

öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2018/0465	31.08.2018	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	19.09.2018	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.09.2018	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.09.2018	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	26.09.2018	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	04.10.2018	☐

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Umsetzung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) im VRR
2. Politisches Marketing im VRR
3. Ausbau des Bahnhofs Düsseldorf-Bilk zum Regionalhalt
4. Nachprüfungsverfahren Direktvergaben
5. Haard-Achse
6. Kosten Baustelle Duisburg – Essen
7. Direktverbindung Remscheid – Düsseldorf
8. Anbindung Mönchengladbach-Rheydt mit RE42 und S8
9. Bericht aus den Verbundprojekten (nextTicket, App-Releasemanagement, CiBo-

System im VRR, Kooperationen mit digitalen Mobilitätsplattformen)

- 10. Praxistest nextTicket
- 11. Sachstand Infoportal
- 12. Arbeitskreis Sicherheit
- 13. Sachstand Einstellung Profitester

1. Umsetzung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) im VRR

Zum 25.5.2018 trat nach einer zweijährigen Übergangszeit die EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) im gesamten EU-Raum unmittelbar in Kraft. Zeitgleich trat in der BRD das Bundesdatenschutzgesetz-Neu (BDSG-Neu), das Sachverhalte der DSGVO innerhalb des nationalen Rechts präzisiert, in Kraft.

Die DSGVO stellt, im Vergleich zum bis dahin geltenden Bundesdatenschutzgesetz-Alt (BDSG-Alt), wesentlich höhere Anforderungen sowohl in rechtlicher Hinsicht als auch an die daraus erwachsenden zusätzlichen organisatorischen und operativen Maßnahmen (z.B. wesentlich umfangreichere Informations- und Dokumentationspflichten, wesentlich erweiterte Wahrnehmung von Betroffenenrechten etc.).

Zur fristgerechten Umsetzung der EU-DSGVO in der VRR AöR wurde seitens der für den Datenschutz Zuständigen (Datenschutzbeauftragter in Abstimmung mit der Stabsstelle Recht) eine priorisierte Umsetzungsplanung erstellt.

Diese Planung enthielt an erster Stelle die vordringlich umzusetzenden Maßnahmen, wie z.B. die Erstellung neuer Datenschutzerklärungen für die Internet-Informationseiten der VRR AöR (vrr.de, nextTicket, AboLust.de etc.) und die damit verbundenen „Unterseiten“. Viele Formulare, auf denen personenbezogene Daten erhoben werden, wie z.B. die Abonnenten-Bestellscheine, Informationsschriften, die z.B. im Rahmen von Bewerbungen bzw. bei Ausschreibungen genutzt werden, mussten neugestaltet und überarbeitet bzw. ergänzt werden. Parallel dazu wurden viele interne Arbeitsprozesse entsprechend der neuen Gesetzeslage modifiziert bzw. neu implementiert.

Parallel dazu haben sich die Verkehrsunternehmen und die VRR AöR im Datenschutzarbeitskreis des VRR laufend über den Sachverhalt ausgetauscht. Dort wurde z.B. im Vorfeld eine gemeinsame Datenschutzeschulung für die Mitarbeiter der VRR-Unternehmen erarbeitet und abgestimmt.

Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen in der VRR AöR ist fast vollständig fertiggestellt. Durch die erweiterten operativen und organisatorischen Pflichten ist allerdings festzustellen, dass das laufende datenschutzrechtliche „Tagesgeschäft“ nun wesentlich umfangreicher geworden ist.

2. Politisches Marketing im VRR

Im Rahmen des politischen Marketings ist auf den drei Parteitagen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Juni 2018 einen gemeinsamen Messestand von NWL, NVR und VRR platziert worden. Themenschwerpunkte waren „Wettbewerb und Betrieb“; „10 Jahre Infrastrukturförderung“ und das RRX-Projekt. Die Termine lagen in Bielefeld mit dem Landesparteitag der CDU am 9. Juni 2018. In Troisdorf mit dem Landesparteitag der Grünen am 16. Juni 2018 und in Bochum hat der Landesparteitag der SPD am 23. Juni 2018 stattgefunden.



Im Weiteren ist im Bereich des politischen Marketings für das Jahr 2018 geplant, politische Mandatsträger aus NWL, NVR und VRR zum parlamentarischen Abend in Düsseldorf, zum Thema RRX, einzuladen.

Perspektivisch sollen die gemeinsamen Aktivitäten von NWL, NVR und VRR in diesem Bereich in den kommenden Jahren weiter zusammengefasst und fokussiert werden. Um dies zu regeln, soll eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet werden, die das gemeinsame Agieren im Rahmen des politischen Marketings für die Jahre 2019 und 2020 festlegt und welche Modalitäten einer Ausschreibung für eine Agentur zur Konzeption und Umsetzung von politischer Kommunikation regelt. In der zweiten Jahreshälfte soll diese gemeinsame Ausschreibung erfolgen. Die Agentur soll künftig gebündelt die Aktivitäten im Bereich des politischen Marketings von NWL, NVR und VRR begleiten.

3. Ausbau des Bahnhofs Düsseldorf-Bilk zum Regionalhalt

Der Bahnhof Düsseldorf-Bilk soll ausgebaut werden. Ziel ist es, neben dem S-Bahn Haltepunkt auch einen Regionalhalt einzurichten, der eine schnelle Anbindung des linken Niederrheins an die Landeshauptstadt ermöglicht. Damit der neue Regionalbahnsteig mit ausreichender Bahnsteigbreite errichtet werden kann, muss im Vorfeld die bestehende Gleisführung baulich verändert werden, um zukünftig alle bisherigen betrieblichen notwendigen Verbindungen zu ermöglichen. Die Maßnahme ist ein Vorhaben des besonderen Landesinteresses.

Für diesen Umbau hat am 26.07.2018 der Verkehrsminister Hendrik Wüst zusammen mit Herrn Husmann den Zuwendungsbescheid über einen hohen Millionenbetrag an die DB Netz AG übergeben.

Der korrespondierende Bescheid zum Bau des Regionalbahnsteiges an die DB Station & Service folgt später



Durch den Bau dieser Maßnahmen wird der linke Niederrhein zukünftig besser an die Düsseldorfer Innenstadt. Durch die Einrichtung eines Regionalbahnhofs halten künftig zahlreiche RE-Linien (RE 4, RE 6, RE 13, RE 10 und RB 38) in Bilk. Heute hat der S-Bahnhaltepunkt Düsseldorf-Bilk circa. 10.700 Ein- und Aussteiger pro Tag. Mit Inbetriebnahme des Regionalhaltepunktes wird sich die Anzahl auf rund 21.000 erhöhen. Die Inbetriebnahme des Regionalbahnsteigs für die SPNV-Kunden ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 geplant.

4. Nachprüfungsverfahren Direktvergaben

Sachverhalt

Da drei Busunternehmen die geplanten Direktvergaben der Ruhrbahn und der Ruhrbahn Mülheim (im Folgenden: Ruhrbahn) beanstandet hatten, wurden diese vor der Vergabekammer Westfalen verhandelt. Die Vergabekammer hat die Zuschlagserteilung an die Ruhrbahn mit der Begründung untersagt, die Gruppe von Behörden VRR würde in ihrer Ausgestaltung nicht den Anforderungen an einen Öffentlichen Auftraggeber gem. GWB genügen (siehe hierzu Drucksache Z/IX/2018/0433). Der Vorrang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden: EU VO 1370) als Spezialnorm gegenüber dem GWB wurde von der Vergabe-

kammer Westfalen nicht gesehen. Der VRR, die Ruhrbahn und die Aufgabenträger Essen und Mülheim vertreten gemeinsam die Auffassung, dass diese Rechtsmeinung der Vergabekammer Westfalen fehlerhaft ist. Als Folge hat der VRR sofortige Beschwerde bei m Oberlandesgericht in Düsseldorf (OLG) eingelegt. In sehr konstruktiver Zusammenarbeit haben die Vertreter des VRR, der Ruhrbahn und der Aufgabenträger die Schriftsätze erarbeitet und termingerecht eingereicht.

