

11. Betriebsprogramm Hollandstrecke
12. Einnahmen und Fahrten
13. Tarifstrukturereform
14. Fortschreibung Marketingplan
15. AnschlussTicket Rhein-Ruhr
16. IC-Vertrag
17. Rheinland- und Westfalentarif
18. Eigenanteile Schokoticket
19. VRR-Tarif nach Arnheim ab Dezember 2016 – und Integration der niederländischen Halte Arnheim und Zevenaar
20. Digitalisierungsstrategie/Projektstand m4u
21. eTarif
22. Jahresbericht der VRR-Auskunftssysteme für Kunden (Auskunft/Datenqualität/Großstörung)
23. Evaluation länderübergreifender Fußballzusatzzüge
24. Entwicklung muTiger-Stiftung
25. Neue Kommunikationstechnologien im ÖPNV
26. Netzwerktreffen Digitale Mobilität

1. Neuausrichtung Vorstandsbereich 2

Organisation VRR AöR

Zum 01.08.2015 wurde bereits die Neuausrichtung im V1-Bereich erfolgreich umgesetzt. Nachdem nun die Untersuchungen der Prozesse im V2-Bereich abgeschlossen worden sind, soll nun zum 01.12.2015 die Neuausrichtung im V2-Bereich umgesetzt werden.

Ausgangslage und Ziele der Neuausrichtung Vorstandsbereich 2

Der VRR verfolgt eine konsequente Digitalisierungsstrategie in den Bereichen Information, Auskunft und Vertrieb. Wichtigstes Ziel dieser Strategie ist es, dem Kunden diese Dienstleistungen integriert anzubieten. In Projekten wurde erfolgreich erarbeitet, wie die Möglichkeiten der Digitalisierung (SocialMedia etc.) genutzt werden können.

Zur Umsetzung der Digitalisierungsstrategie müssen die bisher weitestgehend getrennt voneinander arbeitenden Systeme konzeptionell und technisch integriert werden. Die Aufgaben für Entwicklung und Betrieb der relevanten Systeme sind derzeit auf folgende Abteilungen aufgeteilt

1. Inhaltlich konzeptionelle Entwicklung I,M
2. Technisch konzeptionelle Entwicklung Stabsstelle IKT
3. Laufender operativer Betrieb (nicht technisch) I,M
4. Laufender technischer Betrieb Informationstechnik (B3)

Ferner müssen sich die Marketingaktivitäten (z.B. Kommunikationsplanung, Tarif) ganzheitlich an den neuen Themenfeldern der Digitalisierungsstrategie ausrichten.

Um die Digitalisierungsstrategie dauerhaft erfolgreich umzusetzen, ist es sinnvoll, die Organisation neu auszurichten. Ziel der Neuausrichtung ist es, die Prozesse und Strukturen so zu gestalten, dass die Integration der Bereiche Information, Auskunft und Vertrieb mit einer hohen Qualität und Verfügbarkeit umgesetzt werden kann.

Um die o.a. Ziele zukünftig zu erreichen, wurden im Rahmen einer Prozessanalyse die einzelnen Aufgabenbereiche untersucht und neu zugeschnitten. Das Ergebnis ist die Neuausrichtung der Abteilungen I (Information/Innovation) und der Abteilung M (Marketing), die auf den folgenden Seiten abgebildet wird. Die Neuausrichtung wird mit dem vorhandenen Personalbestand, d.h. ohne Erhöhung der personellen Ressourcen umgesetzt. Die Prozesse werden so gestrafft, dass im Bereich M zwei Fachgruppen zusammengelegt werden und in einer Fachgruppe mit der Kernaufgabe Tarif (M1 Tarif) konzentriert wird.

Neuausrichtung V2

Abteilung Marketing (M)

M1	M2	M3
Tarif	Marktforschung	Marktkommunikation/ -entwicklung
• Tarifentwicklung - Entwicklung - Antragstellung - Kalkulation/ Reporting • E-Tarif • Einnahmensicherung • Vertragsmanagement - KombiTicket - Reporting	• Marktforschung - Primär- forschung - Sekundär- forschung - Monitoring (Tarif u. Marketing begleitend)	• Produktentwicklung • Produktkommunikation • Image • Betreuung VU • SPNV Marketing/ Vertrieb • Beratung SPNV- Management (S) • Systembetreuung

Neuausrichtung V2

Abteilung Information und Innovation (I)

I1	I2	I3
Kunden- u. Vertriebssysteme	Hintergrundsysteme u. Datenmanagement	Kundendialog, QM u. Sicherheit
• Kundenschnittstelle APP/WEB • Kunden- u. Vertriebs- systeme - EFA - Ticketshop - Dynamischer Abfahrtmonitor - Ticketberater - AboLust • Strategische Koopera- tionen (z.B. Google)	• Betrieb der Hintergrundsysteme (z.B. EFA 10, DIVA 4, IDS) • Datenmanagement (Steuerung Datenpflege, Richtlinie, Datenquali- tät)	• Kundendialog (incl. Call Center) • <u>Soziale Medien</u> • Qualitätsmanagement (Kunden-und Vertriebssysteme) • Sicherheit (ZeRP, KCS)

2. Übertragung des RRX-Modells in den kommunalen Bereich für Schienenfahrzeuge (Strab-Modell)

1. Beim Strab-Modell handelt es sich um die Übertragung des RRX-Modells in den kommunalen Bereich, konkret um die Beschaffung von Schienenfahrzeugen durch den ZV VRR nach dem Lebenszyklusansatz zur Nutzung für PBefG-Verkehrsleistungen durch kommunale Verkehrsunternehmen.

2. Beim NRW-RRX-Modell wurden im Gegensatz zu herkömmlichen SPNV- Vergabeverfahren die Wettbewerbsverfahren für die Beschaffung der Fahrzeuge einerseits und für die Erbringung der Betriebsleistungen andererseits getrennt durchgeführt.

Stufe 1: Zunächst schreibt der Zweckverband die Beschaffung der Fahrzeuge und die Verfügbarkeit durch den Hersteller aus (sog. RRX-Herstellerausschreibung). Der Hersteller soll die Fahrzeuge künftig nicht nur produzieren und verkaufen, sondern auch über den Lebenszyklus, d. h. über 30 Jahre, instand halten, reparieren und die permanente Verfügbarkeit garantieren.

Stufe 2: Die Finanzierung der Beschaffung erfolgt über Darlehensverträge, die der Zweckverband ebenfalls im Wettbewerb vergibt.

Stufe 3: Zeitlich ein wenig versetzt zu der Herstellerausschreibung beginnt das Verfahren zur Vergabe der Betriebsleistungen, damit die EVU, die sich als Bieter beteiligen, etwa durch Optimierungsvorschläge noch Einfluss auf die Fahrzeugherstellung nehmen können.

Stufe 4: Die von den Zweckverbänden beschafften Fahrzeuge werden dem EVU beigestellt, d.h. EVU und Zweckverband schließen einen Vertrag über die Nutzung der Fahrzeuge (Pachtvertrag). Das EVU zahlt an den ZV einen Pachtzins, der die Kosten des ZV (Darlehensannuität, Verfügbarkeitsentgelt, Verwaltung, Risiko) komplett abdeckt.

Ziel dieser Verfahrensgestaltung ist es, die Abläufe zwischen EVU und Hersteller in der Vertragsabwicklung und in den Vergabeverfahren zu optimieren. Beide Vertragswerke, und zwar die der Herstellerausschreibung und des RRX-Vorlaufbetriebs, sind kompatibel zu gestalten, da beide Parteien die vertraglichen Regelungen miteinander umsetzen müssen.

Damit das möglich ist, sind beide Verfahren auf der Grundlage des Kartellvergaberechts als europaweite Verhandlungsverfahren mit entsprechendem vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb ausgestaltet. In beiden Verfahren werden die Vorgaben des Tariftreue- und Vergabegesetzes Nordrhein-Westfalen (TVgG NRW) eingehalten und umgesetzt.

3. Vor diesem Hintergrund ist das Strab-Modell wie folgt zu skizzieren:

- Die erste Stufe ist im Kern deckungsgleich mit dem RRX-Modell. Zunächst schreibt der Eigenbetrieb des Zweckverbandes VRR die Beschaffung der Fahrzeuge und die Sicherstellung der Verfügbarkeit durch den Hersteller aus (sog. Herstellerausschreibung). Der Hersteller soll die Fahrzeuge künftig nicht nur produzieren und verkaufen, sondern auch über den Lebenszyklus, d. h. ca. 20 bis 25 Jahre, instand halten, reparieren und die permanente Verfügbarkeit garantieren. Dieses führt zu zwei Rechtsgeschäften zwischen dem ZV VRR und dem Hersteller:
 - a) einem Kaufvertrag über die Fahrzeuge (Beschaffungsvorgang) und
 - b) einem Verfügbarkeitsvertrag (Sicherstellung/Garantie der permanenten Verfügbarkeit)
- Die zweite Stufe ist ebenfalls deckungsgleich. Der ZV übernimmt die Finanzierung zu Kommunalkreditkonditionen. Die Darlehensverträge werden im Wettbewerb vergeben.
- Die dritte Stufe unterscheidet sich vom RRX-Modell:
 - Im SPNV wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) im Sinne von Art. 2 Buchst. i) VO 1370 durch den gesetzlichen Aufgabenträger VRR AöR nach Art. 5 Abs. 3 VO 1370 im Wettbewerb vergeben.
 - Im ÖSPV wird der ÖDLA durch die VRR AöR auf der Grundlage einer mandatisierenden Aufgabenübertragung (in enger Zusammenarbeit mit dem kommunalen Aufgabenträger) direkt an das kommunale Verkehrsunternehmen (VU) nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370 vergeben. Das VU ist vergleichbar dem EVU am Beschaffungsvorgang zu beteiligen, da es die Fahrzeuge zu nutzen hat und deshalb ggfls. lokale Besonderheiten zu berücksichtigen sind. In diesem ÖDLA ist ggfls. die Nutzung der Fahrzeuge durch das VU zu regeln.
- Die vierte Stufe ist wiederum deckungsgleich. Das VU wird zur Nutzung der Fahrzeuge verpflichtet. Der Abschluss einer Nutzungsvereinbarung wird vorgegeben. Der Pachtzins berechnet sich analog zum RRX-Modell.

4. Die Verträge zum RRX-Modell wären auf der Grundlage dieser Überlegungen anzupassen und ggfls. zu optimieren.

5. Als Ergänzung ist zwingend eine Rahmenvereinbarung auf hoheitlicher Ebene im Wege eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zwischen dem ZV VRR, der VRR AöR und dem kommunalen Aufgabenträger über die genauen Modalitäten des Verfahrens, eine Einsatzgarantie und Haftungsübernahme seitens des kommunalen Aufgabenträgers, eine Garantie für den

Zahlungsfluss und eine direkte Inanspruchnahme des kommunalen Aufgabenträgers vorzusehen. Eine solche Vereinbarung bedarf auch zwingend der Mitwirkung der Kommunalaufsicht.

3. Baumaßnahmen 2016 im Bereich DB Netz

An dieser Stelle gibt der VRR einen Überblick über örtlich und zeitlich ausgedehnte Baumaßnahmen im Schienennetz der DB.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand sind für das Jahr 2016 folgende Baumaßnahmen mit Auswirkungen des Baugeschehens auf den Jahresfahrplan 2016 geplant:

Oberhausen - Gelsenkirchen

In der Zeit vom 16.09.2016 bis zum 10.10.2016 und vom 28.10.2016 bis zum 05.12.2016 wegen Arbeiten an Lärmschutzanlagen Fahrzeitverlängerungen im Fern- und Nahverkehr von bis zu 10 Minuten.

Oberhausen - Emmerich

In der Zeit vom 17.04.2016 bis zum 17.10.2016 wegen Oberleitungsarbeiten (Systemwechselstelle) und weiteren Vorarbeiten zum Ausbau der ABS 46/2 (Betuwe) unterschiedliche Ausfälle und Verspätungen je nach Sperrzustand im Nah- und Fernverkehr.

Solingen – Leichlingen - Opladen

In der Zeit vom 08.07.2016 bis zum 22.08.2016 wegen Gleiserneuerung Umleitungen im Fern- und Nahverkehr über Düsseldorf Hbf und Ausfälle im Nahverkehr zwischen Solingen und Opladen.

Für alle Baumaßnahmen werden rechtzeitig Ersatzkonzepte erarbeitet.

Über ggf. weitere umfangreiche Baumaßnahmen in 2016 wird der VRR in den Sachstandsberichten informieren.

