



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/IX/2018/0496	28.11.2018	5

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	12.12.2018	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhalt:

1. Umsetzung Bahnsteiganpassungen für RRX-Außenäste im VRR
2. Reaktivierung Hertener Bahn
3. Nachprüfungsverfahren Direktvergaben
4. Bundesförderprojekt DeinRadschloss
5. Auswertung Kosten / Fahrgasteffekte Baustelle Wuppertal
6. Änderungen zum Fahrplanwechsel 2018/2019 im VRR
7. Mobilität in Deutschland (MID)
8. Bericht aus den Verbundprojekten
9. Verbund APP/Ticketshop
10. Arbeitskreis Sicherheit des Zweckverbandes VRR
11. Fahrplanbücher und Printmedien

12. Status Kompetenzcenter des Landes

13. Produkt Kontroll Modul (PKM)

1. Umsetzung Bahnsteiganpassungen für RRX-Außenäste im VRR

Insgesamt werden im Rahmen der Bahnsteiganpassung für die Anfahrbarkeit von RRX-Fahrzeugen 18 Stationen im VRR ertüchtigt. Darüber hinaus werden 5 weitere Stationen auf der Betuwe-Linie zwischen Oberhausen und Emmerich bis zum 3-gleisigen Ausbau der Strecke provisorisch hergerichtet, damit die RRX-Fahrzeuge dort ebenfalls zu deren Betriebsausnahme halten können. Zurzeit sind von diesen 23 Stationen insgesamt 12 in der baulichen Umsetzung.

Aktuell befindet sich die bauliche Umsetzung der Maßnahmen im Zeitplan, so dass zum bevorstehenden Fahrplanwechsel im Dezember 2018, bei dem die RE 11 mit RRX-Fahrzeugen bestückt wird, die Station Wattenscheid von der RE 11 im Regelbetrieb angefahren werden kann. Die Station Herne und Essen-Altenessen können im planerisch vorgesehenen RE 11 – Umleitungsfall (z.B. bei Störungen auf der Strecke Duisburg - Essen – Dortmund) angefahren werden.

2. Reaktivierung Hertener Bahn

Für die Stationen Hertener-Mitte, Hertener-Westerholt und Gelsenkirchen Buer-Nord wurden die Vorplanungen gem. Leistungsphasen (Lph.) 1+2 HOAI bereits erbracht und dem VRR vorgestellt. Zurzeit werden die förderrechtlichen Randbedingungen zur Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph. 3+4) zwischen DB Station & Service AG und dem VRR abgestimmt.

Der Zeitplan zur Umsetzung der drei Stationen sieht aktuell wie folgt aus:

	Herten-Mitte	Herten-Westerholt	GE Buer-Nord
Abschluss Lph 1+2	4. Quartal 2018	4. Quartal 2018	4. Quartal 2018
Abschluss Lph 3+4	3. Quartal 2019	3. Quartal 2019	3. Quartal 2019
Erteilung Baurecht	2. Quartal 2020	2. Quartal 2020	2. Quartal 2020
Baubeginn	3. Quartal 2020	4. Quartal 2021	4. Quartal 2021

3. Nachprüfungsverfahren Direktvergaben

Im letzten Sitzungsblock wurde im Sachstandsbericht (Drucksache Z/IX/2018/0465) über den Stand der Nachprüfungsverfahren bei Direktvergaben im ÖSPV berichtet.

Neben dem Verfahren „Ruhrbahn“ waren zu dem damaligen Zeitpunkt folgende weitere Nachprüfungsverfahren anhängig:

- Rheinbahn/KVGM/VGH
- NEW MöBus
- NEW Viersen

Mit Datum vom 4. Oktober 2018 wurden die angestrebten Nachprüfungsverfahren gegen die geplanten Direktvergaben an die NEW MöBus und die NEW Viersen vom Antragsteller zurückgenommen. Mit Datum vom 19. Oktober 2018 hat die Vergabekammer Rheinland (Spruchkörper Köln) diese beiden Nachprüfungsverfahren eingestellt.

Somit sind derzeit nur noch folgende Verfahren anhängig:

- Ruhrbahn
- Rheinbahn/KVGM/VGH

Im Verfahren „Ruhrbahn“ ist die mündliche Verhandlung vor dem OLG Düsseldorf für den 16. Januar 2019 terminiert. Die mündliche Verhandlung im Verfahren „Rheinbahn, KVGM, VGH“ vor der Vergabekammer Rheinland (Spruchkörper Köln) ist für den 18. Dezember 2018 terminiert.

4. Bundesförderprojekt DeinRadschloss

Sachstand

Seit April 2018 bieten der VRR und 14 Kommunen unter dem Markennamen „DeinRadschloss“ an Verknüpfungspunkten des ÖPNV digital gesteuerte Radabstellanlagen mit elektronischen Zugangs- und Hintergrundsystem an. Fahrgäste können Stellplätze via Internet (insbesondere auch via Smartphone) reservieren und buchen. Um dann vor Ort auf die Abstellanlagen zugreifen zu können, genügt eine Chipkarte – wahlweise ein ÖPNV-Aboticket oder eine systemeigene Variante. VRR und Kommunen bauen das System gemeinsam mit der Kienzler Stadtmobiliar GmbH auf, einem erfahrenen Anbieter von Radparksystemen. Die Stadt Düsseldorf hat im Laufe dieses Jahres ihren Förderantrag für den Bau eines Radturms für 120 Stellplätze zurückgezogen.

Das System befindet sich derzeit in der Umsetzungsphase. Stand Mitte Oktober sind 29 der geplanten 60 Standorte bereits in Betrieb und von den Kunden nutzbar. Die weiteren Stand-

orte befinden sich entweder im Bau oder in der konkreten Realisierungsphase. Der Hersteller der Infrastruktur und die für diesen Projektmeilenstein verantwortlichen Städte sehen eine Realisierung der fehlenden Standorte grundsätzlich bis zum 31.12.2018 vor. Dieser Termin ist in so weit relevant, da Standortfertigstellungen ab dem Januar 2019 nicht über die Bundesförderung abzurechnen sind. Die aktuelle Nutzung der realisierten Stationen ist höchst unterschiedlich. Als höchst erfreulich zu erwähnen sind die häufig genutzten Tages – und Wochenbuchungen. Diese durch die digitale Ausrichtung realisierte Funktion ist ein wichtiger Baustein, um die flexible Nutzung zu gewährleisten und die Intermodalität zu fördern.

Es stehen aus den Fördermitteln des Bundesumweltministeriums noch Budgets für Marketingmaßnahmen zur Verfügung. Diese werden erst zum Ende 2018 insbesondere für digitale Kanäle eingesetzt, um die Wirkung auf möglichst viele umgesetzte Stationen zu realisieren.

