



öffentlich

| Beschlussvorlage | | | |
|--------------------------|---|-------------------|---------------------|
| Betreff | | | |
| Sachstandsbericht | | | |
| Organisation | Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag | Datum | lfd. Nr. BPL |
| AöR | Z/VIII/2011/0266 | 03.11.2011 | 2 |

| <u>Beratungsfolge</u> | <u>Zuständigkeit</u> | <u>Sitzungstermin</u> | <u>Ergebnis</u> |
|---|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR | Kenntnisnahme | 24.11.2011 | <input type="checkbox"/> |
| Unternehmensbeirat der VRR AöR | Kenntnisnahme | 28.11.2011 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR | Kenntnisnahme | 02.12.2011 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR | Kenntnisnahme | 09.12.2011 | <input type="checkbox"/> |
| Verwaltungsrat der VRR AöR | Kenntnisnahme | 14.12.2011 | <input type="checkbox"/> |

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

1. Modernisierung der Bahnhöfe im VRR-Raum
2. Bypass Düsseldorf- Neuss – Dormagen - Köln
3. Reform des Personenbeförderungsgesetzes (aktueller Sachstand)
4. Richtlinie zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)
5. Fortentwicklung NRW-Tarif
6. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2011

7. Vertriebliche Umsetzung SozialTicket
8. Fahrradmitnahme im VRR
9. NRW-Anschlussticket

1. Modernisierung der Bahnhöfe im VRR-Raum

A. Finanzierung aus § 13 ÖPNVG NRW

Essen Hbf.

Die Modernisierung des Hauptbahnhofs Essen ist bis auf die Sanierung des Osttunnels abgeschlossen. Der Osttunnel wird voraussichtlich zum Ende dieses Jahres bzw. zum Beginn des kommenden Jahres ebenfalls fertig sein.

Dortmund Hbf.

Die Modernisierung des Hbf. Dortmunds ist in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der 1. Bauabschnitt ist die Modernisierung des Empfangsgebäudes und der 2. die Modernisierung der Verkehrsstation. Der 1. Bauabschnitt zur Modernisierung des Hbf. Dortmund - das Empfangsgebäude - ist abgeschlossen und vollständig für den Verkehr freigegeben.

Die Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) des 2. Bauabschnitts zur Modernisierung des Hbf. Dortmund - die Verkehrsstation - sind weitestgehend fertig. Zurzeit wird allerdings noch untersucht, wie eine zusätzliche Anbindung der Verteilerebene der Stadtbahnanlage zum Personentunnel der Eisenbahnverkehrsstation baulich umgesetzt werden kann. Die Abstimmungen zwischen der DB Station & Service AG, der Stadt Dortmund, dem Land NRW und der VRR AöR sind hierzu bereits eingeleitet worden. Die Investitionskosten für die Modernisierung der Verkehrsstation werden zurzeit mit rd. 100 Mio. € angesetzt. Der bisherige Zeitplan sieht vor, dass mit den Umbauarbeiten im Jahr 2015 begonnen werden soll.

Darüber hinaus soll die Stadtbahnanlage unter dem Hbf. Dortmund modernisiert werden. Hierbei sollen die Stadtbahnbahnsteige verbreitert und die Zugangssituation den gegebenen Erfordernissen angepasst werden. Hierfür sind rd. 40 Mio. € an Investitionskosten nach bisheriger Schätzung erforderlich.

Duisburg Hbf.

Die Modernisierung des Hbf. Duisburg ist ebenfalls in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der 1. Bauabschnitt ist die Modernisierung des Empfangsgebäudes und der 2. der Neubau der Gleishalle. Der 1. Bauabschnitt zur Modernisierung des Hbf. Duisburg - das Empfangsge-

bäude - ist abgeschlossen und vollständig dem Verkehr freigegeben.

Die Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) des 2. Bauabschnitts – Neubau der Bahnhofshalle - sind abgeschlossen. Der Neubau der Bahnhofshalle sieht einen vollständigen Abbruch der alten Bahnhofshalle vor, da diese aus baustatischen Gründen nicht mehr sanierungsfähig ist. Eine entsprechende Abrissgenehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde liegt der DB Station & Service AG bereits vor. Der bisherige Zeitplan sieht vor, dass mit den Umbauarbeiten im Jahr 2015 begonnen werden soll.