4. Fahrplanänderungen im Fahrplan SPNV 2015/2016

RegionalExpress

RE6a neue Linie (DB)

- Mit Beginn der neuen Vertragslaufzeit im „Interimsverkehrsvertrag“ für die meisten RE-Linien in NRW ab 12/2016 wird vorab bereits im kommenden Fahrplanjahr (ab 12/2015) eine neue Linie (Linie RE6a) eingerichtet. Diese verbindet Düsseldorf mit Köln zusätzlich zu den bereits bestehenden RE-Linien RE1 und RE5 (via Leverkusen).
- Die neue Linie RE6a verkehrt via Neuss und Dormagen nach Köln und weiter via Köln Mes-

se/Deutz nach Köln/Bonn Flughafen - in der Gegenrichtung entsprechend.

- Die Linie wird durch die DB Regio AG an allen Tagen im Stundentakt betrieben.

RE7 Rhein-Münsterland-Express (NX)

- Pünktlich zum Fahrplanwechsel übernimmt die National Express Rail GmbH den Betrieb der Linie RE7 (Rhein-Münsterland-Express).
- Die klimatisierten Talent 2-Züge verfügen im Mehrzweckbereich über mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder. Fahrgastmonitore mit Informationen zu Anschlussverbindungen, eine Videoaufzeichnung und barrierefreie Toiletten gehören ebenfalls zur Ausstattung. Durch die hohe Anzahl an Fahrgasttüren sind schnelle Fahrgastwechsel möglich. Zudem gibt es an jeder Tür zwei Schiebetritte, um unterschiedliche Bahnsteighöhen bedienen zu können.
- Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und ihrem optimierten Beschleunigungsverhalten sind die neuen spurtstarken Züge in der Lage, eine verbesserte Fahrplanstabilität zu erreichen. Davon werden die Fahrgäste profitieren: Auf der Linie RE7 Rheine – Münster – Hamm – Wuppertal – Solingen – Köln – Krefeld wird der Abschnitt zwischen Münster und Rheine künftig montags bis freitags stündlich bedient. In den Wochenendnächten wird ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Hagen Hbf und Wuppertal Hbf angeboten.

RE10 Rhein-Haard-Express (DB)

Angebotsausweitung

- Werktags außer samstags wird nachts ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Münster (W) Hbf und Haltern am See angeboten.

RegionalBahn

RB31 Der Niederrheiner (NWB)

- Der Zwischentakt verkehrt ab Moers und ab Duisburg je eine Minute früher.
- Der Haupttakt verkehrt etwas später ab Xanten und erreicht Duisburg Hbf eine Minute später.

RB34 Schwalm-Nette-Bahn (DB)

Angebotsausweitung

- Werktags außer samstags werden die bestehenden Taktlücken geschlossen, so dass dann tagsüber ein durchgehender Stundentakt angeboten wird.
- Abends wird an allen Tagen zusätzlich ein Fahrtenpaar angeboten.

RB43 Emschertal-Bahn (DB)

Betriebsaufnahme DB Regio AG (Sauerland-Netz)

- Mit Beginn der neuen Vertragslaufzeit im „Sauerland-Netz-Verkehrsvertrag“ ab 12/2016

wird vorab bereits im kommenden Fahrplanjahr (ab 12/2015) die Linie RB43 von der DB Regio AG übernommen.

- Das bestehende Angebot wird durch eine Fahrt am Sonntagmorgen zwischen Herne-Wanne-Eickel Hbf und Dortmund Hbf ergänzt.

RB48 Rhein-Wupper-Bahn (NX)

- Pünktlich zum Fahrplanwechsel übernimmt die National Express Rail GmbH den Betrieb der Linie RB48 (Rhein-Wupper-Bahn), die nach Wuppertal-Oberbarmen verlängert wird.
- Die klimatisierten Talent 2-Züge verfügen im Mehrzweckbereich über mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder. Fahrgastmonitore mit Informationen zu Anschlussverbindungen, eine Videoaufzeichnung und barrierefreie Toiletten gehören ebenfalls zur Ausstattung. Durch die hohe Anzahl an Fahrgasttüren sind schnelle Fahrgastwechsel möglich. Zudem gibt es an jeder Tür zwei Schiebetritte, um unterschiedliche Bahnsteighöhen bedienen zu können.
- Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und ihrem optimierten Beschleunigungsverhalten sind die neuen spurtstarken Züge in der Lage, eine verbesserte Fahrplanstabilität zu erreichen. Davon werden die Fahrgäste profitieren: Auf der Linie RB48 Wuppertal-Oberbarmen – Solingen – Köln – Bonn-Mehlem wird in der Hauptverkehrszeit zwischen Köln und Bonn eine zusätzliche Fahrt pro Stunde angeboten.

5. Stellwerksbrand Mülheim (Ruhr)-Styrum und Ersatzmaßnahmen

Seit Sonntag, dem 04.10.2015, kann der Zugverkehr auf der am stärksten belasteten Strecke im Rhein-Ruhr-Raum nur noch eingeschränkt durchgeführt werden. Durch einen Stellwerksbrand im Stellwerk Mülheim (Ruhr)-Styrum kann der Zugverkehr – so auch die Züge des SPNV - nicht mehr in der mit den EVU vertraglich vereinbarten Qualität und Quantität erbracht werden.

Seit dem Stellwerksbrand ist die Leit- und Sicherungstechnik (LST) im Streckenabschnitt Bf. Essen West – Abzw. Duisburg-Kaiserberg außer Betrieb. Daher konnte der Zugbetrieb auf dem o.g. Streckenabschnitt zunächst nur sehr eingeschränkt wieder aufgenommen werden:

- Rund-um-die-Uhr-Überwachung durch Streckenposten (Sichtprüfung)
- Verschluss aller Weichen im betroffenen Stellbereich und Festlegung der Fahrstraßen auf die vier durchgehenden Streckengleise (je zwei Fern- und S-Bahn-Gleise)

Dadurch ergeben sich erhebliche Einschränkungen in der Streckenleistungsfähigkeit (Kapazität) des Streckenabschnitts:

➔ Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h

- ➔ kein Betrieb Mülheim (Ruhr)-Styrum – Oberhausen
- ➔ nur 2 Züge pro Stunde und Streckengleis

In einem nächsten Schritt wurde die LST in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert:

- verbesserte Verschlusseinrichtungen für die festgelegten Weichen, aber weiterhin Festlegung auf die vier durchgehenden Streckengleise
- Schließung der LST-Lücke zwischen dem Bf Essen-West und Abzw Duisburg Kaiserberg sowie weitgehender Entfall der Sichtprüfung vor Ort
- sukzessive Wiederinbetriebnahme der Blockteilung (zwischen Essen-West und Mülheim (Ruhr))

Dadurch Aufhebung und Abmilderung der Einschränkungen:

- ➔ Erhöhung der Geschwindigkeit (wieder Regelgeschwindigkeit)
- ➔ weiterhin kein Betrieb Mülheim (Ruhr)-Styrum – Oberhausen
- ➔ Erhöhung der Zugzahl (4 Züge pro Stunde und Streckengleis)

Auf dieser Basis ist bis auf weiteres folgendes Betriebskonzept ab 26.10.2015 fahrbar:

SPNV

RE1 Regelweg (keine Einschränkungen)

RE2 Umleitung Gelsenkirchen Hbf – Duisburg Hbf; neu: Essen-Altenessen;
Entfall: Essen Hbf, Mülheim (Ruhr) Hbf

Neu Pendelfahrten zwischen Essen und Gelsenkirchen Hbf zur Wiederherstellung der Wegekette Essen Hbf – Münster (W) Hbf (RE2)

RE6 Regelweg (keine Einschränkungen)

RE11 Umleitung Dortmund Hbf – Duisburg Hbf; neu: Herne und Gelsenkirchen Hbf;
Entfall: Bochum Hbf, Wattenscheid, Essen Hbf, Mülheim (Ruhr) Hbf

S1 Regelweg (keine Einschränkungen)

S3 Verkürzung auf Hattingen (Ruhr) Mitte – Essen Hbf;
Entfall: Essen Hbf – Oberhausen Hbf

SPFV (Auswahl)

ICE10 Regelweg (keine Einschränkungen)

IC30 Umleitung Münster (W) Hbf – Duisburg Hbf; neu: Gelsenkirchen
Entfall: Dortmund Hbf, Bochum Hbf, Essen Hbf

ICE41 Regelweg (keine Einschränkungen)

ICE42 Verkürzung auf München Hbf – Düsseldorf Hbf; Entfall Düsseldorf Hbf – Dortmund Hbf

Weiteres Vorgehen:

Die Ursachenforschung hat ergeben, dass der Brand im Bedienraum des Stellwerks ausgebrochen sein muss. Die darunterliegenden Etagen, in denen sich die Relais- und TK-Räume befinden, das sog. „Herz“ des Stellwerks, sind weitgehend unverschont geblieben. Nach Abwägung mehrerer Alternativen zur Rückkehr zum Regelbetrieb wurde entschieden, das Stellwerk, der Bauart Sp Dr S 59/60 aus dem Jahr 1967, bzw. den Bedienraum, in seinem ursprünglichen Zustand zu rekonstruieren. Dieses wird einen Zeitraum bis voraussichtlich Ende März 2016 in Anspruch nehmen. Das Stellwerk ist danach wieder voll funktionsfähig, wodurch eine Rückkehr zum kompletten Regelbetrieb umgesetzt werden kann.

Auswirkungen auf die MOF 2 – Stationsvorhaben Mülheim a.d.R. Hbf. und Mülheim-Styrum

Die Bauarbeiten zur Modernisierung der beiden Stationen haben am 10.04.2015 (Mülheim-Styrum) und am 10.08.2015 (Mülheim Hbf.) begonnen. Die vorgesehenen Gesamtinbetriebnahmen waren vorgesehen für das 1. Quartal 2016 (Mülheim-Styrum) bzw. für das 3. Quartal 2016 (Mülheim Hbf.). Aufgrund des Stellwerksbrandes mussten die Arbeiten der MOF 2 an beiden Stationen unmittelbar eingestellt werden, da die Sperrpausen, die für den Umbau der Stationen zwingend erforderlich sind, zur Aufrechterhaltung eines Notfahrplanes des Eisenbahnverkehrs zwischen Essen und Duisburg bis auf weiteres entzogen wurden.

Es ist damit zu rechnen, dass bis zum Ende des Jahres 2015 keine weiteren Bauaktivitäten - bis auf kleinere untergeordnete Arbeiten, die ohne Sperrpausen umgesetzt werden können - mehr stattfinden werden. In Abhängigkeit neuer noch zu vergebener Sperrpausen wird zurzeit bahnseitig geklärt, wie die Restleistungen abgearbeitet werden können. Mit einem Ergebnis des komplexen Abstimmungsprozesses ist nicht vor dem 01.12.2015 zu rechnen.

6. Betriebsqualität S1 / Verbesserungsvorschläge der DB

Um Fahrgästen der Linie S1 zwischen Düsseldorf, Hilden und Solingen auch bei größeren Betriebsstörungen verlässliche Reisemöglichkeiten anbieten zu können wurden von DB Regio drei Konzepte erarbeitet.

1. Planmäßige überschlagenen Wende in Solingen Hbf
2. Busnotverkehr im Fall vorzeitiger Wenden in Hilden
3. Einsatz von betriebsbereiten Ersatzzügen

Die Konzepte wurden von DB-Regio in einer Nutzwertanalyse gegenübergestellt und bewertet.

Die Bewertung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der Einsatz von Ersatzzügen, die tagsüber in der Station Düsseldorf Flughafen einsatzbereit vorgehalten und im Störfall von dort aus eingesetzt werden können, als die geeignetste Maßnahme erscheint. Nach Absprache mit dem VRR soll dieses Konzept ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 umgesetzt werden. Es wurde ein Erprobungszeitraum von 6-Monaten vereinbart, um das Konzept hinsichtlich seiner Wirksamkeit zu prüfen.

7. Stand der Gespräche zur Hertener Bahn

Zwischenzeitlich haben bilaterale Gespräche zwischen dem VRR und DB Station&Service und zwischen VRR und der Stadt Herten stattgefunden.

Bei den Gesprächen mit DB Station&Service (04.09.), DB Netz (28.09.) und gemeinsam mit DB Netz und DB Station&Service (30.10.) ging es darum,

die Planungsabsichten zur Hertener Bahn zu erläutern, die bisherigen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorzustellen und das weitere Vorgehen hinsichtlich einer beabsichtigten, kurzfristigen Beauftragung der Planung nach HOAI 1 und 2 für die Stationen Gelsenkirchen-Buer Nord, Herten Westerholt und Herten Mitte darzulegen,

Randbedingungen aus der bestehenden Eisenbahninfrastruktur zu erkennen und Folgen eines Ausbaus der Strecke für den SPNV abzuschätzen, die in der ersten Machbarkeitsstudie noch nicht hinreichend genau berücksichtigt werden konnten. Dabei geht es insbesondere um die Lage der Bahnsteige, Auswirkungen auf die Fahrleitung, die Signalisierung und möglicherweise auf den Schallschutz,

erste, grobe und noch unverbindliche Zeitvorstellungen zu entwickeln.

