



VRR-Nahverkehrsplan 2012

Neuaufstellung für den Bereich „Koordination ÖPNV“
und jährlicher Sachstandsbericht für den Bereich „SPNV“



Inhalt

Präambel	5
Kapitel 1: Bedeutung und Funktion des NVP für den VRR	7
Kapitel 1.1: Der NVP als gesetzlicher Auftrag des VRR	8
Kapitel 1.2: Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Ziele des VRR für den ÖPNV	10
Kapitel 2: Bereich Koordination ÖPNV (Neuaufstellung)	14
Kapitel 2.1: Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife	15
Kapitel 2.2: Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife	16
Kapitel 2.3: Schaffung eines koordinierten Verkehrsangebots im ÖPNV	18
Kapitel 2.4: Einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing	23
Kapitel 2.5: Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs	30
Kapitel 2.6: Weitere Themen	31
Kapitel 3: Bereich SPNV (jährlicher Sachstandsbericht)	35
Kapitel 3.1: Rechtliche Rahmenbedingungen/Stand DB-Vertrag	36
Kapitel 3.2: Vergabeverfahren	37
Kapitel 3.3: Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express (RRX)	41
Kapitel 3.4: Planung Leistungsangebot	45
Kapitel 3.5: Planungsmaßnahmen	52
Kapitel 3.6: Streckenbezogene Planungen	53
Kapitel 3.7: Qualität im SPNV	57
Abkürzungsverzeichnis	60
Glossar	61
Aufgaben des VRR	62

Präambel

In seiner Sitzung am 10.09.2009 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR den VRR-Nahverkehrsplan (NVP) 2009 beschlossen und die Verwaltung beauftragt, einen jährlichen Sachstandsbericht zu erstellen. Einzelheiten zu der aktuellen Fortschreibung hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung am 05.07.2012 beschlossen („Sachstand zur Teilneuaufstellung des Nahverkehrsplanes“ Beschlussvorlage N/VIII/20212/0344).

Neben dem Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), für den der VRR gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW die Aufgabenträgerschaft besitzt, werden die Themen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), für die der VRR gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW eine Hinwirkungs- und Koordinationsfunktion besitzt, erstmalig grundlegend behandelt.

Die aus dieser Hinwirkungs- und Koordinierungsfunktion resultierenden Aufgaben werden nun umfassend in einem NVP behandelt. Fachlicher Hintergrund ist, den Kunden einen bedarfs- und marktgerechten ÖPNV mit niedrigen Zugangshürden anzubieten, der nicht nur den Kundenwünschen entspricht, sondern auch für die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen finanzierbar ist.

Grundsätzlich sollen alle Themen bzw. Aufgaben, die der VRR in diesem Bereich bearbeiten möchte, zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Sinne der Kunden bzw. Fahrgäste bearbeitet werden. Der VRR wird dabei nicht in die Finanz- und Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger oder in das operative Geschäft der Verkehrsunternehmen eingreifen. Vielmehr wird der VRR verbundweit einheitliche Konzepte – im Sinne von fachlichen Leitplanken – entwickeln und Empfehlungen geben bzw. einen Rahmen schaffen, der als Unterstützung für die Arbeit der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dienen. Dabei ist den Belangen und Anforderungen des urbanen und des ländlichen Raumes mit ihren unterschiedlichen Strukturen Rechnung zu tragen. Alle in diesem Bereich genannten Themen und Aufgaben werden als Rahmenvorgaben beschrieben, in den jeweils zuständigen Gremien bzw. Arbeitskreisen abgestimmt und dann gegebenenfalls durch die kraft Satzung und Verbundgrundvertrag vorgesehenen Instrumente – insbesondere Richtlinien – festgesetzt. Eine konkrete, inhaltliche wie finanzielle Beteiligung

von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erfolgt stets auf Grundlage der Entscheidungen und Beschlüsse der zuständigen Arbeitskreise und Gremien. Dabei werden auch die fachlichen Zuständigkeiten klar festgelegt.

Dementsprechend ist der vorliegende NVP wie folgt gegliedert. In Kapitel 1 wird dargelegt, auf welcher rechtlichen Basis der VRR den NVP für beide genannten Bereiche aufstellt, welche allgemeinen Ziele mit dem NVP verfolgt werden und welche Themen Inhalt des NVP sein sollen. Die Darstellung relevanter Rahmenbedingungen und aktueller Trends hinsichtlich Mobilitätsverhalten bzw. -nachfrage einerseits und Aufkommen neuer Mobilitätsformen andererseits zeigen die Notwendigkeit, sich mit diesen Themen auseinanderzusetzen. Gleichzeitig werden die Herausforderungen deutlich, denen der VRR, die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zurzeit und in Zukunft gegenüberstehen. Im Folgenden wird beschrieben, welche allgemeinen Ziele der VRR in seiner Funktion als Koordinator für den ÖPNV verfolgt und welche konkreten kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen sich hieraus für ausgewählte Themen ergeben können (Kapitel 2). Dies entspricht einer Neuaufstellung des NVP für den Bereich „Koordination ÖPNV“.

Die in Kapitel 2 beschriebenen Themen, die der VRR im Bereich Koordination ÖPNV zu bearbeiten beabsichtigt, haben einen unterschiedlichen Konkretisierungs- und Umsetzungsgrad. Er reicht von Strategien im Sinne von groben Ideen (z. B. Kapitel 2.3.1 integrierte Mobilitätskonzepte) bis hin zu umsetzungsreifen und in den Gremien des VRR verabschiedeten Konzepten (z. B. Kapitel 2.4.2 Qualitätscontrolling-System ÖSPV oder Kapitel 2.3.2 Marketingplan des VRR). Um deutlicher zu machen, welche Themen welchen Konkretisierungs- und Umsetzungsgrad besitzen, werden neben der Beschreibung auch eventuelle Referenzen (Beschlussvorlagen o. ä.) angegeben oder diese zitiert. Teilweise bilden die beschriebenen Strategien nur den aktuellen Erkenntnisstand wider und können deshalb nur grob beschrieben werden; es ist damit vielmehr ein inhaltlicher Rahmen, der in den folgenden Jahren – wenn weitere Erkenntnisse zu dem betreffenden Thema vorliegen – weiter konkretisiert wird und der die strategische Ausrichtung klarer beschreibt.

Kapitel 3 informiert über den aktuellen Stand der Planung und der Umsetzung von im NVP 2009 genannten Zielen und Maßnahmen im Bereich des SPNV. Dies entspricht einem Sachstandsbericht zum NVP für den Bereich „SPNV“.

Die Erläuterung relevanter Abkürzungen (Abkürzungsverzeichnis), die Definition relevanter Begriffe (Glossar) und die detaillierte Beschreibung der drei gesetzlichen Aufgaben des VRR befinden sich am Schluss des NVP.

Kapitel 1: Bedeutung und Funktion des NVP für den VRR

Kapitel 1.1: Der NVP als gesetzlicher Auftrag des VRR

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wurde am 19.06.2007 mit Wirkung zum 01.01.2008 und am 21.12.2010 mit Wirkung zum 01.01.2011 novelliert. Die Gesetzesänderungen hatten grundlegende Veränderungen der Organisations- und Finanzierungsstrukturen für den ÖPNV¹ in NRW und eine Neuausrichtung bei den Ausgleichsleistungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr zur Folge. Die letzte Änderung erfolgte durch Gesetz vom 24.08.2012, das am 01.01.2013 in Kraft getreten ist.

In der aktuellen Fassung des ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV²) und sind für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV zuständig (§ 3 ÖPNVG NRW).

Die drei zum 01.01.2008 neu gegründeten Kooperationsräume VRR, Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sind Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV³) und konkret für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zuständig. Sie haben zudem die Aufgabe, in Abstimmung mit den jeweiligen Mitgliedern, den kommunalen Gebietskörperschaften, auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV – hinsichtlich Tarif, Verkehrsangebot, Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und Marketing – hinzuwirken. Somit hat der VRR für den Bereich ÖPNV eine so genannte Hinwirkungs- und Koordinationsaufgabe.

1 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Deutschland rechtlich gegliedert in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und in den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Die nachfolgenden Definitionen der für den ÖPNV relevanten Begriffe sollen insbesondere dazu dienen, den ÖPNV und seine Teilbereiche (ÖSPV und SPNV) inhaltlich klar voneinander abzugrenzen und die Funktion des VRR, die für den jeweiligen Teilbereich unterschiedlich ist, zu klären. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen und bei denen in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 RegG, § 8 Absatz 1 und 2 PBefG und für den SPNV § 2 Absatz 5 AEG).

2 Der Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) ist Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des § 8 PBefG, bei dem die Personenbeförderung in Kraftfahrzeugen, Straßenbahnen (hierzu zählen auch Stadtbahnen, Hängebahnen (SkyTrain in Düsseldorf und H-Bahn in Dortmund) sowie die Schwebebahn in Wuppertal) und Oberleitungsbussen im Sinne des § 4 PBefG erfolgt. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind gemäß § 3 Absatz 1 ÖPNVG Aufgabenträger für den ÖSPV.

3 Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist als Teil des ÖPNV die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Eisenbahnzügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 Absatz 5 AEG).

Gemäß ÖPNVG NRW lassen sich für den VRR damit folgende drei Hauptaufgaben ableiten, aus denen sich unterschiedliche Aufgaben ergeben

- Der VRR ist gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (Aufgabenträgerschaft für den SPNV).
- Der VRR ist gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW zuständig für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Koordinierungs- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV).
- Der VRR ist gemäß § 12 ÖPNVG NRW Bewilligungsbehörde für die pauschalierte Investitionsförderung und gemäß § 13 ÖPNVG NRW Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse.

Im Bereich seiner Koordinierungs- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV hat der VRR gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW in der Fassung vom 01.01.2013 die Aufgabe, in Abstimmung mit seinen Mitgliedern (also den in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden kommunalen Gebietskörperschaften⁴) auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken. Insbesondere auf

- die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife,
- die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs,
- ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV,
- einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing und
- die Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs.

Diese gesetzlichen Vorgaben aus dem ÖPNVG NRW – ergänzt um die auf den VRR übertragenen Aufgaben – wurden in die Satzung der VRR AöR aufgenommen und spiegeln sich im sogenannten Anstaltszweck des VRR wider: „Die VRR AöR sorgt für die Mobilität der Bürger im Kooperationsraum A⁵ durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger“ (§ 4 Absatz 1 der Satzung der VRR AöR i. d. F. vom 25.03.2010).

4 Dies sind die kreisfreien Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie die Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel.
5 Der Kooperationsraum A umfasst die o. a. kommunalen Gebietskörperschaften.

Konkret verfolgt die VRR AöR gemäß § 4 Absatz 2 der Satzung des VRR das Ziel, für die Bevölkerung ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen. Durch

- die Koordinierung der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Leistungsangebots,
 - einheitliche und nutzerfreundliche Tarife,
 - eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung von sensorisch eingeschränkten Menschen (Geh-, Hör- und Sehbehinderung),
 - einheitliche Qualitätsstandards,
 - die Verbesserung des Übergangs vom Individualverkehr auf den ÖPNV und
 - die Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV auf der Grundlage einer engen Vernetzung aller Verkehrsträger
- soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.

Auf der Basis dieser rechtlichen und fachlichen Rahmenvorgaben werden im Folgenden die Rolle des VRR und seine hieraus resultierenden Aufgaben abgeleitet, die die Grundlagen für den vorliegenden NVP sind.

Der gesetzliche Auftrag für den VRR zur Aufstellung eines NVP ist in § 8 ÖPNVG NRW geregelt. Die Kreise, kreisfreien Städte und die drei Zweckverbände (VRR, VRS und NWL) stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV und des öffentlichen Verkehrsinteresses jeweils einen NVP auf. Der VRR ist Bewilligungsbehörde für die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen nach § 12 (Pauschalisierte Investitionsförderung) und § 13 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse). Der NVP stellt eine wesentliche Grundlage für die Anmeldungen entsprechender Fördermaßnahmen des Landes NRW dar. Der NVP hat zwar eine zentrale Bedeutung für die Ausgestaltung des ÖPNV durch den jeweiligen kommunalen Aufgabenträger, entfaltet aber keine unmittelbaren Rechtswirkungen gegenüber den Genehmigungsbehörden (Bezirksregierungen) und den Verkehrsunternehmen. Der NVP ist nach Bedarf fortzuschreiben – im Gegensatz zur früheren Regelung, die eine Fortschreibung alle fünf Jahre vorsah.

