



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2018/0433	01.06.2018	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.06.2018	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.06.2018	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.06.2018	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	27.06.2018	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.06.2018	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Nachprüfungsverfahren Ruhrbahn
2. Aktueller Stand Direktvergaben (Zwischenbericht)
3. Abschlussbericht WLAN-Projekt RB42
4. Aktivitäten P+R
5. Zwischenstand DeinRadschloss
6. Bericht Baustelle Duisburg - Essen
7. Planung Fernverkehr – Sprinterlinie zwischen Köln und Berlin
8. Bericht aus den Verbundprojekten

9. Praxistest nextTicket
10. Open-Data-/ Open-Service-Portal
11. Relaunch vrr.de – Neugestaltung der Verbund-Website

1. Nachprüfungsverfahren Ruhrbahn

Mit Datum vom 1. Dezember 2017 hat der VRR, handelnd als Gruppe von Behörden im Sinne von Art. 5 Abs. 2 S. 1 und Art. 2 lit. b Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, zugleich handelnd für die Stadt Mülheim und die mitbedienten Nachbarkommunen, die geplante Direktvergabe betreffend des Gebiets der Stadt Mülheim im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Mit Datum vom 31. Oktober 2017 wurde die entsprechende Veröffentlichung für das Gebiet der Stadt Essen im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Direktvergaben sind sowohl Angelegenheit des kommunalen Aufgabenträgers als auch des ZV VRR. Die Verbandsmitglieder des ZV VRR haben dem Zweckverband die Aufgabe „Finanzierung ÖPNV-bedingter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ übertragen. Nach § 5 Abs. 2 lit. c der Satzung des ZV VRR erlässt der ZV VRR nach Maßgabe der Beschlüsse und Verwaltungsentscheidungen der Verbandsmitglieder einen Finanzierungsbescheid zur rechtsverbindlichen Betrauung der Berechtigten mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Der ZV VRR ist damit zusammen mit dem jeweiligen kommunalen Aufgabenträger die zuständige Behörde und handelt bei Direktvergaben entsprechend. Die Aufgabenverteilung im Binnenverhältnis ergibt sich dabei aus der Zweckverbandssatzung.

Gegen beide Verfahren wurden von drei Busunternehmen im ersten Schritt Rügen gegen die o. g. geplanten Direktvergaben eingereicht. Diese wurden vom VRR zurückgewiesen, weshalb von den drei Busunternehmen nun Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer Westfalen in die Wege geleitet wurden. Der VRR ist selbst Verfahrensbeteiligter der beiden Verfahren. Die mündliche Verhandlung ist für den 8. Juni 2018 anberaumt.

Insgesamt stehen acht Punkte im Nachprüfungsverfahren auf dem Prüfstand.

Weitere Informationen sollen mit Blick auf die Öffentlichkeit dieser Vorlage, das laufende Verfahren und die Interessen der Verfahrensbeteiligten an dieser Stelle nicht gegeben werden.

2. Aktueller Stand Direktvergaben (Zwischenbericht)

Mit der Drucksache Nr. Z/IX/2017/0274 hat die Verwaltung des VRR bereits über den aktuellen Sachstand zu Direktvergaben berichtet (vgl. Ziffer 4. der Beschlussvorlage).

Folgende Direktvergaben an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurden im Rahmen der Gruppe von Behörden bisher umgesetzt:

- Hagener Straßenbahn AG,
- WSW mobil GmbH,
- Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH,
- Stadtwerke Remscheid GmbH,
- DSW21 Dortmunder Stadtwerke AG.

Der VRR hat handelnd als Gruppe von Behörden und zusammen mit folgenden Aufgabenträgern Direktvergaben an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im EU-Amtsblatt veröffentlicht:

- Ennepe-Ruhr-Kreis,
- Stadt Herne,
- Stadt Duisburg,
- Kreis Recklinghausen, Stadt Bottrop und Stadt Gelsenkirchen,
- Stadt Oberhausen,
- Stadt Bochum und Stadt Gelsenkirchen,
- Stadt Mönchengladbach,
- Stadt Viersen,
- Stadt Essen,
- Stadt Mülheim.

Neben den Bestandsbetrauungen der kommunalen Verkehrsunternehmen, laufen auch die Bestandsbetrauungen für die privaten Verkehrsunternehmen bis Ende des nächsten Jahres aus. Diese ÖSPV-Leistungen sollen direkt als Kleinaufträge gemäß Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Hier befinden sich derzeit geplante Kleinaufträge in der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt.

Aufgrund der Fristen werden bis zum Sommer weitere Veröffentlichungen sowohl an interne Betreiber wie auch von Kleinaufträgen erfolgen.

Für sämtliche Verkehrsleistungen, die die notwendigen Kriterien für Direktvergaben nicht erfüllen, sind wettbewerbliche Vergabeverfahren vorgesehen.

3. Abschlussbericht WLAN-Projekt RB42 (wird nachgereicht)

4. Aktivitäten P+R

Im VRR-Raum gibt es im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 296 Bahnhöfe. An 191 Bahnhöfen gibt es insgesamt knapp 20.000 Park-and-Ride-Stellplätze. Die P+R-Stellplätze gehören nicht dem VRR, sondern in der Regel der jeweiligen Kommune, der DB Netz oder DB Station & Service.

Der wohnortnahe Umstieg vom Auto auf den ÖPNV an den P+R-Anlagen kann einen Beitrag zur Entlastung der Innenstädte vom Autoverkehr und damit zur Reduktion klimaschädigender Emissionen leisten. Ein möglichst wohnortnaher Umstieg auf den ÖPNV legt zwangsläufig eine regionale Betrachtung nahe. Das heißt, es müssen nicht nur die P+R-Plätze am Rand der besonders stark von Einpendlern belasteten Ballungszentren, sondern auch P+R-Anlagen in den umliegenden Städten und Kreise betrachtet werden.

Aus diesen Gründen befasst sich die VRR AöR seit Mitte letzten Jahres mit dem Thema P+R an SPNV-Bahnhöfen. Im Sommer 2017 wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt, die Informationen über Größe, Lage, Ausstattung und Qualität sowie Belegungsgrad aller 191 P+R-Anlagen an den Bahnhöfen im VRR lieferte. Aus den erhobenen Daten wurden Steckbriefe für jeden Bahnhof erstellt. Gleichzeitig sind die gewonnenen Informationen Grundlage für Gespräche, die der VRR mit den Eigentümern der P+R-Anlagen führt, um ggf. gemeinsame Aktivitäten zu initiieren.