Aktueller Stand:

Im Verfahren „Ruhrbahn“ ist die mündliche Verhandlung vor dem OLG für den 16. Januar 2019 terminiert.

Zwischenzeitlich sind weitere Nachprüfungsverfahren anhängig.

Betroffen sind die folgenden geplante Direktvergaben:

- Rheinbahn, KVGM, VGH (Antrag vom 26. Juli 2018)
- NEW MöBus (Antrag vom 10. August 2018)
- NEW Viersen (Antrag vom 10. August 2018)

Alle Nachprüfungsanträge umfassen ähnliche Sachverhalte wie das Nachprüfungsverfahren „Ruhrbahn“. Auch unter den Beteiligten dieser Verfahren ist die Zusammenarbeit sehr konstruktiv. Die für diese Verfahren zuständige Vergabekammer Rheinland (Spruchkörper Köln) hat die mündliche Verhandlung gebündelt für alle drei Verfahren für den 18. Dezember 2018 terminiert.

Rechtliche Würdigung:

Alle am Verfahren Ruhrbahn Beteiligten sind der Überzeugung, dass das OLG die Konstellation der Gruppe von Behörden VRR bestätigen und mit der EU VO 1370 für vereinbar erklären wird. Da für das Verfahren selbst nicht auszuschließen ist, dass sich das OLG auch mit den von der Vergabekammer Westfalen nicht behandelten, aber gerügten Sachverhalten befasst, ist eine abschließende Beurteilung über den Ausgang des Verfahrens nicht möglich. Grundsätzlich sind alle Beteiligten aber der Auffassung alle gerügten Sachverhalte widerlegen zu können.

Anders als die Vergabekammer Westfalen ist die Vergabekammer Rheinland (Spruchkörper Köln) schon mit Direktvergaben unter dem Regime der EU VO 1370 vertraut. Insoweit geht der VRR davon aus, dass die Vergabekammer Rheinland in den Verfahren “Rheinbahn,

KVGM, VGH“, „NEW MöBus“ und „NEW Viersen“ die EU VO 137 als Spezialnorm als einschlägig unterstellt und damit deren Kriterien für die Verfahren maßgeblich sind. Auch aus Sicht der hier an den Verfahren Beteiligten sind die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit der EU VO 1370 und damit die Zulässigkeit der Direktvergaben erfüllt.

Auch bei diesen Verfahren ist davon auszugehen, dass die unterlegene Partei sofortige Beschwerde beim OLG einlegt.

Prozesskosten:

Die Durchführung von Verfahren vor Vergabekammern und dem OLG sind mit Kosten verbunden. Sie richten sich nach den entsprechenden gesetzlichen Regelungen. Vor diesem Hintergrund hat der VRR für das Nachprüfungsverfahren „Ruhrbahn“ im letzten Jahr Rückstellungen/Rücklagen gebildet. Vom VRR wurden die betroffenen Eigentümerkommunen schriftlich davon in Kenntnis gesetzt, eigene Vorsorge zu treffen. Auch in den Fällen der Nachprüfungsverfahren „Düsseldorf, Mettmann, Hilden“, „Mönchengladbach“ und „Viersen“ wurden die Eigentümer über mögliche finanzielle Risiken informiert.

Die Berücksichtigung von Prozesskosten folgt dem „Prinzip des vorsichtigen Kaufmanns“ (Vorsichtsprinzip) und steht im Zusammenhang mit den in Kürze beginnenden Planungen des VRR für den Wirtschaftsplan 2019. Damit ist keinerlei Einschätzung über negative Ausgänge der Verfahren verbunden.

Nachfolgend aufgeführte Prozesskosten könnten maximal auf die Verfahrensbeteiligten zukommen, wenn die Auftragssumme der geplanten Direktvergaben zugrunde gelegt wird:

Verfahren	Kostenabschätzung
Ruhrbahn / Ruhrbahn MH (unterstellt, es sind zwei Verfahren)	2,600 Mio. €
Rheinbahn, KVGM, VGH	1,100 Mio. €
NEW MöBus	1,100 Mio. €
NEW Viersen	0,136 Mio. €
Summe	4,936 Mio. €

Bei der Berechnung sind bereits die zu tragenden Anwaltskosten der obsiegenden Partei berücksichtigt.

Im Rahmen der Direktvergabeprozesse liegen originäre Zuständigkeiten beim VRR und originäre Zuständigkeiten bei den Aufgabenträgern. Die mit der Erarbeitung der Direktvergaben

entstehenden Kosten werden jeweils selbst getragen, d.h. ohne Aufrechnung geteilt. Gemeinsam wird dann die Direktvergabe auf den Weg gebracht. Insoweit ist es folgerichtig, die mit den Nachprüfungs- bzw. Gerichtsverfahren entstehenden Kosten ebenfalls hälftig zu teilen. Daraus ergeben sich folgende Anteile:

Verfahren	Aufwand	50% Eigentümer	50% VRR
Ruhrbahn / Ruhrbahn MH	2,600 Mio. €	1,300 Mio. €	1,300 Mio. €
Rheinbahn, KVGM, VGH	1,100 Mio. €	0,550 Mio. €	0,550 Mio. €
NEW MöBus	1,100 Mio. €	0,550 Mio. €	0,550 Mio. €
NEW Viersen	0,136 Mio. €	0,068 Mio. €	0,068 Mio. €
Summe	4,936 Mio. €	2,468 Mio. €	2,468 Mio. €

Da die Beschwerdeführer kein Interesse am Gesamtauftrag bekundet haben, könnten sich die Prozesskosten noch maßgeblich reduzieren, wenn nur die Verkehrsleistungen berücksichtigt werden, für die sich die Beschwerdeführer interessieren. Zum heutigen Zeitpunkt kann dies jedoch nicht gesichert gesagt werden, und obliegt dem OLG.

Zeitpunkt der Fälligkeit:

Unter Berücksichtigung der genannten Termine sind die Zahlungen bei vollständigem Unterliegen für das Verfahren Ruhrbahn voraussichtlich Ende des zweiten Quartals 2019 fällig. In den Verfahren Düsseldorf, Mettmann, Hilden, Mönchengladbach, Viersen werden die Zahlungen voraussichtlich Ende des dritten Quartals 2019 fällig, den Gang zum OLG und wiederum ein vollständiges Unterliegen vorausgesetzt.

5. Haard-Achse

Im Januar 2012 haben VRR und NWL mit der DB Regio AG einen Verkehrsvertrag im Netz Haard-Achse geschlossen. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von 15 Jahren und endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029.

VRR und NWL haben analog der Planungen zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) im neu aufgestellten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) am 18.07.2018 eine zusätzliche Vereinbarung geschlossen: Die Linie RE2 wird zwischen Recklinghausen und Münster durch Auflassen von sechs Halten deutlich beschleunigt. Als Kompensation für die aufgelassenen Halte wird unter

Integration der bisherigen Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit (HVZ) die weitgehend parallel verkehrende Linie RE42 vom 60-Minuten-Takt auf einen angenäherten 30-Minuten-Takt verdichtet, so dass an allen Stationen zwischen Recklinghausen und Münster weiterhin mindestens zwei Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten werden (Baustein 1).