Kapitel 1.2: Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Ziele des VRR für den ÖPNV

Die Mobilität von Menschen und Gütern ist ein wichtiger Motor für die Entwicklung einer Volkswirtschaft. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur und die dazugehörigen Mobilitätsangebote sind wesentliche Entscheidungskriterien für die Standortwahl von Unternehmen und Menschen. Dies kommt insbesondere den kommunalen Aufgabenträgern durch steigende Gewerbesteuereinnahmen und den Verkehrsunternehmen durch eine höhere Auslastung der Nahverkehrsmittel zugute. Auf der anderen Seite bedingen die zur Neige gehenden Ölvorräte („peak oil“), die im Rahmen der internationalen Klimapolitik vereinbarten Klimaschutzziele hinsichtlich der CO₂-Einsparung („Energiewende“) und das gestiegene Umweltbewusstsein der Menschen eine Stärkung des ÖPNV.

Im Verbundgebiet des VRR mit seinen rund 7,8 Mio. Menschen und 7.300 km² Fläche werden jährlich rund 235 Mio. Zug- und Buskilometer erbracht und mehr als 1,1 Milliarden Fahrgäste befördert. Davon entfallen auf den SPNV – bestehend aus Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien – rund 45 Mio. Zugkilometer, mit denen die Verkehrsnachfrage entlang wichtiger Korridore erschlossen wird, und auf den ÖSPV rund 190 Mio. Zug- und Buskilometer (Stadtbahn-, Straßenbahn-, Schwebelbahn- und Buskilometer) jährlich, die eine flächenmäßige Erschließung des Verbundgebiets gewährleisten. Dieses Leistungsangebot aufrechtzuerhalten bedarf hoher finanzieller Zuwendungen durch den Bund, das Land NRW und die kommunalen Gebietskörperschaften des VRR. Dies stellt insbesondere für die zahlreichen überschuldeten Gebietskörperschaften im VRR mit genehmigten bzw. nicht genehmigten Haushaltssicherungskonzepten eine große Herausforderung dar.

Ziel muss es daher sein, den ÖPNV als eine Dienstleistung anzubieten, die in Preis und Qualität in der Lage ist, neue Kundenpotenziale zu erschließen, um in einem verbundweitschrumpfenden Markt die Marktanteile (modal split) auszubauen, mindestens jedoch zu halten, um so mittelfristig die kommunalen Haushalte zu entlasten oder zumindest nicht stärker zu belasten.

Die strategische Ausrichtung muss sich dabei an der Marktentwicklung hinsichtlich Sozio-Demographie, Wohlstand, Werten etc. sowohl der schrumpfenden als auch der wach-

senden Teilräume orientieren und deren spezifische Interessen und Möglichkeiten aufgreifen.

Zur Sicherstellung des o. g. Leistungsangebots ist die auskömmliche Finanzierung von Grunderneuerungs- und Ersatzinvestitionen in eine bedarfsgerechte Infrastruktur notwendig. Dies stellt für alle Beteiligten im VRR-Raum eine große Herausforderung für die nächsten Jahre dar.

Kapitel 1.2.1: Wandel im Mobilitätsverhalten und bei den Mobilitätsangeboten

Die Mobilitätsnachfrage bzw. das Mobilitätsverhalten der Bürger einerseits und das Mobilitätsangebot andererseits stellen keine statische Größe dar, sondern unterliegen dynamischen Trends, die es für ein bedarfs- und marktgerechtes sowie finanzierbares Mobilitätsangebot jederzeit zu berücksichtigen gilt.

Bestimmungsgrößen, die die Mobilitätsnachfrage bzw. das Mobilitätsverhalten der Bürger beeinflussen, sind

- der Wunsch nach einem nutzerfreundlichen, einfachen und verständlichen ÖPNV mit niedrigen Zugangshemmnissen und einer weitestgehend durchgehenden Tür-zu-Tür-Mobilität. Dazu zählen beispielsweise umfassende verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformationen und ein verständliches Tarifsystem.
- der Wunsch nach einer flexibleren Verkehrsmittelnutzung und einer intelligenteren Vernetzung aller Verkehrsmittel („Multi- und Intermodalität“), was zu einer steigenden Attraktivität und verstärkten Nutzung von Verleihsystemen (CarSharing, Leihfahrrad etc.) führen kann.
- ein Wertewandel insbesondere bei der jüngeren Generation im urbanen Raum, bei denen der Besitz eines eigenen Autos als Statussymbol zugunsten von Smartphones, Laptops o. ä. zurückgeht („Nutzen statt Besitzen“⁶). Hieraus resultiert eine pragmatischere Verkehrsmittelwahl.

⁶ Es ist ein Wertewandel in Bezug auf das Auto festzustellen. Daneben trägt auch die Re-Urbanisierung zu einem Rückgang der Autonutzung, insbesondere bei jüngeren Bevölkerungsschichten, bei. Vor allem die junge Generation hat geänderte Mobilitätspräferenzen. So ist beim Neuwagenkauf der Anteil von Kunden unter 30 Jahren regelrecht eingebrochen [Ergebnisse der SrV-Erhebung „Mobilität in Städten“ 2008]. Zunehmend akzeptiert die junge Generation nicht mehr die hohen Anschaffungskosten für ein Auto (totes gebundenes Kapital), die steigenden Betriebskosten (Benzin-/Dieselkosten, Versicherungsprämien, Wartung etc.) und die unkalkulierbaren Sonderkosten für Werkstatt, Unfälle, Parken etc. Die Autonutzung wird für diese zunehmend wichtiger als der Autobesitz. Das belegen eindrucksvoll die Wachstumsraten von Car-Sharing-Unternehmen und die Erfolge von Verleihsystemen.

- ein gestiegenes ökologisches Bewusstsein, was zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV führt.⁷
- tendenziell zunehmende tägliche Reiseweiten für den Weg zur Arbeits- und Ausbildungsstätte sowie zu Freizeitaktivitäten.
- eine tendenziell sinkende Kaufkraft der Haushalte in großen Teilen des Verbundgebiets.
- eine älter werdende Bevölkerung mit ihren spezifischen Ansprüchen an den ÖPNV wie z. B. Barrierefreiheit, Bedienungseinfachheit etc.
- eine nach wie vor stabile Nachfrage in der Nutzung des ÖPNV trotz verbundweit sinkender Einwohnerzahlen mit zum Teil grundlegend unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.
- die Möglichkeit für Fahrgäste, sich über neue Kommunikationsplattformen zu informieren und öffentlich auszutauschen und damit Veränderungen im Kommunikations- und Einkaufsverhalten auslösen.
- das zunehmende Engagement privater Unternehmen (meist Tochterunternehmen großer Automobilhersteller) im Verkehrsmarkt, die sich als Mobilitätsdienstleister verstehen und neben eigenen Mobilitätsangeboten auch in den Bereichen Kundeninformation und Vertrieb tätig werden oder tätig werden wollen.
- das zunehmende Engagement von privaten Unternehmen im Verkehrsmarkt, die Leistungen im öffentlichen Fernverkehr anbieten (Fernbuslinien).

Neben den drei etablierten Akteuren im Markt des öffentlichen Personennahverkehrs – den kommunalen Gebietskörperschaften, den Verkehrsunternehmen und den Kunden (Bürgern bzw. Fahrgästen) – engagieren sich verstärkt private Mobilitätsdienstleister als Anbieter verschiedener Verleihsysteme für die Auto- und Fahrradnutzung in den öffentlichen Verkehrsmarkt. Diese Anbieter versuchen, im eigenen wirtschaftlichen Interesse ihre Angebote mit dem ÖPNV zu vernetzen. Diese alternativen Verkehrsmittel können eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV sein, stellen jedoch kein Substitut für diesen dar.

Bestimmungsgrößen, die das Mobilitätsangebot der Verkehrsunternehmen beeinflussen, sind

- ein tendenziell stark ansteigende Aufwandssteigerungen für die Verkehrsunternehmen insbesondere in den Bereichen der Energie- und Personalkosten, die durch Restrukturierungsmaßnahmen kaum noch ausgleichbar sind und damit zu Finanzierungsproblemen bei den kommunalen Aufgabenträgern führen. Dies führt zu einer Verschlechterung des Kostendeckungsgrads.
- tendenziell stagnierender oder rückläufiger Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch den Bund, das Land NRW und die kommunalen Aufgabenträger für den ÖPNV, die insbesondere im Gebiet des VRR unter Haushaltssicherung stehen.
- der Wunsch der kommunalen Aufgabenträger nach einer Erhöhung des Kostendeckungsgrads der Verkehrsunternehmen; dieser Wunsch ist unter Berücksichtigung der Kosten des Verkehrsunternehmens (z. B. Erneuerungsinvestitionen und sonstige Kosten wie Energiekosten) auf der einen Seite und einer stärkeren Nutzerfinanzierung und Restrukturierungsbemühungen auf der anderen Seite zu betrachten.

Wichtig für die Arbeit des VRR ist es, dass sowohl die Chancen als auch die Risiken, die durch den Markteintritt dieser neuen Mobilitätsdienstleister entstehen, betrachtet werden. Risiken können u. a. dadurch entstehen, dass die privaten Mobilitätsanbieter nur in innenstadtnahen Gebieten aktiv werden, in denen der ÖPNV bereits gut ist, wodurch es zu Abwanderungen und Verlagerungen vom ÖPNV auf die privaten Mobilitätsangebote kommen kann. Chancen durch die privaten Mobilitätsanbieter können u. a. dadurch entstehen, dass diese als Ergänzung zum ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage fungieren können, in denen ein regulärer – angebotsorientierter – Betrieb mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht angeboten werden kann. Zudem kann die Verknüpfung des ÖPNV mit Verleihsystemen den Erfordernissen nach einer durchgehenden Tür-zu-Tür-Mobilität (intermodale Wegekette) besser entsprechen und gleichzeitig dem ÖPNV zu einem positiveren Image verhelfen. Hier hat der VRR die Aufgabe, die Entwicklung und Ausbreitung dieser privaten Mobilitätsanbieter zu beobachten und – in Absprache mit den kommunalen Aufgabenträgern unter Einbeziehung der jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen – eine koordinierende Rolle zu übernehmen.

⁷ Quelle (beispielhaft): BMVBS (Hrsg.): Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte, BMVBS-Online-Publikation Nr. 1/2012.

Kapitel 1.2.2: Die Herausforderung für den VRR

Um die im ÖPNVG NRW genannten allgemeinen Ziele zu erreichen (siehe Kapitel 1.1) und um ein langfristig optimales ÖPNV-Angebot zu erbringen, muss der VRR in seiner Koordinierungsfunktion für den ÖPNV eine aktive, ordnende, strukturierende und empfehlende Rolle zwischen den kommunalen Aufgabenträgern, den (kommunalen und privaten) Verkehrsunternehmen und den Bürgern einnehmen. Dies macht er – zusammen mit den übrigen Akteuren auf dem Verkehrsmarkt – mit der Zielsetzung,

- den ÖPNV bedarfs- und marktgerecht zu gestalten, also ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das einerseits den Kundenwünschen –, unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Kunden – entspricht (also die Nachfrage optimal deckt und ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis hat) und andererseits den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs hält bzw. erhöht und
- den ÖPNV finanzierbar zu halten, also Mobilitätsangebote zu definieren, die es dem jeweiligen Aufgabenträger ermöglichen, seine Finanzierungsaufwendungen durch die Ausschöpfung von Synergieeffekten bei gleichzeitiger Optimierung der Qualität zu reduzieren und
- die Nutzung des ÖPNV über eine verbundweit einheitliche Bedienoberfläche bzw. gleichbleibende Benutzerschnittstellen attraktiver und kundenfreundlicher zu machen.

Diese Zielsetzung macht sowohl für die Koordination des ÖPNV als auch für den SPNV die Entwicklung langfristiger Strategien bzw. langfristiger Handlungskonzepte in Form von Produkt-, Preis-, Kommunikations- und Distributionsstrategien notwendig.

Um den ÖPNV auch langfristig finanzierbar zu halten, also den durch eine verbundweite Schrumpfung der Einwohnerzahl und durch Kostensteigerungen bei Erneuerungsinvestitionen, Personal- und Energiekosten tendenziell sinkenden Kostendeckungsgrad aus Fahrgeldeinnahmen zu kompensieren, müssen – neben betrieblichen Optimierungen und tariflichen Anpassungen – auch neue Einnahme- und Finanzierungsquellen erschlossen werden. Diese liegen auch in einer stärkeren Orientierung hin zur Neukundengewinnung, wozu die in Kapitel 2 dieses Nahverkehrsplans behandelten Themen einen Beitrag leisten können.

