlohnvorgaben des TVgG NRW vor

Die Vergabekammer Arnsberg legt laut Beschluss vom 26.09.2013 - VK 18/13 dem Europäischen Gerichtshof die Frage vor, ob die Mindestlohnvorgaben für Bieter und Nachunternehmer aus § 4 TVgG NRW mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht, insbesondere mit der Dienstleistungsfreiheit aus Art. 56 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der europäischen Union; ehemals EG-Vertrag), vereinbar ist.

Grund für die Vorlage war der Nachprüfungsantrag eines Unternehmens, welches sich um einen Auftrag zur Digitalisierung von Akten und zur Konvertierung von Dateien in einer geschätzten Auftragshöhe von ca. 300.000 Euro bewerben wollte. Voraussetzung für den Erhalt des Zuschlags ist jedoch eine Verpflichtung des Bieters zur Einhaltung der Mindestlohnvorgaben des TVgG NRW auch für Nachunternehmer.

Das nun klagende Unternehmen greift für die Erbringung solcher Dienste auf ein Tochterunternehmen zurück, welches in Polen ansässig ist. Dort gäbe es keine mit dem im TVgG NRW vorgeschriebenen Lohn- und Tarifvorgaben, so das Unternehmen. Das Unternehmen ist daher der Ansicht, die Vorgaben des TVgG NRW verstießen gegen europäisches Gemeinschaftsrecht, insbesondere gegen die Dienstleistungsfreiheit aus Art. 56 AEUV. Die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung werde behindert und der Marktzutritt erschwert. Das Unternehmen untermauert seine Ansicht mit der „Rüffert-Entscheidung“ des EuGH vom 03.04.2008 – C 346/06. Der EuGH hielt damals das niedersächsische Tariftreue- und Vergabegesetz für rechtswidrig, welches ebenfalls Tarifvorgaben machte. Die Vergabekammer hält die Vorlage der Frage an den EuGH für angemessen, da es sich um eine grundsätzliche Frage zu einem elementaren Freiheitsrecht der Union handle.

OLG Düsseldorf entscheidet über Zulässigkeit repräsentativer Tarifverträge

Nach der Vergabekammer Detmold (VK Detmold Beschluss vom 06.08.2013 – VK 2.07/13) setzt sich nun auch das OLG Düsseldorf mit Frage der Zulässigkeit repräsentativer Tarifverträge auseinander.

Ein Verkehrsunternehmen klagte gegen die Anwendung eines bestimmten in der Verordnung zum TVgG NRW (RepT-VVO) vorgegeben Tarifvertrages. Bei einer Ausschreibung von Nachtbuslinien im Raum Paderborn-Höxter machte ein Verkehrsverbund die zwingende Anwendung der Vorgaben des TVgG NRW zur Grundlage des Auftrags. Aus Sicht des Verkehrsunternehmens verstoße die Vorgabe u.a. gegen den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz aus Art. 3 I GG und gegen die Koalitionsfreiheit aus Art. 9 Abs. 3 GG. Die Vergabekammer wies den Antrag des Unternehmens als unzulässig mit der Begründung ab, es sei kein Vergabeverstoß erkennbar. Die Vergabestelle habe die Vorgaben im Einklang mit der Rechtsordnung – dem TVgG NRW – gemacht. Soweit der Nachprüfungsantrag auf die Feststellung der Rechtswidrigkeit des TVgG NRW zielte, sei die Vergabekammer für diese Überprüfung nicht zuständig.

Das Verfahren ist nun in nächster Instanz beim OLG Düsseldorf anhängig. Das Gericht wird voraussichtlich am 18.12.2013 über die Zulässigkeit repräsentativer Tarifverträge entscheiden.

4. Sachstandsbericht „Teil ÖPNV-Pauschale“

Die Verbandsversammlung und der Verwaltungsrat haben mit Beschluss vom 12.07.2013 drei Alternativen zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale beschlossen. Die Beschlussempfehlung für die örtlichen Aufgabenträger sieht dabei vor, dass sich der Aufgabenträger jährlich auf die Anwendung jeweils einer der Alternativen festlegen muss. Die Alternativen lauten:

- Alternative A: Gewährung der ÖPNV-Pauschale durch die VRR AöR im Rahmen der Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV
- Alternative B: Gewährung der ÖPNV-Pauschale durch die VRR AöR im Rahmen der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aus der Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VRR-Gemeinschaftstarif
- Alternative C: Gewährung der ÖPNV-Pauschale durch die VRR AöR im Rahmen der investiven Fahrzeugförderung

Im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien des VRR und im Anschluss daran im Zuge der Vorbereitung der örtlichen Beschlüsse sind diverse Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit dem Wunsch an den VRR herangetreten, die Flexibilität weiter zu erhöhen und einen Alternativenmix (parallele Anwendung von Alternativen) zuzulassen, um den Einsatz der Mittel in der vor Ort jeweils effektivsten Form zu bewirken.

Der VRR hat die Sachverhalte geprüft und kann den Argumenten der Beteiligten folgen. Die VRR AöR wird diesem Anliegen daher insoweit Rechnung tragen, dass vor Ort gefasste Beschlüsse, die eine Splittung der Alternativen (parallele Anwendung von Alternativen) zum Inhalt haben, akzeptiert werden. Die vorab festgelegte Kombination der Alternativen je Förderjahr ist für jedes in dem jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbringendem Verkehrsunternehmen anzuwenden.

5. Sachstand Gutachten Wetter (siehe auch Sachstandsbericht Z/VIII/2013/0431)

Nach weiteren Verzögerungen in der Aufbereitung und Weitergabe der Vermessungsdaten durch DB Netz an den Gutachter sind weitere, allerdings geringe, Verzögerungen eingetreten. Das Gutachten wird im November / Dezember fertiggestellt und dem VRR vorgestellt. Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse erfolgt dann im ersten Sitzungsblock 2014.

6. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2013

Nach den ersten acht Monaten 2013 zeigen sowohl die Einnahmen wie auch die Fahrten eine positive Entwicklung. Die Einnahmen sind in diesem Betrachtungszeitraum um ca. 4,7 Mio. € auf **+ 19,637 Mio. € (+ 2,8 %)** einschließlich der Landesmittel für das **SozialTicket + 24,316 Mio € (+3,4%)** gestiegen und auch die Fahrten zeigen trotz schwieriger Begleitumstände (Schüler- und Bevölkerungsrückgang) eine mit **+ 5,586 Mio. Fahrten (+ 0,7 %)** erfreu-

liche Tendenz.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -					
Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %	
	Jan-Aug 2012	Jan-Aug 2013			
Summe von Einnahmen					
1. Klasse Zuschlag	1.204.247	1.203.141	-1.105	-0,1	
Barsortiment	160.873.675	163.877.897	3.004.222	1,9	
davon EinzelTicket Erwachsene	83.921.332	86.700.663	2.779.330	3,3	
davon 4erTicket Erwachsene	49.603.315	49.019.919	-583.396	-1,2	
FirmenTickets	60.048.629	63.109.528	3.060.899	5,1	
davon FirmenTicket 100/100-Modell	29.671.820	30.130.750	458.930	1,5	
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	9.199.851	9.542.423	342.573	3,7	
davon FirmenTicket GroKu-Modell	21.176.958	23.436.356	2.259.397	10,7	
Regelzeitkarten	270.830.813	269.038.604	-1.792.209	-0,7	
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	139.666.413	139.921.455	255.042	0,2	
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	49.281.481	47.923.127	-1.358.354	-2,8	
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	56.490.696	55.384.216	-1.106.480	-2,0	
davon BärenTicket	25.392.222	25.809.806	417.583	1,6	
Schüler/AzubiTickets	167.668.302	170.175.244	2.506.942	1,5	
davon SchokoTicket Selbstzahler	59.433.380	60.024.032	590.652	1,0	
davon YoungTicketplus	30.126.195	31.022.937	896.742	3,0	
StudentenTickets	24.578.967	28.059.674	3.480.707	14,2	
NRW-weite Tickets	12.756.525	13.029.143	272.618	2,1	
SozialTicket	11.042.847	20.147.786	9.104.939	82,5	
Summe von Fahrten					
1. Klasse Zuschlag	0	0			
Barsortiment	61.487.344	59.970.939	-1.516.405	-2,5	
davon EinzelTicket Erwachsene	31.276.758	30.859.029	-417.729	-1,3	
davon 4erTicket Erwachsene	20.867.292	19.887.104	-980.188	-4,7	
FirmenTickets	48.356.625	49.264.596	907.971	1,9	
davon FirmenTicket 100/100-Modell	18.795.828	18.314.602	-481.226	-2,6	
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	8.493.696	8.537.088	43.392	0,5	
davon FirmenTicket GroKu-Modell	21.067.101	22.412.906	1.345.805	6,4	
Regelzeitkarten	263.626.078	250.670.462	-12.955.616	-4,9	
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	147.993.977	142.206.828	-5.787.149	-3,9	
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	49.474.062	45.714.055	-3.760.007	-7,6	
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	49.501.829	46.625.809	-2.876.020	-5,8	
davon BärenTicket	16.656.210	16.123.770	-532.440	-3,2	
Schüler/AzubiTickets	314.276.792	310.628.256	-3.648.536	-1,2	
davon SchokoTicket Selbstzahler	151.448.012	147.168.148	-4.279.864	-2,8	
davon YoungTicketplus	44.016.000	42.649.500	-1.366.500	-3,1	
StudentenTickets	43.708.860	48.009.120	4.300.260	9,8	
NRW-weite Tickets	1.821.802	1.744.811	-76.991	-4,2	
SozialTicket	22.528.886	41.104.179	18.575.293	82,5	
Gesamt: Summe von Einnahmen	709.004.005	728.641.017	19.637.012	2,8	
Gesamt: Summe von Fahrten	755.806.387	761.392.363	5.585.976	0,7	