Bedingt durch die frühere Ankunft bzw. die spätere Abfahrt in Münster Hbf., ergibt sich fahrplantechnisch die Möglichkeit, die Linie RE2 bis nach Osnabrück Hbf. zu verlängern (Baustein 2). VRR und NWL haben im August 2018 mittels einer EU-weiten Bekanntmachung die Verlängerung bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen angekündigt. Für den verbleibenden Abschnitt Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen – Osnabrück Hbf. soll seitens des zuständigen SPNV-Aufgabenträgers Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ein gesonderter Vertrag geschlossen werden (Baustein 3).

Die Umsetzung erfolgt für alle Bausteine zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

6. Kosten Baustelle Duisburg – Essen

In den Osterferien war die Strecke Duisburg – Essen aufgrund von Bauarbeiten komplett für den Eisenbahnverkehr gesperrt. Für die Sperrung wurde ein umfangreiches Umleitungs- und Ersatzkonzept erarbeitet, um die Einschränkungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten. Das Ersatzkonzept wurde durch ein weitreichendes Kommunikationskonzept begleitet.

Auf Grundlage der bestehenden Verkehrsverträge und Vereinbarungen mit der DB ist beim VRR durch die Maßnahmen kein zusätzlicher finanzieller Aufwand entstanden.

7. Direktverbindung Remscheid – Düsseldorf

Die verbesserte Anbindung von Remscheid und Solingen an das Oberzentrum Düsseldorf ist ein verkehrliches Ziel des VRR-Nahverkehrsplans. Der VRR hat daher auch nach Beschlussfassung des NVP in 2017 mit der Entwicklung von Konzepten und Varianten begonnen, um dieses Ziel zu realisieren. Die vorhandene Eisenbahninfrastruktur und die hohe Streckenauslastung im Raum Düsseldorf ließen letztendlich nur die Variante zu, eine Leistung der S7 von Solingen nach Düsseldorf zu verlängern, um eine schnelle Direktverbindung Remscheid – Solingen – Düsseldorf zu schaffen. Hierfür ist die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich.

Der VRR hat für die o. g. Variante ein indikatives Angebot vom Betreiber erstellen lassen. Die in dem Angebot aufgeführten und vom VRR zu tragenden Kosten, insbesondere für die zusätzlich erforderliche Fahrzeugbeschaffung, waren jedoch so hoch, dass eine Umsetzung aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht möglich ist und die Variante daher auch nicht weiterverfolgt wird.

Der VRR hat danach ein Alternativkonzept geprüft, bei dem lediglich zwei zusätzliche Abellio-Fahrzeuge zum Einsatz kommen könnten, die auf der Linie RB46 verkehrten.

Die beiden Fahrzeuge sind nicht mit der Fahrzeugflotte der S7 kompatibel. Es müsste daher in dieser Variante ein zusätzlicher Zug ergänzend zu dem 20'-Takt der S7 von Remscheid über Solingen nach Düsseldorf verkehren. Dieser Zug könnte auf dem Abschnitt der S7 lediglich Remscheid-Lennep, Remscheid Hbf., Solingen-Mitte und Solingen Hbf. bedienen. Die heute auf der S7 verkehrenden Verstärkerzüge müssten entfallen. Ab Solingen muss der Zug in der Trasse der S1-HVZ-Verstärker Solingen – Düsseldorf verkehren und kann auf dem Abschnitt nur einen Halt bedienen. Der Wegfall des S1-Hauptverkehrszeitverstärkers hat zur Folge, dass für sechs Halte auf dem Abschnitt eine Angebotsreduzierung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) entsteht. Die Besetzung des entfallenden S1-HVZ Verstärkerzuges liegt bei rund 250 Fahrgästen. Wird bei der S7-Direktverbindung ein Halt in Hilden unterstellt, wären durch das Auflassen der übrigen sechs Stationen über 150 Einsteiger direkt betroffen. Weiterhin verlassen rund 120 Fahrgäste den Zug im Düsseldorfer Stadtgebiet vor dem Hbf., was dann ebenfalls nicht mehr möglich wäre. All diese Fahrgäste müssten sich auf die davorliegende oder nachfolgende S1 verteilen, deren Besetzung mit über 450 Fahrgästen auch schon heute deutlich das Sitzplatzangebot von 400 Sitzplätzen übersteigt.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass die durch die S7 angebotene Kapazität von 260 Sitzplätzen im Abschnitt Solingen - Düsseldorf nicht ausreicht, um sowohl die bestehende als auch insbesondere die neu entstehende Nachfrage zu bewältigen. Abschließend ist bei der verkehrlichen Bewertung festzuhalten, dass eine zusätzliche Leistung auf dem Abschnitt Remscheid – Solingen ein verkehrliches Überangebot mit vier Fahrten pro Stunde und Richtung darstellt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die durchschnittliche Besetzung der Züge der S7 außerhalb der HVZ ausschließlich im mittleren zweistelligen Bereich liegt.

Je nach Ausgestaltung des Betriebsprogramms (nur HVZ oder Mo-Fr von 6 Uhr bis 20 Uhr) entstehen durch die Direktverbindung in der beschriebenen alternativen Variante jährliche Mehrkosten von rund 1,1 Mio. € bzw. über 3 Mio. €, für die aktuell keine Finanzmittel zur Verfügung stehen und die aufgrund der negativen verkehrlichen Auswirkungen auch nicht zu rechtfertigen sind. Diese Variante wird daher auch nicht weiter verfolgt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schaffung einer Direktverbindung Remscheid - Düsseldorf im bestehenden Verkehrsvertrag der S7 nicht möglich ist. Der VRR wird jedoch mit ersten Planungsüberlegungen beginnen, wie eine Direktverbindung Remscheid – Düsseldorf nach Beendigung des bestehenden Verkehrsvertrages gestaltet werden kann.

8. Anbindung Mönchengladbach-Rheydt mit RE42 und S8

Die im Nahverkehrsplan verankerte Maßnahme einer täglichen, ganztägigen und fahrzeug-neutralen Verlängerung der Linie RE42 über Mönchengladbach Hbf. hinaus bis Rheydt Hbf. wurde im Auftrag des VRR durch den Gutachter SMA untersucht. Die Verlängerung war laut Gutachter trassierbar, allerdings mit voraussichtlichen Einbußen bei der Betriebsqualität aufgrund der hohen Trassenbelegung zwischen Mönchengladbach und Rheydt. Auch konnte der Güterverkehr vom Gutachter nicht berücksichtigt werden, da lediglich DB Netz Kenntnisse über die Lage der Güterverkehrstrassen hat. Die betriebliche Umsetzbarkeit wurde daher durch DB-Regio in Abstimmung mit DB-Netz geprüft.

Das Ergebnis ist, dass die Verlängerung des Laufwegs der RE 42 nach/von Rheydt wegen umfangreicher Konflikte nicht durchführbar ist.

Zum einen bestehen Konflikte in den Stunden, in denen der Hauptverkehrszeit-Verstärker der RE4 verkehrt (Gleisbelegung Rheydt). Gleiches gilt in einigen Fällen von Konflikten mit Zügen des Fernverkehrs.

