



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2011/0243	31.08.2011	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.09.2011	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	26.09.2011	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	26.09.2011	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.09.2011	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	30.09.2011	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. ÖPNVG NRW
2. Erste Erfahrungen mit dem Einsatz von Hybridbussen im VRR
3. Aktueller Stand Luftreinhaltepläne
4. IC-Vertrag
5. Einnahmen- und Fahrtenentwicklung
6. Vertriebliche Umsetzung SozialTicket
7. VGN-Kampagne
8. Fortschreibung NRW-Tarif

9. Überleitungsregelungen für ZusatzTicket

10. Gesamtmobilität

11. EFM3-Pilot

1.ÖPNVG NRW

Die Revision des ÖPNVG NRW befindet sich in seiner abschließenden Phase. Mit Schreiben vom 25.07.2011 wurde vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW ein Referentenentwurf zur Verbändeanhörung verschickt. Der VRR hat seine Stellungnahme fristgerecht zum 19.08.2011 auf den Weg gebracht.

Insgesamt war eine abschließende Beurteilung VRR-seitig durch eine nicht bekannte Rechtsverordnung, die noch fehlenden Verwaltungsvorschriften und einer dem VRR offiziell nicht bekannten Höhe der nach §11(1) ÖPNVG zufließenden Mittel, nicht möglich.

Die im Referentenentwurf vorgenommenen und für den VRR wesentlichen Änderungen zur bisherigen Gesetzeslage lassen sich grob in vier Kategorien einteilen:

1. Neuberechnung der Mittel nach §11 (1) und (2) ÖPNVG
2. Modifizierte Förderquote und Mittelverwendung nach § 12 ÖPNVG
3. Einflussnahme des Landes auf die Zusammenarbeit der Kooperationsräume
4. Vorsehen einer Rechtsverordnung zur Erhöhung der Handlungsfähigkeit des Ministeriums

Zu 1.):

Zusammen mit einem Gutachter hat das Land je Kooperationsraum eine finanzielle Bewertung der vertraglichen Verpflichtungen aus den SPNV Verkehrsverträgen vorgenommen. Unter Berücksichtigung des Ausschreibungsfahrplans wurde daraus der Finanzbedarf in NRW bis 2016 vom Gutachter hochgerechnet. Das Verfahren selbst wurde mit den Kooperationsräumen abgestimmt. Ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor, d.h. die tatsächliche Höhe der dem VRR zufließenden Mittel nach § 11 (1) ist noch nicht bekannt. Gesamthaft sind 858 Mio. € für 2011 zur Finanzierung der SPNV Betriebsleistungen vorgesehen.

Die Neuberechnung der Mittel nach § 11 (2) (im VRR: Aufgabenträgerpauschale und Fahrzeugförderung) führt nach derzeitigen Erkenntnissen zu einer Veränderung der Anteile je Gebietskörperschaft, verglichen mit der bisherigen Berechnung. Dabei ist der Anteil des VRR an der Pauschale nahezu unverändert geblieben (ca. 55 Mio. €). Kommunen mit hohem Leistungsangebot und hoher Einwohnerzahl gewinnen hinzu. Entsprechend geben die anderen Kommunen ab. Dies hat zur Folge, dass die hinzugewinnenden Kommunen einen deutlich höheren Anteil zur Fahrzeugförderung im VRR leisten als bisher.

Für die meisten Kommunen reduziert sich im Ergebnis der Anteil der Aufgabenträgerpauschale (10% bzw. 20% aus der VRR Pauschale).

Zu 2.)

Die max. Förderquote für Investitionsvorhaben nach §12 ÖPNVG wurde von 85% auf 90% angehoben. In begründeten Ausnahmefällen ist auch eine höhere Förderquote möglich. Der VRR hat in seiner Stellungnahme vorgeschlagen, entsprechend der Finanzsituation der Kommunen eine gestaffelte Förderung von 92,5% (genehmigtes Haushaltssicherungskonzept) über 95% (nicht genehmigtes Haushaltssicherungskonzept) bis zu 100% (überschuldete Kommune bzw. Gefahr der Überschuldung) vorzusehen.

Neu eingeführt wurde die Möglichkeit 20%, und mit Zustimmung des Ministeriums bis zu 30%, der Pauschale nach § 12 ÖPNVG zur Betriebskostenfinanzierung von SPNV Leistungen zu verwenden.

Die Höhe der Pauschale für den VRR ist unverändert geblieben (ca. 87 Mio. €).

Zu 3.):

Der Referentenentwurf sieht Sanktionsmöglichkeiten, d.h. Kürzungen von Pauschalen, vor, für den Fall, dass bestimmte verpflichtende Aufgaben von den Kooperationsräumen nicht ordnungsgemäß wahrgenommen werden, wie z.B. die Einführung eines Gemeinschaftstarifes. Durch die Einführung eines Gemeinschaftstarifes mit der VGN zum 01.01.2012 ist dieser Punkt für den VRR nicht weiter relevant.

Weiterhin sind Berichtspflichten der Kooperationsräume an das Ministerium vorgesehen. Inhalte der Berichte sollen die Ergebnisse der Zusammenarbeit untereinander sein.