Unter Berücksichtigung der Vielzahl der bei der DB anstehenden und zu bearbeiteten Planungs- und Umsetzungskonzepte wird die DB mit den Erkenntnissen aus diesen Gesprächen die internen Voraussetzungen und Strukturen schaffen, das Maßnahmenpaket „Reaktivierung der Hertener Bahn“ in ihr Aufgabenpaket zu übernehmen.

In einem Gespräch mit der Stadt Herten (30.09.) sind die zwischenzeitlich von der Stadt Herten herausgearbeiteten vielfältigen Verknüpfung der neuen Stationsstandorte zu weiteren städtebaulichen Aktivitäten und Planungen erläutert worden. Von besonderer Bedeutung für den Standort Herten Mitte ist dabei die Planung von Straßen.NRW für einen „Ersatz-Neubau“ der Feldstraßenbrücke über die Gleise der Hamm-Osterfelder-Bahn in Höhe der geplanten Station. Der Brückenneubau mit angepasstem, erweitertem Querschnitt ist ebenfalls für den Zeitraum 2019/20 geplant. Schon jetzt ist erkennbar, dass die fachliche und zeitliche Koordi-

nation der beiden Bauvorhaben (Zugänge/Aufzüge von der Brücke zur Station, Verknüpfung mit dem Busverkehr) schon in einem sehr frühen Planungszustand die entscheidende Voraussetzung für die sehr anspruchsvolle zeitgleiche Umsetzung der beiden Maßnahmen sein wird.

Nach einer gemeinschaftlichen Entwicklung und Beurteilung von weiteren zielführenden Varianten für die Lage der Bahnsteige der Stationen Gelsenkirchen-Buer Nord, Westerholt und Herten Mitte durch DB Netz, DB Station&Service und VRR Anfang Januar werden diese Varianten den Vertretern der Städte Gelsenkirchen und Herten vorgestellt und erörtert. Danach können die genauen Inhalte der Planungsphasen HOAI 1 + 2 festgelegt werden.

8. ÖPNV-Bedarfsplan

Im Sachstandsbericht für den 3. Sitzungsblock 2015 sind die Vorschläge für SPNV-Maßnahmen des VRR für den ÖPNV-Bedarfsplan vorgelegt worden.

Die zuständigen Ausschüsse und der Verwaltungsrat haben diese Maßnahmenvorschläge zur Kenntnis genommen. Als Ergebnis der Beratung in den Gremien ist die Vorschlagsliste um folgende Maßnahmen ergänzt worden:

- Reaktivierung der Niederrheinbahn Moers – Neukirchen Vluyn für den SPNV
- Reaktivierung Kleve – Nijmegen für den SPNV
- Reaktivierung Krefeld – Mönchengladbach-Rheydt für den SPNV
- Bahnsteighöhenanpassung auf 76 cm und Barrierefreiheit S5 / S8
- Bahnsteighöhenanpassung auf 76 cm für die Linie S2, S3 und S9

Alle Maßnahmenvorschläge sind Anfang Oktober gleichzeitig dem MBWSV und den Bezirksregierungen mitgeteilt worden.

Damit sind folgende Maßnahmen aus dem Bereich des SPNV vom VRR für den Bedarfsplan gemeldet worden:

Maßnahmenvorschläge des VRR für den ÖPNV-Bedarfsplan

Laufende Maßnahmen

- Verlängerung der Regiobahn Mettmann-Stadtwald – Wuppertal
- Elektrifizierung der RB 32 Wesel – Bocholt mit Stationsmodernisierung

Neubaumaßnahmen

- Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV
- Verlängerung der Regiobahn Kaarst – Viersen
- Reaktivierung der Niederrheinbahn Moers – Kamp-Lintfort für den SPNV
- Reaktivierung der Niederrheinbahn Moers – Neukirchen Vluyn für den SPNV

Reaktivierung Kleve – Nijmegen für den SPNV

Reaktivierung Krefeld – Mönchengladbach-Rheydt für den SPNV

Ausbaumaßnahmen

Beseitigung/Verkürzung der Eingleisigkeit nördlich von Essen-Dellwig Ost

Bahnsteighöhenanpassung auf 76 cm und Barrierefreiheit S5 / S8

Bahnsteighöhenanpassung auf 76 cm S2

Bahnsteighöhenanpassung auf 76 cm S3

Bahnsteighöhenanpassung auf 76 cm S9

Zweigleisiger Ausbau Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt Hbf – Rheydt-Odenkirchen

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Wanne-Eickel – Dortmund Hbf und Modernisierung aller Stationen der RB 43

Viergleisiger Ausbau Düsseldorf-Gerresheim – Gruiten

Zweigleisiger Ausbau Tunnel Hösel

Ausbau Rauenthaler Tunnel

Elektrifizierung

Elektrifizierung und Anpassung der Bahnsteighöhe auf den Außenästen der Regiobahn

Elektrifizierung Xanten – Millingen

Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisiger Ausbau Krefeld – Kleve

Streckenbezogene Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität und Flexibilität im

Störfall

Einrichtung von Überleitstellen zwischen S-Bahn und Fernbahn der Strecke Düsseldorf – Neuss

Einrichten von Gleiswechselbetrieb (S1/S3) der Strecke Duisburg – Essen

Einrichten von Gleiswechselbetrieb S2) der Strecke Wanne-Eickel – Dortmund-Mengede

Einrichten von Gleiswechselbetrieb (S5) der Strecke Witten – Dortmund

Einrichten von Gleiswechselbetrieb (S4) der Strecke Dortmund - Unna

Einrichten von Gleiswechselbetrieb (S9) der Strecke Essen – Wuppertal

Einrichten von Gleiswechselbetrieb (S6) der Strecke Essen – Düsseldorf mit Überleitung vor/nach Tunnel Essen-Stadtwald, Essen-Werden und Tunnel Hösel

Einrichten von Gleiswechselbetrieb (S8) mit Überleitungen in W-Sonnborn und W Hbf der Strecke Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal – Oberbarmen

Überleitstellen im Gleiswechselbetrieb in Ratingen Ost und Düsseldorf-Rath der Strecke Essen – Düsseldorf

Einrichten von Gleiswechselbetrieb mit Überleitung in Düsseldorf-Gerresheim und Hochdahl der Strecke Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel

Einrichten von Gleiswechselbetrieb mit Überleitung in Schwelm und Gevelsberg Hbf der Strecke Wuppertal-Oberbarmen – Hagen

9. Fernverkehrsinitiative / Integration des Fernverkehrs in den SPNV

Im Rahmen der DB Fernverkehrsinitiative gibt es Bestrebungen der DB, einzelne Fernverkehrslinien in das bestehende SPNV-Angebot zu integrieren und somit einzelne SPNV-Züge in bestimmten Zeitlagen durch Fernverkehrszüge zu ersetzen. Das Konzept kann auf einzelnen Relationen in Deutschland verkehrlich sinnvoll sein, für das SPNV-Angebot im VRR können vor dem Hintergrund des integralen Taktfahrplans mit stetiger Haltepolitik und gleichbleibenden Anschlussbeziehungen keine positiven verkehrlichen Effekte erkannt werden.

Grundsätzlich bestehen erhebliche Bedenken, was den Ersatz von Nahverkehrsleistungen durch Angebote des Fernverkehrs angeht: Es ist zu befürchten, dass der Fernverkehr einzelne Leistungen, ggf. auch hin bis zum Gesamtangebot, kurzfristig einstellt und die beteiligten Aufgabenträger eine kurzfristige (und somit vermutlich äußerst unwirtschaftliche) Vergabe (einzeln Fahrten) durchführen müssten. Auf eine langfristige vertragliche Bindung mit den üblichen Laufzeiten von Verkehrsverträgen lässt der Fernverkehr sich nicht ein.

Weiterhin stellt der VRR grundsätzlich hohe Anforderungen an die EVU insbesondere hinsichtlich Qualitätsanforderungen. Eine Pönalisierung des Fernverkehrs bei Nicht- und Schlechtleistungen ist jedoch nicht gegeben.

Unabhängig von den vertraglichen Regelungen der einzelnen Verkehrsverträge erlaubt nach Auffassung des VRR schon der gesetzliche Rahmen keine Finanzierung von Fernverkehrsleistungen durch Regionalisierungsmittel:

1. Wenn eine zuständige Behörde (=Aufgabenträger) Zahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (auch an Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Fernverkehr betreiben) zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen leisten will, unterliegt diese dem Regime der VO (EG) 1370/2007. Die VO (EG) 1370/2007 ist nicht nur eine vergaberechtliche Vorschrift. Vielmehr handelt es sich vom Schwerpunkt des Regelungsgehalts um eine beihilferechtliche Regelung. Zahlungen außerhalb der VO (EG) 1370/2007 sind deshalb nur nach einer Notifizierung durch die EU-Kommission zulässig.
2. Rechtsgrundlage für eine Zahlung kann deshalb nur eines der Rechtsinstitute der VO (EG) 1370/2007 sein: Das ist entweder
 - der „Öffentliche Dienstleistungsauftrag“ nach Art. 2 Buchstabe i) i.V.m. Art. 3 Absatz 1 oder
 - eine „Allgemeine Vorschrift“ nach Art. 3 Absatz 2.

3. Ein Dienstleistungsauftrag kann auf zwei Wegen vergeben werden: mittels einer Direktvergabe oder mittels eines wettbewerblichen Verfahrens. Eine Direktvergabe dürfte angesichts des Abellio-Urteils des BGH vom 8.2.2010 (AZ.: X ZB 4/10) ausscheiden.

4. Der Erlass einer „Allgemeinen Vorschrift“ durch einen Aufgabenträger kann nur gemäß Art. 3 Absatz 2 zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen erfolgen, mit der Konsequenz, dass eine Überkompensationsprüfung gemäß Anhang zur VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden müsste.

Dafür sind die positiven oder negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu ermitteln, die auf die Mitnahme von Nahverkehrsfahrgästen zurückzuführen sind. Dabei reicht es nicht aus, sich auf die Angaben der Deutschen Bahn zu verlassen, denn der Aufgabenträger selbst muss sicherstellen, dass er keine übermäßige Ausgleichsleistung gewährt. Dazu benötigt er detaillierte Informationen über die Kosten und Einnahmen aus dem Fernverkehr der betreffenden Linien und muss diese Ergebnisse mit Blick auf eine mögliche Überkompensation durch seine Ergänzungszahlungen prüfen. Eine entsprechende Einsichtnahme muss die Deutsche Bahn ermöglichen. Damit sind diese Daten öffentlich und für jedermann einsehbar.

Dem Erlass einer „Allgemeinen Vorschrift“ steht nationalrechtlich allerdings das AEG entgegen. Nach der deutschen Rechtslage kommt zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr ausschließlich entweder eine Vereinbarung oder eine Auferlegung in Betracht.

5. FAZIT:

Demzufolge bleibt als Rechtsgrundlage für Zahlungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur die Vergabe eines „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ mittels eines wettbewerblichen Verfahrens.

Faktisch würden die SPNV-Aufgabenträger Fernverkehr ausschreiben müssen, um die Mitnahme von Nahverkehrsfahrgästen auf der ganzen Linie oder Teilen davon zu ermöglichen. Dazu wiederum fehlt den SPNV-Aufgabenträgern die rechtliche Legitimation.

Die SPNV-Aufgabenträger sind ausschließlich für den Nahverkehr zuständig. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reichweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 Regionalisierungsgesetz). Vor diesem Hintergrund besteht schon gar keine Zuständigkeit der Aufgabenträger, Verkehrsleistungen, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, überhaupt bezahlen zu dürfen.

Auf die verfassungsrechtliche Kompetenzverteilung ist hier ergänzend hinzuweisen. Nach

Art. 87 e Absatz 4 Grundgesetz ist die Gewährleistung eines entsprechenden Verkehrsangebots im SPFV ausschließliche Zuständigkeit des Bundes.

10. Einigung über Bundesregionalisierungsmittel

Die Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bilden neben den Fahrgeldeinnahmen die zentrale Grundlage für die Finanzierung des ÖPNV. Ob und in welcher Höhe diese drei Finanzinstrumente in Zukunft fortgeführt werden, war jedoch seit geraumer Zeit unklar. Ende September 2015 einigten sich Bund und Länder sowohl auf die dringend notwendige Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den SPNV als auch auf die Fortführung des GVFG über 2019 hinaus.

