

Tarif und Vertrieb in Sachsen: Touch & Travel – eine Lösung für Sachsen?

04.05.2017 Radebeul

Thorsten Müller

Geschäftsführer



Erfolgreiches vollintegriertes ÖPNV-Modell im Vogtland



Größtmögliche Regionalisierung des ÖPNV deutschlandweit:

1. Ein Aufgabenträger SPNV
2. Ein Aufgabenträger ÖSPV
3. Ein Aufgabenträger Schülerverkehre
4. Ein Verkehrsverbund & ein Tarif
5. ÖPNV & Tourismus
6. EgroNet – die gänz überschreitende Verkehrskooperation

Touch & Travel

Eine Lösung für Sachsen?

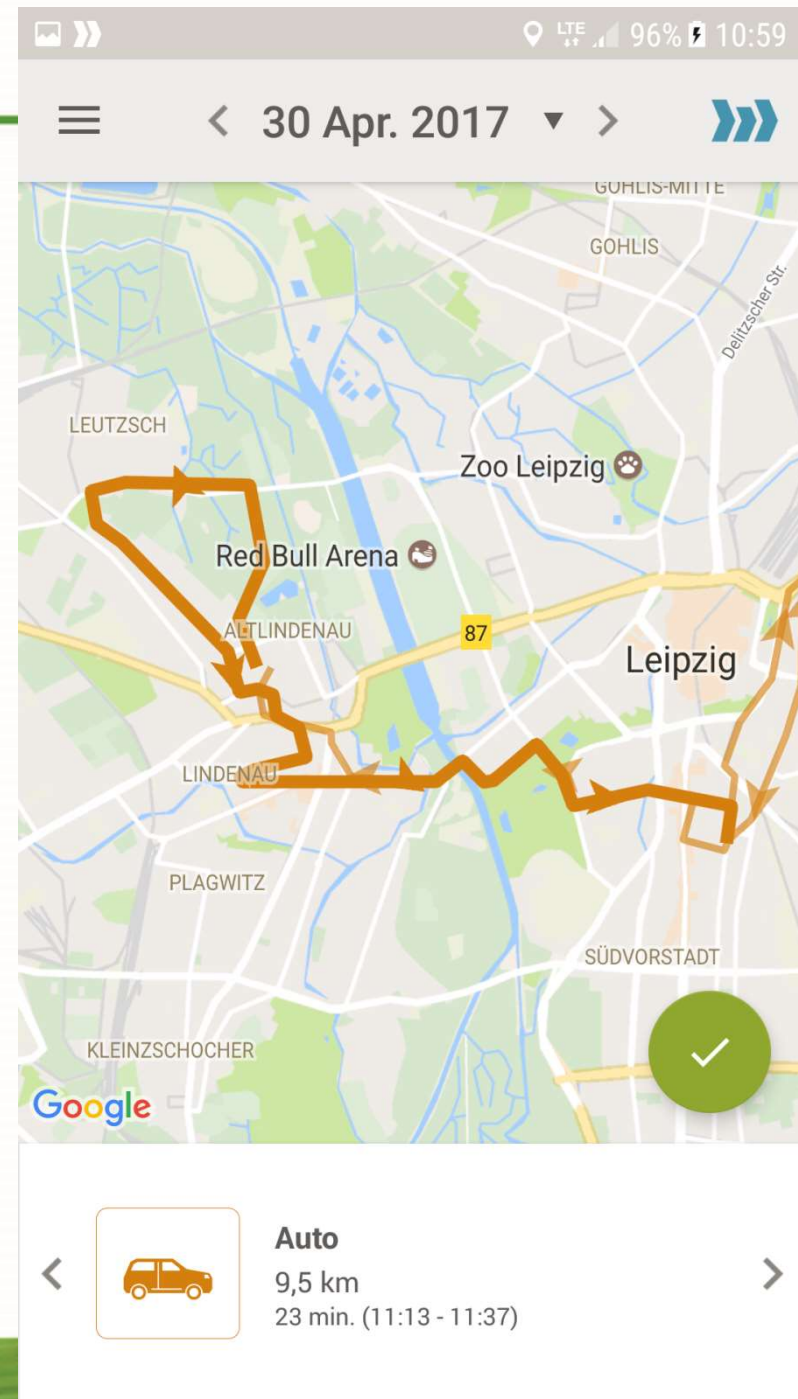
Ja!

So einfach könnte das sein!

T&T zeichnet Wege auf
und berechnet danach
Fahrpreise.

Beispiel: GPS-
Aufzeichnung mit App
MotionTag

DB plant Integration von
DB CiCo in MotionTag



Haben Sie eine BahnCard 100?

