



11. VRR / VGN-Tarifharmonisierung
12. Erste Erkenntnisse über das SozialTicket im VRR -Stand Dezember 2011-
13. Sachstandsbericht Social Media VRR
14. Zusammenarbeit mit Google
15. Internet Relaunch

## **1. Austritt des VRR aus den Stadtbahngesellschaften SBG Ruhr GmbH und SBG Rhein GmbH**

### 1.) SBG Ruhr GmbH

Nachdem die Gesellschafterversammlung der SBG Ruhr GmbH am 13.12.2010 den Beschluss zur Auflösung der Gesellschaft getroffen hat, ist mittlerweile das Sperrjahr gemäß § 73 GmbHG um und die Liquidation beendet.

Die Verteilung der Rechte und Pflichten der Gesellschaft wurde in der Rechtsnachfolgevereinbarung zwischen der EVAG, MVG, VRR AöR und Stadt Essen einvernehmlich geregelt. Die Vereinbarung ist am 20.12.2010 in Kraft getreten.

### 2.) SBG Rhein GmbH

Die Verwaltung der VRR AöR hat die Gespräche mit den übrigen Gesellschaftern, Rheinbahn und DVG, aufgenommen.

Ziel ist eine einvernehmliche Auflösung der Gesellschaft und, analog zu dem Vorgehen bei der Auflösung der SBG Ruhr GmbH, eine sach- und verursachergerechte Verteilung der mit der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten.

Die Juristen der Gesellschafter haben darauf basierend bereits eine in großen Teilen abgestimmte Version der „Rechtsnachfolgevereinbarung SBG Rhein“ erarbeitet. Der aktuelle Entwurf der Vereinbarung sieht eine sach- und verursachergerechte Verteilung der mit der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten vor und befindet sich in den letzten Abstimmungszügen.

Vertragsparteien der Rechtsnachfolgevereinbarung sind, ebenfalls wie im Falle der SBG Ruhr, neben den Gesellschaftern die Städte Düsseldorf und Duisburg. Die für die Vertragsunterzeichnung erforderlichen Beschlüsse der Städte Düsseldorf und Duisburg müssen noch

herbeigeführt werden.

## 2. Stationspreissystem und Stationspreise 2012

### Stationspreissystem

Das aktuell gültige Stationspreissystem mit 7 Stationskategorien und einer Preisbildung auf der Ebene der SPNV-Aufgabenträger ist zum 01.01.2011 eingeführt worden. Der VRR hat dieses System mit den entsprechenden Stationspreisen ausführlich im Sachstandsbericht im Ersten Sitzungsblock 2011 (Z/VIII/2011/0160) vorgestellt.

Die Gültigkeit dieses Stationspreissystems hatte die Bundesnetzagentur (BNA) als zuständige Genehmigungsbehörde zunächst nur auf das Jahr 2011 beschränkt und DB Station&Service aufgefordert, ab dem Fahrplanjahr 2012 ein neues Stationspreissystem zu erstellen. Hauptkritikpunkt der BNA war dabei die Erhebung eines Zuglängenfaktors, mit dem der Fernverkehr generell und der SPNV beim Einsatz langer Zugkonfigurationen belastet werden. Danach erhöht sich der Stationspreis bei Zuglängen über 90 m um den Faktor 1,2, bei Zuglängen von mehr als 170 m um den Faktor 3.

In den Gesprächen zwischen DB Station&Service und der BNA im Verlaufe des Jahres 2011 zur Weiterentwicklung des Stationspreissystems mit dem Ziel eines Wegfalls/einer Anpassung des Zuglängenfaktors konnte aber keine Einigung erzielt werden. Deshalb hat die BNA – einem Vorschlag von DB Station&Service folgend – entschieden, das Stationspreissystem auch für das Jahr 2012 beizubehalten.

### Stationspreise 2012

Für das Jahr 2012 hat es aber eine Anpassung der Stationspreise für die 7 Kategorien gegeben. In diese Neuberechnung der Stationspreise sind die aktuellen Kostenmehrungen für den laufenden Betrieb der Stationen durch Energie, Personal und Sicherheitsüberwachungen und die von DB Station&Service finanzierten Eigenanteile neue bzw. verbesserte Anlagen eingeflossen.

### Vergleich der Stationspreise 2011 / 2012

	VRR	NVN	2011/2012
1	3	-	13,55 € / 9,50 €
2	10	-	8,72 € / 8,70 €
3	13	1	3,40 € / 3,37 €
4	37	1	2,70 € / 2,02 €
5	83	8	1,96 € / 1,98 €
6	104	17	3,02 € / 2,76 €
7	11	-	3,69 € / 4,23 €

Im Bundesdurchschnitt führte das neue Stationspreissystem zu einer Steigerung der Stationsentgelte in Höhe von 3,4%. Die Auswirkungen auf die Bundesländer und die einzelnen Aufgabenträger waren unterschiedlich. Für die Stationen im VRR ergibt sich eine Entlastung von ca. 1 Mio. €. Die Entlastung kommt dem VRR voraussichtlich nicht direkt zu Gute. Im Rahmen der Revision des ÖPNVG ist der Umgang mit den Infrastrukturmitteln und der Risikoverteilung zwischen den Aufgabenträgern und dem Verkehrsministerium zurzeit noch nicht geklärt.

### **3. Fahrzeugeinsatz auf der S-Bahn-Linie S5/S8**

Der VRR hat für den Zeitraum von 2014 bis 2029 die Betriebsleistung auf der S-Bahnlinie S5/S8 zwischen Mönchengladbach und Dortmund ausgeschrieben. Auf dieser lang laufenden S-Bahnlinie werden erstmals S-Bahn-Fahrzeuge mit behindertengerechten Toiletten eingesetzt. Für die vorgesehene Inbetriebnahme im Dezember 2014 stehen dafür aber nur Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm zur Verfügung.

Heute verkehren – wie im gesamten S-Bahn-Netz im VRR auch - auf der S5/S8 Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 100 cm. Mit dem neuen Fahrzeugkonzept verändern sich auf den Stationen die heute vorhandenen Einstiegsverhältnisse von den Bahnsteigen in die Fahrzeuge. Erstmals wird dann auf vielen Stationen ein stufenloser Einstieg in die S-Bahn möglich sein. Auf anderen Stationen wäre hingegen der Einstieg in das S-Bahn-System mit einer Stufe – und ggf. einer fahrzeugseitigen Rampe – verbunden, soweit nicht Fahrmöglichkeiten mit anderen, parallel verlaufenden S-Bahnen genutzt werden können.

Die Randbedingungen, Beweggründe und Auswirkungen dieser Entscheidung werden im Folgenden detailliert erläutert.

#### ***Generelle Anmerkungen zur Bahnsteighöhe im S-Bahn-System Rhein-Ruhr***

Kennzeichnend für die S-Bahn als Schnellverkehrssystem ist zur Verkürzung der Aufenthaltszeiten in den Stationen der stufenlose, höhengleiche Einstieg in die Fahrzeuge.

Bei den Planungen für die S-Bahn in NRW vor mehr als vier Jahrzehnten haben technisch nur Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von ca. 100 cm zur Verfügung gestanden. Unter Berücksichtigung dieser damaligen fahrzeugseitigen Vorgaben ist eine Bahnsteighöhe für die S-Bahn von 96 cm festgelegt worden.