Kapitel 1.2.3: Aufgaben und Ziele des VRR für den ÖPNV

Die in Kapitel 1.1 genannten – eher allgemein gültigen – Aufgaben des VRR auf der gesetzlichen Basis des ÖPNVG NRW sind den in Kapitel 1.2.1 genannten Rahmenbedingungen im Mobilitätsangebot und Trends im Mobilitäts(wahl)verhalten und in der Mobilitätsnachfrage der Menschen unterworfen. Die Herausforderung für den VRR besteht nun darin, die genannten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, politischen und technischen Trends im Hinblick auf das gewandelte Mobilitätsbedürfnis der Bürger zu beobachten und auf ihre Relevanz für eine langfristig zukunftssichere, das heißt kunden- und marktgerechte sowie finanzierbare Gestaltung seines Mobilitätsangebotes zu überprüfen.

Dies bedeutet, dass der VRR Rahmenvorgaben und Richtlinien für flankierende Themen wie beispielsweise Vertrieb, Fahrgastinformation etc. entwickeln muss, damit den Fahrgästen stets ein attraktives und bezahlbares Mobilitätsangebot im ÖPNV angeboten und die Hemmnisse für die Nutzung des ÖPNV abgebaut werden. Dies bedeutet aber auch, dass für die Nutzung des ÖPNV neben dem kontinuierlichen Optimieren des bestehenden „klassischen“ Mobilitätsangebotes (RE-, RB- und S-Bahn-Linien sowie Bus- und Straßenbahn-Linien) auch neue, hierauf zugeschnittene integrative Mobilitätsangebote entwickelt werden müssen. Diese Mobilitätsangebote müssen – um dem Verbundgedanken („Ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan“) und der Aufgabe des VRR als Dachverband für den ÖPNV in der Metropolregion Rhein-Ruhr so weit wie möglich zu entsprechen – in den ÖPNV integriert bzw. zumindest optimal mit dem ÖPNV vernetzt werden.

Ziel des VRR ist es, einen verbindlichen und einheitlichen Rahmen für den ÖPNV sowohl in verkehrlicher Hinsicht (Produkt- und Qualitätsstandards, Marketing) als auch in rechtlicher Hinsicht zu schaffen (Beförderungsbedingungen) sowie ein übergreifendes Marketing zu entwickeln, die den Kundenwünschen bestmöglich gerecht werden. In enger Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen fördert der Verbund ein integratives Verkehrskonzept. Hierzu werden unterschiedliche Mobilitätsangebote im Sinne der Interoperabilität verzahnt sowie verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft und zu einem abgestimmten Gesamtangebot vernetzt (Stichwort Intermodalität). Durch entsprechende Maßnahmen unter-

stützt der VRR die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dabei, die Qualität des ÖPNV kontinuierlich (parallel zu Tarifsteigerungen) zu verbessern.

Grundsätzlich wird der VRR in seiner Funktion als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen gemäß § 12 ÖPNVG NRW nur noch verbundraumeinheitliche Systeme und Lösungen fördern, damit auf dieser einheitlichen technischen Grundlage der Austausch von Informationen und Daten zwischen allen Verkehrsunternehmen gewährleistet ist. Als Beispiel hierfür sind einheitliche Fahrgast- und Betriebssysteme (RBL) zu nennen, die den Austausch von IST-Fahrplandaten zwischen den Verkehrsunternehmen ermöglichen.

Kapitel 2: Bereich Koordination ÖPNV (Neuaufstellung)

Grundsätze der Zusammenarbeit

Grundsätzlich sollen alle im Folgenden beschriebenen Aufgaben zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Sinne der Kunden bzw. Fahrgäste bearbeitet werden. Der VRR wird dabei nicht in die Finanz- und Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger oder in das operative Geschäft der Verkehrsunternehmen eingreifen. Vielmehr wird der VRR verbundweit einheitliche Konzepte entwickeln und Rahmenbedingungen schaffen, die als Unterstützung für die Arbeit der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dienen.

Vorgehensweise der Themenbearbeitung

Die genannten Aufgaben des VRR im Bereich der Koordinierung des ÖPNV werden im nachfolgenden Teil des NVP, mit langfristigen Zielen und strategischen Handlungsansätzen ausformuliert. Diese Zielsetzungen werden inhaltlich unabhängig von aktuellen limitierenden Rahmenbedingungen, wie z. B. aktuelle technische Möglichkeiten, formuliert. Das bedeutet, dass ein für den Kunden (Fahrgast) anzustrebender optimaler Zustand als langfristiges Oberziel formuliert wird und hieraus die notwendigen kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen bzw. Umsetzungsschritte abgeleitet werden.

Für jedes einzelne Thema werden konkret folgende Fragestellungen behandelt:

- Welchen **Nutzen** ziehen die kommunalen Aufgabenträger, die Kunden/Fahrgäste und die Verkehrsunternehmen daraus, dass der VRR das jeweilige Thema behandelt?
- Wie sieht für jedes einzelne Thema die **langfristige Strategie** (Vision, Zielvorstellung) ohne Berücksichtigung aktuell limitierender Rahmenbedingungen mit einem Zeithorizont von über fünf Jahren aus?
- Welche konkreten **kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen** – also Maßnahmen, die innerhalb von rund fünf bis zehn Jahren umgesetzt werden sollen (Umsetzungsschritte) – werden hieraus abgeleitet?
- Wie ist für jedes einzelne Thema gewährleistet, dass **aktuelle und vorhersehbare Entwicklungen** mit Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten (Trends, Wertewandel, technische Entwicklungen, Demographie etc.) in die Strategieplanung einfließen?

- An wen und wie müssen die Ergebnisse kommuniziert werden bzw. wie kann eine optimale und kontinuierliche **Kommunikation** mit den Akteuren im ÖPNV gewährleistet werden?

Der NVP hat für den Bereich „Koordination ÖPNV“ die Funktion, die vom VRR entwickelten langfristigen Strategien und die hieraus abgeleiteten kurz- bis mittelfristig Maßnahmen bzw. Umsetzungsschritte zu beschreiben. Dies bedeutet, dass der vorliegende NVP nicht nur die aktuellen Planungen und Planungsprozesse darstellt, sondern vielmehr als langfristiges Koordinierungs- und Orientierungsinstrument für die kommunalen Aufgabenträger für den Bereich ÖPNV und damit indirekt auch für die Verkehrsunternehmen dient.

Alle beschriebenen Aufgaben werden zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Sinne der Kunden bzw. Fahrgäste bearbeitet. Dies erfolgt stets mit der Maßgabe, dass weder die kommunalen Aufgabenträger in ihrer Finanz- und Planungshoheit noch die Verkehrsunternehmen in der Ausübung ihres operativen Geschäfts beschnitten werden und dass alle Beteiligten stets über den aktuellen Stand der Entwicklungen informiert werden. Vielmehr wird der VRR verbundweit einheitliche Konzepte entwickeln und Rahmenbedingungen schaffen, die als Unterstützung für die Arbeit der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dienen. Die Bearbeitung der im Folgenden beschriebenen Aufgaben erfolgt beim VRR sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht aus eigener Kraft.

Kapitel 2.1: Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife

Ausgangslage

Die finanzielle Situation der Kommunen im VRR-Raum wird über Jahre hinaus angespannt sein und wird deshalb auch beim ÖPNV-Angebot zu finanziellen Restriktionen führen, um den Kostendruck zu minimieren. Dies betrifft sowohl den ÖSPV als auch den SPNV. Die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger erwarten, dass die Belastungen sinken – oder zumindest nicht größer werden (Erhöhung des Kostendeckungsgrads). Hierbei spielt die Ausschöpfung des Marktes unter Berücksichtigung einer nutzerfinanzierten Preisstrategie eine bedeutsame Rolle.

Langfristige Strategie des VRR

Der VRR verfolgt das Ziel, durch kunden- und marktgerechte Tarife, eine verbesserte Fahrgastinformation, eine intensivere Kommunikation und marktorientierte Preissteigerungen in Verbindung mit qualitätsverbessernden Maßnahmen den Kostendeckungsgrad der Verkehrsunternehmen zu erhöhen und damit den Zuschussbetrag der kommunalen Aufgabenträger zu senken. Diese mittelfristige Tarifstrategie des VRR ist Teil einer umfassenden Marketingstrategie, für die das Elektronische Fahrgeldmanagement⁸ (EFM) einen wichtigen Beitrag leisten kann.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Aufgrund der neu abgeschlossenen Kooperations- und Verbundgrundverträge zwischen der VRR AöR und allen Verkehrsunternehmen besteht die Verpflichtung, verbindliche Aussagen über die zukünftige mittelfristige VRR-Marketingstrategie zu treffen. Diese Strategie leitet sich aus Marktzielen ab und umfasst alle Bausteine des Marketings, die Angebotspolitik (nicht nur Tarifprodukte), die Kommunikations-, Distributions- und Preispolitik.

Der VRR hat gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen einen mittelfristigen Marketingplan erarbeitet, der auch einen umfangreichen Katalog tariflicher Einzelmaßnahmen aufzeigt.

Grundsätzlich soll die Qualität des ÖPNV in den nächsten Jahren u. a. durch eine Verbesserung der Kundeninformation,

durch intensivere Kommunikation der Leistung des ÖPNV und gezielte Tarifvereinfachungen (insbesondere im verbundüberschreitenden Verkehr) gesteigert werden und damit die Anzahl Fahrgäste im VRR erhöht werden. Gleichzeitig müssen marktorientierte Preissteigerungen umgesetzt werden. Vorbereitungen zum Ausbau des EFM mit automatischer Fahrpreisfindung und die Einbeziehung neuer Formen der Verleihsysteme wie Car- und Bikesharing-Modellen runden die Strategie zur Steigerung der Zahl von ÖV-Nutzern ab.

Für alle Jahre gilt gleichermaßen, dass u. a. mittels einer allgemeinen Preismaßnahme die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen nachhaltig verbessert werden soll. Hierbei ist im Planungszeitraum bis 2016 eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads angestrebt. Dieser Wert wird jährlich neu überprüft und gegebenenfalls modifiziert.

Bei den allgemeinen Preismaßnahmen werden Rabattierungen im Barsortiment strategisch nicht allein preis-, sondern auch distributionspolitisch zu beleuchten sein. Schulträgerzahlungen, in den letzten Jahren öfter niedriger als die allgemeine Verkehrsindexentwicklung bepreist, sollen sich – wie alle anderen Preise auch – wieder an diesem Index orientieren. Des Weiteren sollten sich Preissteigerungen bei den Schülertickets an den höheren Preisstufen orientieren.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Das genannte Ziel trägt grundsätzlich zu einer Steigerung des Deckungsbeitrags der Verkehrsunternehmen und damit zu geringeren Zuschüssen seitens der kommunalen Aufgabenträger bei. Die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife trägt zudem dem in § 5 Absatz 3 des ÖPNVG NRW und in § 4 Absatz 1 der Satzung des VRR geforderten Ziel Rechnung.

⁸ Das elektronische Fahrgeldmanagement besteht aus einem mehrstufigen Ansatz: bargeldloses Zahlen, elektronischer Fahrschein und automatisierte Fahrpreisfindung. Die großen Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen VRR, VRS und VGN setzen bei ihren Chipkarten die Technik des eTicketing ein.

Kapitel 2.2: Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife

Langfristige Strategie des VRR

Das Ziel des VRR ist, zusammen mit den beiden Kooperationsräumen NWL und NVR, dem Land NRW sowie den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen ein NRW-weit abgestimmtes Tarifgebäude zu entwickeln, das alle drei Verbundtarife mit einfachen Kragenlösungen und einem übergeordneten NRW-Tarif besteht. Diese Kragenlösungen – wie auch das gesamte Tarifsystem – müssen verständlich, einfach und klar strukturiert sein. Entscheidende Vorarbeit hat der VRR durch die Integration der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) bereits geleistet, womit er bei der Harmonisierung der Nahverkehrstarife in NRW die Vorreiterrolle unter den Kooperationsräumen einnimmt. Perspektivisch macht das EFM der so genannten Stufe 3⁹ die Auseinandersetzung mit dem Tarif für den Kunden nachrangig und senkt die Zugangsbarriere zum System.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Dabei sind vorrangig drei Themenfelder zu bearbeiten und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung des o. a. Ziels zu entwickeln. Im Einzelnen sind dies die Bereiche Ertüchtigung des NRW-Relationspreissystems, die Harmonisierung der Kragentarife und die Steigerung des Deckungsbeitrages für den ÖPNV.