Aus dem laufenden Betrieb sind derzeit keine nennenswerten Ausfälle des Hintergrundsystems oder technische Störungen an den Abstellanlagen bekannt. Im Zusammenhang mit der Förderung ist eine Evaluierung in diesem Jahr verpflichtend. Weitere Evaluierungsmaßnahmen sind nach einer Etablierungsphase des Systems vorgesehen.

Zukünftige Ausrichtung /Erweiterungen

Im Zuge der Entwicklung multi- und intermodaler Verkehrsangebote stellt das Fahrrad einen wichtigen Baustein dar. Insbesondere als Zubringer zum ÖPNV spielt es eine zunehmend wichtige Rolle. Durch die steigende Verfügbarkeit von Pedelecs/E-Bikes werden die Einzugsgebiete von Bahnhöfen und Haltestellen immer größer. Um eine sichere Abstellung dieser Fahrräder zu ermöglichen, sind gut ausgestattete B+R-Anlagen eine wichtige Voraussetzung.

Daher entwickelt der VRR eine Strategie zur Weiterentwicklung des Systems DeinRadschloss. So sollen zusätzliche Standorte sowohl in bereits teilnehmenden als auch in weiteren Kommunen umgesetzt werden. Entsprechende Anfragen von Städten aus dem VRR-Verbundraum und darüber hinaus sind bereits an den VRR herangetragen worden. Zur Finanzierung der Investition können Städte innerhalb des Verbundraums auch auf Zuwendungen gemäß §12 ÖPNVG NRW zurückgreifen. Der VRR hat die entsprechende Weiterleitungsrichtlinie dahingehend angepasst.

Auch qualitativ soll sich das System zukünftig weiterentwickeln. So haben erste Verkehrsunternehmen DeinRadschloss über Schnittstellen in die eigenen Vertriebs-Apps aufgenommen, so dass für ihre Kunden eine weitere Registrierung nicht nötig ist und die Leistungsabrech-

nung durch das Verkehrsunternehmen erfolgt. Die vorhandene Kundenschnittstelle ermöglicht zudem perspektivisch die Integration von weiteren Angeboten.

Derzeit wird geprüft, welche zusätzlichen Funktionen den Nutzerinnen und Nutzern in Zukunft angeboten werden können, damit das System weiter an Attraktivität gewinnen kann.

Aktuelle Informationen zu neuen DeinRadschloss-Standorten finden sich laufend unter www.dein-radschloss.de/blog.

5. Auswertung Kosten / Fahrgasteffekte Baustelle Wuppertal

Die Baumaßnahmen für das ESTW in Wuppertal und die damit verbundene Vollsperrung des gesamten Bahnknotens führte in den Oster- und Sommerferien 2017 zu weitreichenden Streckensperrungen im Schienennetz.

Zur Bewertung der mit der Streckensperrung verbundenen großräumigen Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen hat der VRR eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Mit dieser Untersuchung wurde die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG in Aachen beauftragt. Diese beurteilt zum einen Fahrgastveränderungen mit den entsprechenden Einnahmeverlusten im VRR und Fremdtarifen, zum anderen wird die Kundenzufriedenheit für die getroffenen Ersatzmaßnahmen aufgezeigt. Des Weiteren wird der gesamtwirtschaftliche Schaden aufgrund der Verlagerungen in den motorisierten Individualverkehr (MIV) anhand von Kriterien aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bewertet. Der Erhebungszeitraum war in den Sommerferien 2017, die Ergebnisse beziehen sich auf den gesamten Sperrzeitraum Ostern und Sommer 2017.

1. Fahrgastverhalten

Durch die Vollsperrung waren SPNV-Fahrgäste gezwungen, ihr Fahrtverhalten zu verändern. Nach der Erhebung im Untersuchungsraum nutzten rd. 49% der Fahrgäste den SEV, rd. 21% ÖPNV-Alternativrouten. Somit verblieben rd. 70% der Fahrgäste im ÖPNV-System. Rd. 19% der betroffenen SPNV-Kunden stiegen auf das Auto (MIV) um.

Alternative	Anteil
Schienerersatzverkehr (SEV)	48,74%
ÖPNV Alternativroute	21,26%
MIV	18,64%
Urlaub	5,67%
Homeoffice	2,27%
Sonstiges	3,42%
Gesamtergebnis	100,00%

2. Fahrgast- und Einnahmeverluste

Mit einem Abgleich der Querschnittsbelastungen der SEV Erhebung 2017 gegenüber der fortgeschriebenen Querschnittsbelastungen aus der Verkehrserhebung 2015 konnten die Fahrgastverluste für relevante Streckenabschnitte ermittelt werden.

In der Summe ist ein Fahrgastrückgang von rd. 940.000 Personen zu verzeichnen, die aufgrund der Streckensperrung zu Ostern und im Sommer 2017 den ÖPNV nicht mehr nutzten. Hieraus resultieren Einnahmeverluste von rd. 600.000€ im VRR-Tarif und rd. 200.000€ in anderen Tarifen im Gesamtzeitraum der Sperrung. Die Einnahmeverluste im VRR-Tarif resultieren mit rd. 64% überwiegend aus dem Bartarif.

3. Kundenzufriedenheit

In der Fahrgastbefragung sollten die Fahrgäste mit Hilfe drei verschiedener Kriterien den Schienerersatzverkehr in den Sommerferien 2017 bewerten. Die Ergebnisse der SEV-Nutzer sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Bewertung	Fahrtenangebot	Informations- angebot	Pünktlichkeit
zufrieden	19,91%	31,42%	18,71%
eher zufrieden	51,00%	51,91%	48,15%
eher unzufrieden	19,07%	10,94%	22,78%
unzufrieden	7,83%	2,77%	6,97%
keine Angabe	2,19%	2,96%	3,39%
Gesamtergebnis	100,00%	100,00%	100,00%

Tabelle: Kundenzufriedenheit SEV (nur SEV-Nutzer)

Gut zwei Drittel sind (eher) zufrieden mit dem Fahrtenangebot und der Pünktlichkeit des SEV. Beim Informationsangebot sind über 80% (eher) zufrieden.