Zwischenzeitlich sind jedoch Entwicklungen eingetreten, die heute eine Festlegung der Bahnsteighöhe bei der S-Bahn Rhein-Ruhr auf 96 cm nicht mehr rechtfertigen würden. Denn Weiterentwicklungen im Fahrzeugbau insbesondere bei den Fahrgestellen haben zu Fahrzeugen mit Fußbodenhöhen von 76 cm geführt. Diese Fahrzeuge werden heute im übrigen SPNV (RE-, RB-Linien) eingesetzt und könnten auch als S-Bahnfahrzeuge eingesetzt

werden. So werden in Deutschland auch neuere S-Bahn-Systeme mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm ausgebaut.

Eine Nachrüstung **aller** S-Bahn-Stationen im VRR auf die Höhe von 96 cm ist - auch langfristig - nicht möglich. Denn in Ermangelung eigener, ausschließlich von der S-Bahn befahrener Strecken, werden viele Strecken(-abschnitte) auch von speziellen Güterverkehren (Güterverkehr mit Lademaßüberschreitung) und anderen Produkten des Personenverkehrs (Regional-express, Fernverkehr) mit befahren. Stationen an derartigen „Mischbetriebsstrecken“ müssen nach deutschen und EU- Normen mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm ausgebaut sein (**siehe Anlage 1**).

Deshalb ist es auch zukünftig nicht möglich, ca. 30 der zurzeit im VRR vorhandenen 170 S-Bahn-Stationen auf 96 cm hochzurüsten. Hiervon sind insbesondere die Stationen der Linien S5 / S8 und die S2 betroffen, für die es demnach auch langfristig keinen höhengleichen Einstieg in das heutige S-Bahnfahrzeug geben kann.

Bei der für die S5 / S8 stellt sich die Situation so dar, dass von den 45 Stationen derzeit 21 Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm und 24 Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm ausgebaut sind, von denen aber 15 Stationen dauerhaft diese Höhe behalten müssen (**siehe Anlage 2**).

#### ***Gründe für den Einsatz von Fahrzeugen mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm***

Die Ausschreibung der S-Bahnlinie S5 / S8 ist Bestandteil des Vergleichsvertrages mit der DB, mit dem im Mai 2011 der jahrelange Rechtsstreit mit der DB beendet werden konnte. Zur Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung des VRR und zur Verbesserung des Leistungsangebotes ist in dem Vertrag u.a. eine Laufzeitverlängerung der gesamten S-Bahn bis 2019 und als Kompensation dafür die vorzeitige Ausschreibung der S5 / S8 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 vereinbart worden. Damit unterlag das Ausschreibungsverfahren der S5 / S8 einem sehr ambitionierten Zeitplan.

Zeitlicher Zwangspunkt bei einem Vergabeverfahrens ist, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichend Zeit (ca. 3 Jahre) für die Beschaffung der Fahrzeuge verbleibt. Um dies zu gewährleisten, hat der VRR unmittelbar nach Beendigung des Rechtsstreits das Ausschreibungsverfahren S5 / S8 mit dem Ziel einer Vergabe zu Beginn des Jahres 2012 gestartet.

Bezüglich der Fahrzeugausstattung hat es den Wunsch des Landes, von Fahrgästen und auch beim VRR gegeben, die Fahrzeuge der lang laufenden Linie S5 / S8 mit (behindertengerechten) Toiletten auszustatten.

Recherchen haben sehr schnell zu der Erkenntnis geführt, dass keine der in Deutschland eingesetzten modernen S-Bahn-Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 100 cm über Toilet-

ten verfügen. Eine nachträgliche Ausrüstung der vorhandenen Fahrzeuge hätte erhebliche konstruktive Änderungen zur Folge gehabt. Und damit hätten auch neue EU-weit gültige Fahrzeugnormen erfüllt werden müssen, was wiederum nicht kalkulierbare zeitliche Auswirkungen auf das Zulassungsverfahren gehabt hätte. Als Folge davon hätte der Zeitplan im Ausschreibungsverfahren nicht eingehalten werden können. Außerdem hätte eine nachträgliche Ausstattung des am Markt vorhandenen S-Bahn-Fahrzeugtyps zu deutlichen Mehrkosten geführt.

Demgegenüber sind zahlreiche Fahrzeugkonzepte bei einer Bodenhöhe von 80 cm mit Toiletten auf dem Markt erhältlich. Die Beschaffung und der Einsatz dieser Fahrzeuge war innerhalb des Zeitrahmens sicher gestellt. Weil es für diese Fahrzeugtypen außerdem mehrere Anbieter gibt, hat diese Entscheidung den Wettbewerb befördert, damit zu kostengünstigeren Angeboten und auch zu einem insgesamt wirtschaftlicheren SPNV geführt.

Die Entscheidung war aus Sicht des VRR darüber hinaus auch deshalb zu vertreten, weil – wie oben dargestellt – eine vollständige Umrüstung aller Stationen der S5 / S8 mit 96 cm Bahnsteighöhe aus betrieblichen Gründen auch langfristig nicht möglich ist.

#### **Auswirkungen und betroffene Fahrten**

Mit Einsatz der neuen Fahrzeuge auf der S5 / S8 können an den Stationen mit 76 cm Bahnsteighöhe die Fahrgäste stufenlos das Fahrzeug betreten. An den Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm müssen die Fahrgäste zukünftig beim Betreten des Fahrzeugs eine Stufe benutzen. Der Einstieg für Rollstuhlfahrer ist auch zukünftig gewährleistet, weil jedes Fahrzeug über eine Rampe verfügt, die im Bedarfsfall von Triebfahrzeugführer angelegt wird **(siehe Anlage 3)**.

Hervorzuheben ist aber noch, dass die zukünftigen S-Bahnfahrzeuge erstmalig einen Schiebetritt besitzen, mit dem der Spalt zwischen dem Fahrzeug und dem Bahnsteig an geraden Bahnsteigkanten vollständig geschlossen werden kann. Damit ist an 76 cm hohen Bahnsteigen eine vollständige Barrierefreiheit und an 96 cm hohen Bahnsteigen ein Durchfallschutz vorhanden. Diese erhebliche Komfortverbesserung kommt allen in der Mobilität eingeschränkten Fahrgästen zu Gute **(siehe Anlage 4)**.

Anhand einer detaillierten Analyse der Fahrten auf der S5 / S8 konnte ermittelt werden, dass von den ca. 54.000 täglichen Fahrten bei ca. 22.500 Fahrten die Situation sich nicht verändert, weil beim Einstieg **oder** beim Ausstieg unterschiedliche Bahnsteighöhen vorhanden sind. Bei ca. 9.700 Fahrten wird es eine Verbesserung geben, weil Einstieg **und** Ausstieg zukünftig am 76 cm hohen Bahnsteig erfolgen. Bei ca. 22.000 Fahrten erfolgen Einstieg **und** Ausstieg künftig vom 96 cm hohen Bahnsteig. Davon können allerdings ca. 12.300 Fahrten tagsüber – weitere ca. 7.200 Fahrten in der Hauptverkehrszeit – auf parallel verlaufende S-Bahnlinien mit den herkömmlichen Fahrzeugen und einer Fußbodenhöhe von 100 cm ausweichen. Dies betrifft in erster Line die Stationen im Düsseldorfer Raum.