Die BahnCard 100 der Deutschen Bahn

Einfach einsteigen und losfahren (fast) egal wo

Auszug aus den Vorteilen:

- Nur 4.190 Euro (2. Klasse) / 7.090 Euro (1. Klasse) bei Einmalzahlung
- Ein ganzes Jahr in Deutschland flexibel reisen ohne Fahrkartenkauf
- Im Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn gültig
- City-Ticket Option inklusive

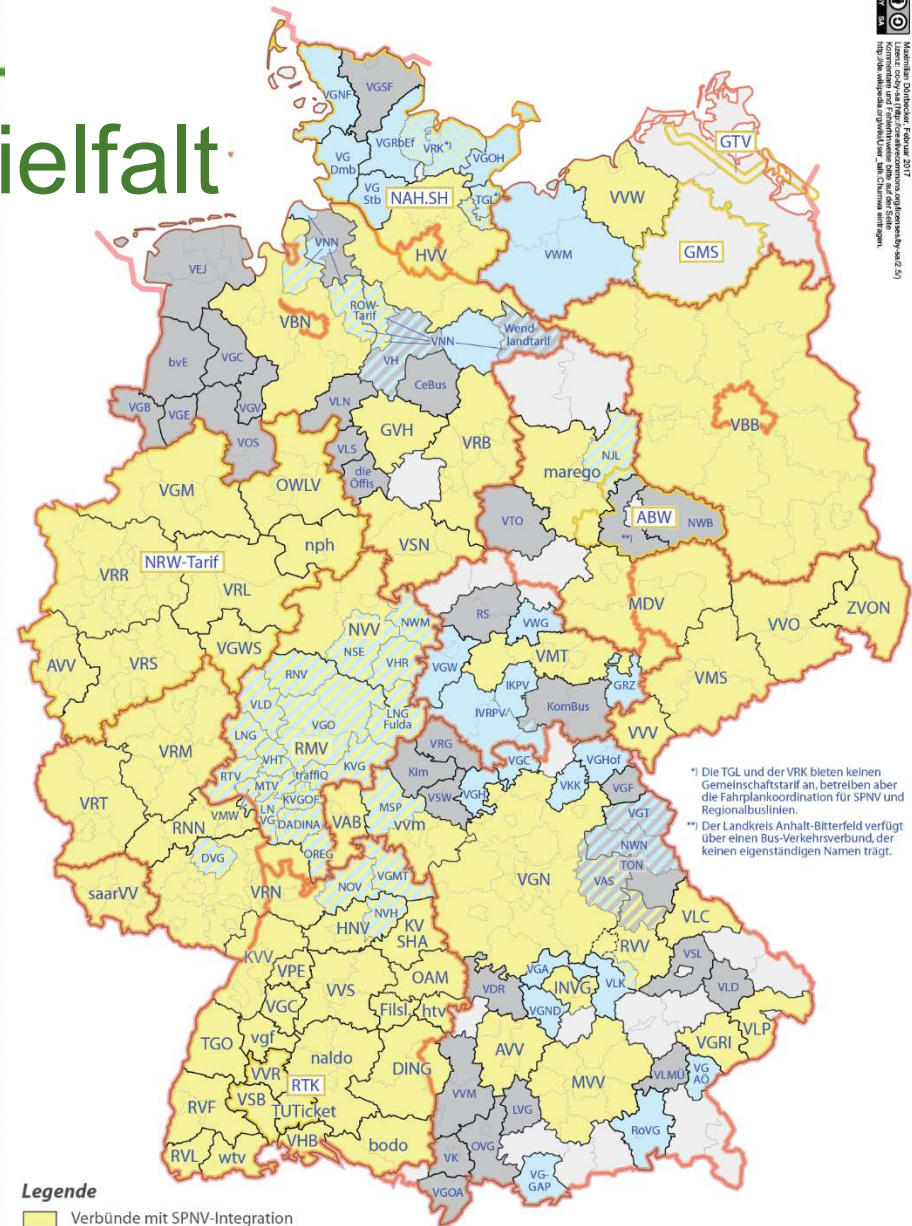
Die Schweiz macht sehr erfolgreich das Generalabonnement. Seit 2015 sogar auf dem SWISSPASS.

Mit dem GA kann der Kunde, praktisch unabhängig vom Zielort und den benutzten Beförderungsgesellschaften, mit nur einem Billett reisen. Gültig bei

- allen großen Eisenbahnen,
- fast allen Privatbahnen;
- auf dem gesamten Postautonetz und
- bei den meisten weiteren Busgesellschaften sowie bei
- den meisten städtischen Verkehrsbetrieben (Bus, Tram) und
- vielen Schifffahrtslinien.

Die deutsche Tarif-Vielfalt

- Deutschland hat rund 150 Tarifverbünde, Verkehrsverbünde, Tarifgemeinschaften etc.
- In Sachsen konnten wir das erfolgreich auf 5 reduzieren.
- Eisenbahntarife gibt es auch noch.
- Die Eisenbahnen im TBNE wollen den Deutschlandtarif im SPNV platzieren.



*1 Die TGL und der VRK bieten keinen Gemeinschaftstarif an, betreiben aber die Fahrplankoordination für SPNV und Regionalbuslinien.
 **1 Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verfügt über einen Bus-Verkehrsverbund, der keinen eigenständigen Namen trägt.