Der Beschluss von Bund und Ländern sieht vor, dass die Regionalisierungsmittel im kommenden Jahr von heute 7,4 Milliarden auf 8 Milliarden Euro aufgestockt werden. Die jährliche Dynamisierung der Mittel wird von 1,5 Prozent auf 1,8 Prozent steigen. Die Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel erlauben den SPNV-Aufgabenträgern endlich verlässliche Planungen, um den Verkehr auf der Schiene langfristig zu sichern.“

Bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel soll der Kieler Schlüssel zur Anwendung kommen, auf den sich die Verkehrsminister und -senatoren der Bundesländer bereits im Oktober 2014 geeinigt hatten. Der neue Verteilungsschlüssel sieht vor, dass die Regionalisierungsmittel in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl und den bestellten Zugkilometern eines Bundeslandes verteilt werden sollen. Davon profitiert insbesondere Nordrhein-Westfalen. Bei Anwendung des Kieler Schlüssels steigt der Anteil des bevölkerungsreichsten Bundeslandes bis 2031 schrittweise auf 18,99 Prozent. Bisher waren es lediglich 15,76 Prozent, obwohl in NRW mehr als ein Fünftel der deutschen Gesamtbevölkerung lebt. Kritik kommt allerdings von den ostdeutschen Bundesländern. Sie hatten dem Kieler Schlüssel im Oktober 2014 unter der Bedingung zugestimmt, dass die Regionalisierungsmittel auf insgesamt 8,5 Milliarden Euro aufgestockt und jährlich um zwei Prozent dynamisiert werden. Weil der Bund die Mittel nicht ganz so stark erhöht hat, fürchten sie nun, dass sie aufgrund fehlender finanzieller Mittel Strecken abbestellen müssen. Neben dem Beschluss zu den Regionalisierungsmitteln haben Bund und Länder sich außerdem darauf verständigt, dass die Mittel aus dem GVFG in Höhe von jährlich 330 Millionen Euro auch nach 2019 fortgeführt werden. Damit der Investitionsstau in den Städten und Gemeinden dauerhaft aufgelöst werden kann, ist zusätzlich eine Einigung über die bedarfsgerechte Erhöhung sowie die zweckgebundenen Weiterführung der Entflechtungsmittel über 2019 hinaus notwendig. Ein Beschluss hierzu steht derzeit noch aus.

11. Betriebsprogramm Hollandstrecke

Im Rahmen der auslaufenden Verkehrsverträge für die Linien RE5, RB33 und RB35 im Dezember 2016 wird das Betriebsprogramm auf der Strecke Oberhausen – Wesel – Emmerich – Arnhem optimiert und den geänderten verkehrlichen Anforderungen angepasst.

Zukünftiges Betriebsprogramm

Im Vorfeld der Ausschreibung der betroffenen Linien wurden in den Jahren 2010 – 2012 umfangreiche Untersuchungen zur Verbesserung des Angebotes durchgeführt. Zielsetzung war dabei u.a.:

- Verbesserung und Attraktivierung des Fahrplanangebotes auch an kleineren Stationen
- Berücksichtigung der Zielsetzungen des VRR-Nahverkehrsplans (u.a. Schaffung einer grenzüberschreitenden Verbindung nach Arnhem)
- Berücksichtigung der Planungen zum RRX
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

Als Ergebnis wurde folgendes angepasstes Fahrplankonzept erarbeitet:

- Die Linie RE5 verkehrt stündlich auf dem Laufweg Koblenz – Düsseldorf – Oberhausen – Wesel
- Die Linie RE19 ersetzt die Linie RB35 und verkehrt stündlich auf dem Laufweg Düsseldorf – Wesel – Bocholt/Emmerich – Arnhem. Dabei werden die Züge nach der Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt in Wesel geflügelt. Durch die Linie werden alle Haltepunkte stündlich bedient. Die Linie RE19 stellt künftig das Grundangebot auf der Hollandstrecke dar.
- Zusätzlich verkehren in Lastrichtung weitere Züge der Linie RE19 in der Hauptverkehrszeit zwischen Emmerich und Düsseldorf, ab 2019 ist zusätzlich die Einrichtung eines Zugpaares des RE5 von/bis Emmerich vorgesehen.
- Die Linie RB33 verkehrt weiterhin auf dem Abschnitt Mönchengladbach – Duisburg – Wesel
- Zwischen Duisburg und Wesel wird weiterhin der bestehende Takt mit den bekannten Anschlüssen in Oberhausen und Duisburg angeboten.

Vorteile des neuen Konzeptes:

- Stündliche Bedienung aller Stationen zwischen Wesel und Emmerich durch den RE19.
- Schaffung einer stündlichen grenzüberschreitenden Verbindung Düsseldorf – Wesel –

Emmerich – Arnhem.

- Einrichtung eines neuen Haltes in Emmerich-Elten bis spätestens Mitte 2019.
- Zweite stündliche umsteigefreie Verbindung Wesel – Duisburg – Düsseldorf (RE5 und RE19).
- Umsteigefreie Direktverbindung Bocholt – Düsseldorf
- Einsatz von Neufahrzeugen mit höheren Kapazitäten als derzeit auf allen Linien (RE5 ab 2019; RE19 und RB33 ab 2016).

Nachteile des neuen Konzeptes:

- Wegfall der umsteigefreien Verbindung von den Stationen nördlich von Wesel in Richtung Köln. Hier kann zukünftig in Duisburg mit einem Übergang von ca. 7 Minuten vom RE19 in den RE1 umgestiegen werden.

12. Einnahmen und Fahrten

In den letzten Monaten hat sich die positive Einnahmeentwicklung nochmals gesteigert und verzeichnet bis August 2015 ein Einnahmeplus von 27,2 Mio. € (+ 3,6 %) gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im Barsortiment zeigt sich diese Entwicklung mit einem Plus von 8,4 Mio. € (+ 5,1 %) am stärksten, gefolgt von den Semestertickets mit + 3,5 Mio. € (+ 11,0 %), den Regelzeitkarten mit + 3,3 Mio. € (+ 1,2 %), den FirmenTickets mit + 1,6 Mio. € (+ 2,4 %) und den Schüler-/AzubiTickets mit + 0,8 Mio. € (+ 0,5 %).

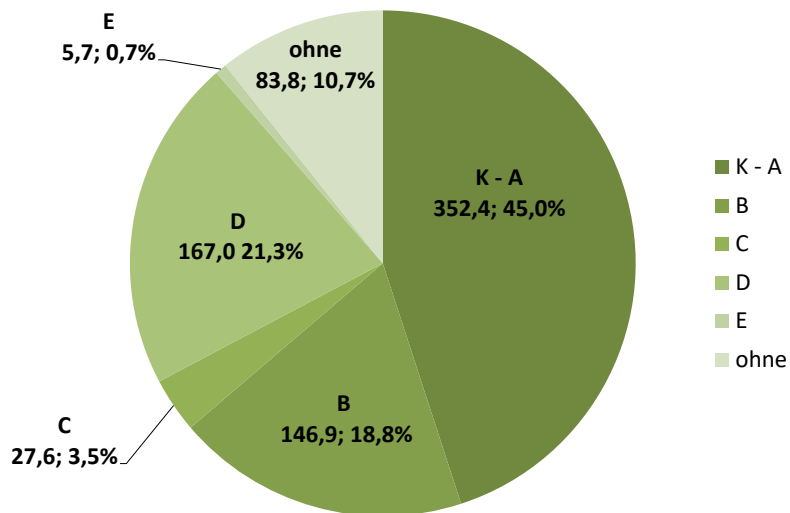
Die Entwicklung der Fahrten im VRR zeigt mit – 2,3 Mio. Fahrten (- 0,3 %) eine nahezu stabile Entwicklung. Grund dafür ist größtenteils die leicht rückläufige demographische Entwicklung der Schüler- und Bevölkerungszahlen im Verbundraum.

Die Absatzzahlen des SozialTickets sind in den letzten Monaten leicht gestiegen, im August 2015 verzeichnet der VRR 129 Tsd. Kunden, dies entspricht einer Nutzerquote von 10,4 %.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2014 bis August 2015



Einnahmeanteile Januar bis August 2015 in Mio. € nach Preisstufen



Absatz-, Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Aug 2014	Jan-Aug 2015		
Summe von Absatz	1. Klasse Zuschlag	25.887	24.130	-1.757	-6,8
	Barsortiment	42.099.055	42.677.007	577.952	1,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	30.896.778	31.386.189	489.411	1,6
	davon 4erTicket Erwachsene	4.390.426	4.371.233	-19.193	-0,4
	TagesTicket-Varianten	1.014.287	1.121.146	106.859	10,5
	FirmenTickets	1.104.688	1.086.528	-18.160	-1,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	597.370	574.611	-22.759	-3,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	132.267	128.341	-3.926	-3,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	375.051	383.576	8.525	2,3
	Regelzeitkarten	4.017.070	3.904.998	-112.072	-2,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.139.751	2.067.890	-71.861	-3,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	772.953	742.182	-30.771	-4,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	757.456	756.896	-560	-0,1
	davon BärenTicket	346.910	338.030	-8.880	-2,6
	Schüler/AzubiTickets	3.983.829	3.885.062	-98.767	-2,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.841.529	1.782.976	-58.553	-3,2
	davon YoungTicketplus	544.433	515.725	-28.708	-5,3
	StudentenTickets	1.741.357	1.873.038	131.681	7,6
	NRW-weite Tickets	462.980	443.608	-19.372	-4,2
	Sonstiges	0	0		
	SozialTickets	847.643	1.013.335	165.692	19,5
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.239.980	1.200.809	-39.171	-3,2
	Barsortiment	163.036.671	171.405.899	8.369.228	5,1
	davon EinzelTicket Erwachsene	87.484.036	92.911.049	5.427.013	6,2
	davon 4erTicket Erwachsene	45.163.826	45.414.757	250.931	0,6
	TagesTicket-Varianten	13.200.535	14.795.598	1.595.063	12,1
	FirmenTickets	65.801.616	67.397.041	1.595.425	2,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	29.696.525	29.778.654	82.130	0,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	9.814.955	9.875.594	60.639	0,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	26.290.137	27.742.793	1.452.656	5,5
	Regelzeitkarten	272.011.789	275.279.377	3.267.588	1,2
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	140.343.705	141.766.572	1.422.867	1,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	49.668.100	49.324.706	-343.395	-0,7
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	55.985.608	57.631.931	1.646.323	2,9
	davon BärenTicket	26.014.375	26.556.168	541.792	2,1
	Schüler/AzubiTickets	170.461.686	171.298.383	836.697	0,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	59.150.140	59.503.050	352.910	0,6
	davon YoungTicketplus	31.107.957	30.747.939	-360.018	-1,2
	StudentenTickets	31.610.937	35.101.107	3.490.169	11,0
	NRW-weite Tickets	13.248.443	13.527.166	278.724	2,1
	Sonstiges	0	74.616	74.616	
	SozialTicket inkl. Zuwendung	38.873.829	48.179.554	9.305.725	23,9
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	57.881.625	58.933.607	1.051.982	1,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	30.905.049	31.507.416	602.367	1,9
	davon 4erTicket Erwachsene	17.561.704	17.484.932	-76.772	-0,4
	TagesTicket-Varianten	4.253.052	4.625.829	372.778	8,8
	FirmenTickets	50.206.879	49.781.878	-425.001	-0,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	17.323.730	16.663.719	-660.011	-3,8
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	8.465.088	8.213.824	-251.264	-3,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	24.418.061	24.904.335	486.274	2,0
	Regelzeitkarten	242.752.078	234.170.785	-8.581.293	-3,5
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	136.570.511	132.042.922	-4.527.589	-3,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	45.379.804	42.455.316	-2.924.488	-6,4
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	45.190.813	44.461.197	-729.616	-1,6
	davon BärenTicket	15.610.950	15.211.350	-399.600	-2,6
	Schüler/AzubiTickets	301.979.629	294.509.213	-7.470.416	-2,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	139.956.204	135.506.176	-4.450.028	-3,2
	davon YoungTicketplus	40.832.475	38.679.375	-2.153.100	-5,3
	StudentenTickets	52.240.710	56.191.140	3.950.430	7,6
	NRW-weite Tickets	1.624.621	1.485.698	-138.923	-8,6
	Sonstiges	0	0		
	SozialTicket inkl. Zuwendung	51.706.223	61.040.016	9.333.793	18,1
Gesamt: Summe von Absatz		54.282.509	54.907.706	625.197	1,2
Gesamt: Summe von Einnahmen		756.284.952	783.463.952	27.179.000	3,6
Gesamt: Summe von Fahrten		758.391.765	756.112.337	-2.279.429	-0,3

13. Tarifstrukturreform

Im Sitzungsblock Februar/März 2015 wurde mit der Beschlussvorlage M/IX/2015/0065 der Rahmen für die Weiterentwicklung der Tarifstruktur festgelegt. Hiernach soll der bestehende Tarif auf strukturelle Anpassungen zur Einnahmesteigerung untersucht und mit dem eTarif weitere Potentiale erschlossen werden. Der Gesamtkatalog umfasst sowohl Maßnahmen für die kurzfristige Umsetzung als auch strukturelle Maßnahmen, die mittelfristig angegangen werden.