Die ausschlaggebenden Konflikte entstehen jedoch mit den Trassenlagen des Güterverkehrs. Es entsteht eine Vielzahl von Konflikten der Verlängerungen RE 42 mit dem Güterverkehr, darunter etliche mit internationalem Güterzugverkehr. Dabei zeigt sich, dass für den weit überwiegenden Anteil der Fahrten zur konfliktbehafteten Fahrlage keine Alternative (weder für den jeweiligen Güterzug, noch für die verlängerte RE 42) im zeitlichen Umfeld gefunden werden kann. Bei der Untersuchung gibt es kein Zugpaar bestehend aus einem Zug der Richtung und dem dazugehörigen Zug der Gegenrichtung, das von keinem Konflikt betroffen ist. D. h. wenn in wenigen Fällen einzelne Fahrten nach derzeitigem Stand konfliktfrei abbildbar sind, trifft dies auf den entsprechenden Gegenzug nicht zu. Erschwerend für die Zukunft kommt hinzu, dass auf dieser wichtigen Güterzug-Alternativstrecke im Zusammenhang mit dem Ausbau der Betuwe-Linie noch über viele Jahre kein Abflachen des Güterzugverkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Der VRR hat ebenfalls eine Prüfung zur Verlängerung der S8 von Mönchengladbach nach Rheydt bei DB Regio beauftragt. Ergebnisse hierzu werden für den Herbst erwartet. Unabhängig von der Trassierungsmöglichkeit ist für die Verlängerung ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf erforderlich, dessen Verfügbarkeit noch zu klären ist.

9. Bericht aus den Verbundprojekten (nextTicket, App-Releasemanagement, CiBo-System im VRR, Kooperationen mit digitalen Mobilitätsplattformen)

CiBo-System im VRR

Zum Stand des Verfahrens: Für den in der Ausschreibung des CiBo-Systems geplanten

Funktionstest wurden seitens der Bieter die Vorbereitungen abgeschlossen, sodass der Funktionstest stattfinden konnte. Die Testfahrten innerhalb des Funktionstests erfolgen zurzeit. Sie dienen der Ergebnisermittlung u.a. zur Güte der Daten und deren Verarbeitung. Gegebenenfalls findet nach Abschluss der Auswertung des Funktionstests auch eine Reduzierung des Bieterfeldes für die nächsten Verfahrensschritte statt.

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

Sonstige Projektbeteiligte: Alle kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR

App Release-Management

Die Arbeiten zur Gestaltung der Rahmenvereinbarung sind soweit abgeschlossen. Das Rahmenvertragswerk soll auch nach der veränderten Situation in Bezug zu App und Ticketshop die Grundlage für die Nutzung der Systeme sein. Im nächsten Treffen der Projektgruppe werden die weiteren Schritte unter Berücksichtigung der neuen Gegebenheiten erarbeitet.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, DSW21, Rheinbahn, Vestische, WSW.

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

nextTicket

Bis Ende Mai 2018 lief die Phase I des nextTicket-Praxistests, in der auf Basis des klassischen Tarifs (EinzelTicket, 4erTicket, 24-StundenTicket und 10erTicket) abgerechnet wurde. Seit Anfang Juni 2018 läuft die Phase II. Hier findet ein innovativer Relationstarif Anwendung. Die bisher sehr erfreuliche positive Kundenresonanz in der Phase I setzt sich auch in Phase II des nextTicket Praxistests fort. Das Ende des Praxistests ist planmäßig der 31. August 2018. Anschließend werden die gewonnen Erkenntnisse und anonymisierten Bewegungsdaten vereinbarungsgemäß genutzt, um die tariflichen Optionen zu bewerten und in den Gremien zu berichten. Ein ausführlicher Sachstandsbericht zu nextTicket ist in derselben Drucksache Z/IX/2018/0465 zu finden.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, DSW21, Vestische, Rheinbahn

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR.

Kooperation mit externen Mobilitätsplattformen

Das neue Verbundprojekt hat mit zwei Arbeitsgruppentreffen seine Arbeit aufgenommen. Der Projektauftrag umfasst die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für den kurz- und mittelfristigen Umgang mit aktuellen Kooperationsanfragen.

Dabei wird u.a. geprüft, ob durch weitere Piloten neue Formate von Vertriebskooperationen möglich gemacht werden, die weiteren Erkenntnisgewinn bringen.

Zunächst ist hierfür die Entwicklung gemeinsam abgestimmter Leitplanken erforderlich. So wurden einerseits die Bausteine solcher Leitplanken betrachtet und andererseits, welches bestehende Regelwerk (z.B. CD Richtlinie/Vertriebsrichtlinie) davon berührt sein kann.

Folgende Arbeitsaufträge werden aktuell erarbeitet:

- eine Checkliste für Kooperationen,
- Definition der Ergänzungen der Vertriebsrichtlinie um die Leitplanken zum Eingang von Kooperationen,
- Erarbeitung eines Rahmenmustervertrags und LOI für Kooperationen,
- Abstimmung mit den VU-Gremien, weitere Berichterstattung in den politischen Gremien.

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

Sonstige Projektbeteiligte: Alle Verkehrsunternehmen im VRR

10. Praxistest nextTicket



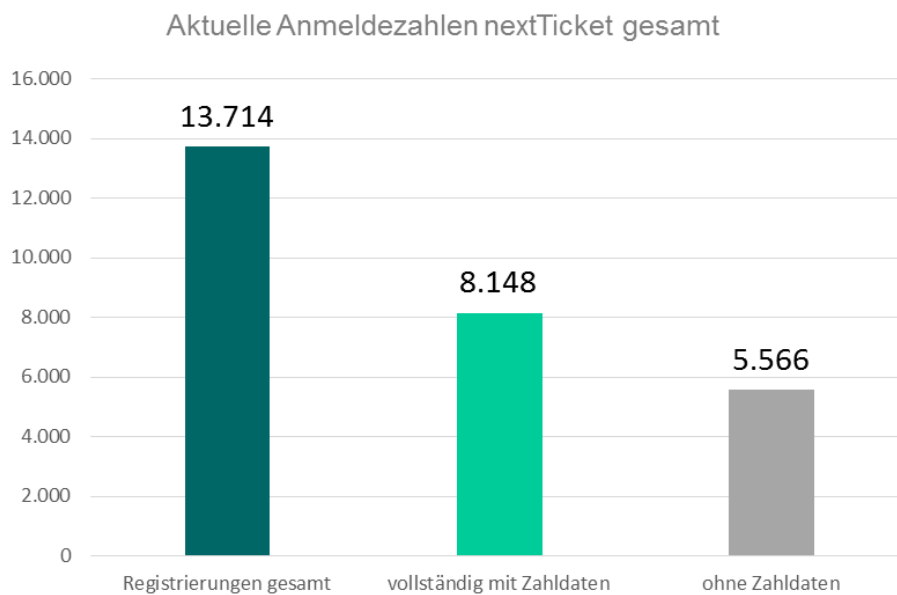
Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erprobt im Rahmen eines zweistufigen befristeten Praxistests die nächste Ticketgeneration im VRR unter dem Namen nextTicket. Seit dem 1. März 2018 können Kunden das neue System basierend auf einer Smartphone-App und eigenem Check-in und Check-out ausprobieren. Fahrgäste 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 lief die Phase I, in der auf Basis des klassischen Tarifs (EinzelTicket, 4erTicket, 24-StundenTicket und 10erTicket) abgerechnet wurde. Seit Anfang Juni läuft 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.