Legende

- Verbünde mit SPNV-Integration
- Verbünde ohne SPNV-Integration
- Teilgebiete eines Verbunds mit SPNV-Integration, in denen ein weiterer Verbund mit eigenständigem Tarif für die Regionalbuslinien operiert
- Teilgebiete eines Verbunds mit SPNV-Integration, in denen einem weiteren Verbund die Fahrplankoordination der Regionalbuslinien obliegt
- Verbünde ohne Gemeinschaftstarif, die nur Fahrplankoordination betreiben
- Gebiete, in denen die Zuständigkeiten für Gemeinschaftstarif und Fahrplankoordination bei unterschiedlichen Verbänden liegen
- Dachtarife mit SPNV-Integration
- Verbundfreie Gebiete

Die Schaffung eines Deutschlandtarif für Busse & Bahnen gleichet einer Sisyphos-Arbeit.

Oliver Wolff, VDV aus VDV-Magazin 01/2017:
Die ÖPNV-Tarife sind so ausdifferenziert, dass es
keinen Einheitstarif mehr geben wird – das ist leider
vorbei.



Die einzige Lösung formuliert jüngst
Bundeswirtschaftsministerin Zypries
sehr hart:

„Wer die Digitalisierung nicht ernst
nimmt, wird künftig nicht mehr am
Markt sein.“

Der digitale Vertrieb via Smartphone ist die zentrale Chance unserer Branche, Tarifgrenzen durch Kooperation zu überwinden.

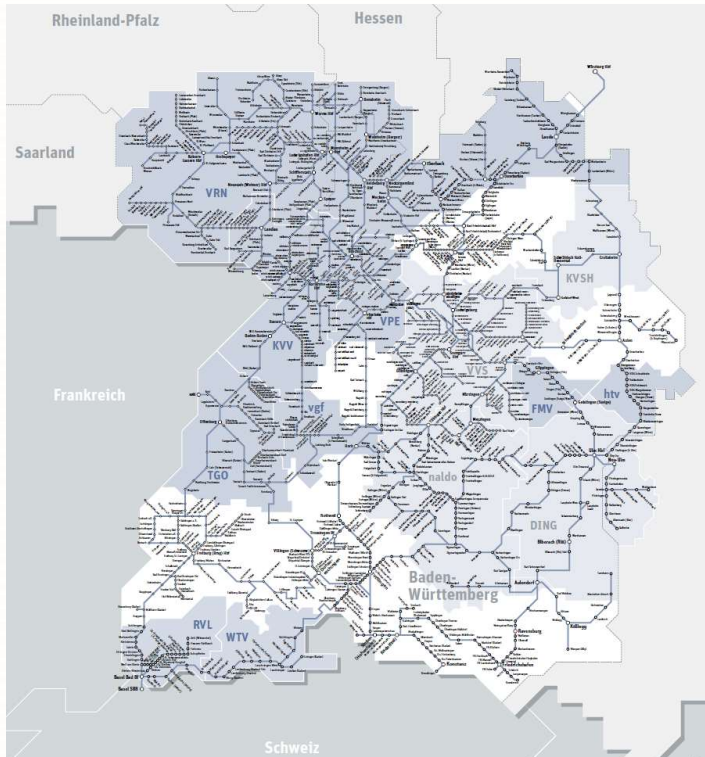
Eine Reiseauskunft mit einer Transaktion zum Fahrerlebnis werden lassen.

Digitalisierung darf alles neu machen.

Ein elektronisches Stellwerk ist nicht
viel mehr, als Technik von 1880
elektronisch abzubilden.

Touch&Travel war seiner Zeit weit
voraus.

Aus Touch&Travel wurde Ticket2Go.



Kunden in BaWü können seit 01.04.2017 wieder diese bewährte Technik nutzen.

Kunden in Mitteldeutschland könnten dies auch!