Zu 4.):

Die bisher starre Vorgabe der Quotierung von Mitteln nach § 11(1) soll aufgegeben werden. Stattdessen soll im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags eine Rechtsverordnung erlassen werden, mit der flexibel auf notwendige Veränderungen, wie z.B. Änderungen von Eisenbahninfrastrukturentgelten, reagiert werden kann.

2. Erste Erfahrungen mit dem Einsatz von Hybridbussen im VRR

Im Rahmen von drei Förderprogrammen hat die VRR AöR in den Jahren 2009 – 2011 die Anschaffung von 70 Hybridbussen durch die Verkehrsunternehmen im VRR-Raum gefördert. Die Fahrzeuge wurden im Sommer 2009 europaweit ausgeschrieben und bei fünf unterschiedlichen Herstellern bestellt. Bei Solaris wurden leistungsverzweigte Hybridbusse geordert, bei Evobus, MAN und Hess/Vossloh-Kiepe Fahrzeuge mit serieller und bei Volvo Fahrzeuge mit paralleler Antriebstechnologie. Die Förderung hatte nicht nur die umweltfreundliche Modernisierung der Busflotten zum Ziel. Durch das große Bestellvolumen sollte auch die Markteinführung der Hybridtechnologie beschleunigt werden und die Technologie schneller aus dem Vorserienstatus in die Serienreife überführt werden.

Um die Erfahrungen mit den verschiedenen Hybridbussen gezielt erfassen und kommunizieren zu können, wurde parallel zum 1. Förderprogramm ein Forschungsprojekt mit dem Institut

für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen University und dem TÜV Nord initiiert und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. In diesem Forschungsprojekt werden vor allem die Geräusch- und Abgasemissionen, der Kraftstoffverbrauch sowie die Einsatzmöglichkeiten unterschiedlicher Technologien bei verschiedenen Einsatzbedingungen (Simulationen) untersucht. Die Untersuchungen hierzu laufen bis Ende September 2011, der Abschlussbericht wird im November 2011 vorliegen. Die Zwischenergebnisse zeigen bislang in allen Bereichen positive Tendenzen.

In sog. Zwischenevaluationsgesprächen zu den im Rahmen des 1. Förderprogramms eingesetzten 21 Hybridbussen, die die VRR AöR mit jedem Hersteller und den jeweiligen Verkehrsunternehmen im Juli 2011 geführt hat, ging es vor allem um die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit dem Einsatz der Busse. Einige der bis Herbst 2010 ausgelieferten Fahrzeuge konnten von Anfang an sehr zuverlässig und ohne größere Probleme eingesetzt werden. Bei einigen dieser Vorserien-Fahrzeuge zeigten sich jedoch technische Probleme wie beispielsweise vermehrte Ausfälle aufgrund eines überhitzten Motorraumes oder zu hohe Kraftstoffverbräuche aufgrund des nicht optimalen Zusammenspiels zwischen Motor und Heizung in den Wintermonaten. Die Probleme wurden je nach Hersteller (unterschiedliche Größe oder Servicekonzept etc.) und Komplexität des Problems unterschiedlich schnell gelöst. Mittlerweile ist die Zuverlässigkeit jedoch bei fast allen Hybridbussen in ähnlichem Ausmaß wie bei den konventionellen Bussen gegeben. Die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Herstellern wurde meistens als sehr gut beurteilt, teilweise musste der Service (telefonische und persönliche Erreichbarkeit bei Problemen) noch optimiert werden.

Die Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt wie auch die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit dem Einsatz der Fahrzeuge fließen in die Produktion der später entwickelten Fahrzeuge ein, die voraussichtlich bis zum Jahresende 2011 ausgeliefert sein werden, so dass Anfang 2012 alle 70 Hybridbusse im VRR-Raum im Einsatz sein werden.

3. Aktueller Stand Luftreinhaltepläne

Die öffentliche Auslegung der Luftreinhaltepläne Ruhrgebiet war zum 27.07.2011 abgeschlossen, Stellungnahmen konnten noch bis 14 Tage später vorgenommen werden. Derzeit prüfen die Bezirksregierungen die Stellungnahmen und nehmen ggf. Änderungen vor. Anschließend erhalten die Städte die Pläne zur abschließenden Freigabe. Geplant ist, dass der neue Luftreinhalteplan Ruhrgebiet zum 01.10.2011 in Kraft treten soll. Es ist eine Ausweitung der Umweltzonen zu einer zusammenhängenden Umweltzone Ruhrgebiet vorgesehen. Diese soll zum 01.01.2012 wirksam werden.