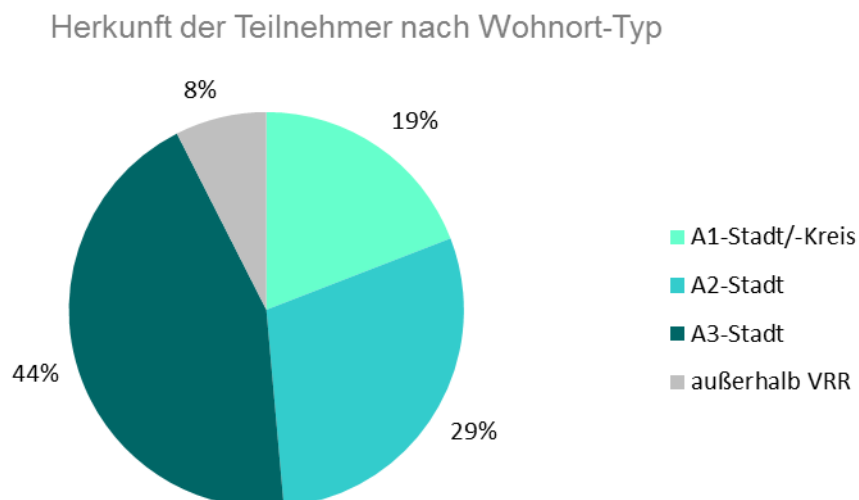
Pro Fahrt gibt es einen Kostenschutz in Höhe von 15,30 € und jede 5. Fahrt mit dem nextTicket zählt als Bonusfahrt. Das Ende des Praxistests ist planmäßig der 31. August 2018. Anschließend erfolgt die Auswertung, Analyse und Kalkulation eines möglichen zukünftigen eTarifs.

Bisherige Anmeldungen und Fahrten

Die Zahlen zu den bisherigen Anmeldungen und Fahrten sind sehr erfreulich. Am Ende der 32. Kalenderwoche lagen 13.714 Anmeldungen für nextTicket vor.

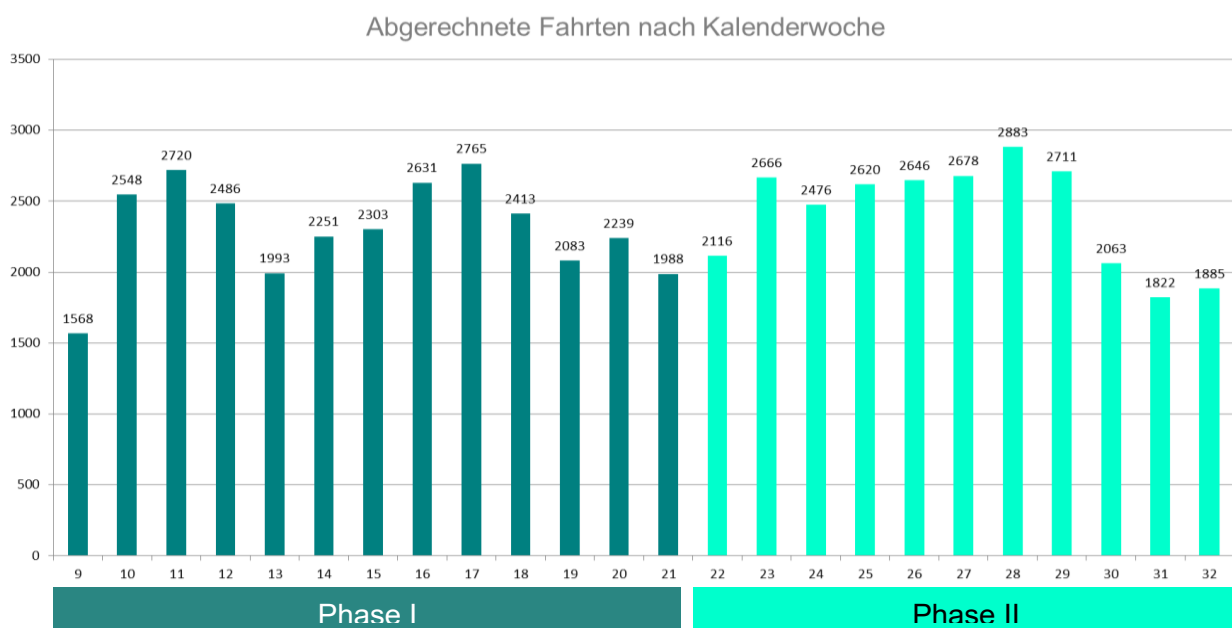


Hiervon sind 8.148 komplett mit Kontodaten registriert. 6.798 Registrierte haben einer Befragung durch ein Marktforschungsinstitut zugestimmt. Die Anmeldungen pro Monat sind zum Start von Phase I (März) und zum Start von Phase II (Juni) besonders hoch. Für alle übrigen



Monate herrscht ein konstantes Niveau von Anmeldungen pro Monat. Die Anmeldungen verteilen sich anteilmäßig wie unten aufgeführt auf die 3 Stadt-/ Regionstypen im VRR. In allen Regionstypen sind Teilnehmer ausreichend gut vertreten. Die Anzahl der Teilnehmer pro Gebiet spiegelt die allgemeine Bevölkerungsdichte wider.

Mit nextTicket wurden seit 1. März 2018 bis zur 32. KW ca. 52.800 abgerechnete Fahrten zurückgelegt. In der Phase II, bis zum Beginn der NRW-Ferien, stieg die Fahrtenanzahl pro Woche im Durchschnitt leicht über der von Phase I an. Mit Beginn der Ferienzeit ging die Fahrtenzahl pro Woche erwartungsgemäß etwas zurück. Die Fahrtenanzahl pro Woche befindet sich momentan auf einem niedrigeren, aber konstanten Niveau. Der Tarif in Phase II wird von den Kunden gut angenommen. Die Umsätze pro Monat sind über beide Phasen hinweg nahezu konstant. Erste Analysen zeigen, dass Bonusfahrten in etwa die gleiche Länge wie reguläre Fahrten haben. Somit ergibt sich eine ähnliche Rabatthöhe wie beim heutigen 10erTicket.



Stand Marktforschung

Alle vollständig registrierten nextTicket-Nutzer, mit Registrierungsdatum vor dem 30. April 2018, die ihre Bereitschaft zur Befragung durch eine Marktforschung gegeben haben, wurden angeschrieben und um Teilnahme am Online-Fragebogen gebeten. Das waren ca. 2.800 Teilnehmer. Die Teilnahme am Online-Fragebogen erreichte einen sehr guten Wert: ca. 50 % der Angeschriebenen haben den Online-Fragebogen ausgefüllt. Der Richtwert liegt normalerweise bei ca. 20-30%.

Die wichtigsten Ergebnisse:

1. 74% der befragten Teilnehmer sind mit nextTicket insgesamt sehr zufrieden bzw. zufrieden (sog. "top-two-boxes")
2. Besonders hohe Zufriedenheit (89% in den Top-two-boxes) erreicht die Übersicht der getätigten Fahrten in der nextTicket-App.
3. Die Weiterempfehlungsrate nach Phase I liegt bei 84%, ebenfalls ein sehr guter Wert für eine so kurz am (Test-)Markt befindliche Innovation.
4. Es gibt keine signifikanten Unterschiede bei allen Zufriedenheitswerten zwischen dem Wohn-/ Nutzungsort der Teilnehmer: Die Werte von A3- oder A2-Städten unterscheiden sich nicht von denen in A1-Regionen.
5. Die Anteile an den Preisstufen der mit nextTicket durchgeführten Fahrten entsprechen im Wesentlichen auch denen, die im "normalen" Barsortiment auftreten. Die nextTicket-Nutzer in Phase I fahren also nicht besonders kurze oder lange Strecken.
6. In die optimale Preisberechnung der Phase I haben 81% der Befragten volles Vertrauen, ca. 70% trauen dem Datenschutz bei nextTicket.
7. Etwas geringer sind die Zufriedenheitswerte beim Check-out (68%), was vor allem damit zusammenhängt, dass der Check-out gerade bei häufigerer Nutzung mindestens einmal vergessen wird und eine systemseitige Assistenz zu unauffällig bleibt. Hier wurden eindeutige Empfehlungen nach mehr systemseitiger Unterstützung ausgesprochen.
8. Die Nutzergruppe hat mit 72% einen deutlichen Überhang an männlichen Teilnehmern. Die stärkste Altersklasse ist die von 25-49 Jahre (54%). Mit 11% ist die Altersgruppe 65+ unter den Teilnehmern an der Marktforschung gut vertreten. Das zeigt, dass das nextTicket-Verfahren auch von älteren Kunden geschätzt wird.
9. Knapp 70% der Marktforschungsteilnehmer haben auch vor nextTicket normalerweise oder gelegentlich Tickets für den ÖPNV über eine App bezogen. Für ca. 30% war nextTicket der erstmalige Zugang zu Nahverkehrsdienstleistungen per App. Das ist eine beachtliche Mobilisierungsquote für den digitalen ÖPNV-Zugang.