Ca. 2.700 Fahrten werden allerdings eine „Verschlechterung“ erfahren, weil für sie sowohl Einstieg **und** Ausstieg von einem 96 cm hohen Bahnsteig erfolgen, **ohne** dass **Alternativen** durch die Benutzung **paralleler Verkehre** mit einem niveaugleichen Einstieg möglich sind. Davon betroffen sind in erster Linie Fahrten in Dortmund, Witter, Wetter und Schwelm. Besonders betroffen ist dabei die Station Wetter, die wegen der Nähe zu entsprechenden Einrichtungen von vielen Rollstuhlfahrern genutzt wird.

Der VRR hat eine entsprechende Information und Erörterung am 22.12.2011 mit den Behindertenbeauftragten der betroffenen Gebietskörperschaften, dem Landesbehindertenbeauftragten und Mitgliedern des Landesbehindertenbeirates durchgeführt. Darin ist vereinbart worden, dass der VRR die Vertreter der Behinderten zukünftig frühzeitig in entsprechende Überlegungen zu einem geänderten Fahrzeugkonzept einbeziehen wird. Außerdem wird der VRR kurzfristig eine Anpassung der Bahnsteighöhe in Wetter anstreben. Hierzu finden zurzeit Gespräche zwischen dem VRR und DB Station&Service und DB Netz statt, von denen sich der VRR insbesondere auch bauliche und finanzielle Erkenntnisse über eine Aufschotterung von Bahnsteiggleisen erwartet.

#### **4. Ausbau der Strecke Emmerich – Oberhausen**

##### **Inbetriebnahme eines Elektronischen Stellwerkes (ESTW)**

Die Eisenbahnstrecke Emmerich – Oberhausen wird in den nächsten Jahren Schritt für Schritt modernisiert und ausgebaut. Dadurch wird der Ballungsraum Rhein/Ruhr deutlich besser als heute mit den niederländischen Nordseehäfen verbunden.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der insgesamt rund 73 Kilometer langen Strecke sind zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und Oberhausen im Rahmen des Projektes verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die in mehreren Phasen umgesetzt werden sollen. Um die betrieblichen Abläufe zu verbessern und wirtschaftlicher zu gestalten, wird vor dem Bau des dritten Gleises in einem ersten Schritt die Leit- und Sicherungstechnik durch den Einbau eines neuen Elektronischen Stellwerkes (ESTW) modernisiert.

Im Zuge dieser Maßnahme werden Streckenabschnitte in diesem Bereich teilweise komplett für den Eisenbahnverkehr gesperrt.

In der ersten Baustufe werden die Streckenabschnitte zwischen Emmerich und Dinslaken sowie zwischen Wesel und Bocholt von Freitag, den 04.05.12 bis einschl. Dienstag, den 08.05.12 ganztägig gesperrt. Es werden derzeit Ersatzkonzepte zwischen DB Netz, DB Regio und dem VRR erarbeitet.

In der zweiten Baustufe, die im November / Dezember geplant ist, wird der Streckenabschnitt zwischen Oberhausen und Wesel gesperrt. Auch hier werden umfangreiche Ersatzmaßnahmen geplant.

Der VRR wird darauf hinwirken, dass die Einschränkungen für die Fahrgäste, die sich leider nicht vermeiden lassen, möglichst gering gehalten werden.

## **5. Schienenersatzverkehr 2012 auf der Linie S6**

Aufgrund von Sanierungsarbeiten an den Bahnsteigen (Modernisierungsoffensive 2) entlang der Linie S6 wird in den Sommerferien 2012 (07.07.2012 - 21.08.2012) die Strecke zwischen Essen Hbf und Düsseldorf-Derendorf gesperrt. Der VRR und DB Regio haben für diese Zeit einen Schienenersatzverkehr (SEV) ausgearbeitet und mit den beteiligten Kommunen Essen, Ratingen und Düsseldorf sowie den lokalen Verkehrsunternehmen Rheinbahn und EVAG abgestimmt. Im Folgenden wird der aktuelle Sachstand erläutert.

### **Planungsstand:**

Es ist der Einsatz von zwei möglichen Ersatzstrecken zur Kompensation des hohen Fahrgastaufkommens geplant.

**Langsame Verbindung:** Beibehaltung der Haltepolitik der S6, um alle Haltepunkte zu bedienen. Nachteil ist allerdings die sehr lange Fahrtzeit zwischen Essen Hbf und Düsseldorf-Derendorf (ca. 70 Min.), die bei Pendlern zu enormen Fahrtzeitverlängerungen führt. Um jedem Fahrgast zu ermöglichen jeden Haltepunkt zu erreichen, ist dieser Verkehr jedoch notwendig.

**Schnelle Verbindung:** Um den Fahrgästen mit stärker frequentierten Zielen zu begegnen, soll zusätzlich auch eine schnelle Verbindung eingerichtet werden, die nur die Haltepunkte Essen Hbf, Essen-Werden, Kettwig, Ratingen Ost, und Düsseldorf-Rath anfährt. Dies reduziert die Fahrtzeit um etwa 10 Min. Die ausgewählten Stationen sind das Ergebnis einer Fahrgastanalyse auf der Grundlage der SPNV-Erhebung 2008.

Für beide Verbindungstypen wird nicht der Bahnhof Düsseldorf-Derendorf als SEV Endhaltestelle genutzt, weil die Zugangssituation zum Bahnsteig (etwa Türbreite) die mögliche hohe Zahl an Fahrgästen nicht schnell genug aufnehmen kann, was eine lange Fahrgastwechselzeit zur Folge hätte. Deshalb wird bislang der Bahnhof Düsseldorf-Unterrath als Endhaltestelle des SEV favorisiert. Neben einem breiteren Zugang zur S-Bahn verfügt der Halt als

Knoten im lokalen Nahverkehr über weitere Reisemöglichkeiten der Rheinbahn, sodass der Reisendenstrom zusätzlich entzerrt werden kann. Am Haltepunkt D-Unterrath besteht zudem Anschluss an die S6 in Fahrtrichtung Köln.

Nach Auskunft der Städte Düsseldorf und Ratingen ist in den Sommerferien keine Großbaustelle geplant, die den SEV behindern könnte.

Im Rahmen der Abstimmung zwischen Kommunen, lokaler VU und DB Regio/BVR gab es jeweils eine Bereisung der SEV-Strecke in Essen und Düsseldorf/Ratingen. Bei diesen Terminen wurde auch die Möglichkeit der Errichtung festinstallierter SEV-Haltestellen an den Bahnhöfen besprochen.

Der von DB Regio und BVR vorgeschlagene Fahrplan wird von allen Beteiligten als durchführbar eingestuft, sodass keine weiteren Änderungen vorgenommen werden müssen.

Zur Bekanntmachung wird zurzeit eine Kommunikationsstrategie ausgearbeitet, um möglichst viele Fahrgäste zu erreichen. Zusätzlich wird die Baustelle an allen Auskunftssystemen von DB Regio und VRR berücksichtigt und entsprechend gekennzeichnet werden.