Im Bereich des **Barsortimentes** sind die **Einnahmen** trotz sinkender Fahrten mit **+ 3,004 Mio. € (+ 1,9 %)** positiv. Dabei zeigt gerade das **EinzelTicket** als „Einsteigerticket“ zum ÖPNV eine mit **+ 2,779 Mio. € (+ 3,3 %)** erfreuliche Entwicklung. Bei den **4erTickets** sind die Einnahmen in den ersten acht Monaten 2013 um **ca. 1,2 %** auf **49,0 Mio. €** gesunken.

Auch die **FirmenTickets** zeigen mit **+ 3,061 Mio. € (+ 5,1 %)** eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Einnahmen bei den **SemesterTickets** haben sich erwartungsgemäß wegen der gestiegenen Studierendenzahlen um **3,481 Mio. € (+ 14,2 %)** positiv verändert, Grund ist hier u.a. die Aussetzung der Wehrpflicht und die Abschaffung der Studiengebühren. Eine weitere Steigerung ist ab dem Wintersemester 2013 aufgrund des doppelten Abiturjahrgangs zu erwarten.

Die **Schüler- und AzubiTickets** sind trotz sinkender Schülerzahlen um **+ 2,507 Mio. € (+ 1,5 %)** gestiegen.

Lediglich die **Regelzeitkarten** zeigen durch den Wechsel zum SozialTicket noch immer ein

Minus von – 1,792 Mio. € (- 0,7 %), was aber nicht mehr ganz so deutlich ausfällt wie im letzten Jahr.

Die Abonnentenentwicklung im VRR zeigt bis August einen leicht steigenden Trend, aktuell können Zuwächse von **+ 0,2 % (2.700 neue Abonnenten)** verzeichnet werden. Dies wird sich jedoch mit Beginn des neuen Schuljahres und dem Ausbildungsbeginn noch positiv verändern.

Die **SchokoTickets** halten das Niveau vom Vorjahr. Im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** sind die Kannibalisierungseffekte vom SozialTicket immer noch offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **20.400 Abonnenten (- 5,1 %)**. Viele davon haben sich sicherlich für das günstigere **SozialTicket** entschieden. Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **1.500 Abonnenten (- 3,2 %)** und das **YoungTicketPLUS** um **ca. 2.900 Kunden (- 3,9 %)** zurückgegangen. Dazu kommen noch **ca. 8.700 SozialTicketkunden**, die sich für die Chipkarte entschieden haben.

Nach der zum 1. Januar 2013 **verbundweiten Einführung des SozialTickets** und der **Erweiterung auf die Kreisgebiete** haben sich die Absatzzahlen bis **August** auf **ca. 86.000 Tickets** (Jahresdurchschnitt) eingependelt, dies entspricht einer **Nutzerquote von 6,9 %**.

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

Abschließend lassen diese Zahlen auch weiterhin auf ein sehr positives Jahr 2013 hoffen, in dem sowohl die Einnahmen und Fahrten wie auch die Abonnentenzahlen das Vorjahresergebnis übertreffen werden.

7. Rheinlandtarif und Westfalentarif

Arbeitsstand und Auswirkungen auf den VRR

Sachstand Tarifentwicklung Rheinland (Tarifkragen AVV-VRS)

Im Bereich des Zweckverbands Rheinland (NVR) arbeiten der Aachener Verkehrsverbund und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg an der tariflichen Zusammenführung der beiden Verkehrsverbände zur Erfüllung der landespolitischen Vorgaben (ÖPNV-Gesetz NRW § 5 Abs. 3 „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“) unter Einbeziehung der AVV- und VRS-Verkehrsunternehmen.

Seit dem 15.11.2011 arbeitet eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Verkehrsverbände an der Erarbeitung und Umsetzung eines VRS-Tarifkragens AVV. Hier werden aktuell die tariflichen Detailkonzepte erarbeitet. Das Ergebnis soll sich wirtschaftlich insgesamt und für jedes Ver-

kehrsunternehmen **erlösneutral** darstellen.

Der VRS-Tarif soll voraussichtlich im Jahr 2014 als der die Verbundraumgrenze überschreitende Tarif auf den dortigen Relationen gelten. Damit **würden die derzeit geltenden** Tarife NRW-Tarif, AVV-Tarif und DB-Tarif **abgelöst werden**. Innerhalb des Aachener Verbundraumes gilt weiterhin der AVV-Tarif.

Zum 26.09.2013 **existierten noch einige offene Punkte** bezüglich Tarif/Vertrieb, Einnahmenaufteilung und vertraglichen Grundlagen. Im ersten Quartal 2014 soll die finale Beschlussfassung zum Tarifkragen AVV/VRS gemeinsam mit allen vertrieblichen Ansätzen und Lösungen zur Einnahmenaufteilung erfolgen, um eine Umsetzung noch in 2014 zu ermöglichen.

Laut Untersuchungen der VRS GmbH ließen sich die Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit im AVV/VRS-Tarifkragen über die Anwendung der VRS-Preisstufen 2a bis 5 und über die **Einführung zweier neuer Preisstufen** 6 und 7 umsetzen.

Herausforderungen bei der Umsetzung:

Tariflich: Preishärten für betroffene Kunden sollen vermieden oder zumindest minimiert werden.

Vertrieblich: AVV-Verkehrsunternehmen müssen den für sie neuen VRS-Tarif verkaufen. Noch zu klären ist der im AVV noch nicht eingeführte Einsatz von eTickets.

Einnahmenaufteilung: Lösungen sind einvernehmlich zu konzipieren. Derzeit wird ein zweistufiges Verfahren diskutiert, bei dem die Einnahmen zunächst zwischen den Verbänden und in einem weiteren Schritt auf Verbundebene unterverteilt werden.

Schüler- und JobTickets (Stand: 25.06.2013)

Derzeit existieren sowohl im AVV als auch im VRS sich ähnelnde Modelle für die Schüler- und Jobtickets. Geplant sind allerdings Erweiterungsmöglichkeiten, um Fahrten in den jeweils anderen Verbund zu erleichtern.

Bezüglich der SchülerTickets wurde hier bereits ein Teil der geplanten Maßnahmen umgesetzt:

Überlappende Geltungsbereiche der SchülerTickets AVV/VRS zum 01.11.2012

Zukauf des SchülerTickets des anderen Verbunds optional zum 01.11.2012

Schüler mit Wohnort im AVV und Schulort im VRS erhalten VRS-SchülerTickets zum 01.02.2013

Für die JobTickets ist geplant, eine pauschale Erweiterungsmöglichkeit anzubieten, d.h. dass jeder JobTicket-Kunde den jeweils anderen Verbund zu einem pauschalen Preis hinzukaufen kann.

Sachstand Tarifentwicklung Westfalen

Seit der Zusammenfassung der fünf westfälischen Tarifräume (Münsterland, Ruhr-Lippe, Der Sechser, Hochstift, Westfalen Süd) zum Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL) im Jahr 2008 ist dieser zuständig als SPNV-Aufgabenträger für Westfalen. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe konzipieren sie einen **neuen westfälischen Gemeinschaftstarif**, der im Raum Westfalen-Lippe **im Jahr 2015 eingeführt werden soll**.

Zur Vereinfachung der Koordination wurde in Bielefeld in der Geschäftsstelle der OWL V GmbH ein von der Landesregierung gefördertes „Projektbüro Westfalentarif“ installiert.