So wurde im Sitzungsblock Juni 2015 die Zusammenlegung der Preisstufen D und E zu der Preisstufe D zum 1. Januar 2016 beschlossen.

Im Rahmen der strukturellen Maßnahmen wurde die Personenmitnahme im T1000 erfolgreich angepasst (s. Sachstandsbericht Z/IX/2015/0087).

Ab dem 1. Januar 2016 werden im VRR-Tarifraum Tickets in den Preisstufen K bis D gelten. Die Preisstufe K (Kurzstrecke) ermöglicht eine einfache Fahrt mit einer Reiseweite bis zu 1,5 Kilometern. Mit der Preisstufe A kann ein Kunde alle Ziele innerhalb einer Stadt bzw. eines Tarifgebietes in welchem mehrere Städte zusammengefasst sind, erreichen. Ein Ticket der Preisstufe D gilt für Fahrten im gesamten Tarifraum des VRR. Diese beiden Preisstufen sind somit für den Kunden leicht zu verstehen und zu nutzen. Zusätzlich gilt die Preisstufe A auch innerhalb von 2 Waben in verschiedenen aneinandergrenzenden Tarifgebieten.

Die Definition der Geltungsbereiche für die Preisstufen B und C ist ungleich schwieriger und für das Vertriebs- und Prüfpersonal mit einem hohen Kommunikationsaufwand verbunden. Über diesen Sachverhalt und mögliche räumliche Veränderungen der Geltungsbereiche wurde im Sitzungsblock und den gesonderten Fraktionsworkshops umfänglich berichtet. Eine Umsetzung dieser Vorschläge zum 01.01.2016 konnte aufgrund der in Einzelfällen deutlichen preislichen Veränderungen für die Kunden nicht vollzogen werden. Im Rahmen der Einführung eines e-Tarifs sollen die Tarifmaßnahmen 'Anpassung 2 Waben' und die Neudefinition von der Preisstufe B nochmal in die ganzheitlichen Tarifüberlegungen miteinbezogen werden.

Neben den bereits vorgestellten Lösungen werden demzufolge momentan weitere, für die Kunden im Einzelfall preislich verträglichere Varianten erarbeitet und auf deren Umsetzungsmöglichkeiten hin untersucht. Da alle räumlichen Veränderungen einen zeitlich und finanziell umfangreichen vertrieblichen und kommunikativen Aufwand erfordern, sollten alternativ deshalb zeitgleich auch andere Maßnahmen ins Auge gefasst werden, die ebenfalls dem Anspruch einer Tarifstrukturreform genügen. Hierbei ist vorrangig eine Fortsetzung der bislang erfolgreich eingegangenen preislichen Differenzierung innerhalb der gleichen Preisstufe zu benennen. Bislang wird nur in der Preisstufe A und auch nur im Zeitkartenbe-

reich abhängig vom lokalen Nahverkehrsangebot preislich unter drei Niveaus unterschieden. So bietet es sich an, die Chancen und Risiken einer preislichen Differenzierung auch im Bartarif in der Preisstufe A sowie im kompletten Ticketsortiment in der nachfolgend umsatzstarken Preisstufe B näher zu betrachten. Die Preisdifferenzierung nach Leistungsangebot wird von Kundenseite positiv aufgenommen. In anderen Verbundräumen wird schon die Preisdifferenzierung im Bartarif in den Stadtgebieten erfolgreich durchgeführt.

Derzeit erfolgt die Detailerarbeitung mit der Abschätzung der Veränderungen bei den Einnahmen. Eine Beschlussempfehlung erfolgt im Frühjahrssitzungsblock 2016.

14. Fortschreibung Marketingplan

Im letzten Marketingplan (Sommer-Sitzungsblock 2012, (M/VIII/2012/0337 zzgl. Antrag CDU/Grüne 05.07.2012)) wurden eine Reihe von Maßnahmen vorgestellt, die mittel- und unmittelbar zum formulierten – und stets erreichten – Einnahmenziel von mind. 30 Mio EUR tariflicher Mehreinnahmen beitragen. Von diesen wurden mittlerweile zahlreiche umgesetzt. Exemplarisch seien genannt:

- Ticketzuschnitt: Neufassung Zusatzleistungen beim Ticket1000, Neufassung Tages-/Gruppen-Tickets, Revision des SemesterTickets
- Verbreitung SchokoTicket in (Alt-)VGN, div. Harmonisierungen
- stärkere lokale Differenzierung bei der Preisbildung
- Einstieg in die Social-Media-Kommunikation, Ausbau der Online-Kanäle für Info, Service und Verkauf
- Vorbereitung eines zunehmend "papierlosen Vertriebs"
- Erste Modelle und Kalkulationen zu elektronischen Tarifen ("eTarif"), Konzept zur Durchführung eines Markttests.

Im Bereich der Neukundengewinnung – insbesondere in teilweise schrumpfenden Städten und Kreisen eine Herausforderung – und bei der Verlagerung von Verkäufen auf elektronische Vertriebswege sind Erfolge noch nicht wie gewünscht eingetreten.

Nach wie vor bildete der Marketingplan eine gute Grundlage für die Marketingarbeit im VRR, aber: Der Marketingplan läuft aus (Preiserhöhungskorridor) bzw. bedarf der Fortschreibung. Im Sitzungsblock September 2015 wurde den Gremien ein Grobkonzept zur Erstellung bzw. Fortschreibung des Marketingplans vorgestellt. Dabei sind die folgenden 3 Blöcke die Arbeitsschwerpunkte:

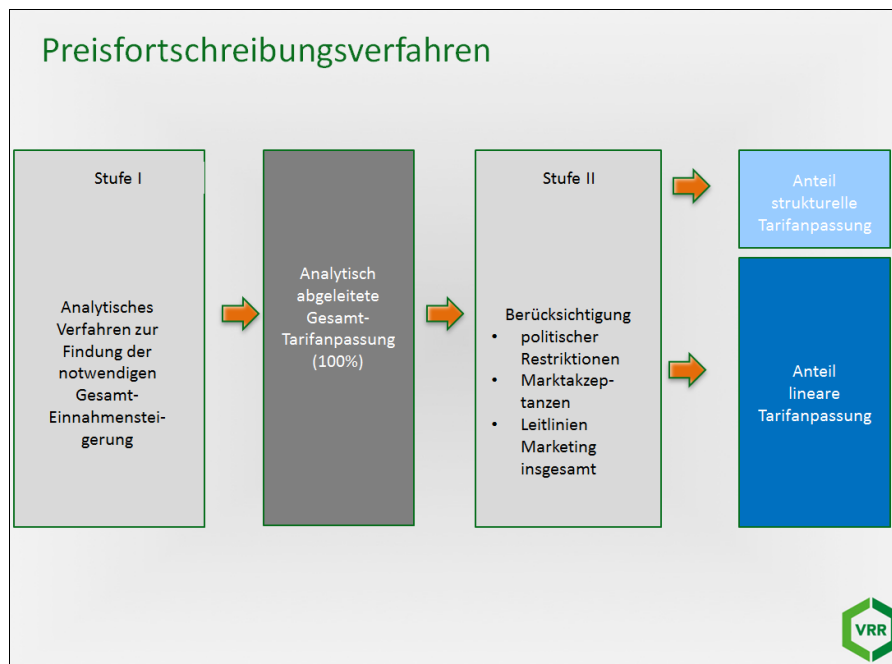


Besonderes Augenmerk gilt dabei den Regularien der Tariffortschreibung. Für diese wurde im letzten Marketingplan ein Erhöhungskorridor von 2,5-5 % im gewichteten Mittel festgelegt (M/VIII/2012/0337 zzgl. Antrag CDU/Grüne 05.07.2012)

Im nun fortzuschreibenden Marketingplan soll das bewährte Verfahren zur Preis-Weiterentwicklung verlängert werden mit der Veränderung, dass

- durch ein erneuerte Systematik bei der Aufwandsschätzung eine größere Transparenz mit sich bringt und
- auf Basis des sich auf solch "teil-analytische" Weise ergebenden Aufwandsschätzung Ableitungen für eine Preisweiterentwicklung präziser beschrieben werden können.

Für ein sich hieraus ergebendes, auch politisch zu diskutierendes Preisanpassungsmaß gilt es dann zu erarbeiten, mit welchen Anteilen von "linearen" und "strukturellen bedingten" Preisänderungen das analytisch ermittelte Maß erreicht werden kann. Die Anwendung von linearen und strukturellen Erhöhungen auf die Sortimentspositionen erfolgt wie auch in der Vergangenheit marktgerecht-differenziert und nicht nach einem "Gießkannenprinzip".



Bei der Beurteilung von Preisanpassungswirkungen sollen lokale demographische Effekte und Unterschiede in der Angebotsdichte verstärkt Berücksichtigung finden. Hintergrund hierfür ist, dass sich die Bevölkerung nicht in allen Städten und Kreisen im VRR-Raum in gleichem Maße und gleicher Richtung entwickelt. Die Veränderung in den Bevölkerungszahlen in den einzelnen Städten und Kreisen reicht von ca. -12 % bis +12 % in den nächsten 20 Jahren. Gerade das wichtige Marktsegment "Schüler" wird sich mittelfristig deutlich verändern (hier im Mittel Marktschrumpfung um ca. 10%).

Daher muss die mit Preiserhöhungen verbundene absolute Mehreinnahmenerwartung mit der Bevölkerungsentwicklung und dem unterschiedlichen Leistungsangebot in Beziehung gesetzt werden. Wie schon in der Vorlage M/VIII/2014/0532 dargestellt, hat der VRR mit Hilfe gutachterlicher Unterstützung ein Bewertungsverfahren zum Leistungsangebot unter Einbeziehung von 20 Leistungsparametern entwickelt, auf das z.B. die heutige Differenzierung in die Preisstufen A1, A2 und A3 zurückgeht.

Sachstand der Arbeiten

Aufwände der Verkehrsunternehmen:

Zusammen mit Experten aus den VU (KVIV Arbeitskreis wirtschaftliche Angelegenheiten (AK WA)) wurde ein Verfahrensvorschlag zur Ermittlung der Aufwände erarbeitet. Er wird in die maßgeblichen KVIV-Arbeitskreise eingebracht und diskutiert. Zusätzlich erfolgt eine Begutachtung des Verfahrens durch einen Wirtschaftsprüfer.

Tarifierungsmodell:

Mit Hilfe externer Beratung wurden verschiedene Spielarten von Preisfortschreibungsmodellen in Deutschland gesichtet und auf ihre Wirksamkeit überprüft. Dabei stellte sich heraus,

dass der VRR mit seiner bisherigen Preisanpassungspraxis (sowohl bzgl. der am Markt realisierten Mehreinnahmen, als auch bzgl. der Beschlussprozesse) im bundesweiten Vergleich viel erreicht hat. Empfehlung ist, das bisherige Verfahren aus dem Marketingplan, das auf einer Orientierung an Kostensteigerungen und einer Verhandlung marktgerechter Preise mit Entscheidungsgremien aus Politik und Verkehrsunternehmen beruht, für mindestens **weitere 3 Jahre fortzuführen**. Ungeachtet dessen soll in jedem Fall das unter "Aufwände der Verkehrsunternehmen" angekündigte Verfahren angewendet werden, was die Aufwandsschätzung transparenter macht.

In dieser Zeit wird der VRR einen systematischen Vergleich zu Verbund-Preisstrukturen in Deutschland vornehmen, der die Stellung des VRR-Tarifs verdeutlicht. Dabei sind weniger die absoluten Preishöhen für einzelne Ticketarten interessant, die heterogenen historischen Verhältnissen und politischen Zielsetzungen unterworfen sind, als vielmehr die Preisrelationen innerhalb eines Tarifs, die Ausgestaltung der Produkte und regionale Differenzierungen innerhalb von Verbundtarifen.

Marketingstrategie:

Die Analysen des bisherigen Marketingplans befinden sich zurzeit in Überarbeitung / Aktualisierung. Die bisherigen strategischen Ableitungen wurden auf Eignung auch für die nächsten Jahre überprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass viele der Ableitungen im Kern auch heute noch zutreffen. Ziele und Strategien im Marketingplan werden auf Basis der Erkenntnisse seit dem letzten Marketingplan 2012 und neuer, präziser absehbarer Entwicklungen – insbesondere im Bereich Digitalisierung – neu gefasst und besprochen.