Die Verteilung der Antworten zur Frage ob Verbesserungen gegenüber dem SEV in den Osterferien festgestellt wurden sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

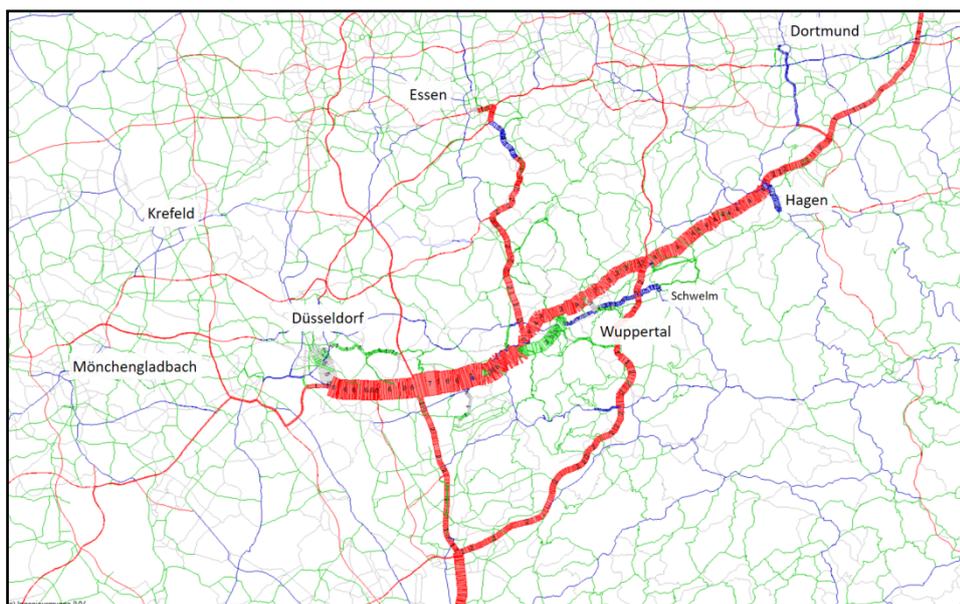
Verbesserung ggü. Ostern	Anteil
Ja	54,49%
Nein	33,56%
keine Angabe	11,94%
Gesamtergebnis	100,00%

Tabelle: Verbesserung des SEV gegenüber Osterferien

Von den befragten Fahrgästen, die in den Sommerferien den SEV nutzten, stellten über die Hälfte (54,5%) eine Verbesserung gegenüber den Osterferien fest.

4. Zusätzliche Verkehrsbelastung im MIV und gesamtwirtschaftlicher Schaden

Durch die Vollsperrung der Bahnstrecke ist es zu großräumigen zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr gekommen. Hierbei ist insbesondere die Achse Düsseldorf – Wuppertal - Hagen zu nennen, aber auch die Strecken Richtung Köln und Essen zeigen nennenswerte Verkehrszunahmen auf.



- Abbildung: zusätzliche Verkehrsbelastungen an Werktagen [1.000 Pers./d]

Durch die Zunahme des MIV entsteht ein zusätzlicher gesamtwirtschaftlicher Schaden. Zur Bewertung des gesamtwirtschaftlichen Schadens wurden folgenden Kriterien aus den Ansätzen des BVWP herangezogen:

- Betrieblicher Nutzen
- Reisezeitnutzen (privat)
- Verkehrssicherheitsnutzen
- Umweltkosten

Die einzelnen Kriterien wurden nach den Vorgaben des BVWP monetär bewertet.

Bewertungs- kriterium	an	an
	Werktagen	Sonntagen
betriebliche Kosten	10.562 T€	1.218 T€
private Reisezeit	913 T€	256 T€
Verkehrssicherheit	1.509 T€	211 T€
Umweltkosten	907 T€	149 T€
Gesamt je Tag	13.891 T€	1.835 T€
Gesamt	15.726 T€	

- Tabelle: Gesamtwirtschaftlicher Schaden je Bewertungskriterium

Der gesamtwirtschaftliche Schaden beträgt demnach rd. 15,7 Mio €.

Die Erhebung zeigt, welche weitreichenden Auswirkungen eine länger andauernde Vollsperrung einer wichtigen Bahnstrecke verursacht. Der Rückgang von fast 1 Mio. Fahrgästen über die gesamten 8 Wochen ist erheblich, ebenso wie die Einnahmeverluste und der gesamtwirtschaftliche Schaden. Die Studie liefert aber auch gute Erkenntnisse über die Gestaltung von SEV-Konzepten bei zukünftigen Baumaßnahmen. Es ist anzumerken, dass trotz der erheblichen Einschränkungen für den Fahrgast immerhin gut 70% der SEV-Fahrgäste das Fahrtenangebot positiv bewertet haben. Bei der Vollsperrung in Wuppertal sind neue Standards für den SEV zum Tragen gekommen, die auch in der Summe vom Fahrgast positiv wahrgenommen wurden und auch bei zukünftigen Großbaumaßnahmen angewendet werden sollen.

6. Änderungen zum Fahrplanwechsel 2018/2019 im VRR

Fahrplanänderungen SPNV 2018/19

S 11

- Zusätzliche Nachtfahrten am Wochenende zwischen Köln und Dormagen (und Gegenrichtung)

RE 5 (Ab Juni 2019)

- Betreiberwechsel (DB > National Express)
- RRX-Vorlaufbetrieb
- Vereinzelte zusätzliche Fahrten auf einzelnen Abschnitten

RE 11

- Betreiberwechsel (DB > Abellio)
- RRX-Vorlaufbetrieb
- Ein zusätzliches Zugpaar zwischen Dortmund und Hamm (und Gegenrichtung)

RE 14

- Zusätzliche Nachtfahrten am Wochenende zwischen Essen und Borken (und Gegenrichtung)
- Einrichtung des 60-Minuten-Taktes zwischen Dorsten und Borken (und Gegenrichtung) auch an Samstagnachmittagen und Sonntagvormittagen

RE 17 / RE 57

- Verlagerung einer Spätfahrt von der RE 17 auf die RE 57

RB 27

- Der Abschnitt Mönchengladbach - Grevenbroich (und Gegenrichtung) wird nunmehr montags bis samstags durchgehend im 60-Minuten-Takt bedient
- Zusätzliche Fahrten zwischen Köln und Rommerskirchen (und Gegenrichtung) abends sowie an Sonn- und Feiertagen

RB 34

- Ein zusätzliches Zugpaar Mönchengladbach - Dalheim (und Gegenrichtung) an Werktagen außer samstags in den frühen Morgenstunden

RB 45

- Einrichtung eines 60-Minuten-Taktes auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen
- Ein zusätzliches Zugpaar (täglich) in den Abendstunden
- Vereinzelt erfolgt an den Wochenenden in Dorsten Flügelungen der Züge der RE 14 / RB 45, so dass Fahrgäste aus Richtung Essen in Richtung Coesfeld (und Gegenrichtung) dann nicht umsteigen müssen