Die bestehenden Ausnahmeregelungen für die ÖPNV-Unternehmen bezogen auf die Um-

weltzonen wurden bis zum 30.09.2011 verlängert. Ab dem 01.10.2011 gelten die Ausnahmeregelungen zu Fahrverboten in Umweltzonen, die der VDV mit dem Umweltministerium verhandelt hat und die seit Ende Juli 2011 unterschrieben und rechtsgültig vorliegen. Hierzu hat es am 10.08.2011 einen Erlass des Umweltministeriums gegeben. Demnach gelten - wie schon im letzten Sachstandsbericht dargelegt - die folgenden Ausnahmeregelungen:

- Busse mit roter Plakette, die vor dem 1.11.2008 auf das Unternehmen zugelassen sind, erhalten eine Befreiung von Verkehrsverboten in Umweltzonen bis zum 31.12.2012.
- Busse mit gelber Plakette, die vor dem 1.01.2011 auf das Unternehmen zugelassen sind, erhalten eine Befreiung von Verkehrsverboten in Umweltzonen bis zum 31.12.2015.
- Soweit es zur Abdeckung von Spitzenverkehrsleistungen im Schülerverkehr oder bei Großveranstaltungen, zum Einsatz als Reservefahrzeug, im Falle eines nur untergeordneten Leistungsanteils regionaler Linien oder bei Lage des Betriebshofs innerhalb einer Umweltzone erforderlich ist, können für Busse von VDV-Unternehmen bzw. für Busse ihrer Subunternehmen über diese Termine hinaus auf Antrag Verlängerungen der Verkehrsverbotsbefreiung um maximal zwei Jahre erteilt werden.

4. IC-Vertrag

Im VRR können VRR-Zeitkartenkunden gemäß eines Vertrages zwischen dem VRR und dem Fernverkehr der DB gegen Zahlung eines Aufpreises alle Intercity/Eurocity-Züge der DB nutzen. Angeboten wird ein für alle Strecken einheitlicher wöchentlicher, monatlicher oder jährlicher Aufpreis. Dieser beträgt aktuell 19,40 Euro pro Woche, 60,60 Euro pro Monat oder 51,40 Euro / pro Monat im Jahresabonnement. Dieser gilt dann sowohl für alle VRR-internen Relationen als auch in Kombination mit angrenzenden Verbundtickets für verbundüberschreitende Fahrten in NRW.

Erfahrungsgemäß haben in den Vorjahren jeweils rd. 1 100 VRR-Dauerkunden einen IC-Aufpreis gelöst. Das Hauptmotiv für diese Kaufentscheidung war in erster Linie ein verbessertes Zugangebot in Form von qualitativ hochwertigerem Wagenmaterial, Reisezeitverkürzungen oder direktem Laufweg. Bei den genutzten Relationen spielte besonders die Verbindung von Recklinghausen nach Düsseldorf eine große Rolle, weil zwischen dem nördlichen Kreis Recklinghausen und der Landeshauptstadt bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 keine direkte Nahverkehrsverbindung existierte. Mit der Umsetzung des neuen RegionalExpress-Konzeptes wurde mit der Laufwegveränderung der Linie RE 2 eine direkte Nahverkehrsverbindung aus dem Münsterland über den Kreis Recklinghausen nach Düsseldorf ge-

schaffen. Wie erwartet hat sich dies auf die Nutzerzahlen der Fernverkehrszüge ausgewirkt. Mit steigender Tendenz steigen immer mehr Kunden aus dem Intercity auf den preiswerteren RE um. Allein in den ersten drei Monaten des Jahres 2011 sind die Nutzerzahlen zwischen Recklinghausen und Düsseldorf um rd. 20 %, im gesamten VRR um nahezu 10 % zurückgegangen, so dass aktuell weniger als 1 000 VRR-Zeitkartenkunden die zuschlagpflichtigen InterCity/EuroCity-Züge nutzen.

Die ursprünglich bis zum Fahrplanwechsel 2011 laufende Vereinbarung mit der DB wurde nun um weitere zwei Jahre mit der Option zur Verlängerung um ein weiteres Jahr bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2014 verlängert. Dabei wurde der dem Fernverkehr - neben den Einnahmen aus den Aufpreisen und den Anteilen aus der Einnahmeaufteilung - zustehende zusätzliche Finanzierungsbeitrag aufgrund der rückläufigen Nutzerzahlen nahezu halbiert

5. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis Juni 2011

Seit Januar 2011 hat sich die VRR-Entwicklung gegenüber dem Jahr 2010 deutlich entspannt. Die positive Entwicklung nach dem 1. Quartal 2011 konnte im 2. Quartal noch gesteigert werden. Im ersten Halbjahr sind die Einnahmen nun um **21,6 Mio. € (+ 4,5%)** gestiegen, und auch die Fahrten konnten das hohe Vorjahresniveau noch leicht um **+ 0,2% auf 550,8 Mio. Fahrten** steigern.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -					
	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Jun 2010	Jan-Jun 2011		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	848.713	877.148	28.434	3,4
	Barsortiment	109.774.887	112.678.407	2.903.520	2,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	54.690.690	56.877.020	2.186.330	4,0
	davon 4erTicket Erwachsene	38.312.057	37.729.384	-582.673	-1,5
	FirmenTickets	38.356.224	40.948.756	2.592.532	6,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	21.768.789	22.291.483	522.694	2,4
	Regelzeitkarten	194.323.102	205.121.331	10.798.229	5,6
	davon Ticket2000 Abo	98.832.704	104.153.110	5.320.405	5,4
	davon Ticket1000 Abo	35.624.943	36.623.159	998.216	2,8
	davon BärenTicket	17.391.992	18.230.086	838.094	4,8
	Schüler/AzubiTickets	115.744.196	119.936.676	4.192.480	3,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	43.577.617	42.891.576	-686.041	-1,6
	davon YoungTicketplus	19.120.376	22.534.532	3.414.156	17,9
	StudentenTickets	14.947.006	15.964.938	1.017.932	6,8
	NRW-weite Tickets	7.695.209	7.756.285	61.076	0,8
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	46.842.341	45.792.801	-1.049.540	-2,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	22.375.640	22.594.674	219.034	1,0
	davon 4erTicket Erwachsene	18.025.672	16.720.464	-1.305.208	-7,2
	FirmenTickets	32.819.465	34.137.611	1.318.146	4,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	15.282.652	14.935.870	-346.782	-2,3
	Regelzeitkarten	207.341.839	209.610.662	2.268.823	1,1
	davon Ticket2000 Abo	114.467.446	115.610.621	1.143.175	1,0
	davon Ticket1000 Abo	38.998.336	38.366.603	-631.733	-1,6
	davon BärenTicket	12.623.220	12.640.275	17.055	0,1
	Schüler/AzubiTickets	232.932.774	230.673.648	-2.259.126	-1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	119.779.344	113.580.480	-6.198.864	-5,2
	davon YoungTicketplus	30.315.900	34.571.850	4.255.950	14,0
	StudentenTickets	28.762.260	29.659.590	897.330	3,1
	NRW-weite Tickets	999.013	962.431	-36.582	-3,7
Gesamt: Summe von Einnahmen		481.689.339	503.283.540	21.594.202	4,5
Gesamt: Summe von Fahrten		549.697.692	550.836.743	1.139.051	0,2

Die größten Steigerungen sind bei den Regelzeitkarten zu verzeichnen mit einer Einnahmesteigerung um **10,8 Mio. € (+ 5,6%)** verbessert werden. Auch im Bereich der Schüler/AzubiTickets sind die Einnahmen mit **+ 4,2 Mio. € (+ 3,6%)** sehr erfreulich, obwohl die Schülerentwicklung seit den letzten beiden Jahren rückläufig ist (aktuell - 1,5%). Im Barsortiment sind trotz der um **2,2% sinkenden Fahrten** die Einnahmen um **2,9 Mio. € (+ 2,6%)** gestiegen.

Betrachtet man die Abonnentenentwicklung im VRR, so ist festzustellen, dass der leicht rückläufige Trend nach dem 1. Quartal sich nun wieder positiv darstellt. Insgesamt konnten im Mittel der ersten 6 Monate **2.800 neue Kunden** als Abonnenten gewonnen werden. Die größten Steigerungsraten verzeichnen hier mit **9.500 Abos (+ 14,0%)** das YoungTicketplus. Die SemesterTickets folgen der vom Landesamt für Datenstatistik erwarteten Zunahme der Studienanfängerzahlen und sind aus diesem Grund um **5.000 Abonnenten (+ 3,1%)** gestiegen. Auch die Ticket2000/1000-Abonnenten (**+ 800 Abos, + 0,2%**) und die FirmenTickets (**+ 2.300 Abos, + 1,7%**) tragen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Lediglich die SchokoTicket-Abonnenten sind mit **ca. 15.000 Kunden (- 3,4%) rückläufig** und folgen damit der demografischen Schülerentwicklung im VRR.

Insgesamt hat sich die anfängliche positive Entwicklung weiter fortgesetzt, man kann auf ein erfolgreiches erstes Halbjahr 2011 zurückblicken.

6. Vertriebliche Umsetzung SozialTicket

Zeitgleich mit der Einigung im Grundvertragsausschuss und dem Beschluss im Verwaltungsrat zur Einführung eines SozialTickets vom 19.07.2011 wurden im VRR umfangreiche Arbeiten und Abstimmungen zur Umsetzung eingeleitet. Auch in anderen Organisationen (Land NRW, Städte und Kreise sowie JobCenter) werden Vorbereitungen getroffen.

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des SozialTickets im ÖPNV NRW (Richtlinie SozialTicket) wurde vom Land mit den Verbänden und Verkehrsunternehmen landesweit abgestimmt. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat darüber informiert, dass diese zum 01.09.2011 veröffentlicht und den Städten und Kreisen zur Verfügung gestellt wird. Im Rahmen des Runderlasses des MWEBWV wird als Durchführungszeitraum für das Jahr 2011 der Zeitraum vom 01.01.2011 bis 30.06.2012 für die Mittelnutzung definiert. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Landesmittel für das Jahr 2011 ist die Einführung eines SozialTickets bis spätestens zum 11.12.2011. Aufgrund der gewählten Definition des Durchführungszeitraums werden Risiken eventueller Einnahmefälle reduziert. Vor diesem Hintergrund haben die Bezirksregierungen auf Basis des Schreibens des Innenminis-

teriums vom 04.08.2011 zugesagt, auch den unter Haushaltssicherung stehenden Gebietskörperschaften die Einführung des SozialTickets als Pilotprojekt zu erlauben.