Aktuell läuft die Befragung zur Phase II von nextTicket. Dabei zeichnet sich ab, dass ein erfreulich hoher Anteil von nextTicket-Nutzern der Phase I auch in Phase II dabei ist und sich auch wieder an der Befragung beteiligt. Hinzu kommen diejenigen, die sich erst mit Start der Phase II als Teilnehmer im nextTicket-Praxistest registriert haben. Die Ergebnisse der Befragung stehen voraussichtlich Ende September 2018 zur Verfügung.

Im letzten Jahr hatten die VRR-Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, die Anzahl der Befragten in jeweiligem Bediengebiet zu erhöhen. Durch die hohe Anzahl an Registrierten in Kombination mit der überdurchschnittlich hohen Befragungsbereitschaft, können von fast allen Verkehrsunternehmen, die sich zu einer Erhöhung entschieden haben, die angestrebten Quoten erreicht werden.

Die geschlossene Gruppe für das Format „Einsteigen und Mitreden“ (hier: nextTicket-dialog.de), welche der testbegleitenden qualitativen Untersuchung dient, hat zum 1. Juni 2018 neuen "Schwung" bekommen. Zum einen durch neue Dialogteilnehmer, wie auch durch den erhöhten Rückmeldungsbedarf zum km-Tarif. Am Dialog können die gleichen Zielpersonen teilnehmen wie in der quantitativen Studie. Mittlerweile sind dort rund 350 Teilnehmer registriert (Stand 13. August 2018.), die ca. 380 Eingaben gemacht haben. Hierbei handelt es sich um qualitative gute Beiträge mit wichtigen Hinweisen/ Veränderungsvorschläge, auch hinsichtlich der neuen Art von km-Tarif. Dieser Dialog wird von der VRR-Marktforschung begleitet und moderiert.

Stand Testsystem

Wie bereits in Phase I, läuft das nextTicket-System auch in Phase II, also seit dem 1. Juni, grundsätzlich sehr stabil. Allerdings ist es zwei Mal zu Fehlern bei der täglichen Datenaktualisierung im Hintergrundsystem gekommen, wodurch einzelne GIS-Objekte (Haltestellen, Steige, etc...) nicht richtig georeferenziert werden konnten. Dies hat dazu geführt, dass bei jeweils rd. 30 Kunden bei einer Fahrt eine viel zu lange Strecke abgerechnet wurde. Diesen Kunden wurde die Fahrt kurzfristig komplett erstattet.

Des Weiteren gab es am Wochenende des 4./ 5. Augusts einen Konfigurationsfehler durch den im Shopsystem sämtliche Kundendaten gelöscht wurden. Dies hatte zur Folge, dass an diesen Tagen keine Fahrten von bereits registrierten Kunden mit nextTicket durchgeführt werden konnten. Eine Neuregistrierung war weiterhin möglich. Neuregistrierte Kunden konnten am besagten Wochenende Fahrten unternehmen. Am 6. August wurde die Datenbank mittels Backup neu eingespielt. Sämtliche gelöschten Kundendaten, inklusive getätigte Fahrten und Abrechnungsdaten konnten wiederhergestellt werden.

Durch Komplikationen beim Einspielen des Back-ups und der Wiederherstellung der Kundendaten bestand kurzzeitig bei acht Rechnungen zu einzelnen Fahrten die Möglichkeit, dass diese durch einen anderen Kunden eingesehen werden konnten. Alle 8 potentiell betroffenen Kunden wurden umgehend über diesen Sachverhalt informiert. Daten, die evtl. durch einen falschen Kunden eingesehen werden konnten, beschränken sich auf Name, Anschrift, Check-in-Haltestelle, Fahrtlänge und Preis. Ferner wurden alle Fahrten immer korrekt

bei dem Finanzdienstleister abgerechnet. Der Landesdatenschutzbeauftragte wurde durch die VRR AöR in Abstimmung mit der Bogestra AG, welche für die Kundendaten verantwortlich ist, über diesen Vorfall informiert. Der Fehler wurde unverzüglich nach Bekanntwerden beseitigt

Die Verfügbarkeit aller mit nextTicket verbundenen Systeme (nextTicket-Hintergrundsystem, Zahlungsdienstleister, Fahrplanauskunft, Support-Hotline) wird in Kürze ausgewertet. Die Ergebnisse werden dann im nächsten Sachstandsbericht vorgestellt.

Datenqualität von Haltestellen

In der zweiten Phase wird direkt nach Linienkilometern abgerechnet, daher erweitert sich der Fokus der Modellierung um die Streckenlänge zwischen den Haltestellen. Vor dem Start der Phase II, wurde noch einmal die Datenqualität erheblich erhöht. Es kommt nur in Einzelfällen vor, dass durch Fehler in der Datenpflege zum Teil falsche Teilstreckenlängen, GIS-Verkehrsmittel oder fehlende Georeferenzierungen auftreten. Diese Fälle werden an die jeweiligen Verkehrsunternehmen gemeldet und dort kurzfristig behoben.

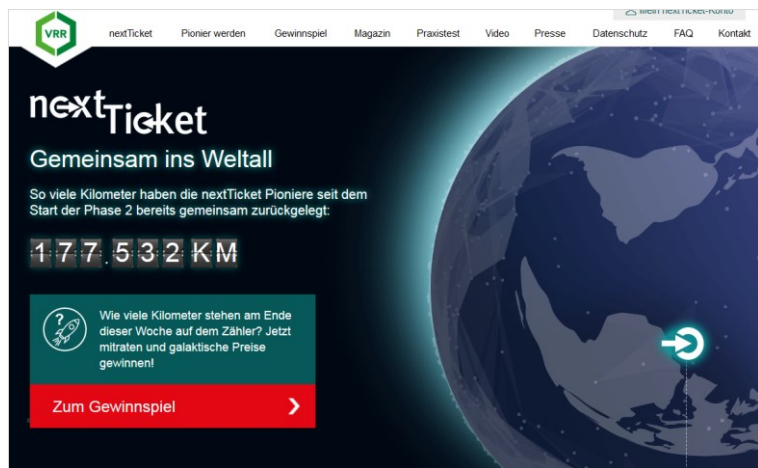
Stand der Kommunikation

Nach der ersten Bewerbung ab dem 15. Januar 2018 mit der Landingpage www.nextTicket.de sowie einer verbundweiten online- und mobile-Kampagne, wurde zum 1. Juni 2018 die Bewerbung der Phase II gestartet. Dafür ist die Anpassungen der Projektseite erfolgt, eine neue E-Mail-Kommunikation an die bereits registrierten Nutzer gestartet und weitere Magazin-Beiträge und Facebook-Posts verfasst worden. Zudem hat eine Aktualisierung der Texte für die Anzeigenschaltungen im online-/mobile-Bereichen mit den neuen Informationen stattgefunden. Begleitet wurde der Beginn des neuen Kilometertarifes mit einer Pressemitteilung, einer Infografik und verschiedenen Mediaschaltungen.

Die „Road-Show“ mit Promotion in verschiedenen Orten wurde fortgesetzt und hat positive Presseresonanzen erzielt. Die Foto-Box konnte vor Ort auf das Thema aufmerksam machen und interessierte Nutzer an den Stand locken.