## **6. Untersuchung Taktumstellung S-Bahn**

Im Rahmen des Arbeitskreises „Integraler Taktfahrplan (ITF)“, in dem die NRW-Zweckverbände, das Landesverkehrsministerium und das KC ITF die zukünftigen SPNV-Fahrplanentwicklungen abstimmen, wird eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-System untersucht. Begleitet wird die Untersuchung durch das Züricher Planungsbüro SMA, das bislang auch die Entwicklung der einzelnen ITF-Stufen in NRW betreut hat. Anlass der Untersuchung ist zum einen ein bedarfsgerechteres Angebot sowie zum anderen eine ggf. höhere Kompatibilität zu den übrigen Regionalexpress- und Regionalbahnlinien.

In einem ersten Schritt wurden bislang zwischen den o.g. Beteiligten erste grundsätzliche Überlegungen für das S-Bahn-System im 15'/30'-Taktschema angestellt. Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15'/30'-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15'-Takt aufweist, der in der NVZ dann auf einen 30'-Takt ausgedünnt wird. Das Betriebsleistungsvolumen dieser Konzeption entspricht in etwa dem heutigen Betriebsleistungsvolumen der S-Bahn im 20'-Takt. In den nächsten Schritten sollen Analysen zur Wirtschaftlichkeit, eine Fahrgastsimulation sowie weitere Detailplanungen erfolgen.

Sobald belastbare Erkenntnisse vorliegen, die weitergehende Aussagen über das Für und Wider einer Taktumstellung zulassen, werden die Ergebnisse zeitnah präsentiert. Sollten die

positiven Effekte überwiegen, werden aufgrund der komplexen Auswirkungen auf die regionalen und innerstädtischen Verkehre die Gebietskörperschaften und die kommunalen VU rechtzeitig in die weiteren Planungs- und Entscheidungsprozesse mit einbezogen.

## **7. Revision ÖPNVG NRW**

Es verdichten sich die Anzeichen, dass die Novellierung des ÖPNVG NRW auch in den nächsten Monaten nicht im Landtag beschlossen wird. Der zur Beschlussfassung vorgesehene Zeitrahmen (bis 31.12.2012 rückwirkend zum 01.01.2011) ist damit noch nicht ausgeschöpft. Je später das Gesetz aber verabschiedet wird, desto länger besteht Unsicherheit über die verfügbaren Mittel in den Kooperationsräumen. Grundsätzlich sollte der Mittelbedarf festgestellt und die Mittelverteilung abgeschlossen sein, es scheint landesseitig aber noch Unklarheit darüber zu bestehen, wie der Mittelbedarf finanziert werden soll. Ein wesentlicher Aspekt wird die Umverteilung von Infrastrukturmitteln (§12) zur Betriebskostenfinanzierung (§11(1)) sein. Nach letzten Erkenntnissen wird der VRR hiervon maßgeblich betroffen sein.

Für alle Aufgabenträger ist die Situation höchst unbefriedigend. Es bestehen keine verbindlichen Aussagen über die verfügbaren Finanzmittel, was im VRR u.a. auch Auswirkungen auf Investitionen bei der Fahrzeugförderung oder die Verteilung der Aufgabenträgerpauschale nach §11(2) hat. Im VRR sind noch einige offene Fragestellungen zu klären. So ist die Übertragung der Abwicklung der Mittel nach §11(2) auf den VRR nicht einheitlich geregelt und läuft vielfach Ende 2012 aus. Eine Weiterführung wird in Verbindung gebracht mit einer Lösung zum Kreisabschlag und vereinzelt auch mit einer Lösung zur Aufgabenträgerpauschale, die nach heutigem Kenntnisstand zu teils gravierenden Verwerfungen unter den Aufgabenträgern führt. VRR seitig wurde der Vorstoß unternommen, im Gesetz/in der Rechtsverordnung/in den Verwaltungsvorschriften eine Regelung vorzusehen, die es erlaubt, die Aufgabenträgerpauschale innerhalb eines Kooperationsraums nach einem eigenen Schlüssel zu verteilen, so wie es bisher im VRR bereits geregelt ist. Auch hierzu gibt es noch keine belastbare Aussage.

Es kann nur das Bestreben aller Beteiligten sein die Landesregierung aufzufordern, die Novellierung des ÖPNVG NRW schnellstmöglich zu beschließen und damit Klarheit über die Finanzausstattung der Aufgabenträger herbeizuführen.

## **8. Hybridbusse im VRR**

Die letzten der vom VRR im Rahmen von drei Förderprogrammen seit 2009 geförderten 70 Hybridbusse werden im Februar 2012 an die Verkehrsunternehmen im VRR-Raum ausgeliefert und den Betrieb aufnehmen. Im Folgenden wird kurz über die Ergebnisse des For-

schungsbegleitprojekts sowie die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit dem Einsatz der Hybridbusse berichtet.

Das im letzten Sachstandsbericht beschriebene, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderte Forschungsprojekt begleitend zum Einsatz der in der ersten Stufe vom VRR geförderten Hybridbusse wurde Ende September 2011 abgeschlossen. Der hauptsächlich vom Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen University und dem TÜV Nord erstellte Abschlussbericht liegt inzwischen vor und enthält im Wesentlichen folgende Ergebnisse:

#### Abgasemissionen:

Im Vergleich der Gelenkbusse (Hybrid vs. konventionell) ist die für die Immissionssituation in den Städten besonders wichtige NO<sub>2</sub>-Direktemission durch den Einsatz der Hybridbusse im Mittel um 74,9% reduziert worden, bei gleichzeitiger tendenzieller Reduktion der Gesamt NO<sub>x</sub>-Emission. Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen zeigen, je nach Einsatzfall, gegenüber den konventionellen Fahrzeugen im Mittel 10,3% geringere Werte. Für Solobusse sind hier mittlere Reduktionen von NO<sub>2</sub> um 53,9%, und von CO<sub>2</sub> um 21% zu beobachten, bei leichter Erhöhung von NO<sub>x</sub> um 6,2%.

#### Geräuschemissionen (gemessen bei Haltestellenan- und -abfahrt):

Abhängig vom spezifischen Fahr- und Betriebszustand kann bei Hybridlinienbussen im Vergleich zu Standard-Dieselnissen im Fahrgastraum eine Reduktion der Schalldruckpegel Spitzenwerte um bis zu 10 dB(A) und bei den Außengeräuschemissionen bis zu 12 dB(A) nachgewiesen werden. Auch zeigen die Hybridlinienbusse bei Fahrpersonal, Fahrgästen und Passanten in Summe eine gesteigerte Akzeptanz bezüglich der Geräuschemissionen.

#### Tankdatenerfassung / Verfügbarkeit bzw. Zuverlässigkeit der Busse

Die Erfassung von linienreinen Tankdaten und Verfügbarkeit sowohl von den Hybridfahrzeugen als auch von konventionellen Referenzfahrzeugen erfolgte durch die Betreiber über den Zeitraum von ca. einem Jahr. Abhängig von Betreiber und Fahrzeug zeigt sich eine sehr heterogene Verteilung der Ergebnisse. Bei 5 von 10 Betreibern stellte sich im Mittel eine Kraftstoffersparnis zwischen 2% und 18% ein, bei einem weiteren sogar bis zu 30%. Bei den restlichen 4 Betreibern zeigte sich noch ein Mehrverbrauch. Die Verfügbarkeit der Hybridbusse stieg im Laufe der Erfassung auf durchschnittlich 70%.