Abweichend von den Beschlüssen der VRR – Gremien hat die Kommunalaufsicht der Bezirksregierung Düsseldorf mitgeteilt, dass Städte und Kreise in den Stadträten und Kreistagen aktiv ihre Teilnahme beschließen müssen. Das ursprünglich gewählte Verfahren – verbundweite Einführung und Mitteilung über eine Nichtteilnahme in einzelnen Gebietskörperschaften – ist durch den neuen Ansatz ersetzt worden. Alle Städte und Kreise im VRR wurden schriftlich über die neue Situation der zwingenden Notwendigkeit einer Beschlussfassung zur Teilnahme am Piloten informiert. Zudem wurde ein Muster für eine Beschlussvorlage in den Räten und Kreistagen erarbeitet und den Städten und Kreisen zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift (Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR über die Festsetzung der Tarife für Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchstarif) wird festgelegt, das Datenmaterial für die Evaluation mittels einer Vorher- und einer späteren Nachhererhebung zu generieren. Eine nationale Ausschreibung dieser Marktforschung wurde Mitte August veröffentlicht. Es ist vorgesehen, die Feldarbeit, d. h. die Datenerhebung ab Oktober durchzuführen. Parallel zu den Aktivitäten zur Marktforschung wurden verschiedene Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einer Vorauswahl unterzogen, die für die begleitende Überprüfung und Testierung in Frage kommen.

Der für die Einführung notwendige Tarifantrag wurde bei der Bezirksregierung Düsseldorf am 05.08.2011 eingereicht.

Für das SozialTicket wurde ein eigenständiges Layout entwickelt. In den späteren Verkauf kommen zwei Varianten, einmal ein Papierticket, bestehend aus einer Trägerkarte (Berechtigtenausweis) und einer monatlich zu erwerbenden Wertmarke oder einer Chipkarte.



In einer Infoveranstaltung Mitte Juli wurden die Leiter aller JobCenter aus NRW über den Sachstand zum SozialTicket informiert. Vereinbart wurde, die Prüfung und Bestätigung der

Anspruchsberechtigung durch städtische Ämter und JobCenter vornehmen zu lassen. Diese werden dann den o.g. Berechtigten ausgeben, der gegenüber dem Verkehrsunternehmen die Anspruchsberechtigung des Kunden dokumentiert. Eine Ausfüllhilfe wurde vorbereitet und wird den Behörden zur Teilnahme am Piloten zur Verfügung gestellt. Zur Klärung von vertrieblichen Detailfragen wurde zudem eine AG mit den Jobcenterleitern eingerichtet. Dies führte dazu, dass das Ausstellungsverfahren der Trägerkarte einfacher als in Aachen erfolgen wird. Darüber hinaus fand Mitte August eine erste Infoveranstaltung für die städtischen Ämter statt, zwei weitere Termine sind bis Mitte September vorgesehen. Im Rahmen dieser Veranstaltung haben die Vertreter der städtischen Ämter auf Vorlaufzeiten zur Verteilung der Berechtigtenausweise an die Anspruchsberechtigten hingewiesen, wünschenswert ist hier ein Vorlauf von 4-6 zur vertrieblichen Abwicklung bei den Behörden.

Ein Flyer, der die Anspruchsberechtigten über das SozialTicket informieren wird, ist in Vorbereitung. Ein zentraler Distributionsweg ist dabei der Postversand bzw. die Auslage bei den Behörden. Diese Vorgehensweise sichert eine optimale Information potenzieller Kunden.

7. VGN-Kampagne

Kommunikative Maßnahmen zur VGN Integration zum 01.01.2012



Um die Kommunikation der veränderten Situation im VRR und in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) zu unterstützen, werden durch den VRR verschiedene Informations- und Werbemedien erstellt. Als grundsätzliches Informationsmedium für die Mitarbeiter wird eine detaillierte Broschüre zu den neuen Tarifräumen, den veränderten Preisstufen und die neue Preisstufenmatrix ab Oktober 2011 zur Verfügung gestellt.

Für die Kundenkommunikation wird der VRR gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im VRR und VGN-Raum ab Oktober 2011 eine Informationskampagne mit zahlreichen Medien (s. Abbildung) zum neuen Tarifraum starten. Daneben werden den Fahrgästen die Neuerungen im Internet mittels einer Preisstufenauskunft dargestellt und erklärt. Weitere Informationsmedien wie Tarifgebetskärtchen zum Mitnehmen, Folder und Plakate im KundenCenter machen ab Oktober 2011 auf die neue Situation aufmerksam



Informationsmidien wie Tarifgebetskärtchen zum Mitnehmen, Folder und Plakate im KundenCenter machen ab Oktober 2011 auf die neue Situation aufmerksam

SchnupperAbo am Unteren Niederrhein

Zur Begleitung der Ticketeinführung am Unteren Niederrhein wird ab 1.1.2012 (mit den Startmöglichkeiten 1.01., 1.02. und 1.03.) erstmalig

das „SchnupperAbo“ mit den VRR Tickets angeboten (Bewerbungszeitraum Dezember 2011 bis Februar 2012), um auch hier den neuen Kunden die Test-Möglichkeit zu eröffnen.