Bahnhofsmodernisierungsoffensive 2 (MOF 2)

Über die Verzögerung bei der Umsetzung der MOF 2 wurde dem Verwaltungsrat im Sachstandsbericht des Juli – Sitzungsblocks informiert (siehe Drucksache Z/VIII/2011/0210/2). Inzwischen wurden für 43 der 46 Maßnahmen im Bereich der VRR AöR die Planungskostenanträge bewilligt. Für 12 Maßnahmen wurden die Bewilligungsbescheide für die Baukosten erteilt. Fünf weitere Finanzierungsanträge liegen derzeit zur Prüfung vor. In den Sommerferien 2012 wird die S6 zwischen Düsseldorf-Derendorf und Essen Hbf. zur Umsetzung der Bahnhofsmodernisierung an 6 Stationen gesperrt.

Sonstige Bahnhöfe, die im Rahmen der § 13 Förderung modernisiert werden

In der SPNV-Rahmenvereinbarung, die zwischen dem Land NRW und der DB AG am 31.03.2010 geschlossen wurde, sind auch die Bahnhöfe Kleinenbroich, Korschenbroich und Düsseldorf-Gerresheim zur Modernisierung vorgesehen. Für die Bf. Kleinenbroich und Korschenbroich wurden bereits Planungskostenbescheide an DB Station & Service AG erteilt. Hinsichtlich des Modernisierungsumfangs des Bf. Düsseldorf-Gerresheim werden zurzeit noch Abstimmungsgespräche zwischen dem Land NRW, Station & Service AG, der Stadt Düsseldorf sowie der VRR AöR geführt.

Darüber hinaus ist im § 13 Förderprogramm des Landes NRW der geplante Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm am Bf. Gladbeck–Zweckel enthalten. Die barrierefreie Erschließung Bf. Gladbeck–Zweckel soll nach bisherigen Planungen über zwei Rampen erfolgen.

B. Finanzierung aus § 12 ÖPNVG NRW

Sonstige Bahnhöfe, die im Rahmen des § 12 Förderung modernisiert werden

Durch intensive Verhandlungen mit DB Station & Service AG konnte erreicht werden, dass neben den Großbahnhöfen sowie den kleineren und mittleren Stationen, die im Rahmen der

MOF 2 modernisiert werden, an weiteren Bahnhöfen dringende bauliche Verbesserungen hinsichtlich Barrierefreiheit und Kundeninformation - trotz administrativer und ingenieurmäßiger Engpässe der DB Station & Service AG- zu vereinbaren.

Am Bf. Rommerskirchen ist eine Modernisierung der Station in zwei Phasen geplant. Zuerst soll in 2013 der Einbau einer Aufzugsanlage und für 2015 der barrierefreie Umbau des Bahnhofs erfolgen. Es liegt noch kein Förderantrag vor.

Die Planung am Bf. Wuppertal-Barmen beschränkt sich auf eine Modernisierung der Personenunterführung. Der Finanzierungsantrag ist laut DB Station & Service AG für Dezember 2011 geplant.

Um ein problemloses Halten des gesamten Zuges der Linie RE3 am Bahnsteig in Dortmund-Mengede zu gewährleisten, ist hier die Verlängerung des Mittelbahnsteiges geplant. Ein entsprechender Antrag liegt allerdings noch nicht vor.

Im Rahmen der Streckensperrung der S 6 in den Sommerferien soll der Bahnsteigbelag des S-Bahnhofs Essen-Hügel erneuert und ein Blindenleitsystem installiert werden.

Bei der Ertüchtigung des Haltepunkts Solingen-Schaberg ist eine Bahnsteigaufhöhung auf 76 cm geplant. Damit wird rechtzeitig vor dem Betreiberwechsel zu Abellio auf der RB 47 eine einheitliche Bahnsteighöhe erreicht. Die Antragstellung ist für dieses Jahr geplant.

Im Bahnhof Schwelm wird das Bahnhofsgebäude modernisiert (Bodenbelag, Blindenleitsystem, Beleuchtung).

Die Stadt Haan plant die Modernisierung des Bahnhofs Haan einschließlich einer Bahnsteigaufhöhung und der Schaffung von barrierefreien Zugängen.

Ein Aufzug wird im Bahnhof Dinslaken errichtet, um einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig zu schaffen.

P+R und B+R-Anlagen entlang der S9

Für die P+R und B+R-Anlagen entlang der S9-Stationen konnte die Maßnahmenliste mit dem MWEBWV und den Kommunen abgestimmt werden, sodass nach den zu schließenden Vereinbarungen über alle Betriebskosten zwischen DB S&S und der jeweiligen Stadt die Umsetzung für 2012 zu erwarten ist. Somit werden insgesamt 1139 P+R und 898 B+R-Stellplätze

realisiert.

2. Bypass Düsseldorf – Neuss – Dormagen - Köln

Die neue geplante Zugverbindung Düsseldorf – Neuss – Dormagen – Köln (Bypass RE6a) wird nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 umgesetzt werden. Geplant waren ab dem Fahrplanwechsel 12/2011 werktätlich (Mo bis Fr) rd. 12 Zugpaare im angenäherten Stundentakt mit Halt in Neuss Hbf. und Dormagen.