Die wichtigsten Handlungsempfehlungen für die vorgenannten Handlungsfelder sind:

- Ertüchtigung des NRW-Relationspreissystems: Hierbei geht es um die Vereinfachung des derzeit auf dem Kilometertarif der Deutschen Bahn basierenden Tarifs, der zu einem – den Verbundtarifen ähnlichen – Flächentarif mit einer leicht lesbaren Preisstufenmatrix umgewandelt werden soll. Damit wäre eine wichtige Voraussetzung geschaffen, diesen Tarif auch über die Verkehrsunternehmen verkaufen zu können. Inhaltlich wird dieses Thema im LAK Nahverkehr NRW, Unterarbeitsgruppe Relationspreissystematik (UAK RPS) behandelt.
- Harmonisierung der Kragentarife: Durch die Schaffung räumlich größerer Verbundtarife auch im Rheinland (NVR) und in Westfalen (NWL) wird die finanzielle Bedeutung des NRW-Tarifs weiter zurückgehen, da bedeutende Verkehrsströme dann aus dem NRW-Tarif in den Geltungsbereich eines Verbundtarifs übergehen. Beispiele hierfür sind die

Relationen von Aachen nach Köln oder von Münster nach Bielefeld. Parallel zu diesen Arbeiten sollen auch die tariflichen Übergänge zwischen den dann nur noch drei großen Verbundräumen VRR, NVR und NWL nach zuvor verhandelten und noch abzustimmenden Kriterien gebildet werden. Für den VRR sind vorrangig die Übergänge zu den heute noch eigenständigen Verbänden Münster und Ruhr-Lippe reformbedürftig, da hier entlang der gesamten Verbundgrenze sehr unterschiedliche Regularien bestehen. Um tarifliche/preisliche Härten für die Kunden zu vermeiden, werden derzeit Lösungen zu verschiedenen, noch offenen Fragestellungen gesucht. Ziel ist, die Kragentarife im Interesse der Fahrgäste weiter zu vereinfachen, zu vereinheitlichen und dabei mindestens preisstabil zu halten. Wie dies konkret auszugestaltet ist, wird mit den übrigen Kooperationspartnern mit jeweils unterschiedlichen Ansätzen diskutiert, die zurzeit mit weiteren Untersuchungen verifiziert werden.

- Steigerung des Deckungsbeitrages für den SPNV: Zur Sicherung der Einnahmen für den SPNV sollen alle drei Verbundtarife in den mittleren und längeren Reiseweiten unter Beachtung der regionalen Preisbereitschaften fortentwickelt werden. Möglicherweise können dabei heute lediglich nur in einer Variante angebotene Tickets dann differenziert werden. Beispiel hierfür sind im VRR das SchoKoTicket und das BärenTicket, die es seit der VGN/VRR-Tarifharmonisierung in jeweils zwei Ausprägungen gibt. Zum Zweck der Steigerung des Deckungsbeitrags sollen zuvor geeignete Kennzahlen gemeinsam definiert und erarbeitet werden, die dann als Handlungsempfehlungen für die weitere Tarifgestaltung in den einzelnen Verbundtarifen dienen sollen. Inhaltlich wird dieses Thema im LAK Nahverkehr NRW, Unterarbeitsgruppe Tarifergiebigkeit (UAK TEK) behandelt.

Nach aktuellem Diskussionsstand wird der bereits bestehende „Große Kragen VRR/VRS“ auch zukünftig beibehalten.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Neben den Vorteilen für die Fahrgäste auch in ganz NRW, durch ein verständliches, einfaches und klar strukturiertes Tarifsystem die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern, ist zu erwarten, dass das genannte Ziel zu einer Steigerung des Deckungsbeitrags der Verkehrsunternehmen und damit zu

⁹ Zur Definition von EFM₃ siehe Kapitel 2.3.2

geringeren Zuschüssen seitens der kommunalen Aufgabenträger beiträgt. Durch die Entwicklung und Umsetzung dieser Maßnahmen wird dem in § 5 Absatz 3 des ÖPNVG NRW und in § 4 Absatz 1 der Satzung des VRR geforderten Ziel Rechnung getragen.

Kapitel 2.3: Schaffung eines koordinierten Verkehrsangebots im ÖPNV

Kapitel 2.3.1: Integrierte Mobilitätskonzepte

Ausgangslage

Für die Nutzung des ÖPNV ist eine zeit- und kostenoptimale Tür-zu-Tür-Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidend, damit Busse und Bahnen als Alternative zum Pkw angesehen werden. Dies setzt sowohl kurze Reise- als auch kurze Umsteigezeiten im Öffentlichen Nahverkehr voraus. Da ein im ÖPNV zurückgelegter Weg häufig aus der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel wie Nahverkehrszug, Straßenbahn, Bus, Pkw und Fahrrad besteht (intermodale Wegekette), spielt auch die Verknüpfung aller Verkehrsmittel insbesondere an den rund 300 SPNV-Bahnhöfen im VRR eine wichtige Rolle. Neben kurzen Reise- und Umsteigezeiten ist aber auch eine gute flächenmäßige Erschließung des Raumes wichtig – also kurze Entfernungen zu den Haltestellen des ÖPNV.

Aus finanziellen und betrieblichen Gründen gibt es vor allem im ländlichen Bereich zwangsläufig Räume und Zeiten, die nicht optimal mit dem Öffentlichen Nahverkehr verknüpft sind (räumliche und zeitliche Erschließungslücken). Dies führt zu dem Effekt, dass die Bewohner dieser mit dem ÖPNV unterversorgten Räume die individuellen Verkehrsmitteln – insbesondere den Pkw – bevorzugen.

Langfristige Strategie des VRR

Vor diesem Hintergrund bietet der VRR an, auf Nachfrage von und in Abstimmung mit kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Vorschläge zu entwickeln, wie diese Erschließungslücken geschlossen werden können.

Neben den klassischen Ansätzen im Bereich des ÖPNV – Anschlussicherung, Optimierung der Anbindung von Haltestellen des ÖPNV in betrieblicher und infrastruktureller Hinsicht (P+R-, B+R- und K+R-Anlagen) – werden im urbanen Raum des VRR auch Verleihsysteme als Ergänzung zum ÖPNV verstanden. Diese integrierten Mobilitätsangebote machen das Leben für Menschen ohne eigenen Pkw – also die Hauptnutzer des ÖPNV – attraktiver, tragen somit zur Kundenbindung bei und helfen, neue Kunden für den Öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen. So soll die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen gesichert bzw. erhöht werden. Das Ziel des VRR ist es deshalb, Kooperationen mit den Anbietern von Verleihsystemen zu initiieren, in die sowohl die kommunalen

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im VRR als auch die Mobilitätsdienstleister Leistungen einbringen, um damit die Voraussetzungen für aus Kundensicht einheitliche Nutzungsbedingungen zu schaffen. Die konkreten Vereinbarungen sind jeweils vor Ort zu treffen.

Für den ländlichen Raum sind insbesondere Mobilitätskonzepte, die die spezifischen Eigenschaften dieses Raumes hinsichtlich Bevölkerungsdichte, -entwicklung, Pkw-Besatz etc. berücksichtigen, zu entwickeln.

Durch eine Vernetzung des ÖPNV mit Angeboten von Verleihsystemen wird dem in § 5 Absatz 3 des ÖPNVG NRW und in § 4 Absatz 1 der Satzung des VRR geforderten Ziel eines koordinierten ÖPNV und einer Vereinfachung der Nutzung und des Zugangs zum Gesamtsystem ÖPNV Rechnung getragen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Liegen vor Ort Erkenntnisse über räumliche und/oder zeitliche Erschließungslücken vor und besteht auf Seiten der kommunalen Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen der Wunsch, dies zu ändern, können gemeinsam mit dem VRR Lösungsansätze erarbeitet werden. Abhängig von der Raumkategorie ländlich oder städtisch kann dies z. B. durch eine bessere Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten (Bedienung mittels Anruflinientaxi o. ä.), eine verbesserte Infrastruktur (Ausbau von P+R-, B+R- oder K+R-Anlagen), durch innovative Bedienungsformen (Vernetzung des ÖPNV mit Verleihsystemen, wie beispielsweise CarSharing, Leihfahrrad etc.) oder mit Verkehrsangeboten auf ehrenamtlicher Basis (Bürgerbusse o. ä.) erfolgen. Der VRR kann bei solchen Überlegungen vor allem übergreifende Angebote (z. B. Mitpendler, metropolraduhr), innovative Ansätze (Förderprogramme im Zusammenhang mit Elektromobilität etc.) oder „Best-Practise“-Beispiele aus NRW bzw. bundesweit einbringen.

Den infrastrukturellen Maßnahmen, also dem Bau und Ausbau von P+R-, B+R- oder K+R-Anlagen kommt zukünftig eine besondere Bedeutung für die intermodale Wegekette und eine zeitoptimale Tür-zu-Tür-Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu. Hiermit wird ein optimaler Übergang vom individuellen Verkehrsmittel (Auto und/oder Fahrrad) zum ÖPNV und umgekehrt gewährleistet. Perspektivisch soll der

Elektromobilität durch das Aufstellen von Ladesäulen für Pkw oder Fahrräder Rechnung getragen werden.

Darüber hinaus wird der VRR die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf den Internetseiten des VRR (www.vrr.de) oder über die Campus (<http://campus.vrr.de>) über den aktuellen Sachstand dieses Themas (Beschlussvorlagen für die Gremien, aktuelle Entwicklungen und Ergebnisse etc.) informieren.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt schrittweise:

- Im ersten Schritte strebt der VRR an, die Angebote von Verleihsystemen auch in den Bereichen Fahrgastinformation und Ticketerwerb zu berücksichtigen.
- Im zweiten Schritt soll die Nutzung aller Mobilitätsangebote (ÖPNV und Verleihsysteme) mit einem Zugangsmedium ermöglicht werden: Soweit technisch kompatibel sollen die Zugangsmedien zum ÖPNV, wie beispielsweise das eTicket, zusätzlich den Zugang zu den Verleihsystemen ermöglichen.
- Im dritten Schritt soll perspektivisch eine zentrale und transparente Abrechnung aller genutzten Mobilitätsangebote (ÖPNV und Verleihsysteme) aus einer Hand – ähnlich einer Telefonrechnung – möglich sein: Dies kann realisiert werden, wenn sämtliche Mobilitätsangebote auf einer Plattform abgerechnet werden, wie in Kapitel 2.3.2 (Vereinfachung von Tarifinformation und Ticketerwerb) näher erläutert wird.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Um räumliche und zeitliche Erschließungslücken durch klassische Ansätze (Anschlussicherung, Optimierung der Anbindung der Haltestellen für die Pkw-Nutzung etc.) zu schließen, kann der VRR sowohl seine fachliche Expertise einbringen als auch Fördermittel im Rahmen seiner Funktion als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturinvestitionen gemäß § 12 ÖPNVG NRW bereit stellen.

Der VRR kann die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der inhaltlichen Ausgestaltung von Kooperationen mit den Anbietern von Verleihsystemen unterstützen, um räumliche und zeitliche Erschließungslücken durch die Integration alternativer Mobilitätsangebote zu schließen.

Die Kooperationsmöglichkeiten reichen von einer Zusammenarbeit in einzelnen Themenfeldern (z. B. Überlassung von IST-Fahrplandaten und Tarifdaten für die neuen Auskunfts- und Vermittlungssysteme der Anbieter von Verleihsystemen) über Vertriebspartnerschaften bis hin zu gemeinsamen Tarifmodellen (sofern dies sinnvoll ist).

Der VRR wird hierzu entsprechende Musterverträge (Kooperationsvereinbarungen, Handlungsempfehlungen etc.) ausarbeiten bzw. ausarbeiten lassen, die als Verhandlungsgrundlage mit den privaten Mobilitätsdienstleistern dienen können. Zudem steht er bei Verhandlungsgesprächen zwischen kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mit den Anbietern von Verleihsystemen fachlich beratend zur Verfügung.

Bei den Kooperationsvereinbarungen achtet der VRR darauf, dass die von den kommunalen Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und vom VRR eingebrachten Leistungen mit ihrem entsprechenden Wert einfließen und entsprechende Gegenwerte von den privaten Mobilitätsdienstleistern erbracht werden. Die Leistungen des VRR und der Verkehrsunternehmen – insbesondere in den Bereichen Fahrgastinformation, Kommunikation und Vertrieb – sowie der kommunalen Aufgabenträger – insbesondere im Bereich der Parkplatzvorhaltung – müssen angemessen berücksichtigt werden. Der VRR, die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen bringen u. a. ein verbundweites Marketing (VRR), Stellplätze für Verleihautos und -fahrräder (kommunaler Aufgabenträger) sowie IST-Fahrplandaten und eine Vertriebsinfrastruktur mit Kundencentern (Verkehrsunternehmen) in die Kooperation ein. Die Mobilitätsdienstleister investieren ihr technisches Know-how, stellen die Fahrzeuge und betreiben das Verleihgeschäft.