#### Fazit der Studie:

Schlussfolgernd kann festgehalten werden, dass das Potential für eine Reduktion der Emissionen sowie einer gesteigerten Akzeptanz nachgewiesen ist, allerdings noch weiterführende Entwicklungsoptimierungen erforderlich sind, um diese Potentiale zukünftig für die gesamte Bandbreite der Fahr- und Betriebszustände im Linieneinsatz nachhaltig nutzen zu können.

Die teilweise heterogenen Ergebnisse der Forschungsbegleitung spiegeln sich auch in den

Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit dem Einsatz der Hybridbusse wieder. Es gibt Verkehrsunternehmen, deren Hybridbusse von Anfang an sehr zuverlässig und ohne größere Probleme eingesetzt werden konnten. Einige der Vorserienfahrzeuge hatten vor allem in den ersten Einsatzmonaten eine Reihe von technischen Problemen, die erst nach einem dreiviertel Jahr abschließend gelöst werden konnten. Mittlerweile laufen diese Fahrzeuge jedoch mit einer sehr hohen Zuverlässigkeit und zur großen Zufriedenheit sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch bei den Fahrgästen. Die Hybridbusse eines Herstellers machen nach wie vor noch technische Probleme, die aber nach Aussage des Herstellers im Frühjahr dieses Jahres behoben sein sollten. Die weitere Reduzierung der Kraftstoffverbräuche durch technische Optimierungen und Verbesserung der Motorsteuerung im Verhältnis der jeweiligen Hybridtechnik zu den konkreten Einsatzgebieten und Streckenverläufen ist ein Thema, an dem mehrere Hersteller derzeit noch arbeiten.

### **9. Auswirkungen der neuen SB-Richtlinie auf die Fremdnutzererhebung**

Anfang des Jahres 2011 wurden die Verkehrsverbünde und -gemeinschaften von dem Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW (MAIS) darüber informiert, dass die Richtlinien zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr vom 15. Dezember 1987 (Schwerbehindertenrichtlinie) überarbeitet werden. Ende November 2011 wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Ende Dezember 2011 wurde die überarbeitete Schwerbehindertenrichtlinie an die Verkehrsverbünde und -gemeinschaften gesandt. Es wurde dabei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die neuen Regelungen bei den Erhebungen im Jahr 2012 anzuwenden sind.

In der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR ist für die Fremdnutzererhebung unter Punkt 3.2 geregelt, dass die Erhebung als „Stichprobenerhebung auf allen Linien“ entsprechend der Richtlinie zur Schwerbehindertenerhebung durchzuführen ist.

Somit ergibt sich aufgrund der neuen SB-Richtlinie auch ein Handlungsbedarf für die VRR-Fremdnutzererhebung, da einige Sachverhalte in der neuen SB-Richtlinie von der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR abweichen.

U.a. ist in der SB-Richtlinie nun auch geregelt, dass sich die Unternehmen im Vorfeld der SB-Erhebung mit einer Prüfungseinrichtung abstimmen müssen.

Aufgrund dieser Abstimmung, an denen der VRR nicht direkt beteiligt ist und aufgrund möglicher Ausnahmeregelungen, die von der Erstattungsbehörde zu genehmigen sind, ist die konkrete Ausgestaltung der SB-Erhebung aus VRR-Sicht unklar.

Daher hat sich der Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ in seiner Sitzung am

26.01.2012 dafür ausgesprochen, dass eine Anpassung der Einnahmenaufteilungsrichtlinie erst nach den Erfahrungswerten der Verkehrsunternehmen bezgl. der SB-Richtlinie sowie den abschließenden Analyseergebnissen der Einnahmenaufteilung 2010 erfolgen sollte.

Weiterhin hat sich der Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ darauf verständigt, dass bei allen Regelungsabweichungen zwischen der SB-Richtlinie und VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie für die Erhebung 2012 die Regeln der SB-Richtlinie vorrangig einzuhalten sind. Nur so ist gewährleistet, dass ein reibungsloser Ablauf der SB- und Fremdnutzererhebung möglich ist und insbesondere die SB-Erstattungsansprüche nicht gefährdet werden.

## 10. Einwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis November 2011

Der deutlich positive Trend in diesem Jahr setzt sich auch im letzten Quartal fort. Die erfreuliche Entwicklung nach dem 1. Halbjahr 2011 hat sich auch im 2. Halbjahr 2011 bestätigt. In den ersten elf Monaten 2011 sind die Einnahmen nun um **40,0 Mio. € (+ 4,5%)** gestiegen und auch die Fahrten konnten das hohe Vorjahresniveau noch leicht um **+ 0,5% auf 1.009,2 Mio. Fahrten** steigern.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -					
Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %	
	Jan-Nov 2010	Jan-Nov 2011			
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.537.838	1.590.875	53.038	3,4
	Barsortiment	204.170.969	210.833.423	6.662.455	3,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	101.877.905	106.932.766	5.054.861	5,0
	davon 4erTicket Erwachsene	70.003.408	69.279.215	-724.193	-1,0
	FirmenTickets	70.427.672	75.434.281	5.006.610	7,1
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	39.722.083	40.807.779	1.085.696	2,7
	Regelzeitkarten	355.404.326	373.914.981	18.510.655	5,2
	davon Ticket2000 Abo	181.655.727	190.099.133	8.443.406	4,6
	davon Ticket1000 Abo	64.464.452	67.257.480	2.793.028	4,3
	davon BärenTicket	32.000.432	33.490.282	1.489.850	4,7
	Schüler/AzubiTickets	205.180.794	212.502.692	7.321.898	3,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	78.604.415	78.490.195	-114.220	-0,1
	davon YoungTicketplus	35.861.569	40.647.877	4.786.308	13,3
	StudentenTickets	27.582.336	30.000.807	2.418.471	8,8
	NRW-weite Tickets	15.001.574	14.092.715	-908.860	-6,1
	SozialTicket	0	899.960	899.960	
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	86.659.932	85.368.029	-1.291.903	-1,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	41.429.176	42.305.670	876.494	2,1
	davon 4erTicket Erwachsene	32.829.728	30.608.384	-2.221.344	-6,8
	FirmenTickets	60.371.270	62.915.603	2.544.333	4,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	27.840.725	27.262.813	-577.912	-2,1
	Regelzeitkarten	378.760.571	381.508.230	2.747.659	0,7
	davon Ticket2000 Abo	210.247.497	210.970.868	723.371	0,3
	davon Ticket1000 Abo	70.433.171	70.316.263	-116.908	-0,2
	davon BärenTicket	23.226.120	23.221.305	-4.815	0,0
	Schüler/AzubiTickets	424.010.134	420.402.378	-3.607.756	-0,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	216.055.536	207.848.600	-8.206.936	-3,8
	davon YoungTicketplus	56.886.900	62.285.025	5.398.125	9,5
	StudentenTickets	52.692.810	55.245.600	2.552.790	4,8
	NRW-weite Tickets	2.068.745	1.876.117	-192.628	-9,3
	SozialTicket	0	1.836.039	1.836.039	
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>879.305.509</b>	<b>919.269.735</b>	<b>39.964.226</b>	<b>4,5</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>1.004.563.462</b>	<b>1.009.151.996</b>	<b>4.588.535</b>	<b>0,5</b>

Auch im aktuellen Betrachtungszeitraum bis November 2011 sind die größten Steigerungen bei den **Regelzeitkarten** zu verzeichnen, hier sind die Einnahmen um **18,5 Mio. € (+ 5,2%)** gestiegen, davon allein bei den Ticket2000 Abo-Varianten um 8,4 Mio. € (+ 4,6%). Auch im Bereich der **Schüler/AzubiTickets** sind die Einnahmen mit **+ 7,3 Mio. € (+ 3,6%)** sehr erfreulich, obwohl die Schülerentwicklung seit den letzten beiden Jahren rückläufig ist (aktuell - 1,5%) und sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird. Im **Barsortiment** sind trotz um **1,5% sinkender Fahrten** die Einnahmen um **6,7 Mio. € (+ 3,3%)** gestiegen.