Zum einen konnte in Abstimmung mit dem Land und dem NVR noch keine Einigung mit DB-Regio im Rahmen des Verkehrsvertrages über den Preis erzielt werden. Zum anderen liegt noch kein Ergebnis über die Revision und ihre finanziellen Auswirkungen auf den VRR vor.

Es wird angestrebt, den Bypass RE6a zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2012 einzuführen.

3. Reform des Personenbeförderungsgesetzes (aktueller Sachstand)

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat sich als schwieriges Gesetzgebungsvorhaben erwiesen. Fast 4 Jahre nach Veröffentlichung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (nachstehend VO 1370 genannt) im EU Amtsblatt gibt es immer noch kein auf diese Verordnung abgestimmtes geändertes PBefG. Rechnet man die Dauer des Rechtsetzungsverfahrens für die VO 1370 hinzu, so wartet die Branche seit rund 11 Jahren auf einen zukunftssicheren Rechtsrahmen.

Mittlerweile ist Bewegung in die Novelle gekommen. Mit der Verabschiedung eines Regierungsentwurfes am 03.08.2011 hat das Bundeskabinett das förmliche Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Inzwischen liegt auch die Stellungnahme des Bundesrates vor, in der zum Teil gravierende Änderungen gefordert werden. Welchen Ausgang das laufende Gesetzgebungsverfahren nehmen wird, kann derzeit naturgemäß nicht prognostiziert werden.

- a) In der Kabinettsitzung vom 03.08.2011 hat die Bundesregierung den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungrechtlicher Vorschriften verabschiedet. Der Regierungsentwurf sieht weiterhin eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre vor, auch wenn der Begriff der gemeinwirtschaftlichen Verkehre nicht mehr verwendet wird. Einen eigenständigen Begriff verwendet der Regierungsentwurf hierfür nicht

mehr. Es ist die Rede von Verkehren, die „Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ sind. Entsprechend der geltenden Gesetzeslage sollen eigenwirtschaftliche Verkehre auch in Zukunft Vorrang vor Gemeinwirtschaftlichen besitzen.

- b) Allerdings wird der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit deutlich enger gefasst, so dass zukünftig weniger Verkehre als bisher von dem gesetzlichen Vorrang profitieren können. Bisher waren eigenwirtschaftliche Verkehre auch dann möglich, wenn die öffentliche Hand die Betriebskostenzuschüsse leistete. Eigenwirtschaftlich war jeder Verkehr, der sich durch Fahrgelderlöse, gesetzliche Ausgleichszahlungen und „sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne“ finanzierte. Seit in Kraft treten der VO 1370 lässt sich diese Unterscheidung nicht mehr aufrecht erhalten. Nunmehr unterliegen sämtliche Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand den Regelungen der VO 1370 und damit auch der Pflicht zur Beachtung der Vergabevorschriften der VO 1370.
- c) Nach der Definition des Regierungsentwurfes sollen eigenwirtschaftlich nur noch solche Verkehre sein, deren Aufwand durch Beförderungserlöse und Ausgleichsleistungen aufgrund allgemeiner Vorschriften gedeckt werden.
- d) Ausgleichszahlungen nach § 45 PBefG und § 148 SGB IX werden ausdrücklich aus dem Anwendungsbereich der VO 1370 ausgenommen. Für eigenwirtschaftliche Verkehre führt der Regierungsentwurf Antragsfristen ein. Zukünftig ist die Genehmigung spätestens 12 Monate vor Betriebsbeginn zu stellen. Sofern die zuständige Behörde die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages bekannt gegeben hat, wird diese Frist deutlich vorverlagert.
- e) Die Regelung der Genehmigungsvoraussetzung entspricht weitgehend der heutigen Gesetzeslage. Neu eingeführt wird allerdings ein Versagungsgrund, der vor „Rosinenpickerei“ schützen soll.
- f) Neuregelungen erfährt ferner der Genehmigungswettbewerb, der erstmals ausdrücklich im Gesetz verankert werden soll. Der im Regierungsentwurf vorgesehene Ent-

scheidungsmaßstab der „besten Verkehrsbedienung“ entspricht der bisherigen Rechtsprechung. Neu ist, dass der Unternehmer seinem Antrag verbindliche Zusicherungen über die Einhaltung bestimmter Standards hinzufügen kann. Für diese Zusicherung kommt eine Entbindung von der Betriebspflicht in der Regel nicht in Betracht. Offen ist, ob die Konzeption des Regierungsentwurfes sich vor dem Hintergrund der EU rechtlichen Vorgaben als dauerhaft belastbar erweisen wird. Sie fußt auf der Annahme, dass die PBefG Liniengenehmigungen nicht als ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370 zu qualifizieren sind.