Kapitel 2.3.2: Vereinfachung von Tarifinformation und Ticketerwerb

Ausgangslage

Ein Ticket für die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten zu kaufen, ist aufgrund des komplexen Tarifsystems und teils nicht einfach verständlicher Ticketautomaten für manche Menschen mit Schwierigkeiten verbunden. Die geltenden Tarifmodelle mit ihren speziellen Anwendungsfällen in Sondersituationen und die vorherrschende Vertriebsstruktur, ihre heterogenen Zahlungsmöglichkeiten sowie unterschiedliche Bedienoberflächen können bestehende und insbesondere potenzielle Kunden vor große Herausforderungen stellen, bevor diese ihre Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln antreten können. Diese Rahmenbedingungen stellen insbesondere für Gelegenheitsnutzer eine Hürde für die Nutzung des ÖPNV dar.

Langfristige Strategie des VRR

Die Strategie des VRR ist, den ÖPNV zukünftig noch bedarfsgerechter, also stärker auf die Kundenwünsche zugeschnitten, und wirtschaftlicher zu gestalten. Vor diesem Hintergrund will der VRR die Zugangshürden für die Nutzung des ÖPNV weiter senken. Hierzu trägt bei, den Kunden bzw. Fahrgästen eine verständliche und zielgerichtete Tarifinformation anzubieten und einen einfachen Ticketerwerb zu ermöglichen. Die Strategie ist es ferner, das EFM auf sämtliche Kundengruppen auszudehnen und damit die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs für alle Fahrgäste einfacher und bequemer zu gestalten. Damit wird es möglich, den Kunden neue, bedarfsgerechte Angebote zu machen und letztlich mehr Menschen für den Öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen. Zudem soll es für die Verkehrsunternehmen möglich werden, durch Optimierungen den Vertrieb wirtschaftlicher zu gestalten und neue Marktpotenziale zu erschließen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Bereits seit vielen Jahren bieten die Verkehrsunternehmen im VRR ihren Abonnenten im Rahmen des EFM die Fahrkarte als elektronisches Ticket in Form einer Chipkarte (eTicket). Sowohl Kunden, die ihre Zeitkarten einzeln erwerben als auch Gelegenheitsfahrer, die Tickets aus dem Bartarif nutzen, sind bislang noch nicht an das EFM angeschlossen. Deshalb ist angestrebt, das EFM auf sämtliche Kundengruppen auszuweiten, um damit die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste einfacher und bequemer zu gestalten. Mithilfe eines moder-

nen und innovativen EFM-Systems soll es möglich werden, dem Kunden neue, bedarfsgerechte Angebote zu machen und damit letztlich mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. Hierbei spielen flexiblere Tarifmodelle und Kundenbindungsprogramme ebenso eine Rolle wie ein intelligentes Routing über Smartphones. Zudem würden nutzerorientierte Anpassungen im Leistungsangebot wie beispielsweise Veränderungen der Takte und die Optimierung von Umsteigepunkten möglich. Dies alles kann sowohl beim Fahrgast für eine größere Zufriedenheit mit dem ÖPNV im VRR sorgen als auch den Verkehrsunternehmen neue Möglichkeiten, ihren Umsatz zu steigern und Kosten zu reduzieren, eröffnen.

Bislang sind die IT-Infrastrukturen beim VRR und den Verkehrsunternehmen noch nicht für die anstehenden Herausforderungen gewappnet. Ein massives Innovationshemmnis liegt in der Heterogenität der IT-Systeme, was derzeit ein koordiniertes Vorgehen unmöglich macht. Um nach und nach zu einer homogenen IT-Struktur zu kommen und langfristig gesehen ein innovatives EFM zu ermöglichen, untersucht der VRR –parallel auf drei unterschiedlichen Handlungsfeldern und beginnend mit Machbarkeitsstudien und Pilotprojekten –, wie ein kundengerechtes Vertriebssystem zukünftig ausgestaltet werden soll.

1. Das erste Handlungsfeld ist die Optimierung des Online-Vertriebs für eTickets: Durch die Optimierung des Online-Vertriebs soll die Vertriebsinfrastruktur im VRR homogenisiert werden. Geplant ist – zunächst im Rahmen eines Pilotprojektes mit der WSW mobil GmbH – die Einrichtung eines so genannten Online-Vertriebs-Tools (OVT)¹⁰. Dadurch wird es möglich werden, sämtliche Tarifprodukte als elektronisches Ticket anbieten und über unterschiedliche Vertriebskanäle (z. B. Verkaufsstellen, Heim-PC,

¹⁰ Definition Online-Vertriebs-Tool (OVT): Beim OVT handelt es sich um eine Software, die es Personen bzw. Institutionen außerhalb des Verkehrsunternehmens (Fahrgäste, externe Vertriebspartner, Großkunden etc.) gestattet, über die eigene IT-Infrastruktur über das Internet ein Kundenkonto bei einem Verkehrsunternehmen zu führen. Dabei sollen sie eTickets kaufen und ändern sowie auf Chipkarten abspeichern können; auch die Verlustmeldung von Chipkarten soll möglich sein (Verwaltung von Kundendaten). Die Nutzungsschnittstelle soll komplett auf WorldWideWeb-Browser-Technologien zugeschnitten sein und damit gewährleisten, dass das OVT von einer maximalen Anzahl von Endkunden mit minimalem Installationsaufwand genutzt werden kann. Das OVT soll als zentrales mandantenfähiges System für Verkehrsunternehmen des VRR betrieben werden. Dabei soll es die notwendigen Kunden-, Ticket- und Sperrdaten mit den vorhandenen Vertriebssystemen der Verkehrsunternehmen austauschen können. Neben der Bedienung mit handelsüblichen Computern soll auch die Anbindung von Sonderformen wie Ticketautomaten, Fahrzeugrechnern und elektronischen Einstiegskontrollsystemen möglich sein. So sollen Endkunden auch unterwegs eTickets erwerben können. Architektur und Programmierung des OVT werden auf Offenheit und Erweiterbarkeit ausgelegt. Insbesondere sollen mittelfristig alle möglichen Vertriebssysteme eingebunden werden können. Auch soll das OVT so erweitert werden können, dass es als komplett eigenständiges Vertriebssystem, also ohne Unterstützung anderer Vertriebssysteme, für Verkehrsunternehmen fungieren kann.

Automaten etc.) auszugeben, um so den Systemzugang für alle Kunden zu erleichtern. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird überprüft, wie eine Umsetzung in der Praxis konkret erfolgen kann. Eine Vorstufe hierzu stellt der Internetshop des VRR dar, über den ab Mitte 2013 verschiedene Funktionalitäten, u. a. der Ausdruck von elektronisch lesbaren Papiertickets auch am heimischen Computer möglich wird.

2. Das zweite Handlungsfeld ist die Weiterentwicklung des HandyTickets: Im Bereich des HandyTickets soll das bestehende Angebot an aktuelle und zukünftige Kundenwünsche angepasst werden. Hierzu hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Smartphone-Strategie erarbeitet, die das Ticketing per Handy Regionen übergreifend für den Kunden nutzbar machen soll und u. a. die deutschlandweite Vernetzung der Handy-Ticket-Systeme zum Ziel hat. Basis hierfür ist die Festlegung standardisierter Schnittstellen, die ein Zusammenspiel der bestehenden und künftigen Angebote ermöglicht. Der VRR richtet seine eigenen strategischen Aktivitäten bereits heute an dieser Zielsetzung des VDV aus. So wird das HandyTicket ab Mitte 2013 von allen Verkehrsunternehmen im VRR angeboten. Vor dem Hintergrund eines in absehbarer Zeit auslaufenden Vertrages mit dem aktuellen Anbieter bereitet der VRR derzeit eine Neuausschreibung der entsprechenden Leistungen vor. Diese soll klar definieren, welche Standards bei der Realisierung eines HandyTicket-Systems beachtet werden müssen, damit Tickets anderer Regionen dargestellt und in der entsprechenden Region anerkannt und kontrolliert werden können (Interoperabilität). Da der VRR mit der Einrichtung eines OVT wichtige Grundlagen im Bereich der Vertriebsinfrastruktur schafft, kann ein HandyTicket-Angebot zukünftig problemlos in den Online-Vertrieb integriert werden.
3. Das dritte Handlungsfeld ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie und die Umsetzung eines Pilotprojekts für ein innovatives Check-in-/Check-out-System: Die Aktivitäten des VRR zielen hier auf die Einführung eines EFM-Systems der so genannten Stufe 3, einem Check-in-/Check-out-System (EFM₃). Hierbei meldet sich der Fahrgast zu Beginn seiner Fahrt über ein Terminal mit einer Chipkarte oder einem anderem Medium (eventuell mit einem Smartphone) an und zum Ende der Fahrt wieder ab. Das System kennt die zurückgelegte Strecke und ermittelt automatisch

den richtigen Fahrpreis. Das Entgelt wird dann entweder von der Karte oder vom Konto des Kunden abgebucht – je nachdem, ob er sich für ein Prepaid- oder Postpaid-Modell entschieden hat. Komplexe Tarife und die Suche nach dem richtigen Ticket gehören dann der Vergangenheit an. Die angestrebte homogene IT-Infrastruktur bildet auch hier die Basis, um ein solches EFM₃-System aufzubauen. Nur wenn flächendeckend im gesamten Verbundraum auf ein gemeinsames, mandantenfähiges Hintergrundsystem zurückgegriffen wird, ist die Erfassung der Fahrten unabhängig von Ort und Zeit und die Abrechnung der in Anspruch genommenen Leistungen mit dem Fahrgast möglich. Letztlich kann dann auch eine Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen erfolgen, die auf den tatsächlich erbrachten Nahverkehrsleistungen und nicht auf dem bislang praktizierten statistischen Verfahren mit aufwendigen Verkehrszählungen basiert. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie mit der VIA-Verkehrsgesellschaft mbH werden die Möglichkeiten eines solchen Systems analysiert und insbesondere wirtschaftliche Aspekte beleuchtet. Geplant ist, das EFM₃ auf Basis der Untersuchungsergebnisse zunächst als Pilotprojekt in Duisburg, Essen und Mülheim an der Ruhr versuchsweise in Betrieb zu nehmen.

Es ist das Ziel, die Ergebnisse dieser drei parallel bearbeiteten Handlungsstränge bis zum Jahr 2019 zusammenzuführen. Mit dem OVT wird die benötigte homogene Infrastruktur im VRR etabliert, an die sämtliche Verkehrsunternehmen mit unterschiedlichsten Ticketprodukten angebunden werden können. So bildet das OVT die ideale Basis, um in den nächsten sechs bis sieben Jahren das Ticketing via Smartphone und Chipkarte weiter auszubauen. Verknüpft mit dem OVT ist es das langfristige Ziel des VRR, den Kunden ein verbundweites, innovatives EFM der Stufe 3 für einen leichten Zugang zum ÖPNV anzubieten und den Verkehrsunternehmen neue Marktchancen zu eröffnen.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Der VRR geht – vorbehaltlich der Ergebnisse von Machbarkeitsstudie und Pilotprojekt – davon aus, dass die vorgeschlagene Vorgehensweise mittel- bis langfristig zu einer Aufwandsminimierung bei den Verkehrsunternehmen in organisatorischer und finanzieller Hinsicht führt. Zudem können die Aktivitäten des VRR hinsichtlich eines erleichterten Ticketerwerbs beim Fahrgast zu einer größeren Zufriedenheit mit den Nahverkehrsleistungen im VRR führen. Damit ist es möglich, im Rahmen eines Tarifsystems kundengerechtere und spezifischere Tarife zu entwickeln und anzubieten und damit ihren Umsatz zu steigern und Kosten zu reduzieren. Der VRR wird bei diesem Thema eine koordinierende und beratende Rolle einnehmen.

Zudem können die durch die Einnahmenaufteilung erhobenen Daten den kommunalen Aufgabenträgern – falls dies gewünscht ist – für Planungszwecke zur Verfügung gestellt werden.

Kapitel 2.4: Einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing

Kapitel 2.4.1: Erarbeitung und Formulierung einheitlicher Tarifbestimmungen (Beförderungsbedingungen)

Die Beförderungsbedingungen sind ein wesentlicher Teil eines Beförderungsvertrages mit einem Verkehrsunternehmen und stellen eine wichtige Voraussetzung für die Erbringung der Verkehrsleistung dar.

Seit dem Jahr 2010 bestehen NRW-einheitliche Beförderungsbedingungen für alle in NRW agierenden Verkehrsunternehmen, die im Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW einvernehmlich abgestimmt, vom Kompetenzcenter Marketing NRW für alle Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsgemeinschaften beantragt und von der Bezirksregierung Köln zentral für NRW genehmigt wurde.