Am 18. Juni 2018 testete der Verkehrsminister des Landes NRW, Hendrik Wüst, das nextTicket mit dem innovativen km-Tarif. Anfang des Jahres hatte der Verkehrsminister bereits das nextTicket in der Phase I getestet.

In der Phase II ist die Gewinnspielaktion „Gemeinsam ins Weltall“ gestartet worden, um die Aufmerksamkeit noch einmal intensiv auf das Thema zu lenken und weiterhin neue Nutzer für nextTicket zu gewinnen. Die Teilnehmer schätzen die gefahrenen Kilometer pro Woche und können damit attraktive Preise, wie z.B. Eintrittskarten für ein Musical, gewinnen. Die Bewerbung erfolgt u.a. auf Facebook, der nextTicket-Webseite und auch in Online-Anzeigen bei verschiedenen Verlagen.



Zum Abschluss des Praxistests werden alle registrierten Kunden noch einmal angeschrieben und über das Ende des Testes informiert. Zudem wird auch beim Aufruf der nextTicket-App eine entsprechende Information zum Ende des Tests erscheinen. Über die Landingpage werden die relevanten Informationen zum Praxistest für interessierte Personen weiterhin erreichbar sein.

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 Feedback geben. 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 bei O-Ton, welcher die eintreffenden Anfragen per E-Mail oder Telefon bearbeitet, wies in den Kalenderwochen 23 – 27 und 32 teilweise Schwächen auf. Die Wartezeiten bei der Hotline waren nicht auf dem vereinbarten Qualitätsniveau. Gründe waren hier vermehrte Krankheitsfälle. Dies wurde mit dem beauftragten Callcenter besprochen. Inzwischen stabilisierten sich die Zeiten wieder. Die Anfragen in der Phase II sind thematisch sehr ähnlich zu den Anfragen in der Phase I. Zusätzlich gibt es vermehrt Fragen und Rückmeldungen zu dem neuartigen kilometerbasierten Tarif.

Erfolgskriterien für den Praxistest

Mit Vorlage **M/IX/2016/0214** wurden von den VRR-Gremien Erfolgskriterien zum nextTicket-

Praxistest beschlossen. Die Erfüllung dieser Kriterien wird nach Abschluss des nextTicket-Praxistests überprüft und mit Erhebungs- bzw. Auswertungsergebnissen abgeglichen. Über die Erreichung der hier benannten Zielgrößen wird im Dezember-Sitzungsblock 2018 berichtet.

Erfolgsdimension	Werte
Prozessakzeptanz für CiCo-Verfahren, alternativ: das Check-in-Be-out-Verfahren im Teilraum des VRR, in dem gleichzeitig "Bigbird" in angemessenem Umfang als Ortungsverfahren getestet werden kann	- Kundenseitige Bewertung des CiCo-Verfahrens < 2,5 auf einer Schulnotenskala - Weiterempfehlungsbereitschaft für das Verfahren: mind. 60 % in den Top2-Boxes („auf jeden Fall“ u. „wahrscheinlich“)
Tarifakzeptanz und Einnahmenwirkung	- Der eTarif erhält in den Bewertungskategorien "Fairness", "Verständlichkeit", "Flexibilität" und "Transparenz" je 80 % Zustimmung in den Top2-Boxes - In Summe über alle mit einem eTarif-Produkt gemachten Fahrten keine Mindereinnahmen gegenüber der Anwendung des bestehenden Tarifs - Mindestens 3.000 Fahrten werden mit einem eTarif-Produkt im Untersuchungszeitraum (Phase II) durchgeführt
Technische Zuverlässigkeit	99,5 % Systembereitschaft (System kann Daten annehmen und verarbeiten)
Korrektheit der Fahrtdaten / Korrekturbedarf	- Datensätze von vollständig erfassten Fahrten enthalten - korrekte Start- und Zielhaltestelle - angefallene Linien-km - genutzte Linien - Umsteigezeiten - Die jeweils transportierenden VU werden in 98 % aller Datensätze korrekt erfasst. - Korrekturaufkommen – sei es durch Kunden oder durch VU – bei <15 % der erfassten Reisen, im Testzeitraum kontinuierlich abnehmend

Weitere Schritte

Die bisher sehr erfreuliche positive Kundenresonanz in der Phase I setzt sich auch in Phase

II des nextTicket Praxistests fort. Nach Ende der Phase II werden die gewonnen Erkenntnisse und anonymisierten 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.

Anfang 2019 soll ein möglicher eTarif-Test im VRS erfolgen. Die Erkenntnisse aus diesem Test sollen mit den Erkenntnissen aus dem nextTicket-Praxistests synchronisiert werden. Ziel ist eine gemeinsame Beschlussfassung für einen harmonisierten eTarif zwischen den Verbundräumen. Regionale Besonderheiten und die sich daraus ergebenden speziellen regionalen Anforderungen werden insbesondere berücksichtigt.

Wie im letzten Sachstandsbericht erläutert, wurde die Möglichkeit einer weiteren Phase des Praxistests geprüft. Aus vergaberechtlichen Gründen ist eine weitere Phase des Praxistests zum jetzigen Zeitpunkt nicht realisierbar.

Anbei ein grober Zeitplan für die weiteren möglichen Schritte in der Sitzungsblock-Folge. Darüber hinaus findet am 11. Oktober 2018 eine Sondersitzung des Tarif- und Marketingausschusses zum Thema nextTicket-Praxistest statt. Am 30. Oktober 2018 ist die Infoveranstaltung des VRR zur Zukunft der Mobilität terminiert.

4 – 2018: Ergebnisse des Praxistests, Vorstellung von grundsätzlichen Tarifmodellen/-ideen (Luftlinie, Degression etc.), Entscheidungskriterien für die Modelleinigung, Verfahren mit Partnerverbünden.

1 – 2019: Mit Verkehrsunternehmen abgestimmte Tarifmodelle werden vorgestellt, Zwischenbericht Ergebnisse Verbundpartner, soweit vorhanden.

2 – 2019: Markteinführungskommunikation („Marke“, Einführungszeitpunkt etc.), Kooperation NRW-Verbünde.

4 – 2019: eTarif synchron mit VRS verabschieden, Zielwerte, Einführungszeitpunkte festlegen werden.

2 – 2020: Geplante Einführung.

3 – 2020: Berichterstattung zur geplanten Einführung.

11. Sachstand Infoportal

Um Kunden die Suche nach Informationen rund um den öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern und die Qualität der internen und externen Informationsweitergabe zu optimieren, entwickelten VRR und Verkehrsunternehmen im Jahr 2017 eine Wissensdatenbank („Infoportal“). Die Datenbank soll als zentraler Informationspool für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen/VRR und externe Dienstleister (z. B. Call-Center) fungieren. Für Mitarbeiter mit Kundenkontakt steht eine gesonderte Oberfläche zur Verfügung, die weitere Funktionen und Inhalte enthält. Ziel ist es, insbesondere konsistente Informationen aus einer gemeinsamen Quelle zur Verfügung zu stellen.

Im Infoportal sind umfassende Informationen rund um Bus und Bahn in Textform hinterlegt, die durch Infografiken, Videos und Dokumente ergänzt werden. Dazu gehören zum Beispiel Tarif- und Abo-Informationen, Marketingaktionen, Ansprechpartner und Kontaktmöglichkeiten. Diese Inhalte werden vom VRR bereitgestellt und regelmäßig aktualisiert. Bei Integration des Infoportals in die Internet-Seiten eines Verkehrsunternehmens müssen die kontinuierlichen Veränderungen im Bereich der Tarife, Ticketarten und Beförderungsbedingungen nicht mehr auf den eigenen Internetseiten der Verkehrsunternehmen gepflegt werden, sondern stehen stets aktuell im Infoportal zur Verfügung. Hierzu wurde zuvor u. a. in der Jahresübersicht der Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR berichtet.