- g) Der Ordnungsrahmen für „gemeinwirtschaftliche Verkehre“ erfährt im Regierungsentwurf wesentliche Änderungen. Einerseits wird § 13a PBefG ersatzlos gestrichen, so dass ein gesonderter Genehmigungstatbestand für gemeinwirtschaftliche Verkehre nicht mehr vorgesehen ist. Andererseits wird erstmals die Vergabe des einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung zugrunde liegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages im PBefG selbst geregelt. Dazu sind in § 8a und 8b des Regierungsentwurfes eigene Vorschriften vorgesehen.
- h) Nach dem Regierungsentwurf soll die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, d.h. in Direktvergaben ebenso wie in wettbewerblichen Verfahren, zukünftig einheitlich dem vergaberechtlichen Rechtsschutz unterliegen.
- i) Die Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages selbst hat sich nach den Vorschriften der VO 1370 zu richten. Für die wettbewerbliche Vergabe sieht § 8b Regierungsentwurf allerdings eine Konkretisierung der allgemeinen Verfahrensgrundsätze der VO 1370 vor. Diese Neuerung kommt allerdings nur dann zur Anwendung, wenn der Aufgabenträger den öffentlichen Dienstleistungsauftrag nicht nach dem Kartellvergaberecht ausschreiben muss.
- j) Einer der umstrittensten Punkte in der PBefG Novelle ist die Ausgestaltung des Verhältnisses von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Da in Hinsicht der Voraussetzung, unter denen ein eigen- und gemeinwirtschaftlicher Verkehr genehmigt wird, relative Einigkeit besteht, ändert sich das Bild, wenn es um die Frage geht, wann bei einer direkten Konkurrenz eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre der

jeweils andere Verkehr zurückzustehen hat. Hierbei geht es insbesondere um die politische Fragestellung, wie das Verhältnis von unternehmerischer Eigeninitiative und staatlicher Gewährleistungsverantwortung im ÖPNV ausgestaltet werden soll.

- k) In seiner Sitzung am 23.09.2011 hat sich der Bundesrat mit dem Regierungsentwurf befasst. Wie angesichts der Mehrheitsverhältnisse im Bundesrat nicht anders zu erwarten war, viel die Stellungnahme zurückhaltend aus. Insbesondere die starke Betonung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre im Regierungsentwurf hat in der von der SPD dominierten Länderkammer für Verärgerung gesorgt. Im Vorfeld hatten die SPD und Grün dominierten Länder einen vollständigen eigenen Gesetzesentwurf vorgelegt.

In seiner Stellungnahme verzichtet der Bundesrat auf eine pauschale Ablehnung des Regierungsentwurfes. Er fordert, (z.T. auch mit Unterstützung von Bundesländern, an deren Regierung die Union beteiligt ist) maßgebliche Änderungen und greift hierbei auf wesentliche Regelungen des im Vorfeld vorgelegten eigenen Entwurfs zurück:

- Der Bundesrat verlangt eine Stärkung der Verkehre aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.
- Die Rechtssicherheit von Direktvergaben soll erhöht werden.
- Vom Aufgabenträger bestellte Verkehre aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollen eindeutiger gegen unzureichende eigenwirtschaftliche Konkurrenz geschützt werden.

4. Richtlinie zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)

Mit der Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), das am 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist, hat das Land NRW Organisation und Förderung des ÖPNV neu geordnet. Hierzu gehörte u. a. auch die Einführung der ÖPNV-Pauschale des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Diese beinhaltet die bis zu dieser Änderung enthaltene Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte sowie die

Fahrzeugförderung im kommunalen ÖPNV.

Auf Basis dieser Novellierung des ÖPNVG NRW hat der Verwaltungsrat der VRR AöR in seiner Sitzung am 18. Juni 2008 die Richtlinie zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW beschlossen, die den unterschiedlichen Beschlüssen der Kommunen Rechnung trägt. Sie unterteilt sich in die Teile Aufgabenträgerpauschale, investive Fahrzeugbeschaffungsförderung und Fahrzeugvorhaltekostenförderung. Diese Richtlinie war zunächst bis zum 31. Dezember 2010 befristet und ist aufgrund der seinerzeit unklaren Gesetzeslage mit Beschluss der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR am 1. Oktober 2010 bis zum 31. Dezember 2012 verlängert worden (F/VIII/2010/0085/1). Die Befristung wurde u.a. damit begründet, dass die Auswirkungen der Neufestsetzung der Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW auf die Gebietskörperschaften noch nicht bekannt war. Diese Auswirkungen sollten bei der Überarbeitung der Richtlinie Beachtung finden.