Ziel ist es, die Tarife der einzelnen Kooperationsräume zu harmonisieren und die Übergänge zwischen ihnen kundenfreundlicher zu gestalten. Die Transparenz und auch die Einheitlichkeit der Tarife soll gesteigert werden, der Markt aktiv erschlossen und die Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen gesichert und gesteigert werden.

Die notwendigen Beschlüsse sind jedoch noch intensiv vorzubereiten und einzuholen.

In Zukunft soll der Kunde den derzeit fünfgeteilten Tarifraum im NWL als **einheitlichen Tarifraum** wahrnehmen. Hierfür steht das Ziel, den aktuell geltenden NRW-Tarif für längere Strecken durch einen neuen sogenannten **Westfalentarif** (Einführung zum 01.08.2015) im Binnenverkehr abzulösen, dessen höchste Preisstufe netzweite Gültigkeit haben soll. Durch die Einführung soll die Vielzahl individueller Übergangsregelungen/Kragentarife zwischen den Tarifgemeinschaften entfallen. Die Einbeziehung grenzüberschreitender Fahrten von und nach den angrenzenden NRW-Verbundräumen erfolgt in Abstimmung mit den beteiligten Organisationen und dem NRW-Verkehrsministerium.

Zum 1. August 2013 wurden bereits folgende Schritte durchgeführt:

Zur Harmonisierung der lokalen und regionalen Tarifprodukte wurden einheitliche Ticketbezeichnungen im Bartarif eingeführt. Die zeitliche Gültigkeit bei Einzel- und 4erTickets wurde vereinheitlicht. Gleiches gilt für Zusatznutzen der Produkte und Gruppentickets ab 11 Personen.

Gleichzeitig wurden zwei westfalenweite Angebote eingeführt, nämlich ein Job-/FirmenTicket Westfalen für 185 Euro im Monat (eine Abokarte für Firmenkunden mit der Möglichkeit, gegen 59,00 Euro Aufpreis im Monat die 1. Klasse zu benutzen) sowie das FunTicket Westfalen für 34,90 Euro im Monat (welche eine Freizeitmonatskarte für Personen bis 20 Jahre ist).

Mithilfe der o.g. Angebote sollen erste Erfahrungen für weitere westfalenweite Ansätze gesammelt werden, die in den weiteren Arbeitsprozess einfließen sollen.

2 Anlagen (aus NRW-TarifReport 2012/13)



Auswirkungen der Zusammenführungen auf den VRR

Grundsätzlich werden durch die Zusammenführung der Verbünde AVV und VRS zum Rheinlandtarif und durch die Zusammenführung des Münsterlandtarifs und des Ruhr-Lippe-Tarifs heutige Relationen nach dem NRW-Tarif durch den Rheinlandtarif bzw. den Westfalentarif abgelöst.

Aus Verbundsicht ist diese Entwicklung zu begrüßen. An den jeweiligen Grenzen zum VRR können hierdurch auch heutige „Dreiecksbeziehungen“ zu Tarifkragen werden.

Westfalentarif:

Von Münster (VGM) über Dortmund (VRR) und Hagen (VRR) ins Sauerland (VRL) wäre dann zum Westfalentarif möglich.

Rheinlandtarif:

In VRS und AVV wird bereits über die Öffnung des großen Grenzverkehrs VRS/VRR für Fahrten zwischen VRS und AVV über den großen Grenzverkehr VRS/VRR diskutiert.

Von Erkelenz (AVV) über Mönchengladbach (VRR) nach Köln (VRS) wäre dann zum Rheinlandtarif möglich.

Zu Bedenken ist die Kragentiefe, auch aus Landessicht gesehen. Speziell eine Öffnung des großen Grenzverkehrs VRS/VRR für den Rheinlandtarif bedeutet hier eine Kragentiefe in den VRR von mehr als 2 Tarifgebieten.

Auch gilt es bei der Preisbildung des Rheinlandtarifs und des Westfalentarifs zu beachten,

dass Relationen innerhalb des VRR nicht unterlaufen werden sollen. Der VRR steht in regelmäßigen Kontakten zu den benachbarten Verbundgesellschaften, um frühzeitig die Interessen der Verkehrsunternehmen im VRR einbringen zu können. Gleichwohl gibt es auch heute schon, durch unterschiedliche Unternehmensziele und strategische Ausrichtungen in einzelnen Relationen und Fahrausweisgattungen die Möglichkeit des Unterlaufens. Es ist dementsprechend nicht auszuschließen, dass dies auch nach Einführung des Westfalentarifs und des Rheinlandtarifs in einzelnen Fällen auftritt.

8. Beförderungsbedingungen zur Fahrradmitnahme

Bereits im Sitzungsblock Juni 2013 der ZV-VRR-Gremien wurde über die Hintergründe und Zielsetzung zur Regelung und Klarstellung der Fahrradmitnahme im Bereich des ÖSPNV bzw. im SPNV berichtet und ein entsprechender Beschluss gefasst. Ziel ist es, eine einvernehmliche Regelung zur Änderung zur Fahrradmitnahme mit Wirkung zum 01.04.2014 im Rahmen der NRW-Beförderungsbedingungen zu treffen. Die Mitnahme soll wie bisher nur im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten erlaubt werden. Gleichzeitig sollen Rollstühle und Kinderwagen stets 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. Zudem wurde in den zwischenzeitlich geführten Gesprächen eine grundsätzliche Trennung der Regelungen im Hinblick auf die Fahrradmitnahme bei Unternehmen des ÖSPNV und SPNV wie folgt bestätigt, wobei Schwerbehinderten auf Kulanzbasis und unter Berücksichtigung der betrieblichen Möglichkeiten weitergehende Beförderungsmöglichkeiten eingeräumt werden sollen:

Mitnahme von	Im SPNV	Im ÖSPNV
Fahrrad	Ja	Ja
Pedelecs (zulassungs- u. versicherungsfreies Fahrrad mit Hilfsmotor, das den Lenker beim Pedalieren unterstützt)	Ja	Nur Schwerbehinderte dürfen dies auf Kulanzbasis mitnehmen, sofern die räumlichen Verhältnisse dies zulassen

E-Bike (z.T. zulassungs- u. versicherungspflichtiges Fahrrad mit Hilfsmotor, mit dem das Fahrrad auch ohne pedalisieren des Lenker fährt)	Ja	Nur Schwerbehinderte dürfen dies auf Kulanzbasis mitnehmen, sofern die räumlichen Verhältnisse dies zulassen
Tandem (Fahrrad für mindestens zwei Personen)	Ja	Nur Schwerbehinderte dürfen dies auf Kulanzbasis mitnehmen, sofern die räumlichen Verhältnisse dies zulassen

9. Tarifliche Eckpunkte der neuen Produkte

Neue Tarifangebote ab 01.01.2014

Ab 01.01.2014 werden neue Tarifangebote im VRR angeboten. Die tariflichen Eckpunkte der Angebote sind wie folgt:

TagesTicket für 1 bis zu 5 Pers.

Vertriebsweg	alle Vertriebswege (einschl. Handy und sonstige elektronische Vertriebswege) im VRR
Preisstufe	Angebot in der Preisstufe A, B, C, D oder E
Zusatznutzen	Keine
Besonderheiten	Ticket für beliebig viele Fahrten im Gültigkeitszeitraum und Geltungsbereich; nutzbar nur durch Inhaber; nicht übertragbar. Wahlweise nutzbar von bis zu 5 Personen. Basispreis für erste Person; je Mitfahrer einheitlicher Aufpreis

7-TageTicket

Vertriebsweg	HandyTicket und sonstige elektronische Vertriebswege (Internet)
	Besonderheit: Zusätzliche Ausgabe als PapierTicket in den Preisstufen A und B im Tarifbereich Unterer Niederrhein

Preisstufe Angebot in der Preisstufe A, B, C, D oder E
 Zusatznutzen Keine
 Besonderheiten Ticket für beliebig viele Fahrten im Gültigkeitszeitraum und Geltungsbereich; nutzbar nur durch Inhaber; nicht übertragbar.

10erTicket

Vertriebsweg Ausgabe nur über Handy/Internet
 Preisstufe Angebot in der Preisstufe A, B, C, D oder E
 Zusatznutzen Keine
 Besonderheiten Ticket für einzelne Fahrten; nicht übertragbar

1.-Klasse (A-B, C-E)

Vertriebsweg alle Vertriebswege (einschl. Handy) im VRR;
 Preisstufe Abhängig vom BasiszeitTicket; Angebot in der Preisstufe A/B oder C/D/E.
 Zusatznutzen Keine
 Besonderheiten nur gültig in Verbindung mit dem Basisticket; Geltungsbereich ist gleich dem Basisticket; Aufpreis zum BasiszeitTicket; berechtigt Ticketinhaber zu beliebig vielen Fahrten im Gültigkeitszeitraum und Geltungsbereich seines BasiszeitTickets in der 1. Klasse SPNV.
 Ausgabe als Monatsaufpreis oder als Einzelaufpreis im Abonnement.