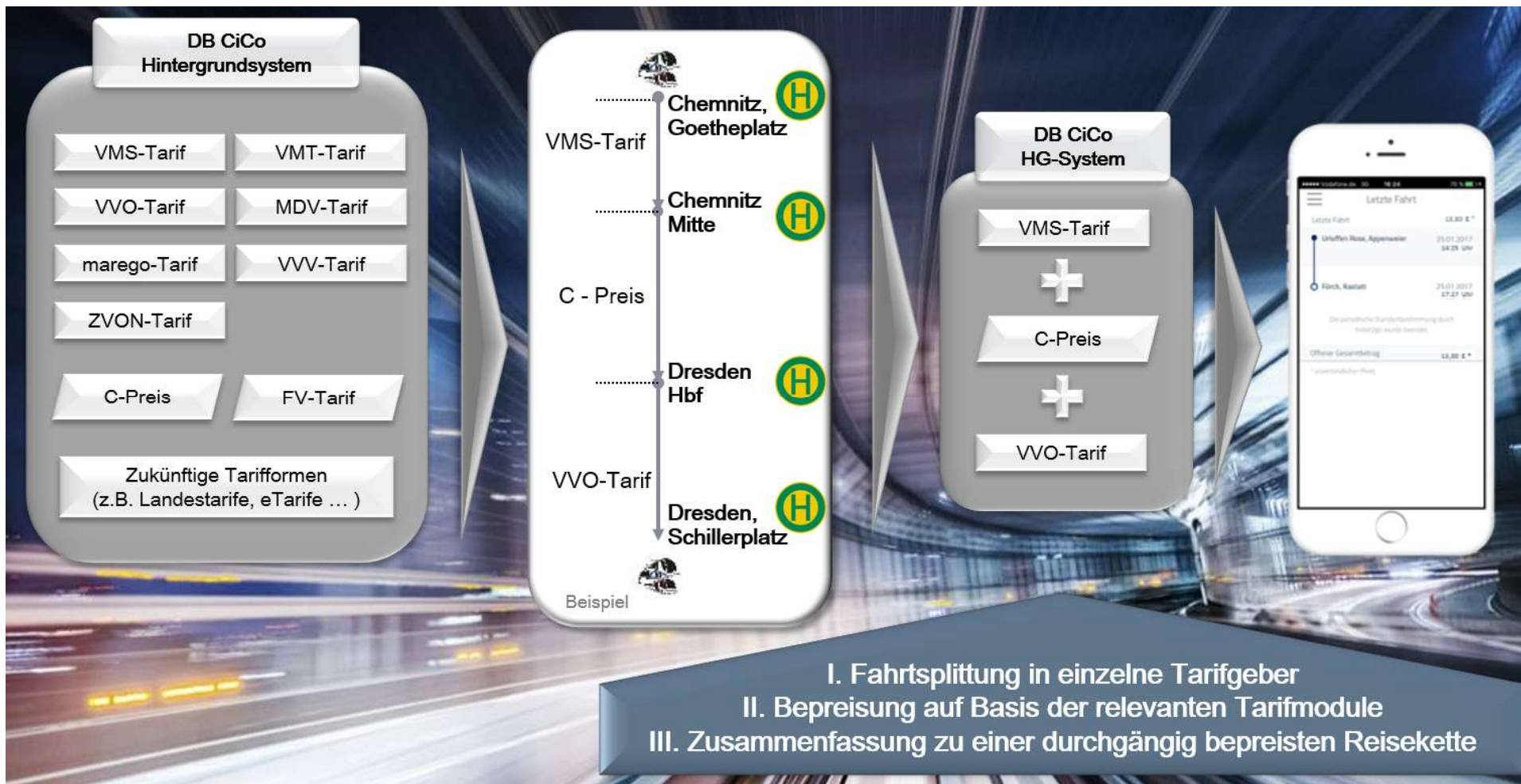
Vorteile Ticket2Go:

- Läuft in BaWü
- Keine Neuentwicklung
- Kompetenter Systemanbieter
- Keine Tarifkenntnisse erforderlich
- Verbundübergreifendes Fahren aus einer App heraus
- Einfacher & einheitlicher Kaufprozess
- Best-Price-Funktion
- Basis für Weiterentwicklungen (z.B. eTarife & CiBo/BiBo)
- (Verursacher-) gerechte & transparente Einnahmezuscheidung
- Senkung von Zugangsbarrieren im ÖPNV
- Multitariffähigkeit ermöglicht verbundübergreifendes Reisen & Abbildung aller Tarife

Check-In, Standortdaten während der Fahrt und Check-Out bilden die Basis für die Tarifierung