RB 48

- Ein zusätzliches Zugpaar zwischen Köln und Solingen (und Gegenrichtung) (täglich) in den Abendstunden
- Ein zusätzliches Zugpaar zwischen Köln und Solingen (und Gegenrichtung) in den Wochenendnächten

RB 59

- Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes auch an Samstagen

Fahrplanänderungen 2018/19 im DB-Fernverkehr im VRR-Raum

L10 Berlin - Köln

- Letzte Spätfahrt Fr-So Berlin - Köln ca. 30 Minuten später

L31 Hamburg - Köln - Frankfurt

L91 Dortmund - Köln - Frankfurt

- 5 Zugpaare mit ICE statt IC
- Teilweise neue Durchbindungen
- Ein Zugpaar Hamburg -Dortmund - Ruhr - SFS - Stuttgart - München (L42)
= Neue schnelle Verbindung Münster - Süddeutschland

L32 Berlin - Köln - Süddeutschland (Verstärkerlinie)

- Neue Frühfahrt freitags Berlin - Osnabrück - Köln
- Ausfall Frühfahrt freitags Berlin - Bielefeld - Aachen
- Zugpaar Dortmund - Ruhr - Oberstdorf nicht mehr von/nach Magdeburg
- Neues Zugpaar Magdeburg - Wupper - Köln (L55)
- Zugpaar Dortmund - Innsbruck nicht mehr von Münster
- Neues Zugpaar Münster - SFS - Stuttgart in L47 (Sprinter)

L41 Dortmund - Frankfurt - München

- Ein zusätzliches Zugpaar samstags (mittags ab Dortmund, spätabends an Dortmund)

L42 Dortmund - Köln - Stuttgart - München

- Umstellung von 3 Zugpaaren auf ICE 4 im Testbetrieb
- Ein Zugpaar Hamburg -Dortmund - Ruhr - SFS - Stuttgart - München (s.o.)
= Neue schnelle Verbindung Münster – Süddeutschland

L47 Dortmund / Düsseldorf - K-Deutz - Stuttgart (Sprinter)

- Angebotsausweitung auf 6 statt 3 Zugpaare
=Nahezu Zwei-Stunden-Takt Düsseldorf - Stuttgart
- Ein Zugpaar von/bis Münster

L55 Dresden - Hannover - Dortmund - Wupper - Köln

- Auffüllung auf Zwei-Stunden-Takt

L50E (MDV) Gera - Kassel - Köln

- Ein zusätzliches Zugpaar Erfurt - Köln am Wochenende

7. Mobilität in Deutschland (MiD)

Vom Bundesverkehrsministerium wurde eine Neuauflage der Untersuchung "Mobilität in Deutschland" (kurz: MiD) in Auftrag gegeben. Die letzte MiD datiert aus dem Jahr 2008. Ländern, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und sonstigen Interessensgruppen wurde die Möglichkeit eingeräumt, die Bundesstichprobe für diese bevölkerungsrepräsentative Untersuchung aufzustocken.

Der VRR hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, ebenso das Land NRW und der RVR. Für den VRR war dabei wichtig, dass Ergebnisse der MiD bezogen auf den VRR-Raum in den drei Regionsclustern "große Großstadt", "mittlere Großstadt" und "Kreis/ländlicher Bereich" (A3-A2-A1-Regionen) auswertbar sind.

Die Durchführung der Studie wurde wie bei der letzten MiD an das Konsortium von infas und DLR vergeben. Das Projektteam wurde zusätzlich um IVT Research und infas 360° erweitert. Die Feldarbeit der Stichtagserhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Den aufstockenden Organisationen wurden Ende Juni 18 erste vorläufige Tabellenbände bereitgestellt. Die endgültigen Tabellenbände sind für Ende Oktober 2018 zugesagt. Am 13./14. November 18 werden die Ergebnisse der Gesamtstudie MiD offiziell im Bundesverkehrsministerium vorgestellt.

Eine der wichtigen Kenngrößen in der MiD ist der sog. Modal-Split, also der Anteil der jeweiligen Verkehrsmittel (inkl. "zu Fuß") am Wegeaufkommen. Dieser stellt sich auf Basis der vorläufigen Tabellenbände für den VRR-Raum so dar:



Im Vergleich zum Land NRW ist der ÖPNV-Anteil am Modal Split 1%-Punkt höher. Auf NRW-Ebene hat sich der Modal Split des ÖPNV im Vergleich zur MiD 2008 um knapp 3 Prozentpunkte erhöht. Für den VRR-Raum liegen hier keine Vergleichswerte vor, da seinerzeit keine Aufstockung erfolgte, die hier eine belastbare Aussage erlauben würde.

In der Binnenbetrachtung der MiD 2017 zeigen sich erwartbare Unterschiede zwischen den Regionstypen im VRR. Je (groß)städtischer der Regionstyp, desto höher ist der Modal Split-Anteil des ÖPNV. Gerade in den A1-Regionen hat das Fahrrad mit 12 % Anteil eine hohe Bedeutung für die Wege. Insgesamt ist der Anteil von Wegen, die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zurückgelegt werden, am größten.

Der VRR wird auf Basis der endgültigen Tabellenbände bzw. Erhebungsdaten weitere Auswertungen auf Regionstyp-Ebene durchführen und in die Arbeiten zum Marketingplan einfließen lassen.

8. Bericht aus den Verbundprojekten

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. Abstimmung von Rahmenvertrag und Leistungsschein ist am 15.10.2018 im KVIV AK Recht erfolgt.

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

Vestische, WSW.

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

nextTicket

Der nextTicket-Praxistest wurde erfolgreich am 31. August 2018 beendet. Anschließend werden nun die gewonnenen anonymisierten Bewegungs- und Vertriebsdaten, die begleitende Marktforschung, die Kundenrückmeldungen aus diversen Online-Dialogplattformen sowie aus die Anliegen im Kundensupport ausgewertet.

Erste Ergebnisse dieser Auswertung liegen nun vor und werden mit den von den VRR-Gremien beschlossenen Kriterien (laut Vorlage M/IX/2016/0214) abglichen.

Ferner wurde die Projektarbeitsgruppe nextTicket um zwei weitere VRR-Verkehrsunternehmen Vertreter der NIAG und der SWK ergänzt.

Ausführliche Informationen zum nextTicket und den Erfolgskriterien sind in der Beschlussvorlage M/IX/2018/0505 zu finden.

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

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR.