Im Kern wird der bestehende Marketingplan fortgeschrieben. Der Marketingplan wird den Gremien im Sitzungsblock März 2016 zur Beschlussfassung vorgelegt.

15. AnschlussTicket Rhein-Ruhr

Seit dem 01.01.2014 wird im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ein pauschales Anschluss-ticket für 3,50 Euro angeboten, welches im Rahmen des VRS-Kragentarifs auch als Anschluss-ticket bis nach Düsseldorf gilt.

Dadurch ist eine „Diskrepanz“ zu Zeitkartenkunden des VRR entstanden. So müssen Zeitkartenbesitzer in Düsseldorf für Anschlussfahrten nach Köln das entfernungsabhängige NRW-Anschluss-ticket bzw. ein preisstufenabhängige VRS-Einzelticket lösen müssen und können nicht auf das pauschale VRS-Anschluss-ticket zurückgreifen.

Die VRR-Verkehrsunternehmen hatten der Anwendung des pauschalen VRS-Anschluss-tickets auch im Tarifkragen VRR/VRS jedoch nur unter der Maßgabe zugestimmt, dass ein adäquates Ticket auch für VRR-Zeitkartenkunden gilt bzw. geschaffen wird.

Diese Forderung wurde auch vom 3. Regio-Gipfel der Metropolregion Rheinland unterstützt, der am 08.05.2015 in Düsseldorf stattfand. Die Region umfasst alle kreisfreien Städte und Kreise des Rheinlands. Diese Resolution wurde zudem zwischenzeitlich schriftlich vom Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf an den Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn für NRW bekräftigt.

Der VRS hat daher mittlerweile zwei Modelle für ein solches pauschales Anschlussticket entwickelt:

1. Rhein-Ruhr-Lösung (für den heutigen VRS-Tarifkragen) zeitnah umsetzbar (Versions-termin 01.04.2016)
2. Rheinland-Lösung (komplette Verbundbereiche von VRR, VRS und AVV) – nicht vor Ende 2016 umsetzbar

Der VRR priorisiert, aufgrund der zeitnahen Umsetzbarkeit die (kleine) Rhein-Ruhr-Lösung. Im Weiteren wird der VRS beide Lösungsansätze bis Ende 2015 kalkulieren. Anhand der Ergebnisse wird den VRR-Gremien im ZV-Sitzungsblock März 2016 eine Beschlussvorlage unterbreitet. Umsetzungsziel wäre der 1. April 2016.

16. IC-Vertrag

Am 31.12.2015 endet der Vertrag mit dem Fernverkehr der DB über die Anerkennung von VRR-Zeittickets in Fernverkehrszügen. Dieser regelt aktuell, dass zuzüglich zum Verbundticketpreis über alle Entfernungen in NRW einheitlich folgende Aufpreise für die IC/EC-Nutzung erhoben werden: für eine Woche 20,80 €, für einen Monat 64,80 € und für einen Monat im Jahresabonnement 55,00 €. Die DB erhält, neben den Einnahmen aus diesen Aufpreisen, einen Ausgleich über die VRR-Einnahmeverteilung. Dies betrifft VRR-interne Relationen und anteilig diejenigen, für die in VRR-überschreitenden Relationen ein VRR-Zeitticket und ein weiteres des benachbarten Verbundes gelöst wurden.

Der VRR hat der DB einige tarifliche Vorschläge unterbreitet, um eine nutzungsgerechtere Preisgestaltung umzusetzen und damit zu einer deutlichen Reduzierung der über die Einnahmeverteilung zu zuschneidenden VRR-Ticketeinnahmen zu kommen.

Auch die DB hatte ein Modell mit entfernungs – und klassendifferenzierteren Aufpreisen konzipiert. Die Übernahme dieses Modells hätte für die Verkehrsunternehmen im VRR zu einer Reduzierung der über die Einnahmeverteilung der DB Fernverkehr zugeschiedenen Beträge um nahezu rd. 100 Tsd. € geführt.

Zwischenzeitlich hat die DB jedoch mitgeteilt, dass sie dieses neue Aufpreismodell nicht zum 01.01.2016 umsetzen kann und demzufolge die oben genannten pauschalen Aufpreise für die Kunden weiterhin Bestand haben sollen. Begründet wird dies mit der Preisstabilität im

Fernverkehr zum Dezember 2015, in der auch die Aufpreise für die IC-/EC-Nutzung beinhaltet wären.

Nach unserem Hinweis auf eine in diesem Fall dann endende Kooperation hat die DB Folgendes angeboten: Die Kooperation und die Erhebung der Aufpreise von 20,80 €, 64,80 € und 55 € zu Ihren Gunsten für ein weiteres Jahr beizubehalten, jedoch ihre Fahrgeldansprüche an den VRR aus der Einnahmearbeitung in dem Ausmaß zu reduzieren, wie dies aufgrund einer Strukturänderung zu erwarten gewesen wäre. Die Verkehrsunternehmen im VRR haben diesem für sie im Rahmen der bestehenden Einnahmearbeitungsregularien vorteilhaften Vorschlag bereits zugestimmt.

17. Rheinland- und Westfalentarif

Tarifkooperation VRS/AVV

Erweiterung des Geltungsbereichs des VRS-Tarifes

Seit dem 01.01.2015 besteht die erweiterte Tarifkooperation zwischen dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Der VRS-Tarif gilt seitdem für alle verbundraumüberschreitenden Fahrten zwischen AVV und VRS. Für längere Relationen zwischen VRS und AVV wurden die zusätzlichen Preisstufen 6 und 7 des VRS-Tarifs eingerichtet.

Für Fahrten innerhalb des AVV-Netzes gilt weiterhin unverändert der AVV-Tarif.

Für Fahrten innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg gilt wie bisher der VRS-Tarif.

Bestehende Besonderheiten im Rahmen des Kragentarifs AVV/VRS zum AVV-JobTicket und AVV-School&Fun-Ticket blieben erhalten. Ansonsten wurde der AVV-Tarif im Übergangsverkehr zum VRS durch den VRS-Tarif ersetzt.

Zum Zweck der internen Anschlussstarifizierung blieben alle Relationen des heutigen NRW-Tarifs erhalten. Derzeit arbeiten AVV und VRS an einer verbundgerechten Lösung.

Besonderheit: Fahrten über den VRR (Großer Grenzverkehr)

Verbundraumübergreifende Fahrten zwischen dem kompletten AVV-Netz und dem erweiterten VRS-Netz über die VRR-Tarifgebiete des Großen Grenzverkehrs (z.B. Mönchengladbach, Neuss oder Düsseldorf) sind grundsätzlich nicht möglich. Allerdings sind Fahrten zwischen dem Kreis Heinsberg (AVV) und den VRS-Kommunen des Großen Grenzverkehrs VRS/VRR über die VRR-Kommunen des Großen Grenzverkehrs VRS/VRR mit Tickets des VRS-Tarifs möglich.

Die Kragentarife zwischen dem AVV oder dem VRS und dem VRR sind bislang von der Tarifkooperation AVV/VRS nicht berührt.

Westfalentarif

Die fünf westfälischen Verbünde hatten bislang geplant, in 2016 eine weitreichende Tarifkooperation einzugehen. Es würde der nach Einwohnern drittgrößte und flächenmäßig zweitgrößte deutsche Verbundtarif entstehen. Die regionalen Tarifgemeinschaften OWL Verkehr GmbH Bielefeld, Münsterland, Ruhr-Lippe, Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH und Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd sollen auch nach Einführung des Westfalentarifs trotz einer weitgehenden Harmonisierung der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen in ihren jeweiligen Geltungsbereichen zunächst bestehen bleiben.

Im Rahmen des Kragentarifs zwischen dem VRR und den Tarifgemeinschaften Münsterland und Ruhr-Lippe werden dann auch weitere Ticketangebote des Westfalentarifs in Teilen des VRR angeboten. Hierzu wird es zeitgerechte Beschlussvorlagen zur konkreten Einnahmenaufteilung und Tarifierung geben.

Der zunächst zum 01.08. 2016 geplante Einführungstermin verzögert sich, da umfangreiche gesellschaftsrechtliche, kommunalrechtliche, organisatorische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen bei der Gründung einer WestfalenTarif GmbH zu beachten sind. Ebenfalls benötigt die Ausgestaltung des Tarifs und der Einnahmenaufteilung mehr Zeit als ursprünglich abgeschätzt war. Ein neuer Zeitplan zur Einführung des WestfalenTarifs liegt dem VRR aktuell noch nicht vor. Wir werden weiter über die Entwicklungen und Entscheidungen berichten.

18. Eigenanteile Schokoticket

Bereits Anfang des Jahres berichteten wir mit Vorlage M/IX/2015/0065 über die Finanzierung des SchokoTickets. Eine der Finanzierungssäulen des Schokotickets ist der vom Schulträger zu erhebende Eigenanteil für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler. Dieser Eigenanteil ist in der Schülerfahrtkostenverordnung NRW mit einem Höchstbetrag von 12,00 Euro für das erste anspruchsberechtigte Kind und 6,00 Euro für das zweite anspruchsberechtigte Kind festgesetzt.

Diese Höchstgrenze ist im VRR, sowie auch in den übrigen Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften seit einigen Jahren erreicht. Bis heute belaufen sich die entgangenen Einnahmen nur für den VRR auf ca. 2,5 bis 3,0 Mio €. Für die Verkehrsunternehmen ist dieser Betrag inzwischen nicht mehr auskömmlich und so streben die Verbünde und Verkehrsgemeinschaften in NRW eine Änderung der Schülerfahrtkostenverordnung dahingehend an, dass diese Höchstgrenze erweitert wird.

Darüber hinaus besteht landesweit der Wunsch auch den derzeit für Schulträger geltenden monatlichen Höchstbetrag von 100,00 € zu dynamisieren, sowie künftig nicht nur die Fahrt zur nächstgelegenen Schule, sondern den vollständigen Fahrweg zur tatsächlich besuchten

Schule mit in die Betrachtung einfließen zu lassen.

Im Landesarbeitskreis Nahverkehr, in dem alle Verbünde und die DB in NRW zusammen arbeiten, wurde am 15. September 2015 verabredet, einen landesweit abgestimmten Vorschlag zur Reform der Schülerfahrtkostenverordnung zu erarbeiten, der anschließend mit allen beteiligten Landesministerien beraten werden kann. Die Federführung zur Änderung dieser Verordnung liegt beim Schulministerium.

Dieser Vorschlag liegt derzeit dem Landesverkehrsministerium zur ersten Abstimmung vor. Über den weiteren Verlauf bzw. Ergebnisse werden wir künftig weiter berichten.

19. VRR-Tarif nach Arnheim ab Dezember 2016 – und Integration der niederländischen Halte Arnheim und Zevenaar

In einem wirtschaftlich und kulturell zusammenwachsenden Europa kommt auch dem grenzüberschreitenden Schienenverkehr eine große Bedeutung zu. Für den VRR, die Provinie Gelderland und die Stadsregio Arnhem hat sich im Rahmen der Ausschreibung des Niederrheinnetzes die Chance ergeben, eine weitere, neue grenzüberschreitende Verbindung einzurichten und diese durch das Niederrheinnetz zu bedienen. Mit der Beschlussvorlage M/VIII/2013/0408 aus dem Sitzungsblock im Februar/März 2013 wurde die Erweiterung des VRR-Tarifs nach Arnheim dem Grundsatz nach beschlossen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 nimmt Abellio Rail NRW nach gewonnener Ausschreibung den Betrieb des Niederrheinnetzes auf. Im Zuge dessen wird die heutige Regionalbahn RB35, der Weseler, in den Regionalexpress RE 19 umgewandelt und zeitgleich nach Düsseldorf und Arnheim verlängert. Gemäß dem vorab erarbeiteten Gutachten werden in der stündlichen Verbindung Düsseldorf – Emmerich – Arnheim ca. 2.600 Fahrgäste pro Werktag reisen.

Die neuen SPNV-Halte in den Niederlanden werfen die Frage nach der Tarifierung der durchgehenden Fahrten auf. Grundsätzlich gibt es zwei Lösungsansätze:

- Durchtarifierung nach dem niederländischen Tarif
- Durchtarifierung nach dem VRR-Tarif

Analog zu bereits bestehenden durchgehenden Verkehren zwischen den Niederlanden und dem VRR nach Venlo, Nimwegen, Milingen und 's-Heerenberg, für die der VRR-Tarif gilt, wird auch für Fahrten aus dem VRR zu den Halten Arnheim und Zevenaar bzw. umgekehrt der VRR-Tarif angewendet.

