



Auf dem Weg zur europäischen Interoperabilität im ÖPV kontiki vereinbart internationale Kooperationen

Vom 5. - 6. Juni 2003 trafen sich 70 Experten aus 6 Ländern zur 17. kontiki - Konferenz in München. Ein weitgespannter Themenrahmen zeichnete diese Konferenz aus, wobei Erfahrungsberichte im Mittelpunkt standen.

In seiner Begrüßung stellte Otto Schultze, Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, die MVG und ihre Leistungen vor und verwies auf Ergebnisse, auf die die MVG besonders stolz sein kann: Die überall in der Stadt sichtbare modernste Technik und Fahrzeuge in einem der dichtesten Netze Europas, hohe Umweltstandards und vorbildliche Behindertenfreundlichkeit.

Der Vortrag von Reiner Herwig, Vertrieb MVG, über das Vertriebssystem der MVG machte deutlich, wie das beeindruckende Mengengerüst in der MVG den Prozess des bargeldlosen Zahlens widerspiegelt. In München gibt es ca. 600 stationäre Automaten mit Kartenlesern, dazu etwa 60 bargeldlos betriebene Zeitkartenautomaten und fast 700 mobile Automaten mit Kartenlesern. Der erste Schritt des 3-Stufen-Modells des VDV zur elektronischen Tarifierung, das bargeldlose Zahlen, ist in München nahezu realisiert. Elektronisches Ticketing und Automatische Fahrpreisermittlung werden folgen.

In seiner Darstellung der Erfahrungen zu Betreibermodellen ging Hansjörg Röhrich, stell. Geschäftsführer des Rhein-Main Verkehrsverbundes, von der Grundthese aus, dass die Lage des ÖPV bestimmt wird von

- dem Markt als Mobilitätsmarkt
- den Verkehrsverbänden unter Kostendruck
- den Kunden mit steigenden Bedürfnissen nach Convenience
- der Politik mit dem Bestreben zur Steigerung des Wettbewerbs

Eine Betrachtung des Change-Management mit dem zentralen Instrument Electronic Ticketing zeigt, dass grundsätzlich mehr Chancen als Risiken zu erwarten sind. Notwendig ist aber die Erarbeitung einer schlüssigen Vorgehensplanung. Eine wesentliche Rolle spielen darin die strategischen Optionen für die Betreibermodelle: Private Partnership, Public - Privat Partnership oder Public Partnership.

Keines dieser Modelle kann allen Verbänden / Verkehrsunternehmen gerecht werden, eine maßgeschneiderte Lösung ist in jedem Fall zu empfehlen. Die Erfahrungen, die der Rhein-Main Verkehrsverbund gemacht hat zeigen, dass die Option Public Partnership für den RMV optimal ist, da sie erhöhte wettbewerbsrechtliche Risiken vermeidet. Der Realisierungsplan des RMV beschreibt die Planungs-, Realisierungs- und



Betriebsphase und umfasst den Zeitraum von 2004 bis 2006.
Fazit: Intelligente Organisations- und Betreiberstrukturen sind die wesentlichen Erfolgsfaktoren des Electronic Ticketing.

Uwe Peter Schmidt, T-Systems GEI GmbH, demonstrierte am Beispiel der Electronic Toll Collection in gleicher Weise, wie wichtig es ist, bei komplexen Systemen die Ausgangslage zu analysieren, die generelle Bedeutung und die Zielsetzung festzulegen. Bei der Umsetzung sind zukunftsweisende Technologien ebenso wie die Kombination von High-Tech-Lösungen zu berücksichtigen. Eine schrittweise, modulare Inbetriebnahme schränkt die Risiken ein. Das LKW-Mautsystem wird termingerecht im Oktober 2003 starten.

Dr. Josef A. L. Janssen, Trans Link Systems, Utrecht, stellte das erste Electronic Ticketing - Projekt mit offener Architektur und absoluter Kundenorientierung in Europa vor, das landesweit eingeführt wird. Das System wird 2004 in den Niederlanden implementiert. Die enormen Probleme einer gemeinsamen Lösungsfindung aller niederländischen Partner führte die fünf größten Verkehrsunternehmen des Landes zu einer intensiven Zusammenarbeit, mit der die Ziele Reisen mit einem Ticket in den ganzen Niederlanden, marktorientiertes System mit hoher Effektivität und Effizienz und soziale Integration realisiert werden konnten. Das System wird mit Check-In / Check-Out arbeiten, bei der Bahn werden Bahnsteigsperrn eingerichtet. Zum Einsatz kommen Geldkarten mit automatischer Aufladung bei Unterschreiten des notwendigen Fahrgeldbetrages. Die Option Post Payment ist für später vorgesehen.

Die kontiki - Arbeitsgruppen wurden neu strukturiert. Zukünftig arbeiten die kontiki - Mitglieder in den Arbeitsgruppen Modelle, Interoperabilität und Mobilität zusammen. Mit dieser Struktur wird der stärkeren internationalen Ausrichtung von kontiki Rechnung getragen. Die Kooperationen mit CLUB* und Transport Card Forum** sind vereinbart, die Verhandlungen mit Inform Norden, Skandinavien, werden aufgenommen. Die Gruppe Interoperabilität wird deshalb ihren Arbeitsschwerpunkt europäisch ausrichten. Die AG Modelle z. B. hat die Themen Migrationsstrategien und Einführungsplanung von Elektronischen Fahrgeld-Management-Systemen, Einführung der elektronischen Tarifierung und Datenmodelle zur unmittelbaren Bearbeitung festgelegt.

Nächste Konferenzen:

09. - 10. Oktober 2003 in Lyon / Frankreich

Führjahr 2004 Dresden

Herbst 2004 Rotterdam / Niederlande

Frühjahr 2005 Brüssel / Belgien

Die genauen Termine folgen umgehend.

* CLUB = ContactLess User Board, Paris

** TCF = Transport Card Forum, London