Ticketart	Preisstufe						Vertriebsweg					ZusatzTicket		Bemerkungen
	K	A	B	C	D	E	HT	a	b	KC	e	Fahrrad	Person	
TagesTicket	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		Ticket für beliebig viele Fahrten, nicht übertragbar, bis 5 Pers., Basispreis 1. Person, je Mitfahrer einheitlicher Aufpreis
7-Tage-Ticket	-	x	x	x	x	x	x	-	-	-	x	x		Ticket für beliebig viele Fahrten, nicht übertragbar

10erTicket	-	x	x	x	x	x	x	-	-	-	x	x		Ticket für einzelne Fahrt, nicht übertragbar
Aufpr. 1. Kl. zu Zeittickets	-	x		x			x	x	-	x	x		x	Nur gültig mit Basiszeit Ticket, als MOKA oder Abo

HT = HandyTicket, a = Automat. b = Betriebs- und Fahrpersonal, KC = KundenCenter, e = Internet

10. SozialTicket im Kreis Mettmann und MaFo in den Kreisen

Ausgabe der Berechtigtenausweise in Stadt Haan, Stadt Langenfeld, Stadt Velbert und Stadt Wülfrath

Mit der Einführung des SozialTickets als reguläres Tarifangebot hatten sich die Kommunen Stadt Haan, Stadt Langenfeld, Stadt Velbert und Stadt Wülfrath gegen das Ausstellen der Berechtigtenausweise gewandt, da ihnen der zu erwartende Mehraufwand nicht ausgeglichen wird. Auf Basis der Aussagen von Kommunen, die bereits in der Pilotphase teilgenommen hatten, konnten zwei Kompromisslösungen gefunden werden:

Die Stadt Langenfeld hat vom 1. Januar 2013 teilgenommen, hatte jedoch den Beschluss gefasst, die Teilnahme auf ein halbes Jahr zu begrenzen und in dieser Zeit eigene Erhebungen zu dem Organisationsaufwand zu betreiben.

Die Städte Haan, Velbert und Wülfrath hatten dieses Vorgehen nicht unterstützt. Sie hatten erst ab April 2013 teilgenommen und hatten die Bewilligungsbescheide mittels Hologrammaufklebern, die ihnen von den Verkehrsunternehmen kostenlos zur Verfügung gestellt wurden, fälschungs- und manipulationssicher gestaltet. Die Bewilligungsbescheide, die mit einem solchen Hologrammaufkleber versehen waren, wurden von den Mitarbeitern in den KundenCentern der Verkehrsunternehmen akzeptiert. Diese Kunden haben den Berechtigtenausweis in den KundenCentern ausgestellt bekommen. Vereinbart war mit diesen Kommunen, dass sie dieses Verfahren ein Jahr lang testen und dann entscheiden, wie weiter vorgegangen wird.

Am 18. Oktober 2013 trafen sich Vertreter der vier Kommunen und berichteten, dass in allen vier Kommunen die Nachfrage sehr gering ist. So hat die Stadt Haan 70 Bewilligungsbescheide mit Hologramm versehen, die Stadt Wülfrath unter 25 Bescheide. In Langenfeld wurden 98 Berechtigtenausweise ausgestellt.

Der Sozialausschuss der Stadt Langenfeld hat sich in seiner Sitzung am 16. Oktober dafür ausgesprochen, das Verfahren beizubehalten, solange sich nichts Wesentliches an der Aus-

gestaltung des Tarifangebotes ändert. Als Wesentlich würde insbesondere eine Einbeziehung des Tarifgebietes Düsseldorf oder Köln angesehen werden. In einem solchen Fall wird ein erheblicher Anstieg an Anträgen erwartet, der dann zu deutlichen Mehraufwänden führen würde. Da eine solche Ausweitung nicht angedacht ist, wird die Stadt Langenfeld auch zukünftig den Berechtigtenausweis ausstellen.

Die Städte Haan, Velbert und Wülfrath benötigen keine zusätzlichen Gremienbeschlüsse um das Verfahren wie bisher fortzuführen. Die Teilnehmer haben die Fortführung mit dem Hologrammaufkleber zugesagt. Der Teilnehmer aus Wülfrath, der kurzfristig absagen musste, hat seine Zusage zur Fortführung in der Mail zur Absage seiner Teilnahme und zusätzlich durch den Vertreter der Stadt Langenfeld mitgeteilt.

Damit ist sichergestellt, dass das Tarifangebot SozialTicket auch weiterhin in diesen vier Gemeinden genutzt werden kann. Eine Umstellung des Verfahrens vom Aufkleben des Hologramms auf den Bewilligungsbescheid hin zum Ausstellen der Berechtigtenausweise lehnen die drei Städte Haan, Velbert und Wülfrath jedoch weiterhin ab.

Ergebnisse der Marktforschung in den Kreisen

Wie bereits im Sachstandsbericht des September-Sitzungsblocks 2013 ausgeführt, wurde zur Messung der Einnahmewirkung des SozialTickets mit kreisweiter Gültigkeit eine gesonderte Erhebung durchgeführt.

Die Erhebung erfolgte methodengleich zur 2012er-Studie von Januar/Februar bis Juli 2013 und wurde vom selben Institut, targetgroup, in zwei Phasen durchgeführt. Die erste Phase dient dazu, das Nutzungsverhalten und den damit verbundenen Altumsatz vor dem Kauf des SozialTickets zu ermitteln, die zweite Phase hingegen dient der Ermittlung des Nutzungs- und Ticketkaufverhaltens bei denen, die sich zum Kauf von SozialTickets entschlossen haben. Verwertbar waren Interviews mit SozialTicket-Nutzern, die für eine Befragung in beiden Phasen zur Verfügung gestanden haben.

Insgesamt konnten für die Studie in den Kreisen netto 694 Interviews ausgewertet werden.

Im September 2013 wurden die Ergebnisse der Befragung vom Institut vorgestellt. Dabei stellte sich heraus, dass die berechneten Verlustwerte pro verkauftem SozialTicket mit kreisweiter Gültigkeit niedriger ausfielen als erwartet.

Mit dem SozialTicket für die Kreise erhalten die Kunden ein Ticket zum Preis der Preisstufe A, das vom Leistungsumfang mind. der Preisstufe B und mehr entspricht. Der reine Vergleich von Altumsatz und Neuumsatz pro verkauftem SozialTicket, den die Marktforschung nur liefern kann, greift daher etwas zu kurz und erklärt auch nicht die Verwerfungen, die in den Verkaufsdaten der Kreis-VU aufgetreten sind und entspricht nicht dem Wert der genutzten Leistung.

weitere Effekte:

- Deutliche Verluste bei allen SozialTicketnutzern, die vorher reguläre Zeitkarten insbe-

sondere der Preisstufen B und höher gekauft haben.

- Attraktivierung des SozialTickets durch die kreisweite Gültigkeit, so dass die -relativ geringe- Neukundenzahl von 2012 fast verdoppelt wurde.
- Geringerer Absatz von Tickets, die vorher noch für die Erweiterung des Geltungsraums nötig waren.

Zunehmende Gewinnung von vorherigen Barticket-Nutzern unter den Berechtigten mit wechselndem, vielfach eher geringem Altumsatz.

Für mögliche Verwerfungen sorgt dabei zusätzlich, dass es in den Kreisen sowohl Kunden gibt, die erst 2013 in das kreisweite SozialTicket eingestiegen sind, als auch welche, die schon 2012 eines der Preisstufe A nutzten und seit 2013 weiter fahren können und es auch tun. Ca. die Hälfte der Befragten nutzte bereits in 2012 ein SozialTicket (in der Preisstufe A). Von diesen gaben immerhin 35% an, bestimmte Ziele zuvor nicht angestrebt zu haben.

Sowohl die oben beschriebenen Effekte innerhalb der Studie als auch nicht vernachlässigbare Verwerfungen mit der Nutzungs-Realität bei den Kreis-VU machen ergänzende Prüfungen und Kalkulationen auf Basis der Marktforschungsergebnisse erforderlich, deren Überprüfung durch den Wirtschaftsprüfer der Märkischen Revision noch nicht abgeschlossen ist.