Eine erste Abschätzung der Einnahme ergab Erlöse auf dieser Strecke von rd. 2 Mio. €. Für die Umsetzung dieser Maßnahme waren zahlreiche vertriebliche und betriebliche Rah-

menbedingungen zu klären. Derzeit wird noch geprüft, wie die Kunden zukünftig die niederländischen Gates mit den VRR-Tickets öffnen kann. Gemäß dem Kooperationsvertrag mit der Provinz Gelderland erhalten Fahrgäste aus den Niederlanden in den VRR hinein die Tickets im Zug bei den Zugbegleitern. Derzeit wird ebenfalls geprüft, ob auch Ticketautomaten an den Haltepunkten Arnheim und Zevenaar eingeplant werden sollen.

20. Digitalisierungsstrategie/Projektstand m4u

In den vergangenen Sitzungsblöcken ist kontinuierlich über die verschiedenen Maßnahmenpakete im Rahmen der Digitalisierungsstrategie berichtet worden.

Der Fokus der Arbeiten in den letzten 3 Monaten lag auf den 5 wesentlichen Themenblöcken:

- Optimierung des digitalen Auskunftstool Abfahrtsmonitor und Weiterentwicklung der Smartphone-App,
- Umsetzung der Internetplattform (Ticketshop, Ticketberater und Abolust Online)
- Steigerung der Datenqualität,
- Ausbau von Kooperationen,
- Entwicklung von Kommunikationskonzepten zu onlinebasierten Diensten.

Um sowohl für Kunden, wie Verkehrsunternehmen ein nutzerorientiertes Instrument für die Fahrplaninformation bereitzustellen, wurde der sogenannte „Abfahrtsmonitor“ weiter optimiert. Dieses digitale Tool ermöglicht es Verkehrsunternehmen, Kooperationspartner, wie auch dem Kunden selbst, sich ihre Fahrplaninformation auf ihre unternehmensrelevanten oder persönlichen Bedürfnisse individuell zusammenzustellen und sie zudem in ihr eigenes präferiertes Design bringen. Dieser Abfahrtsmonitor lässt sich auf verschiedensten Ausgabemedien vom Smartphone bis zum TFT Monitor präsentieren und ist somit auch für viele Kooperationspartner interessant.

Zudem sind die Entwicklungsarbeiten der neuen Smartphone-Applikation, die in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erfolgt, weiter vorangeschritten. Von den vier aufeinanderfolgenden Bauabschnitten Benutzerführung, Gestaltung der Oberflächen, Programmierung der Fahrplanauskunft und des Ticketkaufs sind die Abschnitte Benutzerführung und die Designentwicklung im Zeitplan.

Durch die Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen zur Vereinfachung der Kurzstrecke (vgl. dazu M/IX/2015/0155) und Verabschiedung eines Konzeptes zur Integration in die digitalen Auskunftssysteme und in den Kaufprozess, wird ein wesentlicher Schritt zur Steigerung der Datenqualität gegangen. Diese Vereinbarungen werden in den nächsten Monaten Stück

für Stück umgesetzt und ermöglichen dem Kunden somit eine passgenaue Auskunft und Preisangabe auch beim Kurzstrecken-Ticketkauf.

Ein weiterer Fokus galt den vorbereitenden Aktivitäten für Kooperationen mit interessanten Partnern, die die Fahrplaninformation in ihre digitalen Dienste integrieren. Ziel ist es dabei dem Kunden die Alternative ÖPNV in der Verkehrsmittelwahl durch möglichst Partnerdienste anzubieten. Hier finden Gespräche mit Anbietern, wie moovel, google, moovit, tomtom und Qixxit statt.

Um dem wesentlichen Zugangstor zum ÖPNV - die onlinebasierten Dienste zur Fahrplaninformation und Ticketkauf - zukünftig einen zentralen Platz in der Kommunikationsarbeit einzuräumen, wurden mit den Verkehrsunternehmen eine Grundvereinbarung getroffen. Man hat sich darauf verständigt, Onlinedienste und insbesondere die Einführung der neuen Smartphone-Apps, die in einer mandantenfähigen Version für die Verkehrsunternehmen im Laufe des nächsten Jahres an den Markt gehen werden, gemeinsam im Rahmen einer Kommunikationskampagne in 2016 zu "bewerben". Diese Kampagne fußt in einem ersten Schritt nicht – wie diskutiert - auf einer gemeinsamen Produktmarke (=> mobert), sondern nutzt vielmehr die Chancen einer stark vernetzten Kampagne, die VRR-übergreifend und lokal, klassisch und online umgesetzt wird. Mit diesem Abstimmungsergebnis werden wir gemeinsam eine kraftvolle Kommunikation erreichen, um auf die digitalen Dienste aufmerksam zu machen. Das entsprechende Kommunikationskonzept erarbeiten der VRR und die Verkehrsunternehmen gemeinsam und berücksichtigen auch hierbei die Möglichkeiten der Digitalisierung.

21. eTarif

Einer allgemeinen Einführung eines eTarifs parallel zum bestehenden Tarif soll eine mehrmonatige Marktforschungs- und Markttestphase vorangehen.

Ziel der Marktforschungs- und Markttestphase ist es, Erkenntnisse, Aussagen und Daten zu gewinnen für die folgenden verschiedene Fragebereiche:

- Test des eTarif-/EFM3-Systems im realen Betrieb
 - Technik, Netzabdeckung
 - Zuverlässigkeit Systeme
 - Kundenprozesse, Nutzererfahrung
 - Abrechnung, Korrekturprozesse
- Gewinnung weiterer Nachfragedaten
 - echte/aktuelle Quell-/Zielrelationen

- Routen, Linien
- Nutzungszeiten
- Unterbrechungen / Umsteigezeiten
- Akzeptanzen / Ergiebigkeiten
 - Ortungsbasiertes Verfahren
 - verschiedene Spielarten eTarifizierung, z.B.
 - mit/ohne Inklusiv-km
 - Fest-/Leistungspreis-Konstellationen
 - Präferenzen Bemessungsgrundlagen (Linien-/Luft-/kürzeste Linie-km...)

Erkenntnisse zu all diesen Themen lassen sich nicht sinnvoll in einer einzigen Testphase I gewinnen, in der Technik, Prozess-, Tarif- und generelle Akzeptanz simultan gemessen / erhoben werden. Ein solches Vorgehen birgt die Gefahr, dass sich verschiedene Aspekte bei der Beurteilung von "eTarif" in einer Weise überlagern, die nur schwer Rückschlüsse auf einzelne beurteilungsrelevante Einschätzungen zulässt: Liegt eine ggf. fehlende Akzeptanz am Prozess, an der technischen Zuverlässigkeit oder am eTarif? Finden Kunden eTarif gut, aber nicht das Medium Smartphone bzw. die Ortung? Oder umgekehrt? Sorgt ein eTarif dafür, dass Fahrten anders vorgenommen werden? Um die einzelnen Einflüsse für die Gesamtbeurteilung von eTarifizierung besser einschätzen zu können, empfehlen wir, den Markttest mindestens zweistufig anzugehen.

In einer **ersten Stufe** wird dabei die für eTarifizierung benötigte Technik, die Prozesse für Kunden und VU und schließlich die grundsätzliche Nutzungsbereitschaft von Ortungstechnik für die Tarifierung getestet. Zusätzlich zur normalen Smartphoneortung sollen auch Erkenntnisse zur Ortung via Bluetooth LE gewonnen werden, einem Verfahren, das im Rahmen eines kleinräumigen Pilotversuchs in Soest ("Big Bird") eingesetzt wurde. Ein Pilotversuch in größerem Maßstab ist hierzu von der EVAG geplant. Er vergrößert die Erkenntnistiefe hinsichtlich Funktionsstabilität und Akzeptanz einer alternativen Erfassungstechnologie.

Die preisliche Basis bildet in dieser ersten Stufe noch der bestehende Tarif, so dass die eigentliche Wirkung einer anderen Bepreisung getrennt von der Prozessbeurteilung in einer zweiten Stufe ermittelt wird. Allein durch den Einsatz der eTarifizierungs-Technik fallen in der ersten Stufe Nachfragedaten an, die für die weitere eTarif-Kalkulation hilfreich und nötig sind. Die erste Stufe lässt sich in Bezug auf den eTarif auch als Nullmessung charakterisieren.

In einer **zweiten Stufe** wird der eTarif an sich dem Test am Markt unterzogen, wobei der Fokus auf quantitativen Erkenntnissen liegt. Weil tarifliche Fragestellungen (grundsätzlich und damit auch im eTarif) teils auch qualitativer Natur sind (z.B. Präferenzen von Rabattierungen, Kaufwiderstände, Likes/Dislikes, Zahlverfahren...), sollte vor oder nach dieser Phase eine

kleinere ergänzende qualitative Untersuchung durchgeführt werden.

Als **Stichprobengröße** setzt der VRR $n=1.500$ in beiden Stufen an. Mit dieser Mindestfallzahl an Teilnehmern lassen sich für 3 regionstypische Cluster (große Großstädte, mittlere Großstädte, Kreisstrukturen) und innerhalb dieser zumindest nach Nutzertypen und Altersklassen differenzierte Aussagen treffen. Für Aussagen auf lokaler Ebene besteht die Option, die Stichprobe aufzustocken.

Zielgruppen für den Markttest und seine Stufen sind in erster Linie Gelegenheitskunden, also Nutzer des bestehenden Bartarifs. Ein knappes Drittel der Stichprobe soll jedoch auch für Zeitkartennutzer reserviert sein, die zumindest gelegentlich über ihren Geltungsbereich hinaus fahren. In jedem Falle bedarf es einer demographischen Quotierung. Voraussetzung für die Teilnahme auf Kundenseite ist, dass ein Teilnehmer über ein Smartphone mit Datenverbindung verfügt und bereit ist, die Ortungsfunktion für die Fahrten mit dem ÖPNV zu aktivieren.

Um die Tests durchführen zu können, bedarf es eines eTarif-**Systems**. In jedem Fall müssen CiCo-Prozesse und die eTarif-Bedienung in einer Smartphone-App für den ÖPNV ebenso möglich sein wie die Zuordnung von Fahrten zu Kunden, die Abrechnung über das VU und das Reklamationsmanagement zur neuen Tariftechnologie.

Derzeit werden die Abhängigkeiten von verschiedenen Alternativen der Systembereitstellung mit dem Zeitplan für die Erhebung besprochen.

Zeitliche Einordnung

Um eine angemessen große Zahl an durchgeführten Fahrten(ketten) mit dem eTarif-System und mit dem eTarif selbst zu gewinnen, sieht der VRR für die einzelnen Stufen jeweils eine Dauer von 1-2 Monaten vor, so dass die **reine Feldzeit mind. 3-4 Monate** betragen wird. Hinzu kommen Auswertungs- und Konzeptionsphasen, die jeweils mit ca. 2 Monaten zu veranschlagen sind.

Für die Durchführung und Auswertung eines Markttests veranschlagen wir somit eine Laufzeitzeit von insgesamt 7-8 Monaten.

Da eine Grundvoraussetzung für die Durchführung eines Markttests ein funktionierendes e-Tarif-System ist und (auf Kundenseite) eine den eTarif nutzbar machende App entwickelt sein muss, plant der VRR, mit einem Markttest Anfang 2017 starten zu können, so dass zum Dezember-Sitzungsblock 2017 eine Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise für eine Einführung gefällt werden kann.

22. Jahresbericht der VRR-Auskunftssysteme für Kunden (Auskunft / Qualität / Großstörung)

Mit der sich immer schneller entwickelnden Informationstechnologie wachsen auch die Erwartungen der Kunden an die Branche.

Die schnelle Verfügbarkeit von aktuellen und verlässlichen Informationen rund um die Uhr an jedem Ort sowie personalisierte Dienste und einfacher Zugang zu den Systemen werden bereits heute vielfach als Standard erwartet. Informationen im Internet oder in der App werden dabei immer absolute Aktualität unterstellt. Die neue digitale Welt hat mit Riesenschritten die Branche erreicht und stellt die Akteure vor viele neue Herausforderungen.

Seitens des VRR wurde darauf reagiert und im Jahr 2011 den Kunden erstmals eine App angeboten, die sich sehr dynamisch entwickelt hat und heute bereits über zwei Millionen Mal von den Nutzern des ÖPNV heruntergeladen wurde.

Im Rahmen der Sitzungsblöcke 2014 wurden die Gremien erstmals ausführlich zu den Auskunftssystemen im VRR informiert. In unterschiedlichen Sitzungsblöcken wurden der Status der Datenqualität im VRR, die Information im Störfall und eine Analyse der Schwachstellen im Auskunftssystem dargestellt.