Kooperation mit externen Mobilitätsplattformen

Der Projektauftrag umfasst die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für den kurz- und mittelfristigen Umgang mit aktuellen Kooperationsanfragen. Die Überprüfung der Frage, ob weitere Piloten von Vertriebskooperationen als sinnvoll erachtet werden, ist von der Arbeitsgruppe positiv bewertet worden und wird im November im AK MTV zur Diskussion gestellt. Eine Checkliste, die beim Abschluss von Kooperationen als Unterstützung dienen kann, ist erarbeitet und wird ebenfalls vorgestellt. Eine Ergänzung der Vertriebsrichtlinie ist in Vorbereitung. Die Erarbeitung eines Mustervertrags für Kooperationen wird zurzeit mit dem AK Recht abgestimmt.

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

Sonstige Projektbeteiligte: Alle Verkehrsunternehmen im VRR

9. Verbund APP/Ticketshop

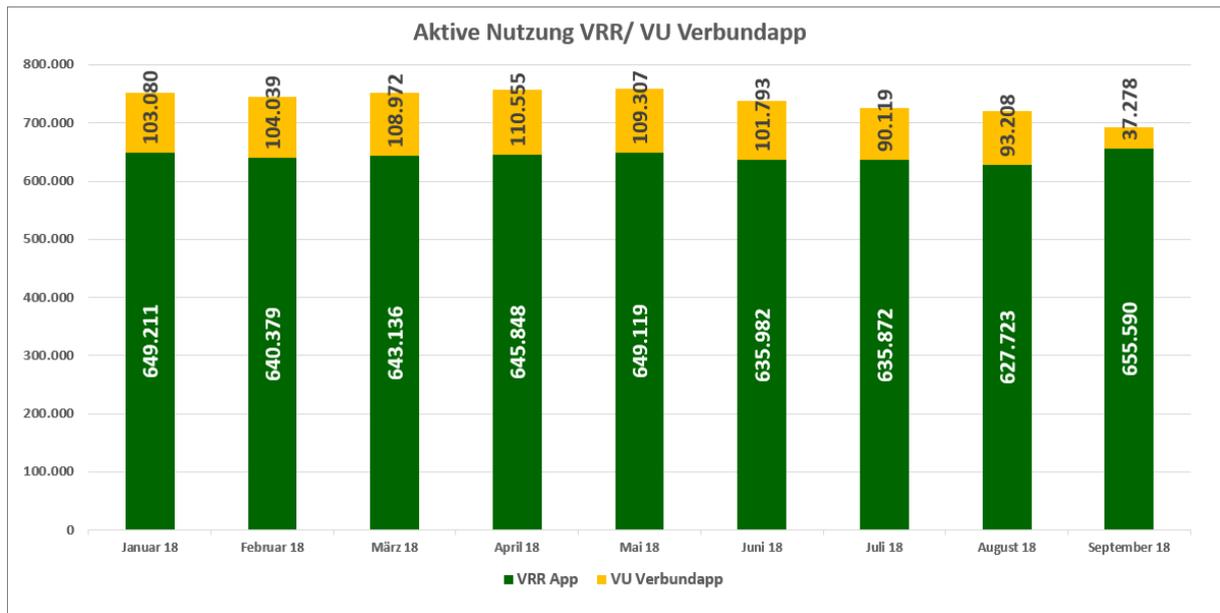
Wie in den beiden vergangenen Sitzungsblöcken berichtet (vgl. dazu I/IX/2018/0458 und I/IX/2018/0477), hat die VRR AöR nach Abwägung und Beurteilung der aktuellen Situation eine neue Verbund-App mit Auskunftsfunktionalität als Ersatz für die hybride Verbund-App bestellt. Diese App stellt alle wichtigen Auskunftsfunktionalitäten, wie zum Beispiel die Fahrplanauskunft, den Abfahrtsmonitor, Favoriten und Meldungen bereit. Sie kann bei Bedarf von den Verkehrsunternehmen um Funktionalitäten zum Ticketkauf erweitert werden.

Die Bestellung bei der Fa. Mentz erfolgte im Juni 2018. Neben der Variante für den VRR wurden darüber hinaus Apps für diese Verkehrsunternehmen bestellt und fertig gestellt: Vestische, Stadtwerke Remscheid, HCR, STOAG, HST, NEW Viersen, NEW MG, Stadtwerke Neuss.

Die Programmierung der Apps und die Anpassung der verschiedenen Ableger erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen den VU, dem VRR und der Fa. Mentz. Am 11.09.2018 gingen die Apps vom VRR, der Vestischen, den Stadtwerken Remscheid und der HCR online. Die Apps der STOAG und der HST folgten eine Woche später. Die Apps der NEW Viersen und NEW MG folgten in der KW 42, die App der Stadtwerke Neuss wartet aktuell (Mitte Oktober) auf die Freigabe zur Veröffentlichung.

Inzwischen hat der weit überwiegende Teil der App-Nutzer das Update auf die aktuelle Verbund App vollzogen. Bei den Android-Nutzern nutzen bereits 78% die neue Version, bei Apple haben bisher 72% das Update durchgeführt.

Die Nutzerzahlen der Verbund App bewegen sich weiterhin auf einem stabil hohen Niveau. Seit der Deaktivierung des TicketShops gingen kaum Nutzerinnen und Nutzer verloren.



Vertrieb über die Verbund App

Ergänzend zur Verbund App hat die Fa. Mentz einen Ticketshop angeboten, der sich überganglos in die Apps der Verkehrsunternehmen integrieren lässt. Mit der Vestischen, den Stadtwerken Remscheid, der HST und den Stadtwerken Neuss haben vier VU diesen Shop bestellt. Anfang Oktober fand hierzu ein Kick-Off-Termin statt. Aktuell läuft die Entwicklung der Shops, diese soll bis Ende November weitestgehend abgeschlossen sein. Es schließt sich dann eine intensive Testphase an. Der VRR beteiligt sich an der Entwicklung und an den Tests.

Vertrieb über die VRR App

Auch über die VRR-Variante soll der Verkauf von Tickets ermöglicht werden. Die Abstimmungen zwischen dem VRR und den Verkehrsunternehmen halten noch an. Zwischenzeitlich wurden jedoch gemeinsam nach intensiver Prüfung die meisten möglichen Szenarien aus zeitlichen, technischen oder Aufwandsgründen ausgeschlossen. Als gangbarster Weg wird aktuell eine Stellvertreter-Lösung geprüft und ausgearbeitet, nach der ein VU den Vertrieb über die VRR App verantwortlich übernimmt.