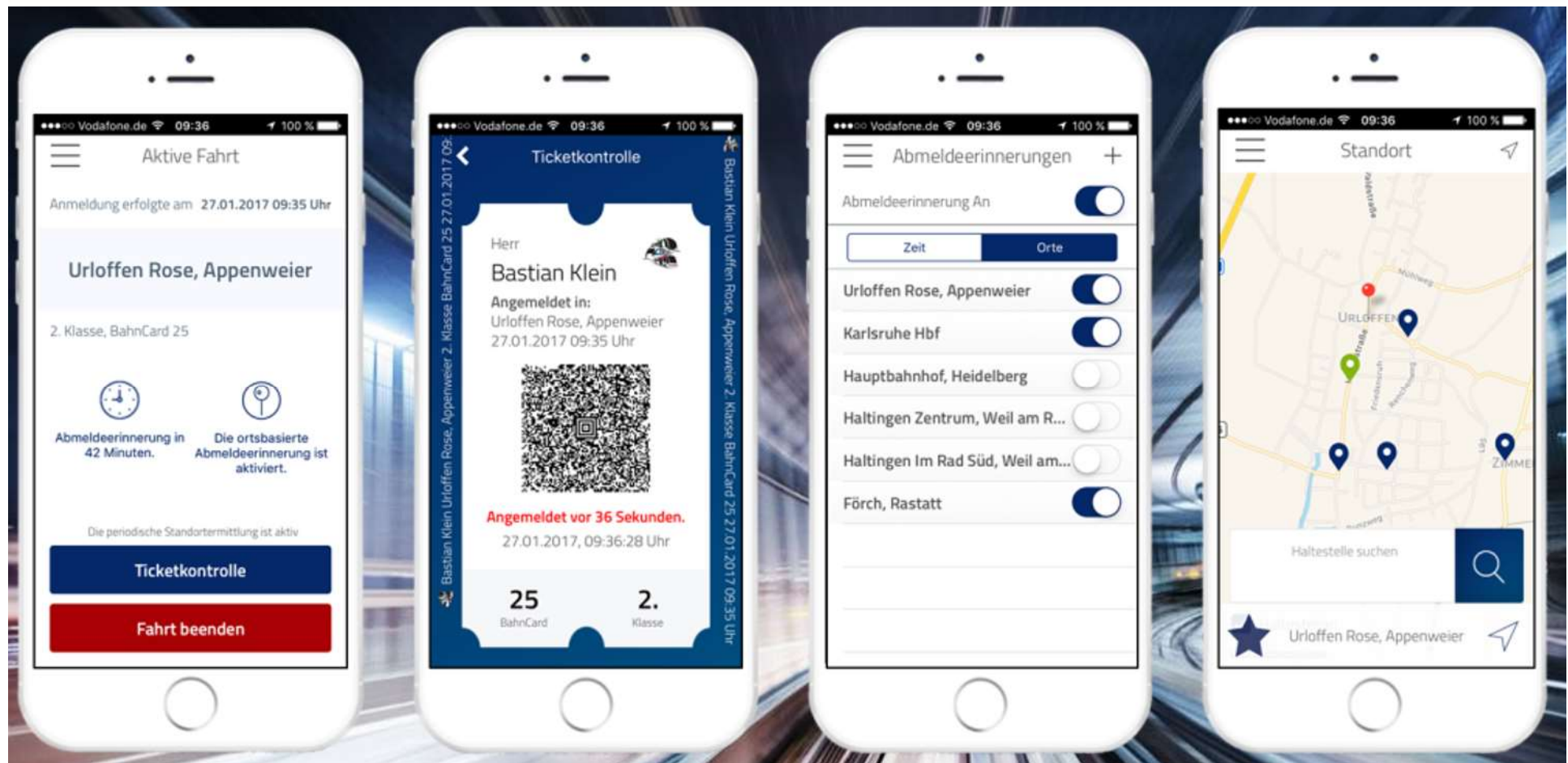
Ticket2Go Mitteldeutschland



- I. Fahrtsplittung in einzelne Tarifgeber
- II. Bepreisung auf Basis der relevanten Tarifmodule
- III. Zusammenfassung zu einer durchgängig bepreisten Reisekette



DB CiCo / Ticket2Go bietet den Kunden eine einfache und komfortable Nutzung sowie Zuverlässigkeit und Sicherheit für die Partner



Woran hängt es?

- Philosophie der Nachher-Preisbildung ist uns ungewohnt.
- Kein mitteldt. Verbundtarif hat zur Zeit geeignete digitale Schnittstellen zu Ticket2Go.
- Konkurrenz mit eigenen Produkten.
- Angst vor / Vorbehalte gegen / schlechte Erfahrung mit DB.
- Mein Kunde gehört mir!
- Mangelnde eigene Personal-Ressourcen.
- Entwicklungsrückstand: DB hatte fatalerweise zeitlang T&T aufs Abstellgleis geschoben.
- Über Digitalisierung reden ist leichter als es tun!

Woran hängt es nicht?

- DB Vertrieb mit DB CiCo sehr offensiv und hilfsbereit.
- DB Vertrieb hat Angebot in Kombination mit BaWü abgegeben.
- Wille und Geld der SPNV-Aufgabenträger in Sachen vorhanden.
- Sachsen-Anhalt hat auch großes Interesse, Thüringen ebenfalls.
- DB Fernverkehr hat für DB Vertrieb für die Region Mitteldeutschland Fernverkehrstarife (A/B) zur Anwendung freigegeben.
- DB Regio steuert den C-Preis bei.
- TBNE-EVU aus Mitteldeutschland sind positiv angetan: DB Regio, Netinera und EB aktive Unterstützer.
- 4 HTD-Verbände in Sachsen machen mit.
- Bundesweiten Initiativen des BMVI und des VDV

Touch & Travel

Eine Lösung für Sachsen?

Ja!

Aber in der Sackgasse, weil wir
Verbünde nicht können!

Der Ausweg aus der Sackgasse:
Die Verbundtarife in Sachsen und
Mitteldeutschland brauchen eine
moderne standardisierte digitale
Schnittstellen für viele zukünftige
Anwendungen.

Vorbild? VMT will PKM des Fraunhofer
IVI nutzen.

Wie nun also weiter?

- Technisch betrachtet brauchen wir funktionierende digitale Schnittstellen – da könnte uns sächsische Kompetenz mit dem Fraunhofer IVI helfen.
- Regionale Apps wie easy.Go (2 von 7) und HTD (5 von 7) besser einbeziehen – Funktionalitäten HTD mit HanseCom ausbauen, gerne auch parallel easy.Go/Leipzig mobil.
- In bundesweite Apps wie DB Navigator unsere regionalen Tarife integrieren – da soll die neue kooperative Zusammenarbeit mit DB Vertrieb intensiviert werden.
- Moderne schnelle fahrplanbasierte überregionale Auskunft nötig.