Zwischenzeitlich hat der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen zwar am 16. Dezember 2010 das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen beschlossen. Jedoch wurde in § 11 a ÖPNVG NRW lediglich die Ausbildungsverkehr-Pauschale neu geregelt. Sie löst die bisherige Regelung für die Schülerabgeltung (gem. § 45 a PBefG) ab.

Gem. § 11 Absatz 5 bzw. § 12 Absatz 2 Satz 2 ÖPNVG NRW soll die Verteilung der pauschalen Fördermittel spätestens bis zum 31. Dezember 2012 rückwirkend zum 1. Januar 2011 durch das Land NRW neu festgelegt werden. Mit Schreiben vom 20. Juli 2011 hat das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen, und Verkehr des Landes NRW diesen Revisionsauftrag angestoßen und einen Vorschlag zur Neuverteilung der ÖPNV-Pauschale vorgelegt (Grundlage: aktualisierter Betriebsleistungsdaten incl. Bedarfsverkehre wie zum Beispiel Taxibusse, Einwohner und Fläche).

Dieser Entwurf der Novellierung des ÖPNVG NRW wird nach bisher noch inoffiziellen Verlautbarungen nicht mehr in diesem Jahr beschlossen. Es ist nicht auszuschließen, dass die Neufassung des ÖPNVG NRW auch für den Juni/Juli Sitzungsblock 2012 noch nicht vorliegt. Ungeachtet dieser Tatsache besteht die Notwendigkeit eine über das Jahr 2012 hinausgehende Regelung zum §11 (2) ÖPNVG NRW zu finden. Zum Einen läuft dann die Übergangsregelung zur Fahrzeugförderung aus (31. Dezember 2012) und zum Anderen brauchen die Verkehrsunternehmen Planungssicherheit für die Wirtschaftsplanung des Folgejahres. Daher wird die VRR AöR spätestens im Juni/Juli-Sitzungsblock 2012 eine Vorlage, ggf. mit einer Übergangsregelung, zur Beschlussfassung vorlegen.

5. Fortentwicklung NRW-Tarif

Im letzten Sitzungsblock der Zweckverbandsgrerien wurde über die Ergebnisse und Arbeitsaufträge aus der NRW-Strategieklausur im Mai 2011 in Wuppertal berichtet. Hier wurden drei Handlungsfelder definiert, für die bis zum Frühjahr 2012 Empfehlungen erarbeitet 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.

Die Arbeitsgruppe hat bislang zweimal getagt.

In der ersten Sitzung im Juli 2011 wurden die zuvor nur grob skizzierten Arbeitsaufträge detaillierter beschrieben und ein Zeitplan verabredet. Zurzeit werden die einnahmerelevanten Daten aller Kooperationspartner ermittelt.

Im September 2011 wurden in der zweiten Sitzung vom Gutachter IVV Aachen erste Ergebnisse zur Ergiebigkeit der Verbundtarife in verschiedenen Reiseweiten vorgestellt. Diese sind aber noch nicht als abschließend zu betrachten. Zurzeit werden die Deckungsbeiträge zur Ergebnisverbesserung des SPNV-Verkehrs in mittleren und längeren Reiseweiten errechnet.

Deckungsbeitrag des SPNV:

Zu diesem Thema wurden wie bereits angekündigt im ersten Schritt von allen Kooperationspartnern die verfügbaren Angaben über Ticketeinnahmen und Fahrten in 2010 zusammengetragen. Diese Angaben werden derzeit vom Gutachter mit weiteren Parametern (z. B. dem verfügbaren Leistungsangebot und den ticketspezifischen Fahrtenhäufigkeiten) verknüpft, um so die Tarifergiebigkeit/Deckungsbeitrag berechnen zu können.

Kragentarife:

Ziel ist es, die unterschiedlich strukturierten Regelungen zwischen den Verbundtarifen weitestgehend zu vereinheitlichen und eine gleichförmige Abgrenzung zwischen den Kragentari-

fen für kurze und mittlere Reiseweiten und dem NRW-Tarif für längere Reiseweiten bis Ende des Jahres sicherzustellen. Der Gutachter IVV hat die unterschiedlich ausgestalteten Kragentarife analysiert, mit dem Ergebnis, dass ein Verbundtarif eine Stadt weit in den Nachbarverbund hineinragen soll. Sofern es derzeit weitreichendere Kragenlösungen gibt (z. B. Köln – Düsseldorf) sollen diese weiterhin bestehen bleiben. Außerdem ist noch zu klären, ob beim anzuwendenden Verbundtarif alle Preisstufen oder eine begrenzte Anzahl von Preisstufen gelten sollen.