Mit steigender Tendenz werden Reiseweiten größer und damit wird bei einem Großteil aller im ÖPNV zurückgelegten Fahrten eine Gemeindegrenze überschritten, was mitunter die Nutzung der Leistung mehrerer Verkehrsunternehmen mit ihren jeweils unterschiedlichen Beförderungsbedingungen bedingt. Damit Fahrgäste im gesamten Verbundgebiet des VRR eine einheitliche Beförderungsleistung erhalten, sollen die Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen insbesondere bei strittigen – also bei nicht in den NRW-weit vereinheitlichten – Themen wie Fahrradmitnahme, Kundenrechte, Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE), Gültigkeit von Tagestickets an Werktagen (Stichwort „9:00 Uhr Restriktion“) etc. vereinheitlicht werden. Damit haben die Fahrgäste, die für ihre Fahrt die Leistung nicht nur eines Verkehrsunternehmens in Anspruch nehmen, die Sicherheit, für den gesamten Reiseweg unter denselben Beförderungsbedingungen zu reisen.

Der VRR wird dieses Thema zusammen mit den Verkehrsunternehmen behandeln und – entsprechend dem Verbundgedanken – zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verbundweit gültige Richtlinien und Rahmenbedingungen für spezielle Fragestellungen diskutieren, ausarbeiten und formulieren. Der VRR kann hierbei eine koordinierende Rolle zwischen kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen einnehmen. Die Ergebnisse können als Grundlage für die Beförderungsbedingungen der einzelnen Verkehrsunternehmen dienen.

Kapitel 2.4.2: Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementsystem für den kommunalen ÖPNV im VRR

Ausgangslage

Für einen attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV sind eine gute Qualität und eine Qualitätssicherung von entscheidender Bedeutung. Kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind gleichermaßen gefragt, wenn es darum geht, verbindliche Produkt- und Qualitätsstandards zu definieren und deren Einhaltung zu sichern und zu bewerten. Gemäß ÖPNVG NRW sind die kommunalen Aufgabenträger für eine angemessene ÖPNV-Qualität verantwortlich und sollen in ihren Nahverkehrsplänen Ziele und Vorgaben für das betriebliche ÖPNV-Leistungsangebot, notwendige Mindestanforderungen für die angemessene Verkehrsbedienung, Qualifikationsstandards für das Personal und Ausrüstungsstandards für die Fahrzeuge machen. Mit Inkrafttreten des novellierten PBefG zum 01.01.2013 kommt der Qualität der Verkehrsleistung im ÖPNV eine höhere Bedeutung zu. In § 8 Absatz 3 ist geregelt, dass die kommunalen Aufgabenträger in ihren lokalen Nahverkehrsplänen Aussagen zu Umfang und Qualität der Verkehrsleistung machen können.

Langfristige Strategie des VRR

Mit verbundweit abgestimmten Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementsystem will der VRR den Akteuren im kommunalen ÖPNV einen verlässlichen Rahmen für ihre Bemühungen um die Qualität und Qualitätssicherung im ÖPNV geben.

Da der kommunale ÖPNV nicht an den Grenzen des jeweiligen Aufgabenträgers endet, sondern Leistungen eines Verkehrsunternehmens teilweise in mehreren Gebietskörperschaften erbracht werden, ist die Notwendigkeit nach aufgabenträgerübergreifenden, nach Möglichkeit verbundraum einheitlichen Produkt- und Qualitätsstandards¹¹ groß. Dieser Ansatz soll dazu beitragen, den bei der Einführung eines Qualitätsmanagementsystems verbundenen Aufwand zu minimieren, die Vergleichbarkeit insbesondere in sich

¹¹ Qualitätsstandards sind Kriterien, die die Qualität der Beförderungsleistung inhaltlich beschreiben, wie Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrgastinformation. Der Grad der Qualitätserfüllung wird über messbare Zielwerte, die der kommunale Aufgabenträger mit seinem Verkehrsunternehmen bilateral vereinbart, festgelegt.

überschneidenden Verkehrsgebieten zu sichern sowie den Qualitätsbemühungen der Verkehrsunternehmen einen verlässlichen Rahmen für die betriebliche Umsetzung zu geben. Eine gute Qualität des ÖPNV steigert die Zufriedenheit der Kunden und Fahrgäste werden damit dauerhaft an den ÖPNV gebunden.

Die Aufnahme von Produkt- und Qualitätsstandards in die kommunalen NVP oder entsprechende Qualitätsvereinbarungen leisten einen wichtigen Beitrag, um die beiden in Kapitel 1.2.2 genannten Ziele, den ÖPNV im VRR bedarfs- und marktgerecht zu gestalten, zu erreichen. Darüber hinaus kommt der VRR seinem in der Marketingstrategie formulierten Ziel näher, Preise und Qualität im Einklang zu entwickeln, um langfristig stabile Fahrgelderlöse erzielen zu können. Vor diesem Hintergrund ist die Sicherung einer angemessenen Qualität im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen (finanzierbaren) und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes von elementarer Bedeutung.

Perspektivisch kann der VRR auch koordinierend bei der Definition und der Formulierung von verbundweit einheitlichen Qualitäts- und Ausstattungsstandards im Sinne von Mindeststandards, beispielsweise hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen, Pünktlichkeit, Sauberkeit helfen, die von den kommunalen Aufgabenträgern in ihren lokalen Nahverkehrsplänen aufgenommen werden. Diese Vorgehensweise ist insbesondere bei ÖSPV-Linien sinnvoll, die das Gebiet von zwei oder mehreren kommunalen Aufgabenträgern durchfahren. Die Abstimmung von konkreten Qualitäts- und Ausstattungsstandards erfolgt selbstverständlich zwischen kommunalem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Im Jahr 2011 wurde für die Entwicklung und Formulierung von Produkt- und Qualitätsstandards eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eingerichtet, die Qualitätsstandards und ein Qualitätsmanagementsystem entwickelt und VRR-weit abgestimmt hat. Diese Empfehlungen („Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im VRR“¹²)

12 Im SPNV ist die VRR AöR Aufgabenträger und hat dort ein Qualitätscontrolling entwickelt, das in den jeweiligen Verkehrsverträgen festgehalten ist und dessen Einhaltung mit verschiedenen Instrumentarien überprüft und bei Abweichungen pönalisiert wird. Im ÖSPV besteht das formale Verhältnis auf lokaler Ebene zwischen kommunalem Aufgabenträger und den betreibenden Verkehrsunternehmen.

wurden dem Verwaltungsrat des VRR im Sitzungsblock im Dezember 2011 vorgelegt und verabschiedet. In den Empfehlungen werden die Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses beschrieben sowie im Hauptteil eine Reihe von Qualitätsstandards definiert und näher erläutert. Die Qualitätsstandards umfassen die Bereiche Leistung (Verfügbarkeit, Pünktlichkeit etc.), Fahr-, Vertriebs-, Service-, Sicherheits- und Prüfpersonal, Vertriebswege, Fahrzeuge, Haltestellen, Information und Sicherheit. Als Messverfahren werden die direkte Leistungsmessung (z. B. Pünktlichkeitsdaten), Testkundenverfahren sowie Kundenzufriedenheitsbefragungen (z. B. das vorhandene ÖPNV-Kundenbarometer) vorgeschlagen.

Das Qualitätsmanagementsystem ist modular aufgebaut, d. h. kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen können je nach organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten nur einzelne Qualitätsstandards herausgreifen und vereinbaren. Auch die Erhebung der benötigten Qualitätsdaten kann unterschiedlich aufwendig erfolgen: Es kann z. B. mit Hilfe eines RBL-Systems eine Vollerhebung der Pünktlichkeit erfolgen, es können aber auch in mehreren Wochen im Jahr repräsentative Pünktlichkeitsmessungen erfolgen. Die angestrebten Zielwerte je Qualitätsstandard werden bilateral zwischen kommunalem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen vereinbart. Eine Pönalisierung ist nicht vorgesehen. Es soll vielmehr ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess angestoßen werden, in dem sich die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen regelmäßig und anlassbezogen auf der Grundlage von gesicherten Daten über die Qualität des ÖPNV austauschen und – wenn erforderlich – Maßnahmen zur Qualitätssicherung und -verbesserung abstimmen sowie umsetzen.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Der VRR unterstützt die kommunalen Aufgabenträger dabei, verbindliche Vorgaben zu Produkt- und Qualitätsstandards zu entwickeln, diese in ihre lokalen Nahverkehrspläne aufzunehmen und in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen ein Qualitätsmanagementsystem aufzubauen.

Das Qualitätscontrolling-System für den ÖSPV ist – zusammen mit ausgewählten kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen – umsetzungs- und anwendungsreif

entwickelt worden. Aufgrund seines modularen und offenen Ansatzes kann dieses von allen interessierten kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen genutzt werden. Der VRR steht hierfür fachlich zur Verfügung. Die Entscheidung, ob und – wenn ja – in welchem Umfang die Empfehlung tatsächlich angewendet wird, liegt allein in der Zuständigkeit der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf kommunaler Ebene.

Der VRR kann bei diesem Thema eine koordinierende Rolle zwischen kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen einnehmen und schlägt zur Weiterentwicklung, Konkretisierung und Umsetzung der erarbeiteten Empfehlungen die Fortführung des bestehenden Arbeitskreises vor. Darüber hinaus kann der VRR in seiner Funktion als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen gemäß § 12 und § 13 ÖPNVG NRW zudem qualitätssteigernde Maßnahmen im ÖPNV förderprogrammatisch unterstützen.

Kapitel 2.4.3: Schaffung einheitlicher Fahrgastinformations- und Betriebssysteme (verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation)

Ausgangslage

Ein wichtiges Element eines koordinierten ÖPNV ist eine verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation in Echtzeit, die Fahrgäste über aktuelle Verbindungen, Störungen, Verspätungen und besondere Vorkommnisse im Betriebsablauf informiert. Vor diesem Hintergrund werden – neben den klassischen Informationsmedien wie Fahrplanaushänge, Fahrplanbücher, Linien- und Haltestellenpläne – weitere Informationswege immer wichtiger: die telefonische oder persönliche Auskunft in den Kundencentern behält seine Bedeutung und die elektronischen Auskunftsmidien wie die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) im Internet und insbesondere mobile Auskunftsdienste für Smartphones (z. B. die VRR-App) nehmen in ihrer Bedeutung zu.

Langfristige Strategie des VRR

Der VRR hat das Ziel, seinen Fahrgästen die Fahrgastinformation in Echtzeit und umfassende Informationen zur Ausstattung und Beschaffenheit von Stationen anzubieten. Da der aktuelle Betriebszustand von Stationen (Funktionieren der technischen Ausstattung wie Rolltreppen, Aufzüge etc.) für die Planung einer Fahrt – insbesondere für mobilitätseinge-

schränkte Personen – sehr wichtig ist, sollen zukünftig auch diese Angaben in Echtzeit über die elektronischen Medien geliefert werden. Da der Kunde für seine Wege nicht ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel nutzt, soll die Fahrplanauskunft zukünftig auch die Verleihsysteme umfassen. Damit soll es dem Kunden perspektivisch ermöglicht werden, Verleihangebote wie beispielsweise Leihfahrrad- und Carsharing-Angebote zu reservieren und – nach dem Vorbild des österreichischen Portals www.AnachB.at – seine Fahrt bestehend aus verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodales Routing) zu planen.

Deshalb sollen zukünftig alle öffentlichen Verkehrsmittel, alle Verleihsysteme für die Pkw- und Fahrradnutzung sowie die Ausstattung und der Betriebszustand von Stationen in Echtzeit in die EFA und in die Kundeninformationskanäle des VRR integriert werden. Darüber hinaus verfolgt der VRR das Ziel, den Kunden zukünftig die Möglichkeit zu geben, VRR-Tickets über die EFA online zu buchen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Zurzeit informieren über zehn kommunale Verkehrsunternehmen und sieben EVU die Fahrgäste über die aktuelle Verkehrssituation. Mittels einer zentralen Datendrehscheibe beim VRR werden die Echtzeitinformationen der Verkehrsmittel von sämtlichen angeschlossenen Unternehmen erfasst und über das System verteilt.

Im Rahmen verschiedener Arbeitskreise prüft der VRR derzeit verschiedene Möglichkeiten und Kanäle, wie die Echtzeitinformationen und die Informationen zur Haltestellenausstattung den Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden können und den Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern VRR möglichst wenig Kosten verursachen.