Mit den betroffenen Eigentümern werden die Erkenntnisse diskutiert und in erster Linie über die Beseitigung von Qualitätsmängeln gesprochen. Mittelfristig strebt der VRR an, mit allen Akteuren einheitliche Qualitätsstandards für P+R-Anlagen zu entwickeln. Auch Themen wie Erweiterung und Ausbau von P+R-Anlagen kommen zur Sprache. Hierfür müssen u. a. die Pendlerströme analysiert und besonders geeignete P+R-Anlagen (attraktives SPNV-Angebot, wohnortnah, gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz etc.) identifiziert werden. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, Maßnahmen der Eigentümer zur Verbesserung von P+R-Anlagen mit VRR-Fördermitteln zu unterstützen.

In einem weiteren Projekt wird der VRR in Zusammenarbeit mit der Regiobahn in der zweiten Jahreshälfte technische Systeme zur Erfassung der Echtzeitbelegung von P+R-Plätzen testen. Nach Abschluss eines derzeit laufenden Vergabeverfahrens sollen ab August 2018 an den Bahnhöfen Neanderthal und Mettmann-Stadtwald zwei unterschiedliche Systeme, z.B. Bodensensoren, Induktionsschleifen oder Wärmebildkameras installiert und erprobt werden. Diese Systeme liefern dynamische Informationen über die tatsächliche aktuelle sowie die prognostizierte Belegung einer P+R-Anlage. Um einen schnellen Kundennutzen zu generieren, sollen im ersten Schritt die Informationen zum Echtzeitbelegungsgrad über die Homepage der Regiobahn oder eine App des Systemanbieters angezeigt werden. Im zweiten Schritt soll über entsprechende Schnittstellen die Möglichkeit geschaffen werden, die Informationen zum Echtzeitbelegungsgrad in den Fahrgastinformationsmedien des VRR anzuzeigen. In einem nächsten Schritt strebt der VRR perspektivisch an, die Möglichkeiten der Digitalisierung auch in Bezug auf ein P+R-Routing zu nutzen. Autofahrer sollen bei Verkehrsbehinderungen auf freie Stellplätze auf dem nächstgelegenen P+R-Platz aufmerksam gemacht werden, den Platz einfach per Klick reservieren können und anschließend zum Platz navigiert werden.

Über den Fortgang beider Projekte wird berichtet.

5. Zwischenstand DeinRadschloss

In den vergangenen Wochen konnten am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade und in Monheim am Rhein die ersten Anlagen von DeinRadschloss in Betrieb genommen werden. Es sind die ersten beiden von insgesamt 62 Standorten, an denen die Installation der Radabstellanlagen noch in diesem Jahr vorgesehen ist. Insgesamt sollen so in den 15 beteiligten Kommunen über 1000 sichere Abstellplätze in Boxen und Sammelabstellanlagen entstehen, die digital über die DeinRadschloss-Plattform (www.dein-radschloss.de) buchbar sind.

Leider kommt es jedoch bei etwa 50% der geplanten restlichen 60 Standorte zu teilweise nicht unerheblichen Verzögerungen. Bis Ende Mai 2018 sollten planmäßig bereits 25 Anlagen in Betrieb gegangen sein. Während die hierfür benötigten Radboxen und Sammelabstellanlagen vom Hersteller produziert sind, kommt es bei vielen Kommunen zu Problemen, u. a. mit der tiefbauseitigen Energieversorgung der Anlagen.

Das Bundesumweltministerium als Fördermittelgeber hat bei einem Status-Termin in Berlin am 15. Mai 2018 deutlich gemacht, dass es keine Verschiebung der bewilligten Mittel in das Jahr 2019 geben wird. Entsprechend müssen bis zum 31. Dezember 2018 nicht fertiggestellte Standorte aus kommunalen Eigenmitteln finanziert werden.

Das Projekt wurde seitens des Bundesumweltministeriums als Verbundprojekt mit einer relevanten Anzahl an Fahrradabstellplätzen bewilligt. Welche Folgen ein eventueller Wegfall einzelner oder mehrerer Standorte für das Gesamtprojekt, und damit für alle Projektpartner, haben kann, ist derzeit nicht absehbar.

6. Bericht Baustelle Duisburg - Essen

In den Osterferien 2018 erfolgte der erste Teil der Sperrung der Bahnstrecken zwischen Essen und Duisburg sowie zwischen Essen und Bottrop.

Hierzu wurde in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie DB Netz unter der Koordination des VRR ein integriertes Gesamtkonzept entwickelt. Die betroffenen Gebietskörperschaften und kommunalen Verkehrsunternehmen wurden ebenfalls an den Planungen beteiligt.

Die einzelnen Elemente dieses Konzeptes wurden im Sachstandsbericht des vorangegangenen Sitzungsblocks ausführlich beschrieben.

Zusammenfassend konnte die Wirksamkeit des gesamten Ersatzkonzeptes als gut bewertet werden. Negative Rückmeldungen aus Politik und Medien sowie von Fahrgästen waren die Ausnahme. Viele Fahrgäste lobten hingegen die Anstrengungen bei diesem Ersatzverkehr sowie der Kommunikation.

Es konnten alle Reisendenströme hinreichend abgedeckt werden. Überbesetzungen waren sowohl in den Zügen als auch in den Ersatzverkehren kaum zu verzeichnen. Hilfreich war hier u. a. auch die Unterstützung der kommunalen Verkehrsunternehmen, da das Konzept an einigen Stellen Verweise auf diese Verkehrsmittel beinhaltete.

An einigen Stellen werden zur zweiten Bauphase in den Herbstferien 2018 noch Verbesserungen bzw. Modifikationen geplant.

Beispielsweise gestaltete sich die Bereitstellung und Abfertigung der Ersatzbusse am Essener Hauptbahnhof aufgrund zu geringer Platzkapazitäten als etwas schwierig. Hier ist der VRR im Austausch mit den Beteiligten, um nach weiteren Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Hinsichtlich der Kommunikation war der bei dieser Maßnahme erfolgte recht hohe Aufwand in Bezug auf Personaleinsatz und Kommunikationsmittel an den Bahnhöfen und in den Bussen gerechtfertigt. Kleinere Probleme hinsichtlich der Wegeleitung konnten schnell beseitigt werden.

Der Einsatz der eigens eingesetzten Buskoordinatoren war sehr hilfreich, so dass kurzfristig aufgetretene Störungen sofort aufgefangen werden konnten.

Der VRR wird rechtzeitig vor Aufnahme der zweiten Bauphase mit allen Beteiligten Kontakt aufnehmen, um sicherzustellen, dass das recht hohe Qualitätsniveau des Ersatzkonzeptes der Osterferien auch im Herbst aufrechterhalten werden kann.