Parallel dazu haben die Geschäftsstellen der Verkehrsgemeinschaft Münsterland, der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein und des VRR Überlegungen zu einer tariflichen Harmonisierung der Kragentarife zwischen den beteiligten Verbänden angestellt. Diese müssen nun mit dem Gutachter IVV in Bezug auf ihre Integrationsfähigkeit mit den Landesplanungen ausgearbeitet werden.

Neukonzeption des C-Preissystems in NRW:

Der NRW-Tarif besteht derzeit aus den beiden Ticketfamilien der Pauschalpreisangebote (z. B. SchönerTagTicket) und den relationsbezogenen Tickets. Hier ist nun die DB gefordert, einen Vorschlag für einen flächendeckenden großräumigeren Tarifkorridor bis Ende des Jahres zu erarbeiten.

Mit Wirkung zum 11.12.2011 passt die DB sowohl die Fahrpreise im Nahverkehr als auch im Fernverkehr an. Für die Verkehrsunternehmen im VRR hat diese Entscheidung nur eine mittelbare Wirkung. Die im Rahmen des NRW-Tarifes relevanten Tarifstellen, z. B. Schöner TagTickets NRW und NRW-Ferientickets, wurden von den Zweckverbandsgremien bereits im Juni 2011 bestätigt. Mittlerweile haben alle Kooperationsräume in NRW diese NRW-Tarife ebenfalls bestätigt und werden zum 01.01.2012 umgesetzt. Nun ist auch die Preisfestsetzung des bundesweiten Nahverkehrsangebotes SchönesWochenendTicket erfolgt, und zwar von derzeit 39,00 € auf 40,00 €. Dieses Ticket kann auch bei den Verkehrsunternehmen im VRR erworben werden.

6. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis August 2011

Der deutlich positive Trend in diesem Jahr setzt sich weiterhin fort. Die erfreuliche Entwicklung nach dem 1. Halbjahr 2011 wurde in den beiden darauffolgenden Monaten bis August nochmals übertroffen. In den ersten acht Monaten 2011 sind die Einnahmen im Verhältnis zum Vorjahr um **30,0 Mio. € (+ 4,7%)** gestiegen und auch die Fahrten konnten das hohe Vorjahresniveau noch leicht um **+ 0,3% auf 729,2 Mio. Fahrten** steigern.

**Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -**

| | Ticketgruppe | GESAMT | | Veränderung zum Vorjahr absolut | Veränderung zum Vorjahr in % |
|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| | | Jan-Aug 2010 | Jan-Aug 2011 | | |
| Summe von Einnahmen | 1. Klasse Zuschlag | 1.123.452 | 1.158.941 | 35.489 | 3,2 |
| | Barsortiment | 146.800.646 | 151.796.827 | 4.996.180 | 3,4 |
| | davon EinzelTicket Erwachsene | 73.146.314 | 76.682.367 | 3.536.052 | 4,8 |
| | davon 4erTicket Erwachsene | 50.389.646 | 50.124.246 | -265.400 | -0,5 |
| | FirmenTickets | 51.030.180 | 54.602.468 | 3.572.289 | 7,0 |
| | davon FirmenTicket 100/100-Modell | 28.885.127 | 29.659.040 | 773.913 | 2,7 |
| | Regelzeitkarten | 257.878.239 | 271.911.475 | 14.033.236 | 5,4 |
| | davon Ticket2000 Abo | 131.640.457 | 138.438.061 | 6.797.604 | 5,2 |
| | davon Ticket1000 Abo | 47.062.244 | 48.720.280 | 1.658.036 | 3,5 |
| | davon BärenTicket | 23.214.784 | 24.317.706 | 1.102.921 | 4,8 |
| | Schüler/AzubiTickets | 146.335.764 | 152.007.116 | 5.671.352 | 3,9 |
| | davon SchokoTicket Selbstzahler | 57.404.635 | 56.860.297 | -544.339 | -0,9 |
| | davon YoungTicketplus | 24.942.863 | 29.257.968 | 4.315.105 | 17,3 |
| | StudentenTickets | 19.640.921 | 20.980.119 | 1.339.198 | 6,8 |
| | NRW-weite Tickets | 10.878.199 | 11.179.026 | 300.827 | 2,8 |
| Summe von Fahrten | 1. Klasse Zuschlag | 0 | 0 | | |
| | Barsortiment | 62.335.767 | 61.503.967 | -831.800 | -1,3 |
| | davon EinzelTicket Erwachsene | 29.759.517 | 30.349.346 | 589.829 | 2,0 |
| | davon 4erTicket Erwachsene | 23.663.368 | 22.171.224 | -1.492.144 | -6,3 |
| | FirmenTickets | 43.696.835 | 45.498.353 | 1.801.518 | 4,1 |
| | davon FirmenTicket 100/100-Modell | 20.267.056 | 19.843.018 | -424.038 | -2,1 |
| | Regelzeitkarten | 274.997.468 | 277.734.773 | 2.737.305 | 1,0 |
| | davon Ticket2000 Abo | 152.451.917 | 153.676.671 | 1.224.754 | 0,8 |
| | davon Ticket1000 Abo | 51.476.523 | 51.006.206 | -470.317 | -0,9 |
| | davon BärenTicket | 16.849.440 | 16.861.275 | 11.835 | 0,1 |
| | Schüler/AzubiTickets | 307.022.262 | 304.159.640 | -2.862.622 | -0,9 |
| | davon SchokoTicket Selbstzahler | 157.784.892 | 150.570.820 | -7.214.072 | -4,6 |
| | davon YoungTicketplus | 39.550.050 | 44.873.325 | 5.323.275 | 13,5 |
| | StudentenTickets | 37.652.250 | 38.800.260 | 1.148.010 | 3,0 |
| | NRW-weite Tickets | 1.528.686 | 1.496.475 | -32.211 | -2,1 |
| Gesamt: Summe von Einnahmen | | 633.687.402 | 663.635.971 | 29.948.570 | 4,7 |
| Gesamt: Summe von Fahrten | | 727.233.268 | 729.193.468 | 1.960.200 | 0,3 |