8. Fortschreibung NRW-Tarif

Im letzten Sitzungsblock wurde über die Ergebnisse der NRW - Strategieklausur am 16.5.2011 in Wuppertal berichtet. Festgelegt wurden dabei drei Handlungsfelder, für die bis zum Frühjahr 2012 Empfehlungen abgegeben werden sollen:

1. Ergiebigkeit / Deckungsbeitrag des SPNV in langen Reiseweiten innerhalb der Verbundtarife,
2. Ausgestaltung der Kragentarife und
3. Neukonzeption des C – Preissystems in NRW.

Deckungsbeitrag des SPNV:

Zu diesem Thema werden im ersten Schritt von allen Kooperationspartnern die verfügbaren Angaben über Ticketeinnahmen und Fahrten zusammengetragen und in vergleichbare Entfernungskluster aufgeteilt. Diese Angaben müssen mit weiteren Parametern, z.B. dem verfügbaren Leistungsangebot und den ticketspezifischen Fahrtenhäufigkeiten verknüpft werden, um die Tarifergiebigkeit und den Deckungsbeitrag berechnen zu können. Diese Datenzusammenstellung soll bis Ende Oktober erfolgen, um dann daraus konkrete Handlungsfelder zu definieren.

Kragentarife:

Hier gilt es, die heute unterschiedlich strukturierten Regelungen zwischen den Verbundtarifen in NRW weitestgehend zu vereinheitlichen. Hierbei soll eine gleichförmige Abgrenzung zwischen den auf Basis eines Verbundtarifes konzipierten Kragentarifen für kurze und mittlere Reiseweiten und dem NRW – Tarif für längere Reiseweiten bis Ende des Jahres erarbeitet werden. Diese landesweit geltenden Rahmenvorgaben für die Ausgestaltung der Kragentarife sollen in den Übergängen zwischen den drei Kooperationsräumen VRR, NWL (Nahverkehrszweckverband Westfalen – Lippe) und NVR (Nahverkehrszweckverband Rheinland) gelten. Sofern Regelungen innerhalb dieser Kooperationsräume getroffen werden, müssen sich diese nicht zwangsläufig an den landesweiten Rahmenvorgaben orientieren. Beispiel für eine sich an den Landesregeln orientierende Relation wäre - zwischen den Kooperationsräumen VRR und NWL – die Relation Recklinghausen/Dülmen, nicht aber eine Relation innerhalb des NWL, zum Beispiel zwischen den heute noch geltenden unabhängigen Tarifen der Verkehrsgemeinschaft Münsterland und der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen – Lippe.

Neukonzeption des C – Preissystems in NRW:

Der NRW – Tarif besteht derzeit aus den beiden Ticketfamilien der Pauschalpreisangebote

(z.B. SchönerTagTicket) und den relationsbezogenen Tickets. Diese Relationspreistickets weisen im Gegensatz zu den Pauschalpreistickets systembedingt noch eine Reihe tariflicher Lücken oder Unplausibilitäten auf. So muss z.B. in allen Fahrten zumindest eine Teilstrecke mit dem SPNV zurückgelegt werden. Reine Busverbindungen sind nicht zulässig. Auch Fahrten über mehrere verkehrsübliche Wege zwischen zwei Städten werden häufig unterschiedlich bepreist. Hier ist die DB gefordert, einen Vorschlag für einen flächendeckenden großräumigeren Tarifkorridor zu erarbeiten, der - wie die Verbundtarife auch - mehrere gängige Wege zwischen zwei Städten zulässt. Dazu müssen NRW-weit alle möglichen Wege mit allen Verkehrsmitteln mit einer gleichen Bepreisung versehen werden.

Diese Modifizierung des C-Preissystems soll bis Ende dieses Jahres erarbeitet werden.

9. Überleitungsregelung für Zusatztickets

In den VRR – Beförderungsbedingungen, sind die Regularien für den Umgang mit Bartickets bei Preisanpassungen festgelegt. Demzufolge werden im Vorverkauf erworbene, unentwertete Fahrausweise nach altem Tarifstand ab Inkrafttreten der jeweiligen Tarifmaßnahme noch drei Monate anerkannt. Dies bedeutet für die nächste allgemeine Preismaßnahme am 1.1.2012, dass die zum Tarifstand 2011 erworbenen Einzel-, 4er-, Tages- und Gruppentickets aller Preisstufen (Kurzstrecke und A – D) noch bis zum 31.März 2012 abgefahren werden können.