7. Planung Fernverkehr – Sprinterlinie zwischen Köln und Berlin

Die DB-Fernverkehr AG überplant zur Fertigstellung der Baumaßnahme Stuttgart21 (etwa 2025) ihr Fernverkehrsnetz. Zur Abstimmung der Planungen mit dem SPNV fanden mehrere Gesprächsrunden unter Beteiligung der Länder und Aufgabenträger statt.

Seit ca. 1,5 Jahren wird dabei auch über eine geplante Sprinterlinie L19 Köln – Berlin diskutiert, die auf dem Laufweg der Linie 10 über die Wupperstrecke verkehren soll. Alle zwei Stunden soll dabei der heutige Flügel Köln – Wuppertal – Hagen – Hamm der Linie 10 durch die Linie 19 ersetzt werden, die von Köln nach Berlin nur in Hannover halten soll.

Hierbei würde nach der Vorzugsplanung von DB-Fernverkehr die heute stündliche Direktverbindung der Großräume Wuppertal und Hagen mit Berlin alle zwei Stunden entfallen, um für die Direktverbindung Köln – Berlin eine Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten auf 3 Std. 59 Min. zu erreichen, von denen allerdings schon sechs Minuten allein auf den Verzicht des Kuppelns in Hamm zurückzuführen wären.

Während in zahlreichen Besprechungsrunden unter Beteiligung aller Aufgabenträger und dem Verkehrsministerium NRW schon der verkehrliche Effekt der Planung stark in Zweifel gezogen wurde, sind die Auswirkungen auf den SPNV in den betroffenen Regionen gravierend.

Die Linie 19 würde in der „**Vorzugsvariante DB-Fernverkehr**“ alle zwei Stunden folgende Konflikte im SPNV auf ihrem Laufweg im betrachteten Abschnitt zwischen Hannover und Köln verursachen:

Linie	Bereich	Beschreibung	Bewertung
RE30	Gifhorn	Überholung in Gifhorn	bereits heute vorhanden (IC-L32)*
RB61	Herford	Kürzung der Standzeit in Herford (zweistündlich)	umsetzbar
RB69	Hamm	Linie 19 läuft auf => 3' Fzü bei L19 oder Halt in Bielefeld	Konfliktlösung seitens Fernverkehr
RE17	Schwerte – Hagen	Längere Haltezeit in Schwerte	Reisezeitverlängerung; Anschl. RE16 bahnsteiggleich 4'
RE16	Hagen	Pufferzeitunterschreitung	Risiko Betriebsqualität
RE7	Hagen – Wuppertal	Überholung in W-Oberbarmen	Reisezeitverlängerung; Risiko Betriebsqualität
RE4	Wuppertal	Überholung in Wuppertal-Vohwinkel bzw. Haltezeitverlängerung in Düsseldorf Hbf.	Reisezeitverlängerung; Risiko Betriebsqualität
RB48	Solingen – Köln	Überholung in Opladen bzw. LEV-Schlebusch	Reisezeitverlängerung; Risiko Betriebsqualität

Diese massiven Negativ-Auswirkungen auf den Nahverkehr sind aus Sicht des Landes NRW und der betroffenen Aufgabenträger inakzeptabel, zumal sich für NWL und VRR gleichzeitig auch im Fernverkehr Verschlechterungen ergeben.

Um die geschilderten Auswirkungen auf den SPNV dennoch möglichst in engen Grenzen zu halten, hat das KC-ITF NRW zusammen mit dem Planungsbüro SMA eine „Vorzugsvariante NRW“ entwickelt, die folgende Änderungen im SPNV in NRW erfordert:

- Entfernen von Fzü bei RE7 und RB48 zwischen Köln und Hamm (keine Überholung; bei RE7 bleiben 2,5' Fzü bestehen + 5' Haltezeit in Hamm)
- Aufgrund angepasster RE7 ist der RE17 im Minutenbereich anzupassen
- Zweistündliche Überholung der RB69 in Rheda-Wiedenbrück (Anpassung der Kuppelreihenfolge in Hamm notwendig)
- Beim RE6 kann ein Halt zwischen Hamm und Minden nicht bedient werden
- Verlagerung der Überholung des RE70 von Minden nach Löhne.

Voraussetzung ist dabei auf der Linie 19 auch wieder ein Halt in Wuppertal Hbf., womit das Bergische Land zumindest auch einen direkten Nutzen von der geplanten Sprinter-Linie zu verzeichnen hätte.

Die Auswirkungen auf den SPNV in NRW wären damit zwar geringer, aber immer noch deutlich spürbar, zumal dies nur den „Plan-Zustand“ abbildet und noch keine übliche Pünktlichkeit unterhalb 80% des Fernverkehrs berücksichtigt:

Weiterhin verschieben sich die Auswirkungen der Linie 19 auf den Nahverkehr vor allem ins Nachbar-Bundesland Niedersachsen, sodass eine dortige Zustimmung zur „Vorzugsvariante NRW“ fraglich ist. Abstimmungsgespräche hierzu fanden statt.

Hier eine kurze Gegenüberstellung der beiden Varianten:

Linie	Vorzugsvariante DB FV	Vorzugsvariante NRW
RE30	Überholung in Gifhorn bereits heute vorhanden (IC-L32)*	---
RE30-HVZ	---	Überholung in Meinersen (heute bereits durch L32 in Lehrte)*
RE60-HVZ	---	Geringfügige Verschiebung Fahrlage RE60-HVZ
IC-L56	---	Fzü bei IC-L56
S1 (Hannover)	---	Überholung S1 (Stadthagen bzw. Haste)
RE70	---	Überholung in Löhne statt Minden
RB61	Kürzung der Standzeit in Herford (zweistündlich)	---
RB69	3' Fzü bei L19 oder Halt in Bielefeld	Überholung in Rheda-Wiedenbrück
RE17	Längere Haltezeit in Schwerte	---
RE16	Pufferzeitunterschreitung	---
RE7	Überholung in W-Oberbarmen	Verschieben von Reserven
RE4	Überholung in Wuppertal-Vohwinkel bzw. Haltezeitverlängerung in Düsseldorf Hbf.	---
RB48	Überholung in Opladen bzw. LEV-Schlebusch	Aufgabe von Reserven

Auch in der „Vorzugsvariante NRW“ ergeben sich weiterhin Nachteile für den SPNV. So werden bei der Linie RE7 auf 70 km Strecke zwischen Hamm und Köln sämtliche Fahrzeitpuffer herausgekürzt sowie die Haltezeiten auf eine Minute begrenzt. Dies wird die Qualität der ohnehin anfälligen Linie RE7 weiter verschlechtern. In Anbetracht der heutigen Fernverkehrspünktlichkeit von unter 80% bei einer Bemessungsgrenze von bis zu 5:59 Min. ist zudem mit größeren Negativ-Auswirkungen zu rechnen, als sie in dem planmäßigen Zustand oben abgebildet sind. Hier werden sich vermutlich Überholungen verschieben (zeitlich oder räumlich), sowie Folgeverspätungen zu einer weiteren Verzerrung des Fahrplangefüges führen.