Auch im aktuellen Betrachtungszeitraum bis August 2011 sind die größten Zuwächse bei den **Regelzeitkarten** zu verzeichnen, hier sind die Einnahmen um **14,0 Mio. € (+ 5,4%)** gestiegen, davon allein bei den Ticket2000 Abo-Varianten um **6,1 Mio. € (+ 5,3%)**. Auch im Bereich der **Schüler/AzubiTickets** sind die Einnahmen mit **+ 5,7 Mio. € (+ 3,9%)** sehr erfreulich, obwohl die Schülerentwicklung seit den letzten beiden Jahren negativ ist (aktuell - 1,5%) und sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird. Im **Barsortiment** sind trotz um **1,3% sinkender Fahrten** die Einnahmen um **5,0 Mio. € (+ 3,4%)** gestiegen.

Die Abonentenentwicklung im VRR hat sich wieder etwas entspannt und es können aktuell Zuwächse von + 0,3% (3.300 neue Abonnenten) verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten verzeichnen hier mit **8.900 Abos (+ 13,5%)** das YoungTicketplus. Die SemesterTickets folgen der vom Landesamt für Datenstatistik erwarteten Zunahme der Studienanfängerzahlen und sind aus diesem Grund um **4.800 Abonnenten (+ 3,0%)** gestiegen. Auch die Ticket2000/1000-Abonnenten (**+ 900 Abos, + 0,2%**) und die FirmenTickets (**+ 2.400 Abos, + 1,8%**) tragen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Lediglich die SchokoTicket-Abonnenten sind mit **ca. 13.800 Kunden (- 3,2%) rückläufig** und bestätigen damit die negative Entwicklung der Schülerzahlen im VRR.

Im Bereich der Schüler/Azubis und Studenten wird es in den nächsten Jahren einige Verän-

derungen geben, die ersten Auswirkungen sind schon jetzt erkennbar.

Aufgrund der Aussetzung der Wehrpflicht und des Zivildienstes in Deutschland werden 2011 im Bereich des VRR ca. 3 – 4 Tsd. zusätzliche Studienanfänger laut der gemeinsamen Wissenschaftskonferenz von Bund und Ländern erwartet.

Die zweite Veränderung erwarten wir ab 2013. In diesem Jahr werden aufgrund der Schulreform (Abitur nach der 12. Klasse, kurz: G8 genannt) gleichzeitig zwei Abiturjahrgänge die Gymnasien verlassen. Dies bedeutet für Nordrhein-Westfalen etwa 50 Tsd. zusätzliche Schulabgänger. Für die Unternehmen im VRR entfallen so ca. 15 – 20 Tsd. SchokoTicket-Berechtigte, was jedoch nicht gleichbedeutend mit dem tatsächlichen SchokoTicket-Rückgang ist, da in dieser Altersklasse schon Schüler mit Auto/Motorrad mobil sind. Die Abonnentenzahl bei den SchokoTickets wird auf der einen Seite zwar zurückgehen (Erwartung: ca. 5 – 10 Tsd.), auf der anderen Seite werden aber teilweise Abonnenten in ein anderes Segment wechseln (SemesterTicket, YoungTicket, Ticket2000/1000).