Die Abonnentenentwicklung im VRR hat sich auch im 2. Halbjahr weiter entspannt und es können aktuell Zuwächse von + 0,5% (6.300 neue Abonnenten) verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten verzeichnen hier mit **7.700 Abos (+ 4,8%)** die SemesterTickets und folgen damit der vom Landesamt für Datenstatistik erwarteten Zunahme der Studienanfängerzahlen. Ebenso erfreuliche Steigerungen sehen wir beim YoungTicketplus, hier sind die **Abonnenten** um ca. **6.500 (+ 9,5%)** gestiegen. Auch die Ticket2000/1000-Abonnenten **(+ 300 Abos, + 0,1%)** und die FirmenTickets **(+ 2.500 Abos, + 1,9%)** tragen zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Das BärenTicket stagniert in diesem Jahr und liegt bei etwa 47 Tsd. Abonnenten. Lediglich die SchokoTicket-Abonnenten sind mit **ca. 11.100 Kunden (- 2,6%) rückläufig** und bestätigen damit die negative Entwicklung der Schülerzahlen im VRR.

Im November 2011 wurde das SozialTicket im VRR eingeführt. Im ersten Monat wurden ca. 28.500 und im Monat Dezember ca. 37.800 Tickets verkauft. Hier erwarten wir noch Zuwächse in den nächsten Monaten. Die anfänglichen Engpässe bei der Ausstellung der Berechtigungen sind aktuell nicht mehr vorhanden.

## **11. VRR / VGN-Tarifharmonisierung**

### **Allgemein:**

Aufgrund der Beobachtungen und Einschätzungen der beteiligten Unternehmen und der VGN-Geschäftsstelle ist die Einführung des neuen Gemeinschaftstarifs insgesamt ruhig und problemlos verlaufen. Die Kunden waren informiert, bestehende Abonnements wurden fristgerecht umgestellt und die Schulungen für das Vertriebs- und Fahrpersonal vorher umfassend durchgeführt. Alle Haltestellenaushänge sind zudem aktualisiert worden. Hilfreich und mitverantwortlich für den reibungslosen Übergang ist u.a. die Anerkennung / Abfahrfrist der alten VGN-Bartickets für die ersten drei Monate.

Vereinzelte Probleme waren bei der DB zu vermeiden. Die noch in der Anfangsphase geltenden VGN-Ticketarten (Azubi-Monatskarte und Azubi-Abo) wurden in einigen Fällen als nicht mehr gültig angesehen, da hier VRR-YoungTickets gelten müssten. In der ersten Woche waren in DB-Automaten noch nicht alle Relationen preislich richtig beauskunftet und die VRR-Preise nur teilweise eingepflegt. Zum Teil wurde fälschlicherweise der NRW-Tarif selbst für innerstädtische Verbindungen verkauft. Inzwischen sind diese Fehler behoben.

Bei einigen VU wurden im elektronisch kontrollierten Vordereinstieg Tickets mit neuen Relationsnummern und/oder neuen Ticket ID zurückgewiesen. Dies hing überwiegend damit zusammen, dass die EKS-Systeme in den Fahrzeugen der Subunternehmer über Module aktualisiert wurden, was erst innerhalb der ersten beiden Kalenderwochen erfolgte. Bei einem großen VU führte dies zu vermehrten Rückmeldungen der Kunden, da die Fahrer angehalten waren, diesen Kunden ein Ticket zu verkaufen, welches nach Prüfung ersetzt worden wäre.

Gelobt wird der VRR-Ticketberater mit seinen hilfreichen Infofunktionen für Kunden und Personal, obwohl auch hier in Einzelfällen noch Einbesserungen im ex-VGN-Gebiet notwendig sind.

### **Besondere Betrachtung SchokoTicket:**

#### **Stand der Vertragsverhandlungen**

Die zähflüssigen und mühseligen Gespräche mit den Schulträgern tragen langsam Früchte. Von insgesamt 43 Schulträgern im Gebiet der VGN haben sich aktuell 32 vertraglich an das SchokoTicket gebunden. Diese vertreten rund 20 000 freifahrtberechtigte Schülerinnen und Schüler, die je nach Vertragsinhalt entweder bereits am 01.08.2011, ab 01.02.2012 oder zum 01.08.2012 zum SchokoTicket wechseln. Die übrigen 11 Schulträger vertreten insgesamt nur noch 5 000 Schüler.

Auch bei den Skeptikern des SchokoTickets wird das Angebot generell als attraktiv angesehen, der Wert in der eigenen Gemeinde angesichts des angeblich dünnen Verkehrsangebotes aber bezweifelt. Hinzu kommt eine Verweigerung aus Prinzip, für eine gewohnte bisherige Gratisleistung nun einen Eigenanteil zahlen zu müssen, auch wenn damit eine größere Freizeitnutzung verbunden ist.

Mit allen noch nicht vertraglich gebundenen Schulträgern gibt es laufende Gespräche. Die VGN-Geschäftsstelle erwartet weitere Abschlüsse bis zur Sommerpause 2012, sodass im neuen Schuljahr nur noch für wenige heutige freifahrtberechtigte Schülerinnen und Schüler

eine Alternativlösung gefunden werden muss.

Mit Beschluss der VGN-Geschäftsführerkonferenz aus dem Frühjahr 2011 werden die im Januar 2012 noch geltenden streckenbezogenen und zeitbegrenzten VGN- Schülerjahreskarten mit Wirkung zum 01.02.2012 vom Markt genommen. Für die Schülerinnen und Schüler, für die zum 01.02.2012 noch kein SchokoTicket-Vertragsverhältnis vorlag, wird nach Absprache mit den Schulträgern bis zum Ende des Schuljahres 2011 / 2012 die VGN- Monatskarte für Auszubildende oder das VGN-Azubiabo ausgegeben.

Da zum 01.02.2012 die kleineren VUs in der VGN noch nicht alle Abonnements auf Chipkarten ausgeben können, wird das mengenmäßig größte Ticket, das SchokoTicket punktuell bis zum Ende des Schuljahres 2011/2012 bei diesen VUs als Papierticket mit einzelnen Monatswertmarken ausgegeben.

### **Zukünftige Ausrichtung der Tickets im Ausbildungsverkehr im Bereich unterer Niederrhein (vormals VGN-Tarifraum)**

Mit Wirkung zum 01.08.2012 tritt die im ÖPNV-Gesetz des Landes NRW im § 11 a aufgeführte Novellierung der finanziellen Förderung des Ausbildungsverkehrs in Kraft. Von diesem Zeitpunkt an sind Tickets im Ausbildungsverkehr nur noch dann mit Landesmitteln bezuschungsfähig, wenn diese gegenüber dem Referenzticket um mindestens 20 % rabattiert sind. Für das SchokoTicket hat diese Voraussetzung keine Auswirkung, da hier als Referenzticket das Ticket1000 in den Preisstufen D oder E herangezogen wird. Auch die preisstufenbezogenen VRR-Angebote YoungTicket oder YoungTicketPLUS bleiben unberührt, weil diese um mehr als 20 % gegenüber dem Ticket1000 in der jeweiligen Preisstufe ermäßigt sind.