Ein regelungsbedürftiger Tatbestand ist lediglich die Behandlung des heutigen ZusatzTickets. Dieses Ticket wird derzeit zu einem einheitlichen Preis von 2,60 € für alle Zusatznutzen angeboten (u. a Geltungsbereichserweiterung, Fahrradmitnahme, einzelne Fahrten in der 1. Wagenklasse). Ab dem 1.1.2012 werden die Zusatznutzen laut Beschluss der VRR-Gremien (März – Sitzungsblock 2011) neu geordnet und in zwei Varianten angeboten:

- Für Ticketinhaber mit einem ZeitTicket der Preisstufe A1 / A 2 ist für eine zusätzliche Fahrt in die unmittelbar angrenzende Nachbarstadt / Tarifgebiet sowie für den nur im Stadtgebiet Dortmund verkehrenden Casinobus stets das preiswertere ZusatzTicket (1) zum Preis von 2,40 € erforderlich.
- Für alle weiteren Zusatznutzen ist ein ZusatzTicket (2) notwendig.

Es stellt sich nun die Frage, wie die Anerkennung beider Varianten bis zum 31.3.2012 auszulegen ist. Aufgrund der tariflichen Neuordnung wäre eine Ausgrenzung von dieser Regelung denkbar, da die tariflichen Inhalte des neuen Zusatztickets nicht mit denen des alten vergleichbar sind.

Zugunsten einer besseren Kommunizierbarkeit und Vermeidung vertrieblicher Probleme wird

durch die VRR-Verkehrsunternehmen eine Anerkennung des alten Zusatztickets für alle Zusatznutzen bis 31.03.2012 erfolgen.

Der VRR schätzt die möglichen Einnahmeverluste bei den auf Vorrat gekauften Zusatztickets auf von rd. 7 000 – 9 000 € und damit wirtschaftlich vertretbar.

10. Gesamtmobilität

Die VRR AöR sorgt für die Mobilität der Bürger im Kooperationsraum A durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und Verkehrsträger („Anstaltszweck“).

Um der Erfüllung der Aufgabe gerecht zu werden, sind neben dem kontinuierlichen Optimieren des bestehenden Mobilitätsangebotes u. a. auch zukunftsweisende Trends, gesellschaftliche, wirtschaftliche, politische und technische Entwicklungen im Hinblick auf das Mobilitätsbedürfnis der Bürger zu beobachten und auf ihre Relevanz für das Mobilitätsangebot zu überprüfen.

In diesem Zusammenhang sind u. a. die folgenden Entwicklungen/Trends zukunftsweisend:

Gesellschaftliche Trends:

- „Junge“ verlieren Interesse am Auto
- Alternde Gesellschaft
- Online- und Informationsgesellschaft
- Absehbar ist beim PKW ein Nebeneinander von „Nutzen statt besitzen“ + „Besitzen statt nutzen“
- Das Auto und die urbane Mobilität ändern sich radikal

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen:

- Knappe Kassen,
- Wirtschafts- und Finanzkrise
- Die Wertschöpfung verschiebt sich von der Autoproduktion zu neuen Dienstleistungen (Car2Go etc.)

Politische Rahmenbedingungen

- Deregulierung der Märkte;
- Mehr Wettbewerb im Verkehr

- Klimawandel / Energiewende
- ...

Technologische Entwicklung

- Potenziale zur Modernisierung und Rationalisierung (z. B. von Marketing und Vertrieb)

Die Mobilität der Zukunft liegt in integrierten Mobilitätsdienstleistungen (Tür-zu Tür-Konzepten):



Schon heute drängen verschiedene CarSharing- und Fahrradleih-Anbieter in den Markt. Die neuen Carsharingangebote von BMW oder Daimler konzentrieren sich auf Metropolen und werden in der Startphase mit mindestens 200 Fahrzeugen ins jeweilige Stadtgebiet integriert.

Bei öffentlichen Fahrradverleih-Systemen gibt es eine identische Ausgangslage. Hier wird insbesondere das Metropolraduhr mit der Integration von bis zu 3.000 Leihrädern an 300 Verleihstationen im Jahr 2012 neue Maßstäbe setzen.

Neben einer Chancen- und Risikoanalyse der neuen Produkte bezogen auf die ÖPNV- Auswirkungen ist es das Bestreben der VRR AöR, zusammen mit den Verkehrsunternehmen die Koordinierungs- und Steuerungsrolle bei der Vernetzung der Kollektivverkehre einzunehmen.

Die lokalen und regionalen Mobilitätskenntnisse sowie Voraussetzungen in Technik und Vertrieb sind Grundlagen, für die Wahrnehmung dieser Aufgaben.

Dabei ist von besonderer Bedeutung, neben der betriebswirtschaftlichen Bewertung auch die volkswirtschaftlichen Bewertung in die Entscheidungskette mit einzubeziehen.

Zu der in 2010 eingerichteten Arbeitsgruppe mit den Verkehrsunternehmen wird sich die VRR AöR intern ebenfalls konzeptionell den neuen Aufgaben verstärkt zuwenden. Dies bildet die Basis für ein abgestimmtes strukturiertes Vorgehen aller Partner im VRR.