Der VRR lehnt die Linie 19 in der Vorzugsvariante der DB grundsätzlich ab. Pressemeldungen ist zu entnehmen, dass DB-Fernverkehr eine Einführung der Linie ab 2020 plant. Die Abstimmungsgespräche zwischen allen Beteiligten beim Verkehrsministerium sind allerdings noch nicht abgeschlossen.

8. Bericht aus den Verbundprojekten

Der Lenkungskreis Verbundprojekte tagte am 22.01.2018. Es wurde beschlossen, dass das Verbundprojekt Zukunftskonzept Vertriebsprozesse aus der kontinuierlichen Betreuung des Lenkungskreises herausgenommen wird, da das Projekt abgeschlossen wurde.

Sachstand zu den aktuellen Verbundprojekten:

1) App-Releasemanagement

Das neue Vertragswerk ist an die neue Datenschutzgrundverordnung angepasst worden. Zurzeit wird geprüft, ob durch neue Rahmenbedingungen in App und Ticketshop Modifikationen vorgenommen werden sollten. Aufgrund der aktuellen Diskussionen ist im Juni/Juli mit einer Klärung zu den Anpassungen hierzu zu rechnen.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, Rheinbahn, Vestische, WSW.

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR mit App- bzw. Ticketshop-Mandanten.

2) Praxistest nextTicket / eTarif-Feldtest

Am 1. März startete der Praxistest nextTicket stabil und ohne größere Probleme. Bis Ende Mai wird in Phase I anhand des klassischen Tarifs auf Basis von EinzelTicket, 4erTicket, 24-StundenTicket und 10erTicket in den Preisstufen K, A, B, C und D abgerechnet. Parallel laufen intensive Vorbereitungen für die Phase II, die im Juni 2018 startet.

In der Phase II kommt ein innovativer Relationstarif auf Basis von Linien-km und Grundpreis zur Anwendung.

Ein detaillierter Sachstandsbericht ist in Ziffer 9 dieser Drucksache zu finden.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, Vestische, Rheinbahn

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR

3) CiBo-System im VRR

Bei der Projekttermin-Sitzung am 13.04.2018 hat der VRR über den Stand des Verfahrens informiert. Des Weiteren wurden die Schnittstellen des CiBo-Systems zu anderen Systemen besprochen und diskutiert sowie der geplante Funktionstest vorgestellt. Das nächste Arbeitstreffen ist für Juli 2018 geplant.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, DSW21, HCR, National Express, Rheinbahn, STOAG, Vestische, WSW

Sonstige Projektbeteiligte: Alle kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR

4) Kooperation mit externen Mobilitätsanbietern

Die Auftaktveranstaltung zu diesem Verbundprojekt findet am 23.06.2018 statt.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, DSW21, DVG, Rheinbahn, Ruhrbahn

Der nächste Lenkungskreis Verbundprojekte tagt 19.06.2018.

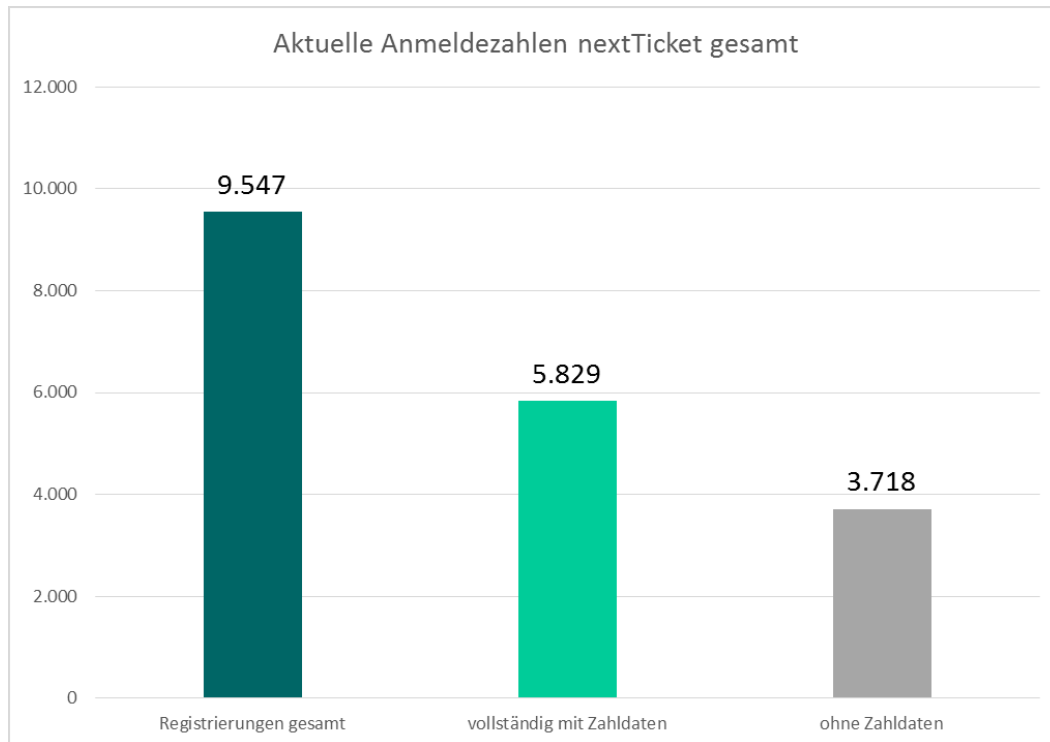
9. Praxistest nextTicket

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erprobt im Rahmen eines zweistufigen befristeten Praxistests die nächste Ticketgeneration im VRR unter dem Namen nextTicket. Seit dem 1. März 2018 können Kunden das neue System basierend auf einer Smartphone-App und eigenem Check-in- und Check-out ausprobieren. Fahrgäste benötigen für ihre Fahrt mit Bus und Bahn nur ihr Smartphone und die nextTicket-App – die Suche nach dem richtigen Ticket vor Fahrtantritt entfällt.