Ausblick

Um die Attraktivität der App für den Nutzer weiter zu steigern plant der VRR die Einbindung von weiteren Verkehrsmodi in die App. Das Vorgehen ist in 3 Phasen geplant, welche bis Ende 2019 sukzessive abgearbeitet werden. In einer ersten Phase wird als neuer Verkehrsmodus das Fahrrad in die Auskunft integriert. Daneben soll die Beauskunftung der „DeinRad-schloss-Boxen“ ermöglicht werden. Die Arbeiten an den Hintergrundsystemen sind dabei bereits abgeschlossen, die Erweiterung der Auskunftsass soll innerhalb der kommenden Monate fertig gestellt werden. In den weiteren Phasen werden B&R- sowie P&R-Plätze und

Sharing-Angebote in die Auskunft integriert.

10. Arbeitskreis Sicherheit des Zweckverbandes VRR

Am 13. September 2018 tagte der AK Sicherheit des VRR bei dem sich Vertreter aus Politik, Polizei, Verkehrsunternehmen und Verwaltung zu Sicherheitsthemen austauschen. Die aktuelle Sicherheitslage wurde besprochen und als weiterhin angespannt eingestuft. Schwerpunktthemen waren der Einsatz von Videoüberwachung im öffentlichen Personennahverkehr und die Sicherheit von Großveranstaltungen.

Im Bereich der Videoüberwachung wurden die folgenden Schwerpunktthemen diskutiert und besprochen:

Die unterschiedlichen Interessen zwischen Datenschutz und betrieblichen Belangen führen in Fachkreisen weiterhin zu kontroversen Diskussionen. Laut forsa-Umfragen ist die Akzeptanz bei den Fahrgästen zum Einsatz von Videotechnik jedoch vorhanden. Die Veränderungen in der neuen Datenschutz-Grundverordnung sind im Vergleich zu den bisherigen Datenschutzregelungen überschaubar.

Durch die Verbesserung der Kameraauflösungen, der Datenübertragungsraten und die Entwicklung erster Softwarelösungen für intelligente Videoüberwachung besteht eine gute Ausgangsbasis, um die (Kamera)-Infrastruktur weiter auszubauen und die Überwachung zu optimieren. Ein Gastreferent der DB AG berichtete zum Gemeinschaftsprojekt der DB AG mit Sicherheitsbehörden, bei dem die technischen Funktionalitäten von intelligenter Videoanalyse-Software getestet werden. Die Software soll die Mitarbeiter der DB und die Beamten der Bundespolizei bei der passiven Live-Videoüberwachung unterstützen. Die Testphase ist im Zeitraum von Januar bis voraussichtlich April 2019 geplant.

Das Thema Videoüberwachung besitzt eine hohe Relevanz und wird weiterhin mit dem Ziel diskutiert, einheitliche Empfehlungen zu wichtigen Eckwerten wie zum Beispiel Kameraauflösung, Einsatzorten, Speicherdauer und Datenübertragung zu vereinbaren bzw. auszusprechen.

Sicherheit bei Groß-/Sonderveranstaltungen

Eine Gastreferentin stellte die Anforderungen an die Planung von Großveranstaltungen vor. In der Praxis zeigt sich, dass insbesondere zu den nachfolgenden Punkten oft Optimierungsbedarf besteht:

- Verbesserungsbedarfe bzgl. interorganisationaler Abstimmung
- Umfeldanalysen notwendig

- Schnittstellen trennscharf formulieren. Interorganisationales Denken notwendig (Belange „der anderen“ kennen)
- Szenarien “zu Ende“ denken/in zeitlichen Kontext setzen
- Miteinander sprechen – miteinander lernen (gemeinsame Übungen/Table Top etc.)
- Vernetzung

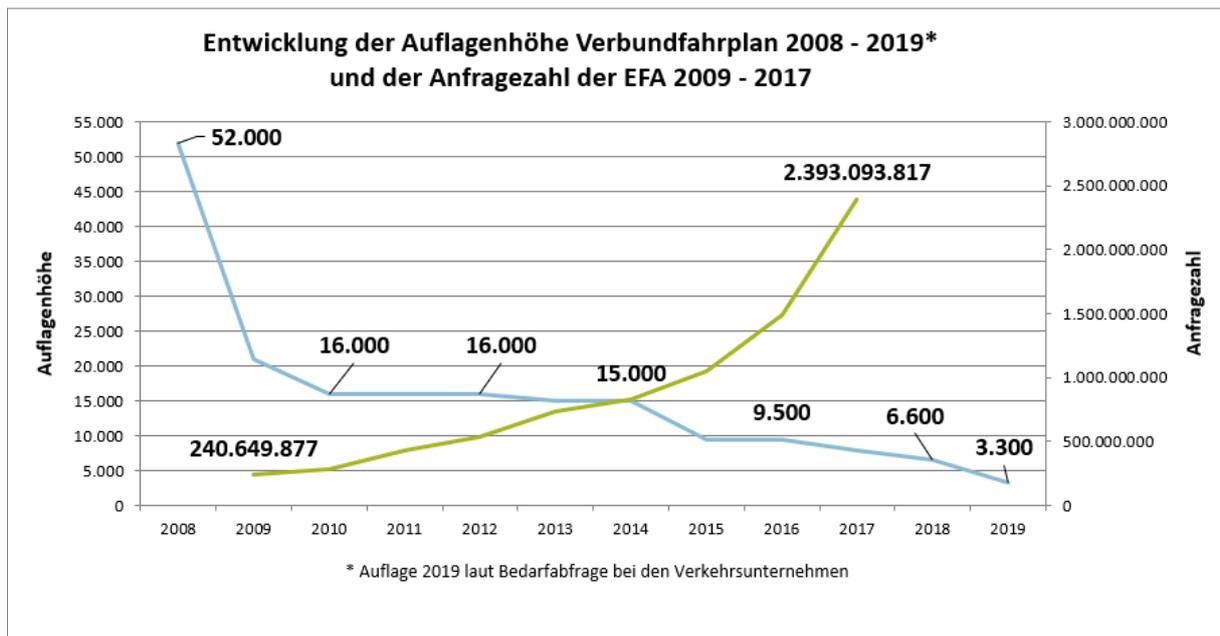
Bei der nächsten Sitzung, die am 14. März 2019 stattfindet, wird die Planung von Großveranstaltung speziell für den VRR Raum nochmals vertieft besprochen und das Schwerpunktthema Islamistische Radikalisierung diskutiert.

11. Fahrplanbücher und Printmedien

Die elektronischen Informationsmedien haben sich im ÖPNV gegenüber gedruckten Medien durchgesetzt und die elektronische Fahrplanauskunft im Internet oder auf Smartphone-Applikationen wird millionenfach genutzt Tendenz weiter steigend. Größter Vorteil der elektronischen Medien ist die Möglichkeit, mit so genannten Ist-Daten die tatsächliche Verkehrssituation abzubilden. Hierdurch hat der Nutzer die Möglichkeit, auf Verspätungen, Umleitungen etc. zu reagieren.