Alle drei Themenblöcke sind eng miteinander verknüpft und werden deshalb mit der vorliegenden Publikation erstmals gebündelt. Der „Jahresbericht Auskunftssysteme“ soll zukünftig immer zum Ende des jeweiligen Jahres erscheinen.

Die vorangegangenen Berichte werden fortgeschrieben und die weitere Entwicklung dokumentiert. So wird in diesem Bericht unter anderem über folgende Themen informiert:

- Anbindung weiterer Verkehrsunternehmen (VU) mit ihren Ist-Daten an die VRR-Datendrehscheibe
- Schaffung einer neuen Struktur zur gemeinsamen Information im Störfall mit der DB
- Abschluss von Datenüberlassungsverträgen zwischen dem VRR und den Verkehrsunternehmen
- Entwicklung einer neuen Oberfläche für die App
- Gemeinsame Entwicklung einer Richtlinie zur Verbesserung der Datenqualität

Nach Darstellung der Aktivitäten im Jahr 2015 schließt der Bericht mit diesem Fazit:

Die Auskunftssysteme erfahren in den vergangenen Monaten einen Boom. Befördert durch die massenhafte Verbreitung der Smartphones und die mobil verfügbaren Internetanbindungen erscheinen die seit Jahren bewährten Funktionen in ganz neuem Licht und werden von

immer mehr Kunden intensiv genutzt. Dieser Zuspruch ist für den VRR gleichzeitig Verpflichtung und Chance. Die Verpflichtung gegenüber den Kunden besteht darin, die erreichte Qualität und das gewohnte Angebot mindestens zu halten, um deren Informationsbedürfnis befriedigen zu können. Die Chance besteht darin, die Qualität der angebotenen Daten und Services weiter zu steigern und so den Nutzen der Kunden weiter zu vergrößern und letztlich die Nutzung des ÖPNV weiter befördern zu können.

Bei allen Beteiligten auf Seiten des VRR und seiner Partner wurde im vergangenen Jahr viel dafür getan, um die Auskunftsgüte weiter zu steigern. An Beispielen wie der neuen Kartengrundlage OSM oder der steigenden Zahl Ist-Daten liefernder Verkehrsunternehmen lässt sich ein konkreter Qualitätsgewinn festmachen.

Die Bedeutung der Auskunftssysteme im VRR wird in den kommenden Jahren noch weiter zunehmen. Prognostizierte Nutzungsraten von Smartphones und die sich ändernden Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner in Ballungsräumen sind klare Anzeichen hierfür. Daher haben alle Beteiligten im Verbund noch mehr dafür getan, um eine Basis für den Erfolg in den kommenden Monaten und Jahren zu legen. Die neuen Apps werden im Kundensinne verbessert, neue Systeme zur Funktionserweiterung konzipiert, Regularien und Verträge für eine fruchtbare Zusammenarbeit formuliert und die technischen Rahmenbedingungen ständig erweitert und ausgebaut.

Der „Jahresbericht Auskunftssysteme“ ist als Anlage dem Sachstandsbericht beigelegt.

23. Evaluation länderübergreifender Fußballzusatzzüge

Ausgangslage

Aufgrund des großen und steigenden Zuschauerinteresses bei Fußballspielen der ersten und zweiten Bundesliga hat der Fußballreiseverkehr mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) bei den Fans an Bedeutung gewonnen. Wichtig ist dabei eine Trennung von Fußballfans und Individualreisenden sowie die Vermeidung von Kreuzungsverkehren und zufälligen Begegnungen rivalisierender Fangruppen zu gewährleisten, da ansonsten das subjektive Sicherheitsempfinden und die Attraktivität des ÖPV negativ beeinflusst werden. Hierzu sind positive Erfahrungen beim Einsatz von Fußball-Zusatzzügen innerhalb von NRW gesammelt worden, die ausschlaggebend waren für weitere Planungen von länderübergreifenden Zügen.

Pilotprojekt und Finanzierung

Das Pilotprojekt „Länderübergreifende Fußballzusatzzüge“ wurde zur Rückrunde der Saison 2013/2014 (Phase I) mit zehn Zügen gestartet und in der Saison 2014/2015 (Phase II) mit dreizehn zusätzlichen Zügen fortgeführt. Die Auswahl der Züge erfolgte auf Anregung der

Bundespolizei, die sich dabei im Wesentlichen an dem zu erwartenden Aufkommen von reisenden Fans und an den ermittelten „Risikogruppen“ orientierte. Der im Anschluss daran notwendige koordinierende Prozess, damit es auch zum Einsatz des Zusatzzuges kommt, hat als koordinierende Stelle in NRW das KC Sicherheit übernommen. Es hat dabei die erforderlichen Rahmenbedingungen (z.B. zwingende Begleitung durch vereinseigene Ordner) geprüft und bei Nichterfüllung bestimmter Kriterien gegebenenfalls auch eine Absage des Zuges vorgenommen. Das Land NRW beteiligte sich mit insgesamt ca. 300.000 € und der Deutschen Fußball-Bund (DFB) mit 155.000 € an der Finanzierung des Pilotprojektes.

Zielsetzung des Pilotprojekts

Ziel ist es, dass alle Länder dauerhaft und gemeinsam mit DFB und DFL für zusätzliche Fußballfanverkehre eine bundesweite Lösung finden und diese gemeinsam finanzieren. Die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt im NRW dienen als Grundlage einer möglichen bundesweiten Umsetzung und Finanzierung.

Evaluation des Pilotprojekts

Für eine wissenschaftliche Bewertung des Nutzens wurde das Pilotprojekt unter Federführung des KC Sicherheit evaluiert.

Zentrale Ergebnisse dabei sind:

- Der Vandalismus hielt sich in Grenzen
- Das Aufeinandertreffen von rivalisierenden Fangruppen konnte vermieden werden
- Die Züge wurden von den Fans angenommen
- Die Reisewege bis 350 Kilometer wurden akzeptiert
- Das „Toilettenproblem“ konnte nicht gelöst werden
- Die Kapazitäten waren nicht immer ausreichend
- Die Erfahrungen waren auch aus polizeilicher Sicht positiv

Grundlegende Gelingensbedingungen:

- Eine rechtzeitige / frühzeitige Kommunikation der Züge war wesentlich
- Die Reisezeiten mussten bedarfsgerecht geplant werden
- Die Umsetzung musste mit Vereinsaktivitäten kompatibel sein
- Die Einbindung von Vereinen und Fanvereinigungen war von großer Bedeutung
- Die Begleitung der Züge durch vereinseigenen Ordner war von zentraler Wichtigkeit

Fazit des Pilotprojekts

Der Nutzen für die Polizei bestand in planbare Zahlen, die im Vorfeld vorlagen und eine geschlossene Anreise und die Kanalisierung der Reisewege ermöglichte. Der Fahrgast stieß deutlich seltener auf konfliktbehaftete Situationen im Regelverkehr, zudem konnten zahlreiche Umsteigebeziehungen vermieden werden. Die Fans hatten eine störungsfreie An- und Abreise - in der Regel ohne Polizeibegleitung - und ihnen wurde ein gezielter Zustieg an wei-

teren Haltepunkten ermöglicht. Je zahlreicher die Mitgestaltungsmöglichkeiten der Fans waren, umso größer war die Akzeptanz der zusätzlichen Züge und umso geringer fielen die Schäden aus.

Ausblick

Zum Thema „Fußballfanreisen im ländergrenzüberschreitenden Verkehr“ kommt der BAG SPNV eine steuernde Rolle zu. Gemeinsam mit DFB, DFL, Aufgabenträgern, DB, Bundespolizei und der Länder wurde in einem ersten Schritt der konkrete Bedarf als Grundlage für die bundesweite Umsetzung ermittelt. Dies wurde von der Verkehrsministerkonferenz ausdrücklich begrüßt. Das MBWSV NRW und das KC Sicherheit unterstützen diese Initiative beratend. Zurzeit wird für die nächste Verkehrs- und Innenministerkonferenzen ein Grundlagenpapier vorbereitet. Weitere Entscheidungen werden im ersten Quartal 2016 erwartet. Die ausführliche Zusammenfassung des Evaluationsberichts vom Europäischen Zentrum für Kriminalprävention ist als Anlage zum Sachstandsbericht beigelegt.

24. Entwicklung muTiger-Stiftung

Seit dem letzten Bericht über die muTiger-Stiftung im Mai 2015 wurden die Aktivitäten konsequent weiter verfolgt. Dies betrifft einerseits die Herangehensweise, neue Partner für die Veranstaltung von Kursen zu finden, andererseits die Außendarstellung der Stiftung.

Neue Partner im Netzwerk

Wie bereits im Mai dargestellt, wächst das Netzwerk der Stiftung ständig. Neben anderen wurden mit dem **Marienhospital Gelsenkirchen**, der **Westnetz GmbH** oder dem **Studieninstitut Niederrhein** neue Partner gefunden, die das Angebot von Kursen zur Übernahme von Zivilcourage langfristig in ihr jeweiliges Ausbildungsangebot für Mitarbeiter oder Dritte übernehmen.

Homepage in neuem Gesicht

Seit September 2015 ist ein rundum erneuerter Internetauftritt unter www.mutiger.de online, der die Gestaltung der neuen Publikationen aufgreift und ebenso wie Flyer und Broschüre den Leser direkt anspricht und zur Kooperation ermutigt. Neben diesem zentralen Kommunikationsmedium wurde ein Messestand gestaltet und produziert, mit dem auf verschiedenen Veranstaltungen, wie etwa dem Sicherheitstag in Bochum

Ort	Datum	Beginn	Freie Plätze
Castrop-Rauxel	07.11.2015	10:00	10
Ratingen	12.11.2015	14:00	10

am 17.10.2015, eine angemessene Präsentation der Tätigkeiten und des Angebots der Stiftung möglich ist.

50 muTiger-Kurse in 2015 – Planung für 2016

Nach dem aktuellen Stand der Planungen wird die muTiger-Stiftung in 2015 die im Vorjahr erzielte Zahl von 48 Kursen leicht überbieten und etwa 50 Kurse mit mehr als 650 Teilnehmern umsetzen. Für das kommende Jahr sind Ende Oktober 2015 bereits mehr als 20 Kurse fest gebucht und terminiert. Daneben soll im kommenden Jahr das Schulkonzept der Stiftung weiter vorangetrieben und die Ansprache von Unternehmen in Richtung ihrer Auszubildenden weiter forciert werden.

25. Neue Kommunikationstechnologien im ÖPNV

Derzeit arbeitet die EVAG gemeinsam mit der VRR AöR an der Erstellung eines Umsetzungskonzepts für das geplante Bluetooth-Leitsystem, welches im Rahmen der Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte, jedoch ohne weiteres auch von allen anderen Fahrgästen zur Orientierung genutzt werden kann.

Es wird nun zunächst ermittelt, was im ersten Schritt mit den in Aussicht gestellten Fördermitteln umgesetzt werden kann. Hierzu bereitet die EVAG mit Unterstützung der VRR AöR den Förderantrag vor, der sich aus zwei Teilen zusammensetzt:

1. Ausstattung von Fahrzeugen und Stationen mit Bluetooth-Infrastruktur
2. Erweiterung der VRR-App um die Leit- bzw. Navigationsfunktion

Die derzeitigen Planungen gehen von einer Umsetzung des Systems in der zweiten Jahreshälfte 2017 aus. Die Infrastruktur soll zukünftig auch für ein In-/Out-System zur Umsetzung von elektronischen Tarifen genutzt werden können.

26. Netzwerktreffen Digitale Mobilität

Am 29.10.2015 trafen sich rund 90 Fachexperten aus den Verkehrsverbünden und -unternehmen in NRW zum 3. Netzwerktreffen Digitale Mobilität NRW in Gelsenkirchen. Der thematische Schwerpunkt der Veranstaltung lag insbesondere auf den digitalen Weiterentwicklungen und den Vernetzungen von Information und Ticketverkauf im ÖPV. In Impulsvorträgen wurden die Teilnehmer über die Zukunftsentwicklungen im ÖPV, Informationssystemen, Qualitätssicherung und mobiles Ticketing informiert.

In den drei anschließenden Workshops haben die Teilnehmer der Veranstaltung über die wei-

tere Vorgehensweise in NRW diskutiert. Als Schwerpunkte für eine Roadmap der Digitalisierung in NRW wurden der Einsatz des eTarifs und eines EFM3-Systems, die Weiterentwicklung des Standard der VDV-Kernapplikation insbesondere mit den Nutzermedien Smartphone und Chipkarte und die Verbesserung von Fahrgast-Informationssysteme herausgearbeitet.