Erhöhter Finanzierungsbedarf in den Städten (Cluster 1 und 2)

Zusätzlich wurde in den Städten die Wirkung des SozialTickets auf Basis der Erhebung 2012 und der aktuellen Verkaufszahlen auf das Jahr 2013 hochgerechnet. Bei den Städten wurden das Cluster 1 (Großstädte über 325.000 Einwohner) sowie das Cluster 2 (Städte unter 325.000 Einwohner) unterschieden. Zum Cluster 1 gehören die Städte Bochum, Düsseldorf, Duisburg und Essen aus dem Pilotprojekt sowie neu die Städte Dortmund und Wuppertal.

Durch die durchgeführte Preisanpassung zum Jahreswechsel hat sich in den Großstädten (Cluster1) der Altumsatz auf EUR 49,12 erhöht (48,69 € für genutzte Tickets sowie 0,43 € für wegfallende Tickets durch die Mitnahmemöglichkeit), dem steht ein Neuumsatz von 34,55 € (29,90 € für das SozialTicket zzgl. 4,65 € für zusätzlich genutzte Tickets) entgegen.

In den Großstädten ergibt sich somit ein Fehlbetrag von **14,57 €**. Dieser ist ca. 1,30 € höher als 2012 (13,29 €).

Zum Cluster 2 der kreisfreien Städte gehören die Städte Bottrop, Gelsenkirchen, Herne, Mönchengladbach, Mülheim, Oberhausen und Solingen aus dem Pilotprojekt sowie neu hinzugekommen die Städte Hagen, Krefeld und Remscheid. Auch hier hat sich der Altumsatz durch die Preisanpassung auf nun 47,64 € erhöht. Der Neuumsatz beträgt 33,89 € (29,90 € für das SozialTicket sowie 3,99 € für zusätzliche Tickets). Es ergibt sich somit ein Fehlbetrag von **13,75 €**. Auch dieser ist um ca. 1,40 € höher als im Jahre 2012.

Da in den Städten keine Veränderungen an den Leistungsmerkmalen des SozialTickets vorgenommen wurden, wird eine Bestätigung der genannten Werte durch den Wirtschaftsprüfer

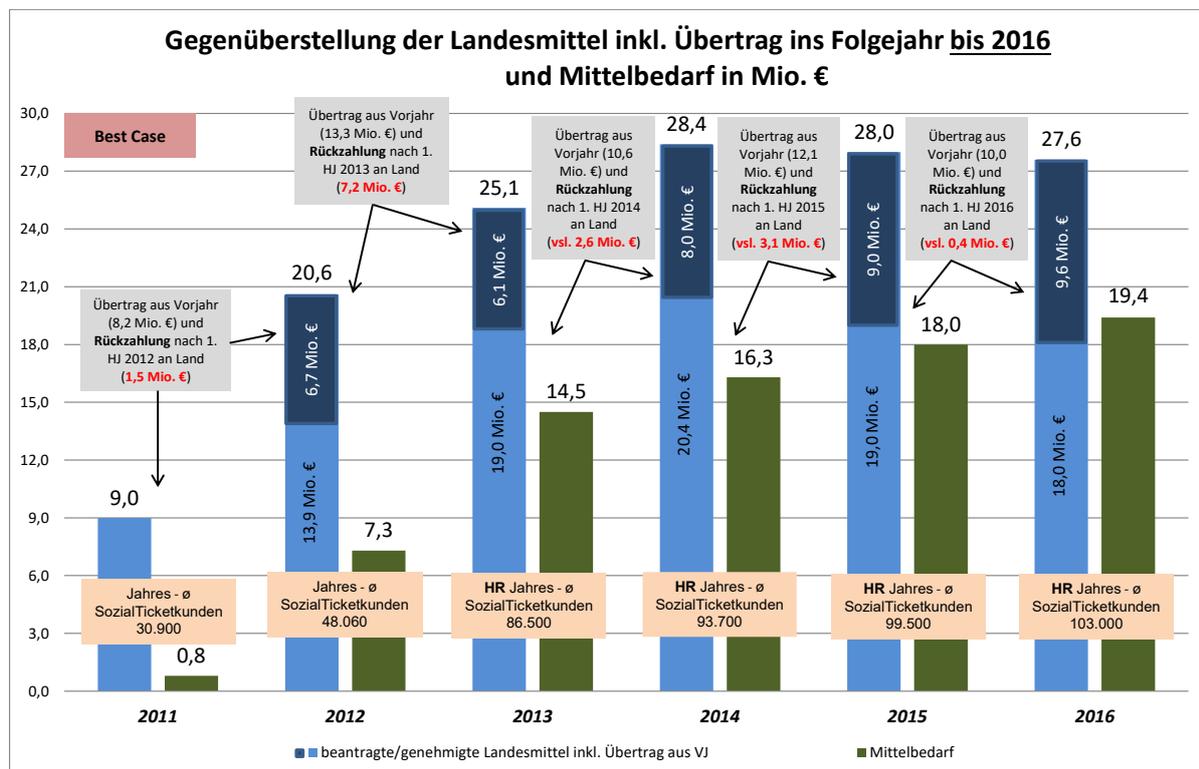
erwartet.

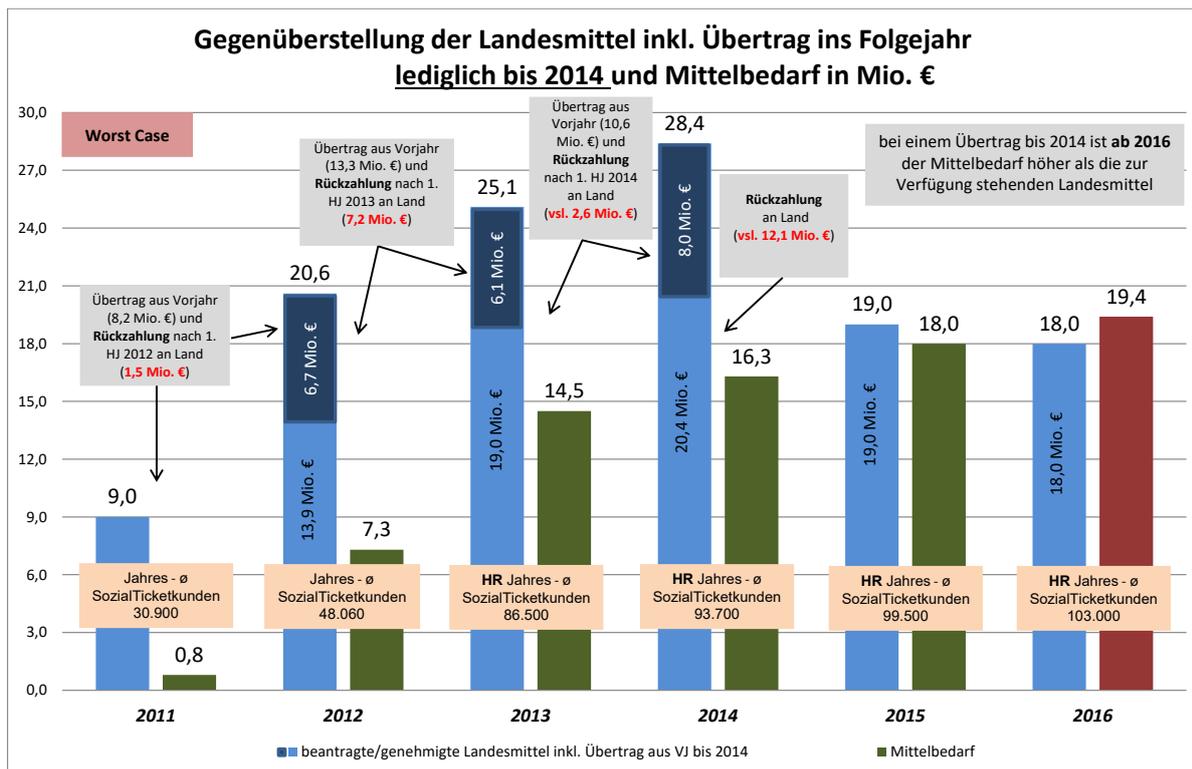
Unter der Prämisse, dass die zuvor benannten Defizite je SozialTicket in den Städten durch den Wirtschaftsprüfer bestätigt werden, steigen die Einnahmensenkungen im Cluster 1 auf insgesamt ca. 9,5 Mio. € und im Cluster 2 auf insgesamt ca. 3,7 Mio. € (alle kreisfreien Städte zusammen ca. 13,2 Mio. €) siehe hierzu auch N/VIII/2013/0480 Änderung der SozialTicket-Richtlinie.