Bis Ende Mai läuft noch die Phase I, in der auf Basis des klassischen Tarifs abgerechnet wird. Hier werden EinzelTicket, 4erTicket, 24-StundenTicket und 10erTicket in allen Preisstufen berücksichtigt. Anfang Juni startet dann die Phase II des nextTicket-Praxistests. Hier findet ein innovativer Relationstarif Anwendung. Der Preis einer Fahrt setzt sich zusammen aus einem Grundpreis (1,40 € bis 1,45 €) und 0,20 € je Kilometer. Pro Fahrt gibt es einen Kostenschutz in Höhe von 15,30 € und jede 5. Fahrt mit den nextTicket zählt als Bonusfahrt.

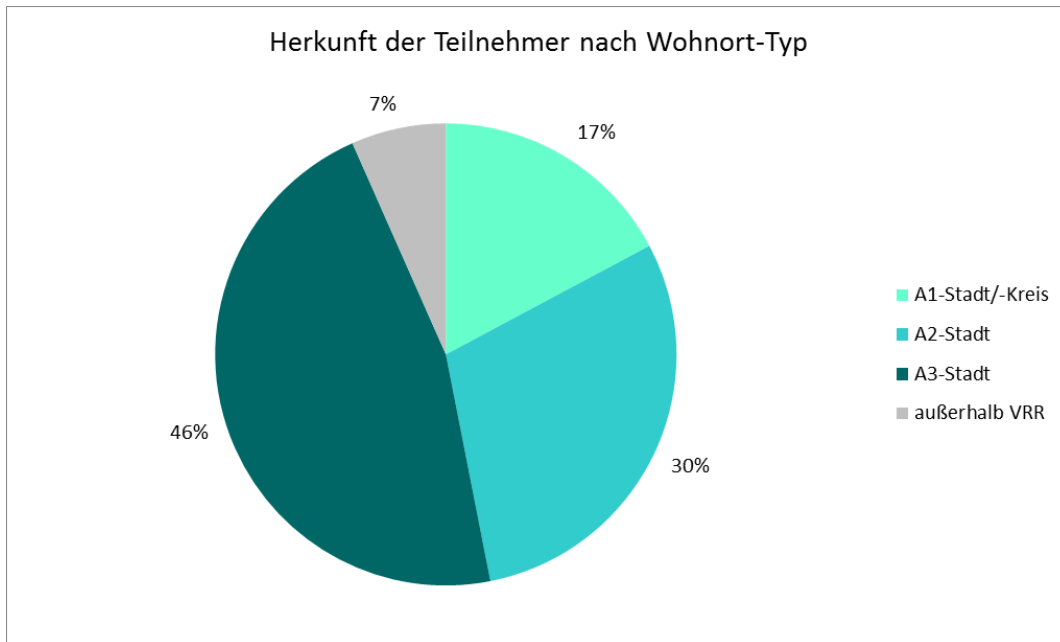
Bisherige Anmeldungen und Fahrten

Die Zahlen zu den bisherigen Anmeldungen und Fahrten sind sehr erfreulich. Stand Ende der 19. Kalenderwoche lagen rund 9.547 Anmeldungen für nextTicket vor.

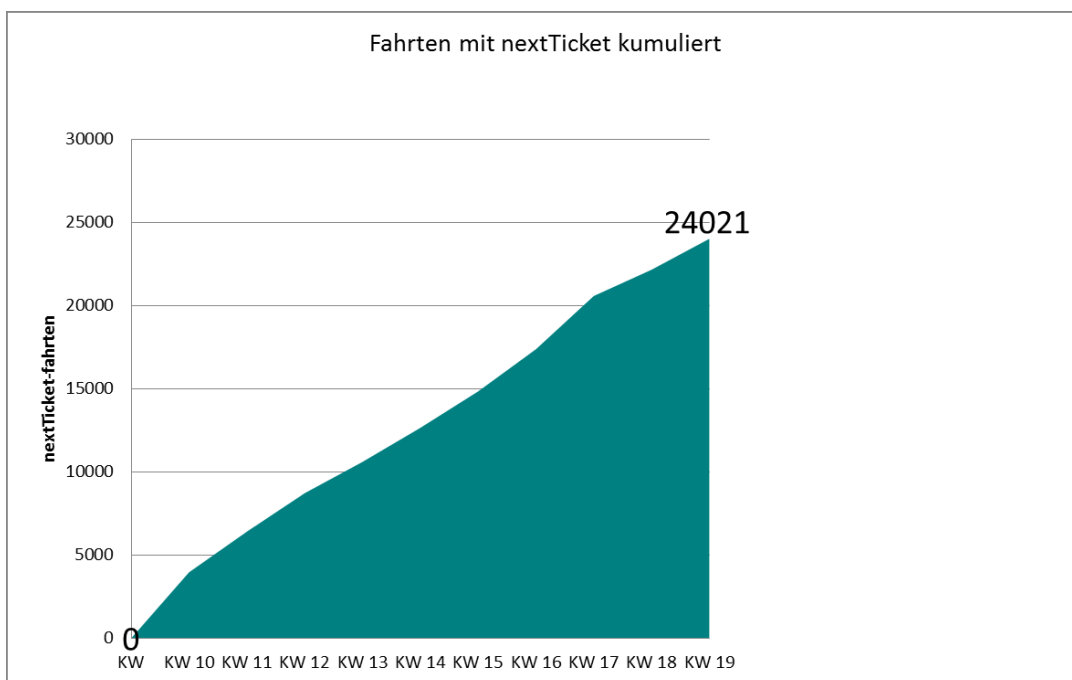


5.829 davon komplett mit Kontodaten und 4.981, die aktiv einer Befragung durch ein Marktforschungsinstitut zugestimmt haben.

Die Anmeldungen verteilen sich anteilmäßig wie folgt auf die 3 Stadt-/Regionstypen im VRR:



Mit nextTicket wurden seit 1. März 2019 bis zur 19. KW gut 24.000 abgerechnete Fahrten zurückgelegt:



Dies entspricht relativ konstant ca. 2.200 Fahrten pro Woche.

Stand Marktforschung

Vom beauftragten Marktforschungsinstitut rms wurden für die Phase 1 alle bis zum 27.04.2018 vollständig registrierten nextTicket-Nutzer/-innen, die einer Befragung durch Marktforschung zugestimmt haben, angeschrieben. Bis zum 27.04. waren das rund 2.650 Personen. Ca. 1.450 haben den ersten Fragebogen vollständig beantwortet. Die Rücklaufquote beträgt damit 54 % und ist ca. doppelt so hoch wie bei Online-Umfragen üblich.

900 Probanden erhielten noch eine Erinnerungsmail mit der Bitte, den Fragebogen auszufüllen. Der Fragebogenversand für die Phase 1 ist nun abgeschlossen, da der Mai für die Plausibilisierung und Auswertung benötigt wird. Zudem bereitet rms aktuell in Abstimmung mit dem VRR den Fragebogen für die Phase 2 vor.