Anders stellt sich die preisliche Situation bei dem im Tarifraum unterer Niederrhein geltenden Angeboten Monatskarte im Ausbildungsverkehr und dergleichen im Jahresabonnement dar. Diese erfüllen derzeit nicht diese Vorgaben, da der Rabattsatz deutlich weniger als 20 % beträgt. Über die Folgen der Novellierung und denkbare Handlungsoptionen finden derzeit Beratungen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen statt.

### **Unterstützende Kommunikationsmaßnahmen**

Zur kommunikativen Unterstützung der VGN Integration erarbeitete der VRR die Kampagne „Anpiff am Niederrhein“. Insbesondere die Kunden im ehemaligen VGN-Gebiet wurden ab Ende Oktober durch Folder, Plakate, Infoscreens, Traffic Boards, Automatenaufkleber sowie Webbanner auf die Zusammenlegung von VGN und VRR und die damit verbundenen Neue-

rungen aufmerksam gemacht. Die Mitarbeiter erhielten eine umfangreiche Mitarbeiterinformation mit allen Details der Umstellung. Insgesamt war die Resonanz zu den unterstützenden Medien sehr positiv.

Des Weiteren wurden zur Erläuterung der neuen Geltungsbereiche die Tarfkärtchen in den Preisstufen B und C neu aufgelegt und für die Ausgabe in den Kundencentern in Karteiboxen zur Verfügung gestellt.

Die Kampagne „SchnupperAbo Tour 2011“ kam mit leichten Modifizierungen bei insgesamt 11 Verkehrsunternehmen zum Einsatz. Beworben wurden das Ticket1000/Ticket1000 9 Uhr, Ticket2000/Ticket2000 9 Uhr und das BärenTicket. Der Kampagnenzeitraum erstreckte sich von Dezember 2011 bis Februar 2012.



## 12. Erste Erkenntnisse über das SozialTicket im VRR -Stand Dezember 2011-

Eine verlässliche Aussage über die zu erwartende Entwicklung des SozialTickets ist nach zwei Monaten nur ansatzweise möglich. Die Abfrage der Verkehrsunternehmen zeigt nur eine gewisse Tendenz.

Die ursprünglichen Berechnungen zum SozialTicket sind davon ausgegangen, dass das SozialTicket flächendeckend angeboten werden könnte mit insgesamt rd. 1,165 Mio. Anspruchsberechtigten. Bekanntermaßen haben sich die Kommunen Wuppertal, Remscheid, Hagen, Krefeld, Viersen und die Mehrzahl der Gemeinden im Kreis Mettmann gegen eine mögliche Restfinanzierung des SozialTickets entschieden. Die Stadt Dortmund bietet schon seit Februar 2008 ein eigenständiges SozialTicket an. Dadurch verringert sich der Kreis der Anspruchsberechtigten auf ca. 850 Tsd. Kunden.

Bei den zuständigen Behörden die den Berechtigtenausweis ausstellen, hat sich die Lage jetzt normalisiert und die anfänglichen Probleme und Wartezeiten sind weitestgehend gelöst. Insgesamt wurden im zweiten Monat ca. 37.800 SozialTickets (im 1. Monat waren es 28.500 SozialTickets) ausgegeben, dies entspricht einer Nutzerquote von 4,5 % (2,1 % im Vormonat) und einer Steigerung gegenüber dem ersten Monat von 32 %. Die überwiegende Anzahl dieser Kunden bevorzugt die Wertmarkenvariante (ca. 83 %, im Vormonat 70 %).

Einige Verkehrsunternehmen haben zudem erkennbare Wanderungsbewegungen vom bestehenden Abonnement zum SozialTicket mitgeteilt. Der anfänglich von den Verkehrsunternehmen gemeldete Abo-Altumsatz von ca. 49 Euro hat sich dabei bestätigt. Über 95 % der ehemaligen Abonnenten haben vorher ein Ticket in der Preisstufe A genutzt, die restlichen kommen aus der Preisstufe B und einige wenige aus dem verbundweit gültigen Angebot des BärenTickets.

Ein statistisches Auswertungsproblem zeigt sich in der Abgrenzung der getätigten Wertmarkenverkäufe. Bei den gemeldeten Verkäufen ist nicht eindeutig erkennbar, wie viele dieser Verkäufe für den aktuellen und wie viele für den folgenden Monat gekauft wurden. Gerade in den Startmonaten führt dies sicherlich zu Unplausibilitäten.

Aufgrund der ersten Erkenntnisse der ersten zwei Verkaufsmonate und der Erfahrungen in Dortmund bei der dortigen Einführung werden die Verkaufszahlen sicherlich noch steigen. Gleichwohl ist eine gewisse Skepsis angebracht, ob die ehemals erwartete Absatzquote von bis zu 14 % erreicht wird.

Aktualisierte Verkaufszahlen Januar 2012 werden schnellstmöglich nachgereicht!

## SozialTicket im VRR

	<b>Anspruchs- berechtigte</b>	<b>Nutzerquote Dezember</b>
DVG	98.695	5,4%
EVAG	112.661	7,1%
MhVG	26.122	4,7%
VEST	118.472	1,7%
BSM	11.300	0,6%
BGS	118.506	3,8%
HCR	31.657	2,2%
NVV	51.707	4,6%
STOAG	38.742	6,7%
NV mobil	31.418	0,0%
SWS	22.105	10,2%
Rheinbahn	97.511	6,8%
SWN	47.000	0,9%
VER	41.038	0,8%
	846.934	4,5%

Die begleitende Marktforschung zum SozialTicket ist wie geplant zum Verkaufsstart im November 2011 angelaufen. Mittlerweile befindet man sich in der vierten Rekrutierungswelle. Gut 3.000 Käufer konnten bereits rekrutiert werden, über 2.000 Erstinterviews wurden geführt. Die Rekrutierungen werden noch in den Monaten März, April und Mai weitergeführt. Im Mai folgen dann auch die Zweitinterviews.

Allgemein lässt sich sagen, dass die Rekrutierung in den Städten unproblematisch ist. Schwieriger ist es im ländlichen Bereich, was mit der – auch aus den Verkaufszahlen ersichtlichen – geringen Absatzzahl des SozialTickets zusammenhängt. Hier mangelt es schlicht an Zielpersonen.

Quantitative Aussagen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht seriös möglich. Qualitativ ließ sich bislang feststellen, dass die Käufer des SozialTickets fast ausschließlich schon vorher ÖPNV-Kunden waren, sei es im Barsortiment, sei es in Monatskarten im Einzelkauf, sei es im regulären Abonnement. Wirkliche Neukunden sind unter den SozialTicketkäufern rar.

### **13. Sachstandsbericht Social Media VRR**

Seit einem Jahr beschäftigt sich der VRR intensiv mit den Auswirkungen der Veränderungen der Kommunikations- und Informationsstrukturen durch Web 2.0 und der technologischen Entwicklung im Bereich mobile Endgeräte auf den ÖPNV. Da diese Entwicklung die Bereiche Information/ Pressearbeit/ Unternehmenskommunikation (intern/extern) und das Marketing berührt, ist ein hausweites Projekt initiiert worden. Um die daraus initiierten Teilprojekte finanzieren zu können, wurde beim Land NRW ein Fördertopf von 100.000 € eingeworben.