Ursächlich für den deutlichen Anstieg des Defizits sind 3 Effekte:

- Signifikante Absatzsteigerungen im „Altgebiet“ (Städte, in denen bereits 2012 ein SozialTicket verkauft wurde)
- Verluststeigerungen durch neu hinzu gekommene Städte (SozialTicket wurde in 2013 ins Regelsortiment übernommen)
- Nichteinbeziehung des SozialTickets in die Tarifierhöhung 2013

Auch wenn die Defizite in den Kreisen noch nicht exakt quantifiziert und auch vom Gutachter noch nicht geprüft sind, ist aufgrund der Einnahmensenkungen in den Städten von einem Gesamtdefizit von ca. 14,5 Mio. € VRR- weit auszugehen.





11. Fahrgemeinschaften NRW – Mitpendler „fusioniert“ mit Pendlerportal

Um die steigenden Mobilitätsanforderungen, die an die Städte und Kreise gestellt werden zu erfüllen, wurde im Jahr 2008 durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Online-Mitfahrvermittlung „mitpendler.de“ als Service für die Bürgerinnen und Bürger für NRW realisiert. Die wichtigsten Ziele von mitpendler.de sind die Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen, die Reduzierung des Autoverkehrs in Ballungsräumen und die damit verbundene Reduktion von Umweltbelastungen, z.B. CO₂, Feinstaub und Lärm.

Das aktuell von 32 Kreisen und kreisfreien Städten aus NRW als Arbeitsgemeinschaft koordinierte und zu 100% finanzierte Portal mitpendler.de ist landesweit in allen Kreisen und Städten nutzbar.

Als bundesweit erstes Fahrgemeinschaftsportal bietet Mitpendler.de bereits seit Portalstart eine Integration der Fahrplanauskünfte des ÖPNV. Neben Fahrgemeinschaften werden im System auch Bus- und Bahn-Verbindungen multi- sowie intermodal als Ergebnis einer Suchanfrage angezeigt.

Notwendige technische Weiterentwicklungen der sich im Eigentum der Arbeitsgemeinschaft (AG) Fahrgemeinschaft NRW befindlichen Software „Mitpendler“ waren mit dem jährlich zur Verfügung stehenden Budget von ca. 40T€ nicht möglich. Die Erträge wurden für Abschreibungen, Support und Hosting sowie kleinere Marketingaktionen benötigt.

Der technische Stillstand seit dem Jahre 2009 sowie eine Marktanalyse von Fahrgemeinschaftsportalen in Deutschland bestärkte die AG zukünftig für Ihren Bürgerservice ein Lizenzmodell als Instrument mit einem neuen Partner zu nutzen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass es in Deutschland sehr erfolgreiche Fahrgemeinschaftsangebote auf Lizenzbasis wie pendlerportal.de, mitfahrzentrale.de oder flinc.de gibt.

Zu den wichtigsten Parametern bei der Suche nach einem neuen Partner gehörten

- Ansprache der Zielgruppe Alltagspendler
- Kostenfreie Nutzung durch den Bürger
- Eigenständige, stetige Weiterentwicklung durch den Softwarebetreiber
- Keine direkte oder indirekte Weitergabe von persönlichen Daten an Dritte
- ÖPNV – Tiefenintegration
- Keine Mehrkosten für die Finanziers

Die größten Schnittmengen bietet aktuell das Fahrgemeinschaftsportal Pendlerportal. Alle Vorgaben werden erfüllt und durch die Teilnahme von NRW ab dem 01.02.2014 wird das Pendlerportal mit ca. 220 Kreisen und Städte Deutschlands größter Bürgerservice für Fahrgemeinschaften für Berufspendler.



(nicht in allen Bundesländern flächendeckend vertreten)

Pendlerportal.de wurde 2006 von der „Marktplatz Lüneburger Heide Internet GmbH“ in enger Zusammenarbeit mit kommunalen Partnern entwickelt. Die GmbH ist ein Tochterunternehmen der Sparkassen Nordostniedersachsens und entwickelt u.a. Internet-Portale für Kommunen, Gemeinden, Städte und Landkreise, so auch das Pendlerportal.

Die technischen Anforderungen der NRW-Arbeitsgemeinschaft werden durch das Pendlerportal erfüllt. So wird es ab dem 01.02.2014 neben einem modernen Design des Angebotes auch eine mobile Version durch eine App realisiert.

Der Lizenzvertrag mit dem Marktplatz Lüneburger Heide ist zunächst für die Jahre 2014 und 2015 geschlossen worden.

Flankiert wird der neue Auftritt eines Fahrgemeinschaftssystems in NRW durch erstmalig nennenswertes Marketing im nächsten Jahr, da durch das Lizenzverfahren Budgets für entsprechende Aktionen zur Verfügung stehen.

12. Open Data & Open Service im VRR

Im Sitzungsblock Juni/Juli 2013 wurde berichtet, dass durch ein Arbeitsteam des VRR die Rahmenbedingungen für eine Realisierung von Open Data im VRR geschaffen werden. Nachstehend wird über den derzeitigen Arbeitsstand berichtet:

a) Definition der Begriffe Open Data & Open Service

Es wurde zunächst eine Definition und Abgrenzung der Begriffe Open Data und Open Service vorgenommen.

Unter **Open Data** versteht der VRR die Bereitstellung von Rohdaten (Fahrplandaten, Haltestellendaten, Geokoordinaten etc.). In diesem Falle befinden sich die Daten noch in einem unverarbeiteten Zustand. Für die weitere Verarbeitung muss der Empfänger der Daten ein eigenes Auskunftssystem entwickeln (Siehe Google).

Folgende Daten sollen öffentlich zur Verfügung gestellt werden:

- Haltestellendaten (z. B. Haltestellenname, Geokoordinate),
- Liniendaten (z. B. Linienbezeichnung, Linienverlauf)
- Fahrplandaten (z. B. Soll-Ankunfts,- und Soll-Abfahrzeiten).

Unter **Open Service** verstehen der VRR den Online-Zugriff auf Dienste und Schnittstellen (Application Programming Interface, API) zur Bereitstellung von ÖPNV-Informationen, um vorhandene Informationsdienste mit anderen zu verknüpfen. In Open Services sind die oben benannten Rohdaten somit bereits in Form von Diensten (s.u.) veredelt. Durch den VRR werden über die Bereitstellung der EFA-XML-Schnittstelle folgende Dienste über Open Service öffentlich zugänglich gemacht:

- Fahrplan- und Reiseauskunft (Soll und Ist-Daten)
- Echtzeitinformationen für Haltestellen/Stationen (Abfahrts-/Prognosemonitor)
- Ereignismeldungen
- WMS-Layer (WebMapService)
 - Haltestellen
 - Linien
- Tarifinformation
- ...

Diese Form der Bereitstellung gewährleistet Konsistenz und Aktualität der Informationen. Bereits heute werden die standardisierten Schnittstellen Dritten zur nicht kommerziellen Nutzung zur Verfügung gestellt.

b) Realisierung Plattform

Der VRR wird diese Daten bzw. den Zugriff auf Schnittstellen und Dienste über eine eigene Plattform bereitstellen. Somit besteht jederzeit die Übersicht über Daten und Dienste und deren Aktualität. Weitere externe Open-Data-Plattformen können über Verlinkungen zur VRR Plattform angebunden werden (z.B. Open Data-Plattform des Bundes).

Zur Nutzung der Daten inkl. der Schnittstellen werden Nutzungsbedingungen definiert und auf der VRR-Plattform hinterlegt. Nur wenn diese verbindlich akzeptiert sind, werden sie zur Verfügung gestellt.

Danach erhält der Nutzer Zugang zum „Downloadbereich“ , der über einen einfachen Registrierungsmechanismus geregelt wird. Der VRR erhält dadurch eine Übersicht über die Anzahl und Art der Datennutzung.

c) Gewerbliche Nutzung

Eine unmittelbare gewerbliche Nutzung der Daten sowie der Handel mit den Daten wird grundsätzlich ausgeschlossen. Ein Verkauf der Daten ist somit nicht zulässig. Alle Fahrplan- und Infrastrukturdaten sowie Auskünfte mit ÖPNV -Daten müssen den Nutzern/der Öffentlichkeit kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Modelle der mittelbaren gewerblichen Nutzung wie z.B. im Zusammenhang mit Kontext-Werbung werden zurzeit mit den Verkehrsunternehmen entwickelt. Die wesentlichen Punkte sind die Implementierung, Verarbeitung, Verknüpfung der Daten mit anderen Anwendungen (z.B. in Navigationssystemen, Infosystemen für Touristen, Karten, Multi- und intermodalen Diensten, Vertriebsplattformen).

d) Vertragliche Basis der Datenweitergabe

Der VRR benötigt vertragliche Regelungen sowohl mit den VU/EVU als auch mit den Datenabnehmern, um Daten im Rahmen einer Open Data / Open Service – Lösung für die Nutzung bereitzustellen bzw. weiterzugeben. In Abstimmung mit den Verbund-Verkehrsunternehmen werden derzeit daher die folgenden Musterverträge erstellt:

- Vereinbarung über Datenlieferung und Datennutzung zwischen Verkehrsunternehmen und VRR
- Vereinbarung über die Datennutzung zwischen VRR und Datenabnehmern

e) Durchführung einer Entwicklerkonferenz – Start Open Data im VRR

Um Entwickler auf die Open Data Aktivitäten aufmerksam zu machen, hält der VRR es für

vielversprechend, zum Start eine Entwicklertagung zu veranstalten. Ziel ist, Ideen für neue Formen der Bereitstellung von ÖPNV Informationen in Form von Anwendungen zu initiieren. Besonders gute Ideen sollen prämiert und ggf. weiterentwickelt werden. Mit der Entwicklerkonferenz im Frühjahr 2014 soll gleichzeitig der Startschuss für die öffentliche Bereitstellung der VRR-Fahrplandaten gegeben werden.