Wichtige Bausteine für die Umsetzung der strategischen Planungen des VRR ist die EFA und die Weiterentwicklung der vorhandenen Infrastrukturdatenbank¹³, in der für das Auskunfts-

¹³ Seit Anfang 2011 betreibt der VRR eine Infrastrukturdatenbank, um die Qualität der Fahrtempfehlungen in der EFA weiter zu optimieren und mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs zu erleichtern. Diese Datenbank umfasst Informationen über die Infrastruktur und Ausstattung von Haltestellen im Öffentlichen Nahverkehr (ÖSPV- und SPNV-Haltestellen). Voraussichtlich ab 2013 sollen die Daten in die EFA eingespielt und den Fahrgästen der Betriebszustand an den einzelnen Haltestellen mitgeteilt werden. Die Datenbank umfasst dann sämtliche Infrastrukturinformationen und den Betriebszustand von technischen Ausstattungselementen, konkret zu den Kategorien „Ausstattungselemente“.

system relevante Informationen z. B. zur Barrierefreiheit von Haltestellen oder Informationen zu Leihfahrad- bzw. Carsharing-Angeboten hinterlegt werden können. Zurzeit liegen in EFA bereits die vorhandenen metropolradruhr-Stationen als wichtige Punkte vor und werden in der Fahrplanauskunft berücksichtigt. Im Linienplan Schnellverkehr erfolgt ebenfalls bereits eine Darstellung dieser Stationen.

Im Ergebnis soll der ÖPNV-Nutzer in den ihm bekannten VRR-Informationskanälen sowohl Informationen zu den öffentlichen Verkehrsunternehmen als auch zu den öffentlichen Verleihangeboten finden. Neben der statischen Information über die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (Stationssteckbrief) ist perspektivisch geplant, über Schnittstellen eine Lösung zu schaffen, die auch Informationen über den aktuellen Betriebszustand der technischen Anlagen z. B. von Rolltreppen oder Aufzügen in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) anzeigt. Als Fernziel wird hier angestrebt, neben der bloßen Anzeige die Information direkt in die Berechnung der Wegekette mit einfließen zu lassen.

Neben der elektronischen Fahrplanauskunft im Internet ist auch die Fahrplanauskunft vor Ort über die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) relevant. Es ist angestrebt, dem Kunden den Übergang innerhalb des ÖPNV, insbesondere zwischen SPNV und ÖSPV durch eine optimal platzierte Fahrgastinformation zu erleichtern. Der für den ein- oder umsteigenden Fahrgast optimale Standort für eine DFI-Anlage liegt in den Zugängen zum Bahnhof bzw. zu den Bahnsteigen. Dieser Standort hat für den Fahrgast den Vorteil, dass er schon recht früh über eine eventuelle Zugverspätung oder einen eventuellen Zugausfall informiert wird, gegebenenfalls Informationen über alternative Reisemöglichkeiten erhält und auf dieser Basis gegebenenfalls umdisponieren kann. Somit kann der Fahrgast zur Überbrückung einer größeren Zugverspätung oder eines Zugausfalls seine Zeit anderweitig nutzen.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Nach bisherigen Erkenntnissen und Einschätzungen führt eine gute Fahrgastinformation – sowohl die Echtzeit-Fahrgastinformation als auch eine gute Kommunikation der Fahrgastinformation zum Kunden – zu einem höheren Kundennutzen

und damit zu einer höheren Kundenzufriedenheit und einer stärkeren Bindung der bisherigen Kunden an den ÖPNV. Im Ergebnis trägt eine gute Fahrgastinformation damit zur Einnahmesicherung und zur Steigerung der Fahrgeldeinnahmen bei. Die Information über die Barrierefreiheit wird insbesondere für Mobilitätseingeschränkte die Nutzungs-/Zugangshemmnisse für den ÖPNV abbauen.

Der VRR kann bei diesem Thema eine koordinierende Rolle zwischen kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen einnehmen und kann diese bei der Standortsuche und Planung dieser DFI-Anlagen unterstützen. Darüber hinaus werden vom VRR – als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW – derart sinnvolle, qualitätssteigernde und kundenorientierte Maßnahmen gefördert.

Darüber hinaus ist angedacht, die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf den Internetseiten des VRR (www.vrr.de) oder über die Informationsplattform Campus (<http://campus.vrr.de>) über den aktuellen Sachstand dieses Themas (Beschlussvorlagen für die Gremien, aktuelle Entwicklungen und Ergebnisse etc.) zu informieren.

Kapitel 2.4.4: Übergreifendes Marketing – mittelfristige Marketingplanung/-strategie

Langfristige Strategie des VRR

Aus den in Kapitel 1.2.1 gewonnenen Erkenntnissen und Beobachtungen zum Mobilitätsverhalten der Fahrgäste und zu den Mobilitätsangeboten im Verbundraum hat der VRR folgende vier elementare Strategien abgeleitet, um die in Kapitel 1.2.2 genannten Ziele zu erreichen. Diese Strategien sind im Marketingplan des VRR fixiert, der im Sitzungsblock im Juni 2012 vorgestellt und verabschiedet wurde.

- Der VRR hat das Ziel, Preise und Qualität im Einklang zu entwickeln. Die Steigerung der Qualität wird vom VRR förderprogrammatisch unterstützt und ist Grundlage für die Förderung (siehe Kapitel 2.4.3). Um die Qualität identifizieren und überprüfen zu können, spielt das Kundenfeedback eine zentrale Rolle.
- Der VRR hat das Ziel, dass die Einnahmensteigerung in den kommenden Jahren größer ist als der Saldo aus Aufwandssteigerung und Einsparungen. So soll der Kostendeckungsgrad im ÖPNV verbessert und die Aufwandssteigerung aufgefangen werden. Im Zentrum dabei steht die Preisbil-

„Fahrgastinformation und Vertrieb“, „Sicherheit“ und „erweiterte Stammdaten“ (wie Fahrplanaushänge, Uhren, Wetterschutzeinrichtungen und Sitzplätze).

derung, die in ihrer unmittelbaren Wirkung den wirksamsten Beitrag zu dieser Strategie liefert. Weiterverfolgt wird die Differenzierungsstrategie in der Tarifproduktspolitik, soweit sie zu sinnvollen und kommunizierbaren Tarifprodukten führt. Tiefgreifende Veränderungsmöglichkeiten bezüglich der Preisbildungssystematik bieten sich erst mit einer Umsetzung von EFM3.

- Der VRR verfolgt zusammen mit den Verkehrsunternehmen das Ziel, sich die Fortschritte und die weitere Verbreitung der neuen (auch mobilen) Medien gemeinsam zunutze zu machen. Hierfür erfolgt eine intensive Beobachtung der Möglichkeiten und Chancen dieser neuen Medien. Das gegebenenfalls notwendige Verzahnen von Info-, Dialog- und Vertriebsplattformen und die Entwicklung von Services, wie auch werblicher und unternehmenskommunikativer Ansprache werden mit einem marketingstrategischen Gesamtblick verfolgt. Dies bezieht sich nicht nur auf die Technik, sondern gerade auch auf Inhalte und Prozesse.
- Ziel des VRR ist es, den öffentlich zugänglichen Individualverkehr (Verleihangebote) in den ÖPNV zu integrieren. Die neuen Entwicklungen rund um die Verleihangebote und die von den Automobilkonzernen projektierten Informationsplattformen werden dabei als Chance gesehen, Kooperationen diskriminierungsfrei eingehen zu können. Zugleich betonen VRR, kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die eigene Leistung – gerade auch in der Kommunikation – und suchen die Nähe zu den Anbietern, in der Fahrgastinformation, im Vertrieb und – sofern sinnvoll und den eigenen Ansprüchen an die Bepreisung nicht schädlich – auch im Tarif.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Die aus diesen vier elementaren Strategien des VRR abgeleiteten Maßnahmen werden im Folgenden – differenziert nach den Bereichen Produkt, Tarif, Kommunikation und Vertrieb – beschrieben. Diese sind auch Bestandteil des Marketingplans des VRR.

Maßnahmen aus dem Bereich **Produkt**: Im Produktbereich hat der VRR als Aufgabenträger nur auf den SPNV direkten Einfluss. Hier stehen in den nächsten Jahren Ausschreibungen von 25 SPNV-Linien an, bei denen das neue Fahrzeugfinanzierungskonzept angeboten wird. Die angestrebten, höheren Qualitäten werden umfangreich dem Qualitätscontrolling unterzogen. Als

Bewilligungsbehörde wird der VRR Förderprogramme auflegen, die ebenfalls qualitätssteigernde Wirkung haben werden. Als Beispiele seien hier die Ausweitung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV und die Förderung neuer Antriebstechnologien benannt. Dem Qualitätsanspruch stellt sich der VRR auch in Form von erweiterten Pünktlichkeitsversprechen, wie sie bereits jetzt bei einzelnen kommunalen Verkehrsunternehmen praktiziert werden. Auch der SPNV und gesamte Wegekettensollen einbezogen werden. Im Bereich SPNV steht als Großprojekt das Vorhaben RRX auf dem Plan, das eine deutliche Verbesserung für den interkommunalen Verkehr auf der VRR-Hauptachse mit sich bringen wird. Im kommunalen Bereich wird es an einigen Stellen Erweiterungen/Erschließungen im Stadtbahnbereich geben. Hinzu kommen eine kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotten und Netzoptimierungen.

Maßnahmen aus dem Bereich **Tarif**: Für die Preismaßnahmen der kommenden Jahre wird gemäß Marketingplan mit Stand 2012 eine Steigerung von 2,5 bis 5,0 % angesetzt. Die Preisanpassungen erfolgen jeweils differenziert. Fortgesetzt wird die langjährige Abostrategie. Zusammenfassend benannt seien hier noch der Neuzuschnitt von Zusatzleistungen bei Zeitkarten, die Veränderung der GruppenTicket-Systematik analog dem „Quer-durchs-Land-Ticket“, das Angebot des SchokoTickets im Raum der Alt-VGN und die Überprüfung des Zeitkartensortiments sowie die diversen Harmonisierungen in den Übergangsbereichen zu den Nachbarverbänden. Zudem steht die Modellierung und Simulation von Tarifen im Rahmen des EFM3 an, das ganz neue Preisbildungskonzepte zulässt.

Maßnahmen aus dem Bereich **Kommunikation**: Der begonnene Weg der Kommunikation, insbesondere die Stärken des ÖPNV hervorzuheben, wird fortgesetzt. Entsprechend der in den Strategien benannten Öffnung für die Neuen Medien, steigt der VRR in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen in die Social Media und in die online-Kommunikation hinsichtlich Fahrgastinformation, Service und werbliche Ansprache ein. Gestartet wurde bereits ein Fachblog auf www.vrr.de zu SPNV-Vergabeverfahren. AboLust, das Kundenbindungsprogramm des VRR, wird um AboLust online erweitert. Zur Neukundengewinnung tragen u. a. SchnupperAbo-Kampagnen, und die Vermarktung der neu zugeschnittenen Tages-/GruppenTickets bei. Maßnahmen aus dem Bereich **Vertrieb**: Die bestehende Vertriebslandschaft wird fit gemacht für die weitere Verbreitung

elektronischer und elektronisch prüfbarer Tickets. Grundlage hierfür ist das in Kapitel 2.3.2 genannte OVT, das über Schnittstellen alle Vertriebskanäle und Hintergrundsysteme sowie die online-Tarifinformation einbindet. Ausgeweitet wird das HandyTicket, das bislang von fünf kommunalen Verkehrsunternehmen angeboten wird. Durch die Verknüpfung der VRR-Fahrplan-App (VRR Companion) mit dem HandyTicket wird die Information mit dem Ticketkauf zusammengeführt, wie auch die Elektronische Fahrplanauskunft mit dem Onlineshop. Die Kooperation mit Anbietern von Verleihangeboten wird aktiv betrieben. Diese reicht, in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, von der Überlassung von Fahrplan- und Tarifdaten für die neuen Auskunft- und Vermittlungssysteme der Mobilitätsdienstleister – also von Kooperationen über Vertriebspartnerschaften bis zu gemeinsamen Tarifmodellen (wo sinnvoll). Soweit technisch kompatibel sollen auch die Zugangsmedien zum ÖPNV wie z. B. die Chipkarte zugleich den Zugang zu den Verleihangeboten ermöglichen. Ausgedehnt wird im Sinne des „papierlosen Vertriebes“ das per eTicket erhältliche Sortiment. Künftig werden auch Monatskarten und Bartickets auf Chipkarten abgespeichert werden können. Maßnahmen hierzu sind damit als Übergang zum EFM₃ zu verstehen. In den Zeitraum dieses Planes fällt abschließend noch die Vorbereitung der Ausschreibung des SPNV-Vertriebs für die Zeit nach Ablauf des großen Verkehrsvertrages mit der DB Regio NRW GmbH (DB Regio).

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Grundsätzlich bedeutet diese Strategie einerseits eine organisatorische und finanzielle Aufwandsminimierung bei den Verkehrsunternehmen, andererseits sorgen die Aktivitäten des VRR beim Fahrgast für eine größere Zufriedenheit mit dem ÖPNV. Darüber hinaus ermöglichen es die genannten Maßnahmen in den Bereichen Tarif und Vertrieb den Verkehrsunternehmen, gezieltere und damit kundengerechtere Tarife zu entwickeln.