Wir gehen davon aus, dass sich die positive Entwicklung bis zum Jahresende fortsetzt.

7. Vertriebliche Umsetzung SozialTicket

Von den 17 kreisfreien Städten im VRR werden 12 Städte an dem Piloten zum SozialTicket des VRR teilnehmen, die 4 kreisfreien Städte Remscheid, Wuppertal, Hagen und Krefeld werden kein SozialTicket anbieten, die Stadt Dortmund behält das vorhandene SozialTicket-Angebot eines T1000, 9 Uhr als Abo bei. Vier der fünf Kreisgebiete im VRR werden mit allen kreisangehörigen Städten an dem Piloten teilnehmen, der Kreis Mettmann jedoch nur mit den beiden Kommunen Hilden und Monheim am Rhein, die zugleich ÖPNV-Aufgabenträger sind.

Die Auslieferung der Berechtigtenausweise, welche gleichzeitig auch als Trägerkarte fungieren, erfolgte weitestgehend bis Mitte Oktober über die zuständigen Verkehrsunternehmen, die die ausstellenden Behörden auch mit entsprechenden Ausfüllhilfen und Foldern für die Berechtigten versorgen.

Die beiden Kreise Kleve und Wesel, die zum 1. Januar den VRR-Tarif übernehmen, werden bereits zum 1. Dezember 2011 ein SozialTicket in Anlehnung an das VRR-SozialTicket einführen. Die Ticketmerkmale (Geltungsbereich und Preis) sind identisch. Auch werden von Beginn an die Berechtigtenausweise/Trägerkarten des VRR benutzt. Die Ausstellung der Berechtigtenausweise obliegt auch hier den Leistungsträgern.

8. Fahrradmitnahme im VRR

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat um einen Kurzbericht zum Thema Fahrradmitnahme gebeten, der hiermit vorgelegt wird.

Im VRR bestehen zu vielen Tickets tarifliche Regelungen, die eine unentgeltliche Mitnahme eines Fahrrads für den Ticket-Inhaber ermöglichen:

Ticket2000, YoungTicketPLUS:

Mitnahme eines Fahrrades im gewählten Geltungsbereich montags bis freitags bis 19.00 Uhr sowie nach 19 Uhr sowie ganztägig an Wochenenden und Feiertagen im gesamten Verbundgebiet.

BärenTicket, VRR-SemesterTicket:

Mitnahme eines Fahrrades im gesamten VRR zu jeder Zeit.

FirmenTicket:

Mitnahme eines Fahrrades im gewählten Geltungsbereich.

Mit den oben genannten Zeitkarten verfügen ca. 760.000 Kunden des VRR über die Möglichkeit der unentgeltlichen Fahrradmitnahme in ihren jeweilig genutzten Geltungsbereichen. Ca. 5 Prozent in dieser Kundengruppe nutzen die Fahrradmitnahme ca. 1 bis 5mal innerhalb von sechs Monaten; ca. 3 Prozent in dieser Kundengruppe nutzen die Fahrradmitnahme mindestens einmal wöchentlich bzw. 1 bis 3mal im Monat.

Darüber hinaus ist die Fahrradmitnahme für eine Fahrt bei allen weiteren VRR-Ticketarten durch Kauf eines ZusatzTickets für 2,60 Euro möglich. Diese Möglichkeit wählten die VRR-Kunden 2010 für ca. 270.000 Fahrten. Dies entspricht einer Nutzerquote bezogen auf die Gesamtnachfrage an ZusatzTickets von ca. 5 Prozent. In Verbindung mit einem gültigen VRR-Ticket oder einem NRW-Ticket sind darüber hinaus Fahrradmitnahmen mit einem FahrradTicket NRW möglich. Der Preis für dieses Ticket beträgt 4 Euro, es berechtigt zur ganztägigen Fahrradmitnahme für beliebig viele Fahrten.

9. NRW-Anschlussticket

Am 13.10.2011 hat der aus allen am NRW-Tarif beteiligten Gruppen bestehende LAK Nahverkehr beschlossen, die Einführung eines pauschalen NRW-AnschlussTickets zu Verbund-Zeitkarten mit der derzeitigen Konzeption (Pauschalpreis 8,60 € ohne Beschränkung der Reiseweite in NRW) (vgl. hierzu Drucksache gem. M/VIII/2011/0233 aus dem September-

Sitzungsblock) zum 01.04.2012 vorerst nicht zu realisieren.

Hintergrund dieser Empfehlung ist, dass unter den in NRW beteiligten Gruppen kein Einvernehmen über die Einnahmeverteilung gefunden werden konnte.