13. Entwicklung „Schlaue Nummer für Bus und Bahn“ ab dem 01.01.2015

Die Entwicklungen der letzten Jahre im Bereich der digitalen Kundeninformation haben auch Auswirkungen auf die Quantität und Qualität der telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft. Diese werden für NRW unter der einheitlichen Rufnummer 0180 3 504030 erteilt.

Seit dem Jahre 2006 wird für die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR – Raum die Abwicklung der „Schlaue Nummer für Bus und Bahn“ durch die VRR AöR übernommen. Dazu zählen die Vertragsgestaltung mit dem externen Call – Center, das entsprechende Controlling sowie Abstimmungen mit dem Kompetenzzentrum Fahrgastinformation NRW.

Während die Anrufzahlen rückläufig sind, wird das benötigte Spektrum der personenbedienten Auskunft zunehmend komplexer. Die „Schlaue Nummer“ entwickelt sich zu einer Informationsrufnummer für Fragen rund um den ÖPNV.

Zudem haben sich die gesetzlichen Anforderungen für den Betrieb von Servicrufnummern durch relevante Anpassungen des Telefontelekommunikationsgesetzes in 2013 geändert.

Die neuen Rahmenbedingungen bilden die Grundlage für eine notwendige Neuausrichtung des telefonischen Kundendialoges.

Die relevanten Themenblöcke betreffen dabei die Rufnummer, das Leistungsangebot, die Qualität sowie die Finanzierung.

Vertreter der Verkehrsunternehmen und des Verbundes erarbeiten zurzeit die Ausschreibungsunterlagen mit dem Ziel der Inbetriebnahme zum 01.01.2015.

14. EFM3 Sachstand elektronisches Fahrgeldmanagement

hier: Aktivitäten und geplante Maßnahmen

Aktuelle Beschlusslage

Im Herbstsitzungsblock 2012 (siehe Drucksache M/VIII/2012/0374 und Nachtrag M/VIII/2012/0374/1) stimmte der Verwaltungsrat den Umsetzungsschritten zum Elektronischen Fahrgeldmanagement der Stufe 3, unter der Voraussetzung eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie, zu.

Diese Machbarkeitsstudie wurde bereits im Sondersitzungsblock 2012 angekündigt. Der Verwaltungsrat stimmte damals der Machbarkeitsstudie und ihrer Funktion als Entscheidungshilfe (siehe Drucksache K/VIII/2012/0340) grundsätzlich zu.

Im Frühjahrssitzungsblock 2013 wurden im Nachtrag Sachstandsbericht EFM3 (siehe Drucksache) Inhalte und Auftragnehmer der Machbarkeitsstudie sowie Maßnahmen der Kommunikation und Information vorgestellt.

Im Sondersitzungsblock 2013 wurde EFM3 als Tagesordnungspunkt mit aktuellem Sachstand diskutiert (siehe Drucksache K/VIII/2013/0446).

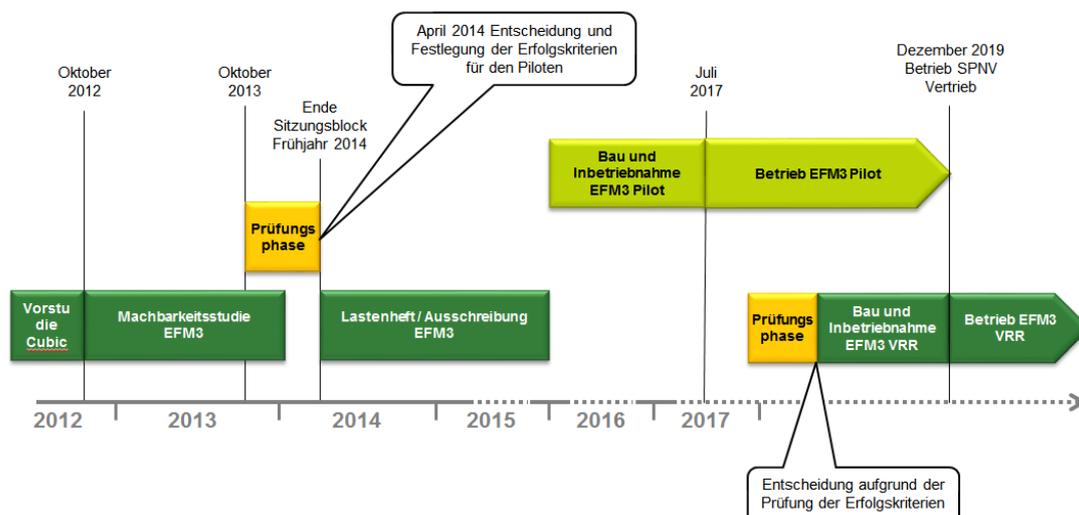
Für den Herbst Sitzungsblock 2013 wurde ein Sachstandsbericht zur Verfügung gestellt, (siehe Drucksache Z/VIII/2013/0451) der EFM3 Film in den Gremien vorgeführt und diskutiert. Darüber hinaus wurden in einer Informationsveranstaltung die ersten Erkenntnisse dargestellt.

Zwischenbericht über die Aktivitäten seit dem Herbst Sitzungsblock 2013

Projektplanung

Durch die verstärkte Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Projektorganisation und Verzögerungen in der Projektabwicklung wird das Abschlussdatum der Studie für Mitte Januar erwartet. Der Großteil der einzelnen Konzepte wird im Dezember abgeschlossen und im Januar zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst. Bereits vorher werden Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitspaketen bekannt geben und diskutiert, um den Entscheidungsprozess bis zum Frühjahrssitzungsblock zu vereinfachen.

Zeitplan EFM3 im VRR



Simulation von EFM3

Am 2. und 3. Juli 2013 wurde mit einem Gelenkbus der EVAG der Fahrgastwechsel unter den Bedingungen des EFM3-Betriebs simuliert. Dabei wurde die Erkenntnis gewonnen, dass Check-in-check-out im VRR zu keinen Betriebsstörungen führt, wenn Kundenprozesse ähnlich denen im heutigen kontrollierten Vordereinstieg gehalten werden. Lediglich an stark frequentierten Knotenpunkten müssen zusätzliche Maßnahmen getroffen werden, damit keine Verzögerungen im Fahrplan auftreten. Voraussetzung ist die Ausstattung der Fahrzeuge und Bahnsteige mit einer ausreichenden Zahl von Erfassungsgeräten. Wesentliche Verzögerungen traten lediglich bei Ausstiegsvorgängen mit hohem Fahrgastaufkommen auf. Dies wäre kritisch, wenn sich der Ausstieg nicht beschleunigen ließe.

Folgende Beschleunigungsmaßnahmen scheinen vielversprechend:

- Intensive Kundenkommunikation
- Auschecken im Fahrzeug vor der Zielhaltestelle, nachdem die letzte Haltestelle verlassen wurde, gestatten und kommunikativ fördern
- Erfassungsgeräte im SPNV an Ausgängen der Bahnhöfe zur Entlastung der Erfassungsgeräte am Gleis
- Optimierung der elektronischen Lesezeiten zwischen Chipkarte / Smartphone und dem Erfassungsgerät zum Ein-/Auschecken

Ein Pilot muss diese Möglichkeiten bereits für das Gesamtsystem prüfen und optimieren. Nach Rückmeldung der Via wird dies als machbar angesehen.