Fraunhofer IVI bietet seit > 10 Jahren den zentralen Tarifserver für das HTD

- Komplette Nahverkehrstarife für den mobilen Verkauf
- Nutzung des innovativen Vertriebswegs »HandyTicket« in Großstädten und flächendeckend möglich.
- Die regionalen Ticketsortimente umfassen derzeit über 600 Produkte in mehr als 1.000 Varianten.
- Grundlage ist der vom Fraunhofer IVI für HTD entwickelte zentrale Produktserver
- Abbildung unterschiedlichster ÖPNV-Tarifstrukturen einheitlich und flexibel
- Integration kompletter Nahverkehrstarife neben diversen regionalen Fahrplanauskünften in das System
- Die Abbildung der Tarife erfolgt dabei auf Basis eines einheitlichen Datenmodells in sogenannten XML-Produktmodulen.
- Die Produktmodule wurden in mehrjähriger Forschungsarbeit entwickelt und optimiert.
- Sie lassen sich über die Anwendung im HandyTicket hinaus auch auf andere E-Ticket-Systeme übertragen.

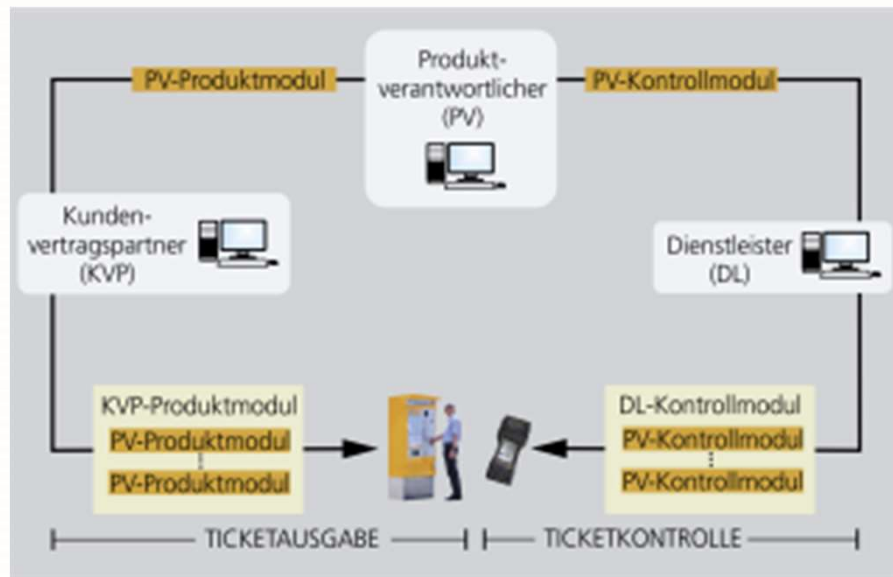


Das neue PKM des Fraunhofer IVI

PKM Projektpartner

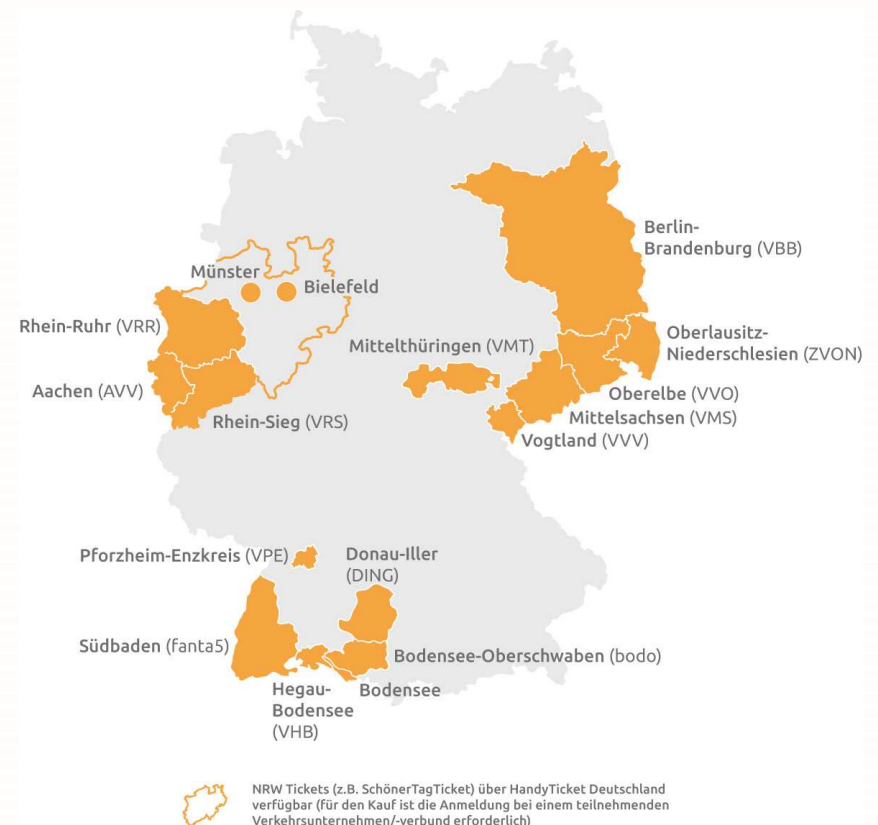


Das neue PKM des Fraunhofer IVI



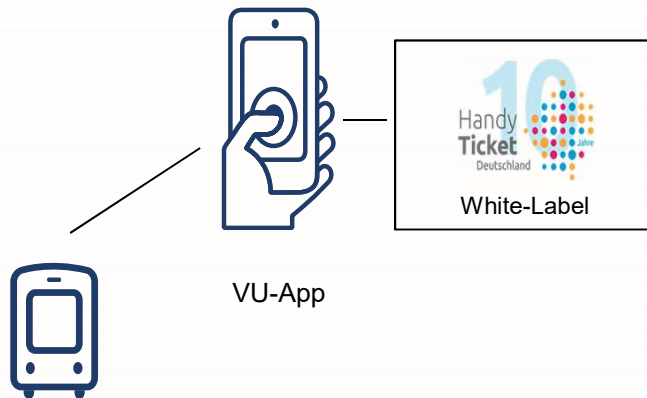
- Ziel der Forschungsgruppe »Ticketing und Tarife«: Entwicklung eines geräteunabhängigen Standard zur elektronischen Abbildung und Verarbeitung beliebiger Nahverkehrstarife.
- Grundlage dieses Standards sind Produkt- und Kontrollmodule (PKM), in denen Tarifdaten und die entsprechende Verarbeitungslogik einheitlich und dennoch flexibel konfigurierbar sind.

Das HTD



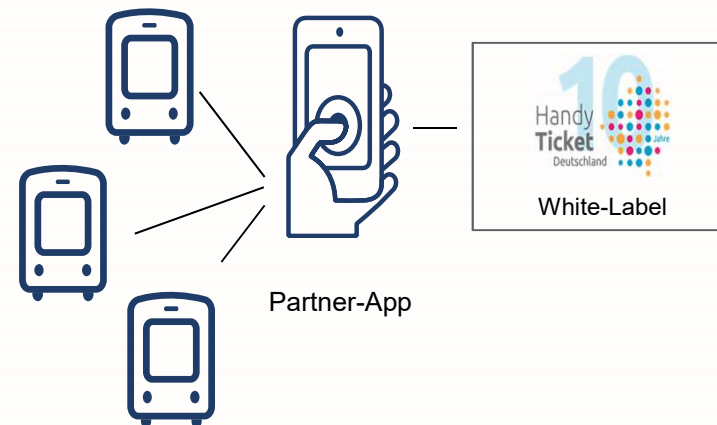
2 Varianten der Ticketmaschine des HTD

Eigene App



HandyTicket als White-Label-Dienstleister für
Verkehrsunternehmen
VVO, VMS, VMT, VON, VVV