Parallel zur fortschreitenden Verbreitung von Smartphones und mobilen Internetzugängen sinkt die Nachfrage nach gedruckten Informationen zum ÖPNV stetig. Gemeint sind hier Fahrplanbücher und andere Auskunftsmedien, keine allgemeinen Tarif- oder sonstigen Informationsbroschüren. Diese Entwicklung ist bundesweit festzustellen. Prominentes Beispiel hierfür ist die Einstellung des gedruckten DB-Kursbuches 2008. Zwischenzeitlich haben mehrere Verkehrsbünde – KVV Karlsruher Verkehrsverbund, NVV Nordhessischer Verkehrsverbund, VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und andere – in Deutschland davon Abstand genommen, gedruckte Fahrplanbücher herauszugeben, die das gesamte Leistungsangebot abbilden. Laut einer Umfrage bei den Verkehrsunternehmen vom Februar 2017 trifft das auch für den VRR zu: Die Nachfrage nach Fahrplanbüchern sinkt rapide, diese werden – wenn überhaupt – durch Linienfahr- oder Faltpläne ersetzt, die sich auf einzelne oder wenige Linien beziehen.

Diese Entwicklung wird auch an der Auflagenentwicklung des Verbundfahrplans Schnellverkehr deutlich. Dieses Fahrplanbuch wird vom VRR herausgegeben. Im Zeitraum von 2008 bis heute sank die Auflage entsprechend den von den VU und anderen Vertriebsstellen abgenommenen Stückzahlen von 52.000 auf nur mehr 3.300 Stück, die für das kommende Jahr gedruckt werden. Im selben Zeitraum stieg die Zahl der Auskunftsanfragen bei der Elektronischen Fahrplanauskunft exponentiell von unter 240 Millionen auf über 2,4 Milliarden im Jahr 2017.



Diese Veränderungen werden im Steuerungskreis Kundeninformation, der dem KVIV-AK MTV zugeordnet ist, laufend beobachtet und diskutiert. Für den Verbund und die Verkehrsunternehmen stellt sich dabei die Frage, ob und wie auf die geänderte Informationsnachfrage reagiert werden soll. Einerseits sind die Fahrplanbücher und viele andere Printmedien seit Jahren etabliert und werden nach wie vor von Kunden nachgefragt, wenn deren Zahl auch sinkt. Andererseits steht dem ein hoher Aufwand gegenüber, immer geringer ausfallende Auflagen von Printprodukten herzustellen.

Um dieser Frage nachzugehen und letztlich eine verbundweit akzeptierte und einheitliche Vorgehensweise zu erarbeiten, wurde im März 2018 die Arbeitsgruppe „Zukunft Printmedien“ ins Leben gerufen. Diese Arbeitsgruppe hat vom Steuerungskreis einen konkreten Arbeitsauftrag (siehe Abbildung) erhalten, der in den kommenden Monaten abgearbeitet werden soll.

Arbeitsauftrag AG

Überführung der Print- in digitale Informationsmedien

- Herleitung
- Betrachtung aller Printmedien: Fahrplanbuch, Produktfahrpläne, Linienpläne, Haltestellenaushänge etc.
 - Mengen, Kundennutzen, -nachteile
- Betrachtung digitaler Informationsmedien und Weiterentwicklung
- „Alternativlösung“
 - Zielgruppenorientierung
 - Kundenoberfläche im Verbund
 - Optimierung Prozesse
- Transformationsprozess
- Betrachtung Wirtschaftlichkeit
- Änderung Richtlinie, Beschlussfassung, Zeitplan



Übergeordnete Zielsetzung ist hierbei die Verbesserung des gesamten Informationssystems unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, nicht der einfache Verzicht auf gedruckte Fahrplanbücher. Den Kunden sollen auch künftig alle Informationen zur Verfügung stehen, lediglich die Art und Weise, diese zu erhalten, wird sich ändern.

12. Status Kompetenzzenter des Landes

Die Kompetenzzenter in NRW haben sich als wesentlicher Baustein der ÖPNV-Organisationsstruktur in NRW etabliert und als effiziente Grundlage für die landesweite Zusammenarbeit in überregionalen oder technisch anspruchsvollen Fragen der ÖPNV-Weiterentwicklung bewährt. Beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind aktuell zwei Kompetenzzenter des Landes NRW angesiedelt. Im Folgenden finden Sie einen kurzen Überblick zu den Aufgaben und Zielen dieser beiden KC's:

Kompetenzzenter Sicherheit

Das Kompetenzzenter Sicherheit (KCS) NRW geht auf die Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) zurück, welche bereits seit 1998 gemeinsam mit den Sicherheitspartnern sicherheitsrelevante ÖPNV-Themen bearbeitet.

Das KCS wird mit Fördermitteln des Landes finanziert.

Das KCS NRW hat in den vergangenen neun Jahren zu vier Sicherheitskongresse eingeladen und erhielt großen Zuspruch aus dem Bund und den angrenzenden Nachbarstaaten. Gemeinsam mit Referenten und Teilnehmern aus Politik, Wissenschaft, Sicherheitsbehörden und Verkehrsunternehmen sind in lebhaften Diskussionen zu brisanten Sicherheitsthemen

neue Akzente gesetzt worden.

Aktuell wird die ZeRP-Datenbank, mit der seit zwanzig Jahren sicherheitsrelevante Ereignisse aus dem VRR-Raum erfasst und ausgewertet werden, für die landesweite Nutzung neu ausgeschrieben. Diese Daten sind auch wichtige Grundlage für den VRR-Jahresbericht Sicherheit (siehe dazu auch I/IX/2018/0462). In einem weiteren aktuellen Projekt wird testweise die zentrale Steuerung und Verhängung von präventiven Beförderungs- und Aufenthaltsverboten evaluiert. Hierbei soll Tätern aus verschiedenen Deliktbereichen im ÖPNV, die von der Polizei identifiziert und bereits mit wiederholten Ermahnungen, Geldstrafen oder Freiheitsstrafen auf Bewährung belegt worden sind, der Zugang zum ÖPNV zeitlich und örtlich begrenzt verwehrt werden. Dadurch werden insbesondere die objektive und auch die subjektive Sicherheit der Fahrgäste deutlich verbessert.