Infotag EFM3 / Smart Via 3.0

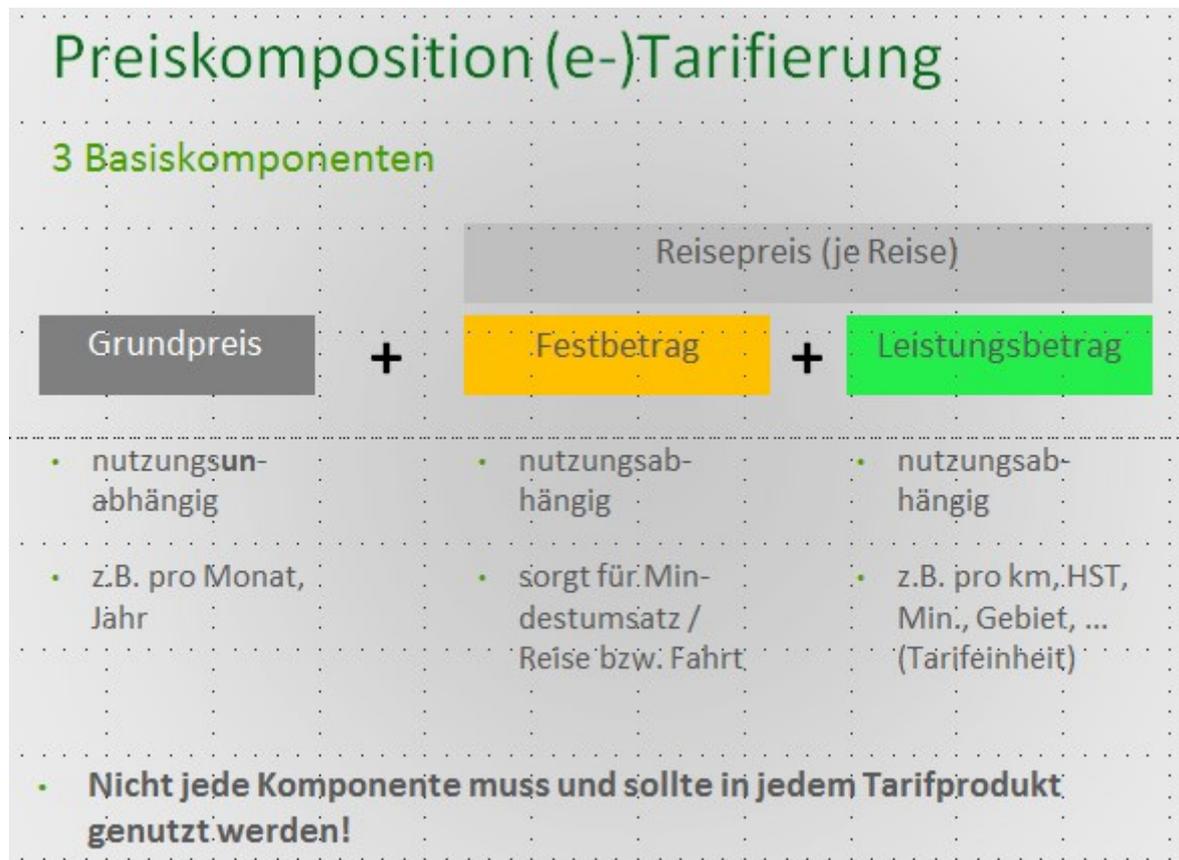
Am 14. Oktober wurde ein zweiter Infotag mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die Delegierten aus dem Landesarbeitskreis eTicket NRW waren – wie schon zum 1. Infotag am 10. April 2013 – ebenfalls eingeladen. In Referaten wurden aktuelle Erkenntnisse aus dem Projekt vorgestellt und von den Teilnehmern diskutiert. Zusätzlich wurden alle noch offenen Themen im Projekt besprochen. Alle Rückmeldung die uns bisher erreichten waren positiv.

Tarifsystematik

Derzeit wird eine Kalkulationssoftware entwickelt, mit dem sich die Ergiebigkeit eines möglichen elektronischen Tarifes (eTarif) ermitteln lässt. Hier ist die Entwicklung in der finalen

Phase, so dass davon ausgegangen werden kann, dass mit einem weiteren Update ein Stand erreicht ist, mit dem sich ein e-Tarif auf Basis bestehender Wegeprofile kalkulieren lässt.

Die Grundsystematik eines E-Tarifs lässt sich wie folgt beschreiben:



Auf Basis dieser Module lassen sich verschiedene Produkte entwickeln, die auf einzelne Zielgruppen zugeschnitten werden können. Die Systematik des eTarifs wurde mit den Verkehrsunternehmen auf Ebene des KVIV Arbeitskreises Marketing, Tarif und Vertrieb im Vorfeld abgestimmt.

Migration, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Besondere Bedeutung haben die Arbeitspakete Migration, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung. Zur technischen und tariflichen Migration sowie zum Thema Wirtschaftlichkeit werden im Dezember erste Ergebnisse erwartet. Das EFM3-System kann nach positiven Grundsatzbeschluss aufgrund der Komplexität nur in Stufen eingeführt werden. Im Piloten werden neue Prozesse, neue Geräte und neue Tarife getestet. Mit den Erkenntnissen aus dem Piloten wird die Einführung des Systems im gesamten VRR weiter optimiert.

Die Zukunft der heutigen Abonnenten und ihrem Erlösanteil gilt - mit Recht - die besondere

Sorge der Verkehrsunternehmen. Die neuen Tarifangebote sowie die Einführung der Check-In-Check-Out-Prozesse müssen sensibel platziert und klug geplant werden, um in diesem Segment mindestens Erlösstabilität zu erzielen.

Im Dezember wird in den Arbeitskreisen über die geplanten Einzelheiten des Piloten diskutiert. Insbesondere werden VRR AöR und Via einen Vorschlag zur Geographie des Pilotgebiets unterbreiten.

In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden verschiedene Szenarien der Umsetzung vorgestellt. Bis zum Frühjahrsitzungsblock soll im Konsens mit den Unternehmen ein tragfähiges Modell ermittelt werden.

Ergebnisse zum Thema Finanzierung werden für Januar erwartet. Die Rahmenbedingungen der Ausstattung SPNV, Eigenfinanzierungen der Verkehrsunternehmen, verschiedener Finanzierungsmöglichkeiten durch externe Finanzinstitutionen und Förderprogrammen des Landes, des Bundes und der Europäischen Union werden darin betrachtet.

Einige Kostenblöcke, welche separat finanziert werden können, sind zu identifizieren:

- Beschaffung der SPNV-Vertriebsinfrastruktur
- Beschaffung des Hintergrundsystems
- Beschaffung der ÖPNV-Vertriebsinfrastruktur
- Betrieb der oben genannten Blöcke

Entscheidungsfindung

Für den Sitzungsblock Frühjahr 2014 wird gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein Beschluss zur weiteren Bearbeitung des Themas EFM3 vorbereitet. Die Punkte Ausschreibung und Vergabe, Planung und Bau eines Piloten sowie Erfolgskriterien für einen Piloten und Umsetzung des Gesamtsystems VRR werden darin betrachtet und definiert.

15. Zielvereinbarung (ZV) zwischen VRR AöR und LAG SELBSTHILFE NRW

Auf der Grundlage der UN-Konvention über Rechte von Menschen mit Behinderungen und der Gleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes NRW können Zielvereinbarungen zwischen Behindertenverbänden und kommunalen Körperschaften für ihren jeweiligen Tätigkeits- und Zuständigkeitsbereich getroffen werden.

Ausgehend von den sehr intensiven Informations- und Abstimmungsgesprächen zu Fragen

der Bahnsteighöhe bei der S-Bahn hat der VRR als erster Aufgabenträger für den SPNV in NRW eine Zielvereinbarung mit der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) SELBSTHILFE NRW erarbeitet. Die LAG ist eine Vereinigung von über 120 Selbsthilfeverbänden behinderter und chronisch kranker Menschen.

In dieser ZV verpflichten sich beide Vertragspartner zu einer engen Kooperation und vertrauensvollen Zusammenarbeit zur Erreichung des Ziels, den Zugang und die Nutzung des SPNV für Menschen mit Behinderung zu ermöglichen. Dabei ist als gemeinsames Ziel auch vereinbart, dass VRR und LAG eine Bahnsteighöhe von 76 cm an allen S-Bahn-Stationen anstreben.

Der VRR wird – wie bisher auch - im Rahmen seiner Möglichkeiten und gesetzlichen Aufgaben als Aufgabenträger für den SPNV und als Bewilligungsbehörde auf die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit des SPNV hinwirken. In regelmäßigen Informationsgesprächen wird dabei der VRR die LAG über alle diesbezüglichen Planungen informieren.

Auf der Basis dieser ZV ist die LAG nunmehr der zentrale Ansprechpartner für den VRR in allen Angelegenheiten der barrierefreien Gestaltung des SPNV.

Es ist beabsichtigt, die ZV im Januar öffentlich zwischen den Vertragsparteien zu unterzeichnen.

Anlagen