Geplant ist die Erarbeitung eines Konzeptes zur Integration von CarSharing und Fahrradleihsystemen in den VRR mit der folgenden Zielrichtung:

- Anbieterneutrale Integrationsmöglichkeit
- Möglichkeit der Ausweitung des Leistungsangebotes um das vernetzte öffentliche Auto und Fahrrad (integrierbar: E-Mobilität)
- Integration in den VRR-Tarif (Anspruch = ein Nutzermedium) inkl. Vertrieb
- VRR Chip-Karte als umfassende Mobilitätskarte
- Einheitliche Rahmenbedingungen für die Nutzung
- Vermeiden von Kannibalisierung von klassischem ÖV und öffentlichen Autos/Fahrrädern (sinnvolles Ergänzen)
- Vorschläge für Verkehrsplanung (wo macht das öffentliche Auto Sinn?)
- Prüfen von Fördermöglichkeiten
- ...

Wesentliche Anforderung an diesen integrativen Mobilitätsansatz:

- Das System muss auch für Einsteiger leicht zugänglich sein
=> Die Weiterentwicklung des eTicket-Systems bietet hier Chancen (EFM 3; eTarif, eBezahlen..).
- Der Bürger muss sich über das Leistungsangebot informieren können.
=> Schaffung Multi- und intermodaler Auskunftssysteme

Über die Fortschritte wird in weiteren Sachstandsberichten bzw. in separaten Vorlagen in den

nächsten Sitzungsblöcken berichtet/entschieden.

11. EFM3-Pilot

Der nächste große Schritt beim eTicket wird vorbereitet

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr werden bereits seit 2003 flächendeckend elektronische Tickets bei allen Abo-Kunden eingesetzt, sodass heute mehr als 1,2 Millionen Menschen (gut zwei Drittel der VRR-Kunden) mit einem eTicket unterwegs sind. Mit dem Verkauf der Abos werden mehr als 600 Millionen Euro Umsatz pro Jahr erwirtschaftet. Nun ist geplant, auch das letzte Drittel der Kunden, also diejenigen, die etwa Einzel- oder TagesTickets nutzen, mit einer Chipkarte auszustatten. Eine mögliche Lösung hierfür lautet: „Check-In/Check-Out“ (sogenanntes EFM3-System).

Bei diesem Verfahren meldet sich der Fahrgast mit einer Chipkarte zu Beginn der Fahrt an (Check-In), indem er die Karte kurz vor ein Chipkarten-Lesegerät hält. Am Ende der Fahrt muss er sich auf gleiche Weise wieder abmelden (Check-Out). Das System kennt nun die zurückgelegte Strecke und kann automatisch den richtigen Fahrpreis ermitteln. Das Entgelt wird dann entweder von der Karte oder aber vom Konto des Kunden abgebucht – je nachdem, ob er sich für „prepaid“ oder „postpaid“ entschieden hat. Systeme dieser Art sind in anderen Ländern (z.B. London mit der Oyster-Card) bereits seit einigen Jahren erfolgreich im Einsatz.

Derzeit arbeitet der VRR an einer Machbarkeitsstudie zur Umsetzung eines Check-In/Check-Out-Systems im Stadtgebiet einer Großstadt des VRR, wobei folgende Aspekte im Fokus der Betrachtung stehen:

- Viele Kunden schrecken vor komplexen Tarifen und komplizierten Ticketautomaten zurück und nutzen das Nahverkehrsangebot deshalb nicht. Diese Hindernisse gilt es abzubauen.
- Es sollen neue Kunden gewonnen werden
- Die Anzahl der Fahrten (Fahrtenhäufigkeit) bei Alt- und Neukunden soll gesteigert werden.
- Letztendlich sollen auch die Erträge gesteigert und der Vertrieb von Fahrkarten optimiert werden.

Bis zum Frühjahr 2013 soll eine umfassende Konzeption zur pilothaften Einführung von Check-In/Check-Out in einer Stadt ausgearbeitet werden. Um die Potenziale eines solchen Systems tatsächlich abschätzen zu können, werden vor allem wirtschaftliche Aspekte inten-

siv beleuchtet. Kommt die Studie zu einem positiven Ergebnis, kann in eine Umsetzungsplanung übergegangen werden. Im Vorfeld findet dann auch eine Beratung in den politischen Gremien des VRR statt.

Über den reinen ÖV hinaus, bereitet Check-In/Check-Out auch den Weg für die Integration weiterer Mobilitätsformen (s. Pkt 10 „Gesamtmobilität“). Dadurch, dass dann nahezu jeder ÖPNV-Kunde –ob Dauerfahrgast oder Gelegenheitskunde- über ein elektronisches Nutzermedium (z.B. Chipkarte) verfügt, ist etwa der Zugang zu Carsharing oder zu Mietfahrrädern über dasselbe Nutzermedium sehr einfach möglich.

Sollte auf Grundlage der Machbarkeitsstudie ein EFM3-System in einer Stadt realisiert werden, könnte auf diesen Erfahrungen aufbauend, das neue eTicket-System auf weitere Städte und Regionen im VRR ausgedehnt werden.

Über Fortschritte wird in weiteren Sachstandsberichten bzw. in separaten Vorlagen in den nächsten Sitzungsblöcken berichtet/entschieden.