Erste Auswertungen der Befragung zu Phase 1 zeigen, dass nextTicket bei den Teilnehmenden insgesamt auf positive Resonanz trifft: So bestätigen 92 %, dass sie sich auf diese Art ÖPNV-Zugang gefreut haben. 73 % sind mit nextTicket sehr zufrieden oder zufrieden, knapp 90 % schätzen die Fahrtenübersicht in der App, 81 % vertrauen ganz in die Abrechnung ihrer Fahrten. Verbesserbare ist noch der Check-out (67 % zufrieden oder sehr zufrieden): Er wurde von jedem dritten Teilnehmer schon mal vergessen. Entsprechend wird eine Erinnerungsfunktion für die App angeregt.

Die geschlossene Dialoggruppe "Einsteigen und Mitreden" (hier: nextTicket-dialog.de) für testbegleitende qualitative Untersuchungen während der Phasen 1 und 2 (nur für Teilnehmer) ist am 21.03.2018 gestartet worden. Themen sind Abrechnungszeitraum, Ortung, Verfahren selbst und Bedienhinweise.

Stand Entwicklung Testsystem

Das nextTicket-System läuft seit dem 1. März stabil. Seit Mitte April wird der kilometerbasierte Tarif mit Preisdeckel und Bonusfahrt intern und bei den Verkehrsunternehmen intensiv getestet. Die Apps stehen seit dem 1. Juni 2018 zum Download bereit.

Die App mit dem hinterlegten Flächenzonen-Tarif wird zu diesem Zeitpunkt deaktiviert. Ein Check-in ist nicht mehr möglich. Teilnehmer, die die nextTicket-App mit dem Flächenzonen-tarif bereits auf dem Smartphone haben, bekommen einen Hinweis zu einem Update.

Datenqualität von Haltestellen

Die Datenqualität der VRR Auskunftssysteme wurde für den Start des nextTicket-Piloten deutlich erhöht. Bereits zum Start der ersten Phase (Flächenzonen-tarif) war die Datenqualität über den gesamten VRR-Raum so gut, dass der Praxistest ohne relevante Einschränkungen gestartet werden konnte.

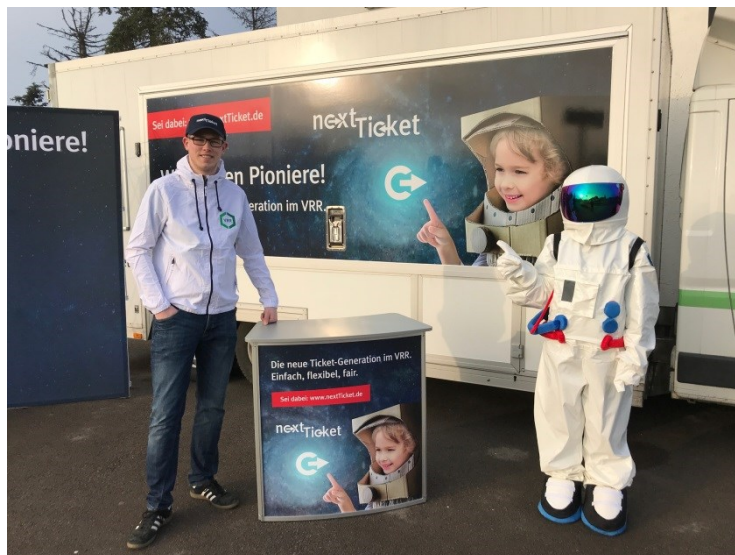
In der zweiten Phase wird direkt nach Linienkilometern abgerechnet, daher erweitert sich der Fokus der Modellierung um die Streckenlänge zwischen den Haltestellen. Die Firma Mentz hat durch eine stichprobenartige Analyse ermittelt, dass es vereinzelt Linien gibt, welche zwar die korrekte Haltestellenfolge und korrekt modellierte Haltestellen haben, es aber bei der Streckenlänge für nextTicket teilweise Optimierungsbedarf gibt. Der VRR steht im Dialog

mit den Verkehrsunternehmen, um den Anpassungsbedarf zu identifizieren und umzusetzen, damit die nextTicket-Anforderungen erfüllt werden. Durch die kontinuierliche Verbesserung kann der Test in Phase II voraussichtlich mit einer ähnlich guten Datenqualität für die Streckenlängen starten wie in Phase I.

Stand der Kommunikation

Seit dem 15.01. ist die Landingpage www.nextticket.de online und die verbundweite Bewerbung online und mobile wurde gestartet. Über die Bannerschaltungen bei den verschiedenen Medien konnten zahlreiche Kontakte generiert werden.

Im nextTicket - Magazin (<https://www.nextticket.de/magazin/>), das seit dem 19.02. auf der Projektseite steht, wurden mittlerweile 11 Berichte rund um den Praxistest veröffentlicht. Es wird regelmäßig von den Besuchern der Webseite aufgerufen.



Im Rahmen der „Road-Show“ wurden Promotion Termine gemeinsam mit den lokalen Verkehrsunternehmen durchgeführt. Ziel ist es, auf den nextTicket-Praxistests aufmerksam zu machen. Bis Ende Juni sind insgesamt 30 Aktionstage geplant. Die Aktionstage werden mit Postings im VRR-Facebook-Account beworben. Für den Start der Phase 2 werden weitere Magazinbeiträge, Postings und Bewerbungen vorbereitet, um eine weitere Aktivierung von Testfahrern zu erreichen.