Inzwischen ist das Infoportal auf den stationären und mobilen VRR-Webseiten zu finden und ist in die unternehmensübergreifende Informations- und Kommunikationsplattform des VRR „Campus“ integriert. Die nachfolgende Grafik zeigt das individualisierbare Frontend des Infoportals mit Suchmaske und wichtigen aktuellen Themen sowie das Backend für die Systempflege und Administration. Auf der VRR-Webseite wurden im laufenden Jahr 2018 bisher 60.226 Seitenaufrufe für das Infoportal verzeichnet.

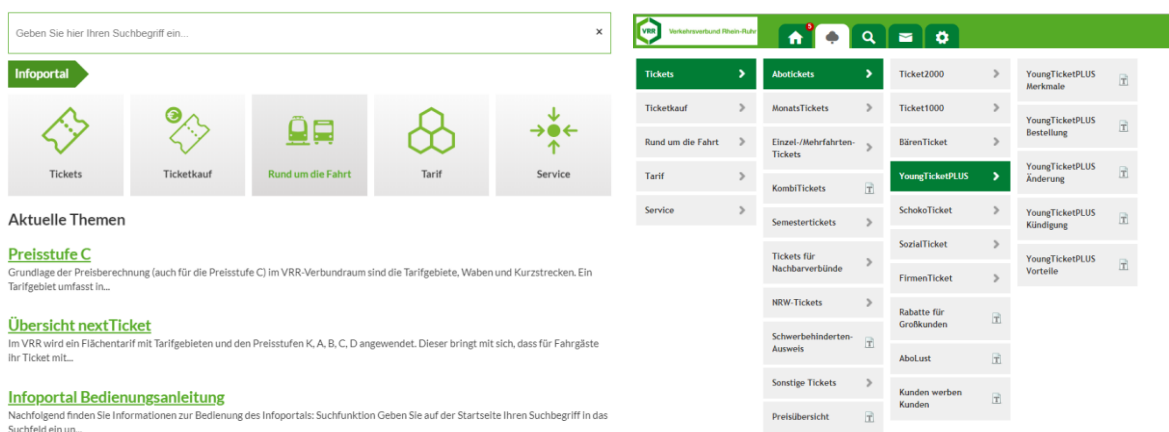


Abbildung 1: Infoportal Frontend (links) und Backend (rechts)

Bei der Rheinbahn AG ist das System für Mitarbeiter mit Kundenkontakt bereits implementiert. Zudem erfolgt zurzeit die Einbindung bei der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21) und soll zukünftig auch über die Internetseite der DSW21 zur Verfügung stehen. Dabei werden neben den Inhalten des VRR eigene Texte der DSW21 ergänzt und das Portal in der Gestaltung an die Designrichtlinie des Verkehrsunternehmens angepasst. Weitere Verkehrsunternehmen planen zudem die Integration des Infoportals für die Mitarbeiter im Kundendialog und die Internetseite. Entsprechende Planungen gibt es derzeit bei der SWK MOBIL GmbH, der Ruhrbahn GmbH in Essen und der WSW mobil GmbH. Der regelmäßige Austausch hierzu findet u. a. in einer Projektgruppe mit Vertretern der Verkehrsunternehmen und dem VRR statt.

Zurzeit befindet sich die Entscheidung zur weiteren Zusammenarbeit mit dem Dienstleister in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. Hierzu soll eine Option aus der Ausschreibung zur Verlängerung bis zum 12.03.2020 genutzt werden. Die positive Entwicklung und die bisherigen Nutzungserfahrungen aus dem Einsatz des Infoportals sprechen für die Nutzung dieser Option.

12. Arbeitskreis Sicherheit

Am 10. April 2018 trafen sich Vertreter der Ministerien in NRW, der Fraktionen des ZV VRR, der Polizeibehörden, kommunaler Ordnungsdienste und Verkehrsunternehmen/Eisenbahnverkehrsunternehmen zum zweiten AK Sicherheit des ZV VRR.

Einleitend wurden die allgemeine Sicherheitslage und aktuellen Erkenntnisse zum Einsatz von „Verfügungsdiensten Sicherheit“ im SPNV vorgestellt. Demnach hat sich die Sicherheitslage im Jahr 2017 nicht entspannt. Die Projektumsetzung der „Verfügungsdienste Sicherheit“ wurde von den Teilnehmern begrüßt. Weitere Informationen zum Thema „Verfügungsdienste Sicherheit“ finden sich im ZeRP-Lagebericht 2017 (siehe Drucksache: I/IX/2018/0462).

Entsprechend der Arbeitsaufträge und Vereinbarungen aus der konstituierenden Sitzung des AK Sicherheit wurde in der zweiten Sitzung der Schwerpunkt auf die Themen „Sicherheitslage an Bahnhöfen“ und „Einsatz von Videotechnik im ÖPNV“ gelegt.

Sicherheitslage an Bahnhöfen

Gemäß dem Arbeitsauftrag aus der konstituierenden Sitzung des AK Sicherheit, wurde eine Übersicht erstellt, in der sicherheitsrelevante Ereignisse und Straftaten sowie der Personaleinsatz (Bundespolizei/DB Sicherheit) an Bahnhöfen im VRR geografisch dargestellt wurden. Anhand der Daten aus dem Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei und aus der ZeRP-Datenbank, wurden „Schwerpunkt-Bahnhöfe“ definiert. Diesen Bahnhöfen wurde der Beset-

zungsgrad der Polizeireviere und Standorte von DB Sicherheit farblich abgestuft zugeordnet. Demnach besteht kein strukturelles Problem. Bahnhöfe mit hohen Vorfallzahlen sind in der Regel ausreichend besetzt. Vereinzelt wurde Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Verfügbarkeit der Bundespolizei gesehen. Diesem wird durch die angestrebte Personalmehrung entsprochen.

Einsatz von Videotechnik im ÖPNV

Entsprechend der Vereinbarung aus der konstituierenden Sitzung wurde der Einsatz von Videotechnik im ÖPNV thematisiert. Durch Fachbeiträge von Frau Heyne (LDI NRW) und Herrn Schäfer (VDV) wurden die wesentlichen Aspekte aus der EU-Datenschutzgrundverordnung, wie die Interessensabwägung, Hinweispflicht und Speicherdauer beschrieben und im Teilnehmerkreis angeregt diskutiert. In der Diskussion wurden unterschiedliche Anforderungen deutlich. Die Teilnehmer vereinbarten, das Thema Videotechnik vertieft zu untersuchen und für den nächsten Arbeitskreis aufzubereiten.

Ausblick

Der nächste AK Sicherheit des ZV VRR findet im September 2018 statt.

Neben dem Thema „Videotechnik“ steht die „Sicherheit bei Groß- und Sonderveranstaltungen“ auf der Tagesordnung. Hierzu wird Frau Sabine Funk (Geschäftsführerin der IBIT GmbH) als Fachreferentin geladen.

13. Sachstand Einstellung Profitester

Zum 01.10.2018 werden 5 Profitester, die bisher im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung eingesetzt waren, in Teilzeit (P-Wert = 3 Vollzeitplanstellen) zunächst befristet für 1 Jahr, direkt bei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR eingestellt. Damit eine dauerhafte Beschäftigung dieser Mitarbeiter bei der VRR AöR möglich ist, werden diese Stellen dann im Stellenplan des WP 2019 zur Genehmigung vorgelegt. Das Procedere ist mit dem Personalrat abgestimmt.