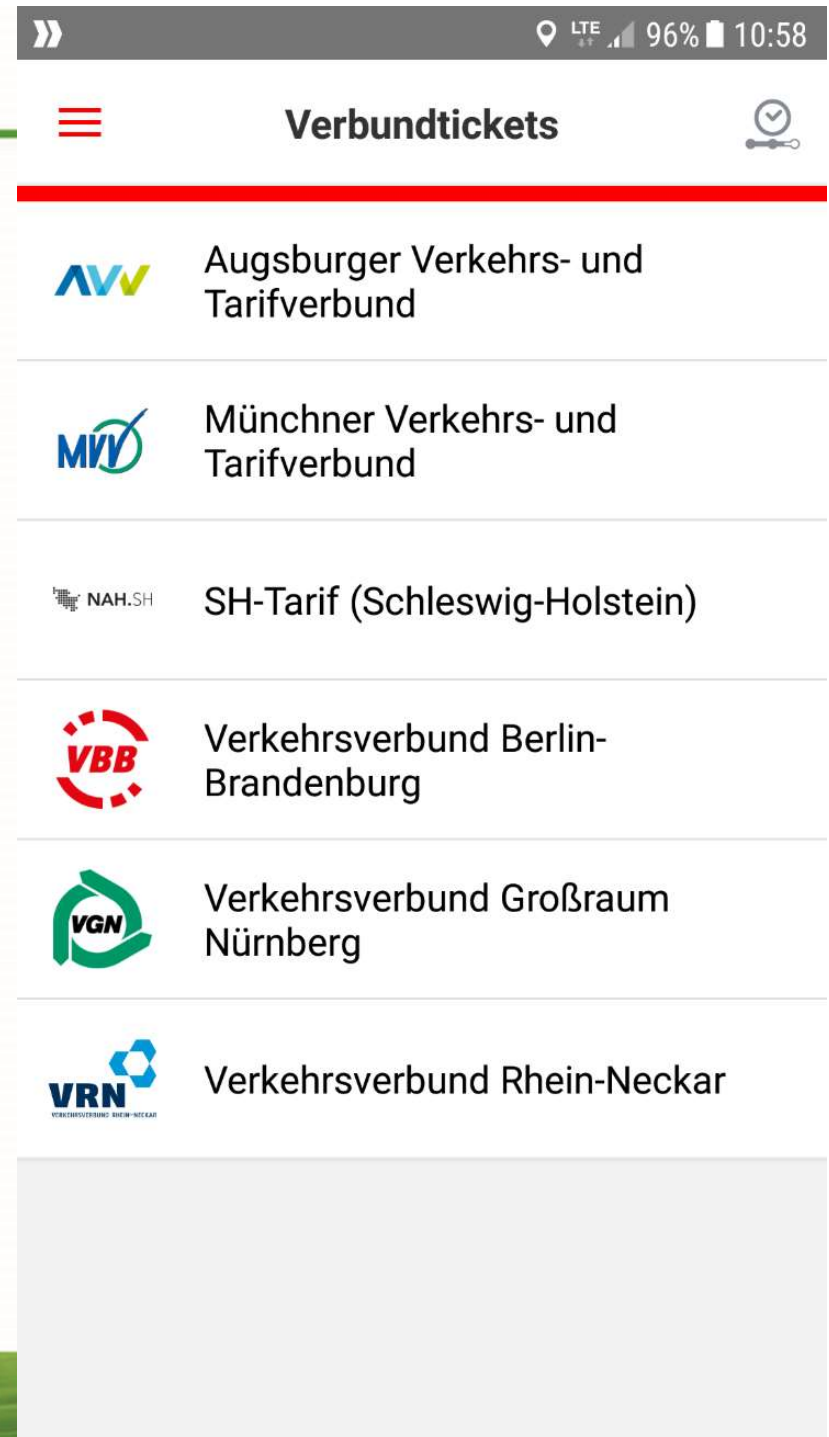
BiB/API in B2C-App



Anbindung weiterer B2C-Apps im ÖPNV- &
Ticketing Kontext
Rheinbahn (Mentz), VBB (HaCon)

DB Navigator

- Die DB fährt seit 2 Jahren eine extreme Digitalisierungsoffensive mit rund 1 Mrd. €.
- Nächste Entwicklungsstufe des Navigator steht bevor.
- Entgegen der Ansagen im alten Navigator nur schleppende Verbundintegration.
- Regionale Lösungen des Navigator machbar.
- **Aber: DB ist (und bleibt) der größte brancheninterne bundesweite Vertriebsanbieter.**



Fahrplanbasierte Reiseauskunft

- Bedarf an geordneter Vernetzung der Informationen incl. Echtzeitdaten wachsen weiter: immer barrierefrei, immer verfügbar, immer konsistent
- Auskunftssysteme in Deutschland zu 99 % Mentz & HaCon, in Sachsen 4:1, ST und TH nur HaCon
- zunehmend multimodale Funktionalität
- technische und betriebliche Aufwände steigen
- Datendrehscheiben vernetzen
- Multimodale Reiseketten bedeuten Zusammenarbeit der Mobilitäts-Betreiber und gleichzeitig Wettbewerb um Kundenbindung

DELFI: Kein Orakel!

Durchgängige **E**lektronische **F**ahrgast**I**nformation

- Zusammenschluss der Bundesländer seit 2000.
- Für Sachsen nahm der VVO die Aufgaben wahr.
- Beschluss der VMK Grundlage für die Neustrukturierung der Organisationsstrukturen, Gut organisiert und schlagkräftig: Der DELFI e.V.
- EU fordert und regelt den diskriminierungsfreien und standardisierten Zugang zu Daten und Diensten.
- DELFI 2020 will performante, vollständige und hochaktuelle Auskünfte ermöglichen.
- DELFI wird der nationale Zugangspunkt zu ÖV-Informationen sein.

Der DELFI E.V: Wer Fehlt Noch? Sachsen, nur Sachsen!



Ticketmaschine und Fahrplanauskunft
müssen bei den regionalen
Anwendungen zusammenwachsen.

Egal, ob, wie heute üblich, vorher oder
bei T&T nachher der Preis berechnet
wird.

Wie nun also wirklich weiter?

- Schritt 1: HanseCom und Fraunhofer IVI ertüchtigen die vorhandene Ticketmaschine für das Durchbuchen unabhängig vom Tarif.
- Schritt 2: Wir nutzen die Datendrehscheibe des VVO für DELFI.
- Schritt 3: Wir brauchen eine Basis-APP.
 - Var 1: Wir nutzen wie bisher die HanseCom App und ergänzen diese um eine Fahrplanauskunft und auch Ticket2Go.
 - Var 2: Die sächsischen HTD-Verbünde nutzen als Basis die VVO-Mobil App und ergänzen die um die HTD-API und auch Ticket2Go.
- Alternative: Wir nutzen z.B. den regionalisierten DB Navigator.

Einfach einsteigen und losfahren.
Egal wo!

Hoffentlich kein Traum!

**VIELEN DANK FÜR IHR INTERESSE, IHRE GEDULD
UND IHRE AUFMERKSAMKEIT.**

Thorsten Müller

Tel: 03744 83020

E-Mail: T.Mueller@VVGvogtland.de



Zug

Tram

BUS

EINFACH GUT GEFAHREN.
www.vogtlandauskunft.de