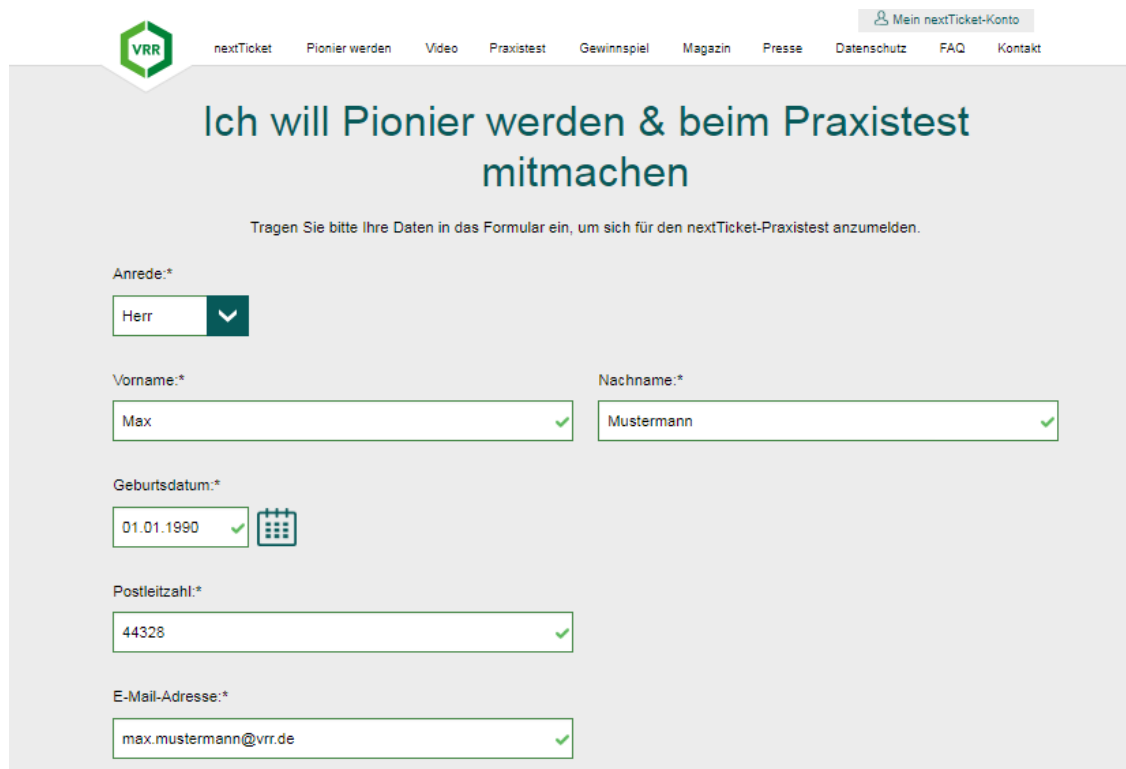
Kundensupport

Kunden können über verschiedenste Kanäle, wie Telefon, E-Mail, Social-Media und einer Onlinedialogplattform Informationen zum Projekt erhalten, sich an das nextTicket-Team bei eventuellen Problemen wenden oder einfach mitdiskutieren. In enger Zusammenarbeit zwischen der Bogestra AG und der VRR AöR schafft man so ein breitgefächertes und besonders kundenfreundliches Support- und Dialogangebot.

Der 1st-Level Support läuft reibungslos. Die eintreffenden Anfragen per E-Mail oder Telefon werden durch O-Ton bearbeitet und behandeln inhaltlich Abrechnungsfragen, Rückfragen zum Verfahren und gelegentlich Nachfragen wegen Schufa-Ablehnung. Weiterleitungen an den 2nd-Level Support, der durch VRR-Mitarbeiter bereitgestellt wird, erfolgen nur selten und beschränken sich in der Regel auf Fragen zu Rückerstattungen bei einer falsch berechneten Preisstufe oder auf Probleme beim Check-In oder Check-Out (jeweils wenige Einzelfälle).

Registrierungsprozess

Um an dem nextTicket-Praxistest teilzunehmen, können sich Interessierte auf der nextTicket-Landingpage mit ihren rudimentären Daten: Name, Geburtsdatum, PLZ und der E-Mail-Adresse bewerben.



The screenshot shows the registration form titled "Ich will Pionier werden & beim Praxistest mitmachen". The form includes the following fields:

- Anrede:*** A dropdown menu with "Herr" selected.
- Vorname:*** A text input field containing "Max".
- Nachname:*** A text input field containing "Mustermann".
- Geburtsdatum:*** A date picker showing "01.01.1990".
- Postleitzahl:*** A text input field containing "44328".
- E-Mail-Adresse:*** A text input field containing "max.mustermann@vrr.de".

Each field has a green checkmark indicating it is valid. The form is set against a light gray background with a white border. The VRR logo is visible in the top left corner, and a navigation menu is at the top right.

Für eine erfolgreiche Bewerbung werden das Alter und die PLZ der Kunden geprüft. Im folgenden Ablauf dürfen Kunden sich dann ein Passwort und eine Sicherheitsfrage aussuchen und ihre Anschrift vervollständigen. Im Anschluss werden Kunden gebeten die AGB, Datenschutz- und Tarifbestimmungen zu akzeptieren. Alle Dokumente können auf der gleichen Seite aufgerufen und gelesen werden. Zusätzlich können Kunden freiwillig der Teilnahme an der begleitenden Marktforschung zustimmen. Diese Zustimmung ist eindeutig als freiwillig gekennzeichnet und ist keine Voraussetzung für die Teilnahme am nextTicket Praxistest.

Nachdem der erste Teil der Registrierung abgeschlossen ist, können Kunden ihre E-Mail-Adresse bestätigen und ihre Zahldaten vervollständigen. Angebotene Bezahlmethoden sind das Lastschriftverfahren und die Zahlung per Kreditkarte. Da die Zahldaten direkt auf der Seite des Finanzdienstleisters Logpay eingegeben werden, wird die höchstmögliche Sicherheit der sensiblen Daten erlangt. Der Finanzdienstleister behält sich eine Bonitätsprüfung vor, da er auch für evtl. Zahlungsausfälle haftet. Mit der erfolgreichen Eingabe der Zahldaten ist der Registrierungsprozess abgeschlossen. Kunden werden hierüber per E-Mail informiert. Nun können Kunden die nextTicket-App aus dem App-Store herunterladen und mit der eigenen E-Mail-Adresse und dem selbstgewählten Passwort freischalten.

Weitere Schritte

Aufgrund der bisher sehr erfreulichen positiven Kundenresonanz beim nextTicket (Phase I), wird momentan ein Dialog mit dem Ministerium geführt, inwieweit man nextTicket, vorbehaltlich der Zustimmung der VRR-Gremien, weiterführen könnte. Nach Ende der Phase II werden die gewonnen Erkenntnisse und Bewegungsdaten vereinbarungsgemäß genutzt, um die tariflichen Optionen zu bewerten und in den Gremien zu berichten. Dies umfasst auch eine enge Abstimmung mit den Projektpartnern und den VRR-Verkehrsunternehmen.