Weitere Kernaufgaben des KCS sind:

- die Steuerung und Entwicklung von Sicherheitsthemen auf Landesebene
- die Betreuung des Landesweiten Arbeitskreises (LAK) Sicherheit
- den Betrieb der Sidaba NRW (ab Mitte 2019) und der KCS Webseite inkl. der Pflege eines Best-Practice Baukastens
- die Unterstützung bei der Früherkennung von (terroristischen) Anschlägen sowie Erarbeitung/Schulung angemessener Verhaltensmaßnahmen
- die Verstetigung und Qualitätssicherung der Umsetzung des „Erlases/Handlungsempfehlungen IM 2005/2015 zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im ÖPNV“.

Um auch zukünftig die Vertiefung der Arbeitsfelder und Bearbeitung neuer Themen, den Wissenstransfer und eine bestmögliche Unterstützung der Sicherheitspartner sicherstellen und zudem neue Ziele anzustreben zu können, hat das Land die Förderung des KCS NRW aufgestockt.

Kompetenzcenters Elektronisches Fahrgeldmanagement

Das [KCEFM](#) wurde 2002 beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr installiert. Es versteht sich als Motor der Digitalisierung des ÖPNV und des eTicketings sowie als Koordinator und Dienstleister der Akteure in NRW. Es unterstützt die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde in NRW bei der Einführung und Fortentwicklung elektronischer Fahrgeldmanagement-Systeme nach dem Standard des ((eTicket Deutschland. Neue Technologien sowie sich verändernde Mobilitätsansprüche im ÖPNV bringen Anforderungen mit sich, die eine Vernet-

zung der Themen EFM-Technologien, eTarif, Information und Datenqualität erforderlich machen.

Am 3. September 2018 fand dazu ein Gespräch über die beabsichtigte neue Struktur der Kompetenzzener beim Verkehrsministerium statt. Beteiligt waren u. a. die Vorstände der VRR AöR und der WVG mbH und die Kompetenzzener-Leiter. Die Gesprächsteilnehmer waren sich einig, die Digitalthemen zukünftig in einem KC Digitalisierung zu bündeln.

Das KC Digitalisierung soll die Gesamtprojektleitung der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW übernehmen und dabei die Themen von KCEFM und KCF sowie Digitalisierungsthemen des KCM vereinen. Darüber hinaus sollen Themen der VDV-Landesgruppe und das Zukunftsnetz Mobilität in die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive integriert werden.

Das KC Digitalisierung arbeitet mit der neu gegründeten Abteilung IV im Verkehrsministerium „Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung“ zusammen.

Gemeinsam sollen die Potenziale der Digitalisierung für neue Mobilitätskonzepte genutzt werden, um vernetzte Lösungen und Angebote für die Menschen in NRW zu schaffen.

Die Aufgaben sowie die Aufgabenverteilung zwischen der WVG und der VRR-AöR sollen auf der Arbeitsebene konkretisiert und definiert werden.

Zum 01.01.2019 soll das KCF in das KCEFM integriert und in KCD umbenannt werden.

Derzeit werden die Rahmenbedingungen dazu in multilateralen Abstimmungen geklärt.

13. Produkt Kontroll Modul (PKM)

PKM bieten eine standardisierte Möglichkeit Tarife des ÖV abzubilden und über Schnittstellen in Verkauf- und Kontrollgeräte zu implementieren.

In der zweiten Kalenderwoche des Jahres 2018 startete das Vergabeverfahren zur Umsetzung des Produkt- und Kontrollmodul (PKM) im VRR und die Dienstleister Fraunhofer IVI und rku.it GmbH wurden im Februar und März 2018 beauftragt.

Die Bearbeitung der Arbeitspakete verläuft planmäßig und wird voraussichtlich im Dezember 2018 abgeschlossen sein. Aktuell werden im Projekt Testfälle erarbeitet und Ende Oktober 2018 wird mit den Alpha-Tests des Produkteditors gestartet. In diesem Rahmen werden nicht nur die Module, sondern auch die Funktionsfähigkeit des Produkteditors geprüft.

Für die Tests werden bei zwei Partnern die Verkaufs - und Kontrollsysteme mit dem PKM über Schnittstellen angebunden.

Die Verkehrsunternehmen werden die relevanten Tarifinformationen künftig direkt aus dem Produkteditor in einen geräteunabhängigen Standard zur elektronischen Abbildung und Verarbeitung der Nahverkehrstarife bekommen.

Für alle Unternehmen die noch nicht auf das PKM-System umgestellt haben, werden die alten Tarifdatenformate (dat-Formate) - für einen noch näher zu definierenden Übergangszeitraum - aus dem Produkteditor heraus bereitgestellt werden.

Kick-Off - 26.3.18		
Arbeitspaket	Meilenstein	Zeitplan
Vorarbeiten		
	Klärung Einsatzumgebungen (rku, IVI)	1.3. - 31.5.
	Klärung Import-/Export-Schnittstellen (VRR, IVI)	1.5. - 31.8.
Datenbereitstellung		
	Bereitstellung Tarif-Bestandsdaten (VRR)	1.5. - 29.6.
Entwicklung		
	Feinspezifikation Kontrollstrategie und Verkaufsstrategie (rku, IVI)	1.6. - 31.7.
	Entwicklung Kontrollmodul (KM), Produktmodul (PM), Tarifmodul (TM) (IVI)	1.8. - 14.11.
	Bereitstellung PKM-Tarifrechner (IVI)	15.11.
Alpha-Test		
	Bereitstellung Produkteditor zum Test Kontrollmodul (IVI)	1.10.
	Test KM (IVI) → 1.10. - 31.10. (rku, VRR) und Abnahme	1.10. - 31.10.
	Bereitstellung Produkteditor zum Test Produktmodul (IVI)	15.10.
	Test PM (IVI) → 15.10. - 14.11. (rku, VRR) und Abnahme	15.10. - 14.11.
	Bereitstellung Produkteditor zum Test Tarifmodul (IVI)	15.11.
	Test TM (IVI) → 15.11. - 30.11. (IVI, VRR) und Abnahme	15.11. - 30.11.
Test- und Abnahmephase		
	Bereitstellung Systemumgebung Kontrollmodul	1.11.
	Test KM (IVI) → 1.11. - 20.12.18 (rku, VRR) und Abnahme	1.11. - 20.12.18
	Bereitstellung Systemumgebung Produktmodul	15.11.
	Test PM (IVI) → 15.11. - 20.12.18 (rku, VRR) und Abnahme	15.11. - 20.12.18
	Bereitstellung Ausführungsumgebung PKM-Tarifrechner (VRR)	1.12.
	Test TM (IVI) → 1.12. - 20.12.18 (IVI, VRR) und Abnahme	1.12. - 20.12.18
	Projektabschluss	20.12.2018

Anlage: Zeitplan Einführung PKM