Die Teilprojekte:

#### **Lernen:**

**Information und Schulung** der VRR Mitarbeiter sowie der verantwortlichen Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen durch 4 Marketingforumstage zu vertiefenden Fragestellungen, wie Social Media Kommunikation, neue Aspekte des Medienrechts, Webmonitoring und Online marktforschung, Kundendialog-Support im Web 2.0. Dazu vertiefende Schulungen zu Social Media, Monitoring und Texten im Web.

Die Entwicklung einer sogenannter **Social Media Guideline** gibt Mitarbeitern des VRR / VU wichtige Hinweise zur Nutzung des Web 2.0 in ihrer Rolle als Mitarbeiter wie Privatperson.

#### **Zuhören:**

Durch Aufsetzen eines **Webmonitoring** ist es dem VRR und den Verkehrsunternehmen möglich, kontinuierlich sichtbar zu machen, was über den VRR, sein Angebot, seine Unternehmen und seine Schlüsselpersonen im Web 2.0 publiziert wird. Als Quellen dienen dabei eben nicht mehr nur die Zeitungsverlage, sondern eben auch Foren, Blogs, sozialen Netzwerke und Frage-Antwortportale. So vervollständigt sich das Bild über das, was im Web zu VRR Themen gesprochen wird und kann für Zwecke der Optimierung der Kommunikation, des Service und der Information ausgewertet werden.

#### **Vernetzen:**

Mittels der **Extranetplattform VRR Campus** sind viele Arbeitsgruppen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen mit dem VRR vernetzt, um untereinander besser informiert zu sein und schneller kommunizieren zu können. Diese Plattform ist durch neue Elemente, wie Blogs, Anwendungen, Foren und zeitgemäße Benutzerführung (usability) optimiert worden, um von einer reinen Informationsvermittlungs- zu einer modernen Dialogplattform zu werden. So wird die Zusammenarbeit vernetzter, der Erfahrungsaustausch optimiert und die Informationsstand aller verbessert.

#### **Sichtbar werden**

Im ersten Schritt werden im Bereich Pressearbeit die klassischen Medienkanäle um einen **Fachblog** für die Zielgruppe Meinungsbildner/ Journalisten/ Politiker erweitert. Ein Blog informiert aktuell und sachlich über neue Themen. Charakteristisch für Blogs ist die Kommentierbarkeit. So werden Informationen nicht nur abgesandt, sondern bewusst der Dialog über die publizierten Inhalte gefördert. Der VRR kann somit seine Themen aktueller und breiter zugänglich machen.

Ein **Auftritt in sozialen Netzwerken**, um die Kommunikation mit Kunden für die Bereiche Marketing, Service, Information im Web 2.0 zu ermöglichen, ist in der Konzeptionsphase. Hier ist besonders wichtig, die Prozesse zwischen den beteiligten Unternehmen wie externen Dienstleistern genau zu definieren.

#### **14. Zusammenarbeit mit Google**

Google möchte in seinem System Google maps zukünftig auch Fahrplandaten des ÖPNV abbilden und hat dazu bereits in 2010 zunächst zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und danach zu einzelnen Verkehrsverbänden bzw. Verkehrsunternehmen Kontakt aufgenommen.

Im VRR beabsichtigt die Rheinbahn für ihr Bedienegebiet ihre Daten für die Fahrtauskunft in Google maps im Rahmen eines Piloten bereit zu stellen. Die zur Verfügung zu stellenden Daten unterscheiden sich in Liniendaten, Haltestellendaten und Fahrplandaten. Google wird diese Daten entsprechend aufbereiten und in ihrem System abbilden.

Grundsätzlich sind die Auskunftssysteme der Branche aktueller und umfangreicher. Durch die Verlinkung bei Google könnten sie sogar noch an Bekanntheit gewinnen und davon profitieren. Die Abbildung der ÖPNV-Daten bei Google ist aus Marketingsicht unbestreitbar ein Mehrwert für die Branche. Mehrere große Unternehmen in Deutschland führen deshalb zurzeit parallel Gespräche mit Google.

Um eine für den Fahrgast sinnvolle Auskunft im Raum Düsseldorf geben zu können, müssen aber auch Daten weiterer Verkehrsunternehmen (EVU, kommunalen Verkehrsunternehmen) bereitgestellt werden. Zu diesem Zweck sollen deshalb in Kürze mit diesen Verkehrsunternehmen Gespräche geführt werden mit dem Ziel, eine entsprechende Vereinbarung für den Piloten zu treffen.

Die Lieferung der Daten kann in dieser komplexen Form nur über die Datendrehscheibe des VRR erfolgen. Deshalb ist beabsichtigt, dass der VRR mit Google einen entsprechenden Datenüberlassungsvertrag schließt. Die Verhandlungen hierzu werden parallel stattfinden. In diesem Rahmen wurde für die Pilotphase Vertraulichkeit vereinbart.

## **15. Internet Relaunch**

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat seit Dezember 2011 einen neuen Auftritt im Internet unter [www.vrr.de](http://www.vrr.de). In den vergangenen Monaten hatte eine VRR-interne Projektgruppe Funktionalität Inhalt und Design der Verbundwebseite neu erarbeitet. Die Webseite präsentiert sich nun übersichtlicher, kundenfreundlicher und bietet verbesserte Funktionalitäten. Die aus Vertretern aller VRR- Abteilungen bestehende Projektgruppe, unter der Leitung der Pressestelle, erarbeitet zu Beginn eine Strategie, welche die Richtung des weiteren Arbeitens bestimmte. Inhalte, Navigation und Seitenarchitektur wurden unter der Maßgabe „Der Kunde steht im Fokus der Internetseite“ analysiert, verändert und neu entwickelt. Insgesamt ist so eine Seite entstanden, die moderner, aufgeräumter und strukturierter wirkt. Das Design zeichnet sich durch den Einsatz großformatiger Bilder aus, der blätterbare Aufmacherteaser auf der Startseite dient als Blickfang. Am Fuß der Seite findet sich ein Themenkatalog, über den alle wichtigen Informationen mit einem Klick aufrufbar sind. Ansonsten finden die Nahverkehrskunden auf der Seite alles, was ihnen die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs erleichtert: Fahrplanauskunft, TicketShop oder Ticketberater. Mit dem Leitgedanken, dass „Der Fahrgast im Fokus steht“ wurde eine klare Richtung vorgegeben. Allerdings bedeutet das keineswegs, dass andere Zielgruppen außen vor bleiben. Im Gegenteil: Es ist gelungen, die Informationsarchitektur so zu gestalten, dass es eine bedürfnisorientierte und eine themenorientierte Navigation gibt, die sich auch farblich unterscheidet. Die Rubriken „Fahrten planen“, „Tickets wählen“ und „Freizeit gestalten“ orientieren sich an den Anforderungen der Fahrgäste, wohin gegen die Rubriken „Service“ und „Der VRR“ Medienvertretern, Politikern, Bewerbern und ÖPNV-Interessierten die Möglichkeit zur Themenrecherche bieten.

Anlage