Hinzu kommt, dass Erkenntnisse des möglichen VRS-eTarif-Tests ebenfalls in die Bewertung von nextTicket einfließen sollen. Hier kann eine weitere Phase des Praxistests sinnvoll sein, um einen zukünftigen Vorschlag für einen dauerhaften eTarif zu prüfen und zusätzliche Erkenntnisse zu gewinnen. Ergebnisse aus den Phasen I und II können validiert und ein zukünftiger eTarif optimiert werden. Man schafft so ein durchgängiges Angebot bis zum Folgeprojekt CiBo. Diese Option wird den Gremien ggf. erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

10. Open-Data-/ Open-Service-Portal

In den vergangenen Jahren wurden Musterverträge zur Regelung der Datenlieferung und Datennutzung im Rahmen der Fahrgastinformation (Soll- und Echtzeitdaten) mit den Verbundverkehrsunternehmen sowie externen Datenabnehmern erstellt. Beide Vertragswerke, die durch ein Arbeitsteam der VRR AöR und Juristen aus den Verkehrsunternehmen ausgearbeitet wurden, sind am 23.03.2015 im KVIV AK Rechtliche Angelegenheiten finalisiert worden.

Am 15.04.2015 wurden die wesentlichen Arbeitsschritte beschlossen und zur Beschlussempfehlung für die KVIV-Sitzung im Juni 2015 eingebracht (siehe Drucksache Nr.: I/IX/2015/0099). Die Unterzeichnung der Verträge zwischen VRR und VU folgte ab Juli 2015.

Nach Abarbeitung dieser beschlossenen Arbeitsschritte erfolgte planmäßig die Umsetzung (siehe Drucksache Nr. VO:IKT/IX/2017/0331) und Inbetriebnahme der VRR-OpenData-Plattform sowie die Weiterentwicklung hin zu einer „ÖPNV OpenData-Plattform“ mit weiteren Verbänden.

Das VRR-Portal „OpenVRR“ (<https://www.openvrr.de/>) wurde im Sommer 2017 in Betrieb genommen und wird seitdem mit allen verfügbaren Daten gemäß den Verträgen mit den VU versorgt. Weitere Daten aus den VRR-Fachbereichen wie z.B. die Daten aus dem Stationsbericht werden ebenfalls in das Portal hochgeladen.

Zum Sachstand GTFS-Format („General Transit Feed Specification“ - digitales Austauschformat für Fahrplandaten) als ein Austauschformat für OpenData wurde bereits im März 2018 (siehe Drucksache Nr. Z/IX/2018/0403) berichtet.

Inzwischen stehen die Daten nun auch im GTFS-Format auf der Open-Data-Plattform des VRR zur Verfügung.

Die beschlossene Weiterentwicklung für eine „ÖPNV OpenData-Plattform“ (<https://www.opendata-oepnv.de/>) mit weiteren Verbänden wurde im Mai 2018 fertiggestellt und in einer gemeinsamen Pressemitteilung „Sechs Verbände aus ganz Deutschland starten OpenData- und OpenService-Plattform im ÖPNV“ der Öffentlichkeit vorgestellt.

Seit Anfang Mai 2018 stellen sechs Verbände (MVV, RMV, VBB, VRR, VVS) über eine gemeinsame Plattform Mobilitätsdaten und andere Informationen und Services rund um den Nahverkehr zur Verfügung. In Kürze folgt auch die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV).

Ziel der gemeinsamen Initiative „OpenData und OpenService-Plattform im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ ist es, Transparenz zu schaffen und neue Ideen zu generieren, durch die die Mobilität im jeweiligen Verbund- beziehungsweise Tarifraum und darüber hinaus verbessert wird.

Mit dieser Initiative möchten wir die Chancen, die sich durch OpenData bieten, umfassend nutzen, gleichzeitig aber einem unkoordinierten „Wildwuchs“ von Datenportalen vorbeugen. Die Daten werden auf der neuen Plattform in standardisierten, maschinenlesbaren Datenformaten (OpenData), wie z.B. GTFS (General Transit Feed Specification) und CSV (Comma-separated values), und unter freier Lizenz bereitgestellt. Auch die einheitliche Bereitstellung und Nutzung von Informationen über Schnittstellen und Services (OpenService), wie z.B. TRIAS (nach VDV-Schrift 431), ist zwischen den Initiatoren vereinbart worden. Daten aus

bereits vorhandenen OpenData-Angeboten der Partner werden auf diese Plattform (gemäß den verabredeten Lizenz- u. Nutzungsbedingungen) hochgeladen (z.B. VRR GTFS-Datenexport).

Die Lizenzierung für Daten (OpenData) sowie die Nutzungsbedingungen zur Verwendung von Schnittstellen (OpenService) zu den Fahrgastinformationssystemen der Verbünde sind innerhalb der Initiative verabredet und orientieren sich an den abgestimmten Nutzungsbedingungen mit den Verkehrsunternehmen.

11. Relaunch vrr.de – Neugestaltung der Verbund-Website

Die Digitalisierung verändert das Informations-, Unterhaltungs-, Einkaufs- und Kommunikationsverhalten. Insbesondere die Verbreitung von mobil internetfähigen Smartphones hat ein hohes Niveau erreicht. Das ist auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) spürbar: Kunden erwarten ganz selbstverständlich aktuelle und passgenaue Informationen und Services vor, während und nach der Fahrt.

Da die aktuellen Internetseiten des VRR dieses sowohl technisch als auch strukturell nicht leisten können, hat der VRR daher im vergangenen Jahr die Neugestaltung der Unternehmenswebseite in einem offenen Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag hat im Februar 2018 die Dresdener Agentur webit! bekommen.

Gemeinsam mit der Agentur arbeitet der VRR an einer neuen Webseite, um den ÖPNV-Nutzern einen einfachen zentralen Zugang zu den digitalen Angeboten, Informationen und Services zu ermöglichen – sowohl am PC, auf dem Tablet oder mit dem Smartphone.

Vier Ziele müssen im Rahmen des Projektes erreicht werden:

1. Responsive Oberfläche der Unternehmensseite erstellen (die Webseite passt sich dem jeweiligen Endgerät an)
2. Klare, einfache, nutzerfreundliche Navigationsstruktur entwickeln und nutzerzentriertes, attraktives Informations- und Serviceangebot erschaffen
3. Technische Infrastruktur optimieren: neues Content Management System (Redaktionssystem) Typo3 implementieren, einheitliches Tracking einführen und Schnittstellen zu Drittsystemen harmonisieren
4. Content (Inhalts-) und SEO-Strategien entwickeln, um die Reichweite und Auffindbarkeit des digitalen VRR-Angebots zu erhöhen

Aktuell befindet sich das Projekt, das mit agilen Methoden umgesetzt wird, in der Konzeptions- und Entwicklungsphase. Das neue Design ist weitestgehend freigegeben. Die Navigationsstruktur wird hausintern mit den Fachabteilungen abgestimmt. Ein neues Content-Konzept wird entwickelt – unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines umfangreichen Content-Audits. Das neue Content-Management-System wird implementiert und die technische Integration vorbereitet.

Projektplan