Kapitel 2.4.5: Kundeninformation im Störfall Ausgangslage

In einem komplexen System wie dem ÖPNV treten immer wieder störungsbedingte Fahrplanabweichungen oder Ausfälle auf. Wichtig ist es in solchen Fällen, die Nahverkehrskunden zeitnah und umfassend über sämtliche Änderungen im

Betriebsablauf zu informieren. Denn die Fahrgastinformation im Störfall ist aus Kundensicht einer der relevantesten Qualitätsstandards im Öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere im Übergang zwischen ÖSPV und SPNV wird oftmals nicht im gewünschten Maße über Verspätungen, Ausfälle und alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Grund hierfür ist die teilweise unzureichende Kommunikation der Verkehrsunternehmen untereinander – es mangelt an verbindlichen Kommunikationsstrukturen.

Langfristige Strategie des VRR

Ziel des VRR ist es, die Information der Fahrgäste über die gesamte Wegekette an den Haltestellen und in den Fahrzeugen zu verbessern – ob digital über Fahrgastinformationssysteme oder über Durchsagen in den Fahrzeugen des ÖPNV, die über standardmäßige Alternativverbindungen Auskunft geben.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Im Rahmen eines Pilotprojektes arbeiten der VRR, die Rheinbahn AG, die DB Station & Service AG, die DB Regio, die Regio-bahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH und die Landeshauptstadt Düsseldorf zusammen, um die Kundeninformation im Störfall zu verbessern. Hierzu erarbeitete eine Projektgruppe aus Vertretern aller beteiligten Projektpartner Kommunikationsabläufe zur Information im Störfall, die in internen Dienstanweisungen festgeschrieben wurden und bereits in der Praxis Anwendung finden.

Um für die Umsetzung der definierten Kommunikationsprozesse Verbindlichkeit zu schaffen, wurden diese Dienstanweisungen auf Betreiben des VRR in einer Kooperationsvereinbarung festgeschrieben. Sie regelt die Verantwortlichkeiten zwischen den Projektbeteiligten und macht gleichzeitig klare Vorgaben für eventuell hinzukommende neue Partner. Bei erfolgreichem Projektverlauf sollen – unter Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten – die in dieser Kooperation gewonnenen Erkenntnisse zum Nutzen der Nahverkehrskunden perspektivisch auf den gesamten Verbundraum übertragen werden.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Der VRR steht den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen beratend zur Seite. Hierzu besteht die Möglichkeit, beim VRR eine Arbeitsgruppe einzurichten, die den fachlichen Austausch aller Interessierten sicherstellt.

Zudem stellt der VRR mit dem sogenannten Ist-Datenserver (IDS) die technische Basis für die Echtzeit-Fahrgastinformation im Verbundgebiet. Der IDS fungiert als zentrale Datendrehscheibe, welche die verschiedenen Systeme der Verkehrsunternehmen miteinander vernetzt und einen reibungslosen Austausch der Echtzeitinformationen gewährleistet. So schafft der VRR die Voraussetzung, Fahrgäste direkt vor Ort verkehrsmittelübergreifend über die aktuelle Verkehrssituation und Anschlüsse zu informieren.

Darüber hinaus kann der VRR in seiner Funktion als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen gemäß § 12 und § 13 ÖPNVG NRW entsprechende Maßnahmen förderprogrammatrisch unterstützen.

Kapitel 2.5: Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs

Ausgangslage

In Kapitel 2.4.2. wurde die große Bedeutung der Qualität und der Qualitätssicherung im ÖPNV beschrieben. Da sich Störungen im Betriebsablauf allerdings nicht vermeiden lassen, sollen die daraus resultierenden Nachteile für die Fahrgäste, die die Hauptbetroffenen dieser Störungen sind, so weit wie möglich gemildert werden.

Langfristige Strategie des VRR

Ziel des VRR ist es, die den Fahrgästen aus Verspätungen resultierenden Nachteile entweder durch die Nutzung alternativer Fahrtmöglichkeiten oder durch eine finanzielle Entschädigung zu mildern. Der VRR wird interessierte Verkehrsunternehmen unterstützen, entsprechende Regelungen basierend auf den Kundenrechten in die Beförderungsbedingungen aufzunehmen (Mobilitätsgarantien). Langfristig ist geplant, verbundweit einheitliche Mobilitätsgarantien zu entwickeln und in die Beförderungsbedingungen aufzunehmen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte)

Der VRR hat zusammen mit den Verkehrsunternehmen Kundenrechte in seinen Tarifbestimmungen verankert, die insbesondere bei der Pünktlichkeit über die gesetzlich geregelten Ansprüche hinausgehen. So sehen die gesetzlichen Fahrgastrechte für den Eisenbahnverkehr (EG Nr. 1371/2007) eine Entschädigung ab einer Ankunftsverspätung von 60 Minuten von 25 % und ab einer Ankunftsverspätung von 120 Minuten von 50 % des tatsächlich entrichteten Fahrpreises vor.

Die im VRR angewandte **Mobilitätsgarantie** tritt dagegen schon bei einer Abweichung von der fahrplanmäßigen Abfahrt des zur Fahrt geplanten Nahverkehrsmittels von mehr als 20 Minuten an der Einstiegshaltestelle in Kraft. Der Fahrgast kann alternativ zu seinem gewählten Verkehrsmittel entweder ein Taxi oder einen Fernverkehrszug (InterCity, Euro-City oder InterCityExpress) nutzen, um sein Ziel zu erreichen. Bei Nutzung von Fernverkehrszügen werden die hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten erstattet. Bei Nutzung eines Taxis beläuft sich die Obergrenze bei einer planmäßigen Abfahrtszeit zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr auf 25,00 EUR je Fahrgast, bei einer planmäßigen Abfahrtszeit zwischen 20:00 und 5:00 Uhr auf 50,00 EUR je Fahrgast. Bei höherer Gewalt, also durch eine nicht vom Verkehrsunterneh-

men beeinflussbare Verspätung wie Streik, Sturm etc., kommt die Mobilitätsgarantie jedoch nicht zur Geltung.

Zudem bieten auf Initiative des VRR inzwischen zehn kommunale Verkehrsunternehmen für Ihre Linien das Kulanzangebot des **Pünktlichkeitsversprechens** an, das ab einer Zielankunftsverspätung von zehn und mehr Minuten greift. Betroffenen Fahrgästen wird auf Basis der lokalen Angebote der Fahrpreis der Preisstufe A erstattet. Zur Abwicklung stellt der VRR den teilnehmenden Verkehrsunternehmen eine entsprechende Software zur Verfügung.

Einige Verkehrsunternehmen im VRR versprechen ihren Kunden, dass bestimmte Anschlüsse an festgelegten Knotenpunkten und zu bestimmten Zeiten garantiert sind (**Anschlussgarantie**). Über Funkverbindung sorgen die Fahrer dafür, dass die Anschlussbahn oder der Anschlussbus wartet. Erreicht ein Kunde trotzdem zu einer bestimmten Zeit seine anschließende Linie aufgrund einer Verspätung nicht, sorgt das jeweils zuständige Verkehrsunternehmen für eine Weiterfahrt mit alternativen Verkehrsmitteln, z. B. durch die Organisation einer kostenlosen Taxinutzung bis zur Ziel-Haltestelle.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Die geplante Stärkung der Kundenrechte über drei Mobilitätsgarantien und die genannten Umsetzungsschritte leisten einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und damit gleichzeitig zur Einnahmensicherung der Verkehrsunternehmen. Auch wenn finanzielle Anreize durch Kundengarantien eine unzureichende Leistung des ÖPNV nicht vollständig kompensieren können, unterstützen die dargestellten Instrumente den Kundendialog für die Mitarbeiter und Kunden, da sie eindeutige und einheitliche Rahmenbedingungen für den Kulanzfall vorgeben.

Zudem erhalten der VRR und die Verkehrsunternehmen durch den Kundendialog im Rahmen der Mobilitätsgarantien wertvolle Qualitätshinweise zu den Schwachstellen des Leistungsspektrums.

Kapitel 2.6: Weitere Themen

Kapitel 2.6.1: Finanzierungsgrundlagen und -modelle (EU-konforme Finanzierung für den ÖSPV¹⁴)

Ausgangslage und Umsetzung durch die kommunalen Aufgabenträger

Die Verkehrsleistungen im VRR, die auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes erbracht werden, werden nach Maßgabe des VRR-Finanzierungssystems unter Berücksichtigung der EU-rechtlichen Anforderungen (u. a. EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache „Altmark/Trans“ und Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates) finanziert. Die rechtliche Grundlage ist die Finanzierungsrichtlinie des VRR, veröffentlicht auf den Internetseiten des VRR (www.vrr.de), in Verbindung mit der Satzung des Zweckverbandes VRR und der Satzung der VRR AöR.

Die Finanzierung des ÖSPV im VRR beruht auf einem funktionsbezogenen System (Bausteinsystem), das gewährleistet, dass ausschließlich die vom jeweiligen Aufgabenträger vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgeglichen werden dürfen, sofern bestimmte Voraussetzungen (z. B. Anwendung des VRR-Tarifs, Einbindung in die VRR-Einnahmenaufteilung und Abschluss eines Kooperationsvertrags) beachtet sind. Die einzelnen raumbezogenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind vom jeweils zuständigen Aufgabenträger konkret zu definieren. Näheres zur Ausgestaltung dieses Bausteinsystems findet sich im NVP 2009, der vom Verwaltungsrat der VRR AöR in der Sitzung am 10.09.2009 beschlossen wurde und jährlich fortgeschrieben wird.

Der Betrauungsakt (Kriterium 1 des o. g. EuGH-Urteils) im VRR erfolgt mehrpolig unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zuständigkeiten von Behörden. So erteilt die Genehmigungsbehörde (Bezirksregierungen in NRW) die Genehmigungen nach Personenbeförderungsgesetz (in der derzeitigen Fassung), die Aufgabenträger stellen gemäß § 8 ÖPNVG NRW die kommunalen NVP auf und der VRR erlässt im Rahmen des Finanzierungssystems Bescheide zur Finanzierung von Verkehrsunternehmen im VRR für zu erbringende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.

Bei Einführung des Finanzierungssystems konnten kurzfristig nicht alle kommunalen NVP an das geforderte Betrauungskonzept der Altmark/Trans-Rechtsprechung angepasst werden. Daher haben die Aufgabenträger im VRR die betrauten Inhalte im Rahmen von Betrauungsbeschlüssen konkret definiert. Nachdem die EU-Kommission in ihrem Beschluss vom 23.02.2011 im Rahmen des Beihilfeprüfverfahrens Langenfeld/VRR den kommunalen NVP als wesentlichen Pol der Betrauung beurteilt hat, müssen nun im Rahmen laufender Fortschreibungen und Neuauflagen von kommunalen NVP im VRR die bereits in den konkretisierenden Betrauungsbeschlüssen dargestellten notwendigen Inhalte in die kommunalen NVP eingebunden werden.

Grundsätzlich stellen die kommunalen NVP die Brücke zwischen Finanzierungsrichtlinie (Finanzierung einzelner gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) und der Genehmigung nach PBefG (Gesamtangebot pro Linie) dar. Daher ist das gesamte Verkehrsleistungsangebot, das von den jeweiligen Verkehrsunternehmen auf dem Aufgabenträgergebiet erbracht wird, in einer Status-quo-Betrachtung als Sollvorgabe in den kommunalen NVP aufzunehmen. Hierbei ist die gesamte Verkehrsleistung der Verkehrsunternehmen zu beschreiben, also sowohl die kommerziellen bzw. eigenwirtschaftlichen (nicht finanzierten) als auch die gemeinwirtschaftlichen Inhalte (die finanziert werden).

Hinsichtlich der Beschreibung des Gesamtangebots bestehen unterschiedliche Möglichkeiten, wie dieses erfolgen kann. Grundsätzlich sollte eine Linienübersicht, aus der die derzeitige Bedienung nach Taktangebot, Bedienungszeiten, Anforderung Fahrzeugeinsatz, Fahrplankilometer pro Jahr und Laufzeit der Verkehrsgenehmigungen enthalten sein.

Es wird empfohlen, bei den Darstellungen die Verkehrsleistungen so konkret wie möglich zu beschreiben. Neben der Darstellung des (Ist-)Gesamtangebots können die kommunalen NVP auch Maßnahmen, Qualitäten und Quantitäten enthalten, die als zukünftige Sollvorgabe definiert sind. Gemäß § 8 Absatz 3 des novellierten PBefG haben die kommunalen Aufgabenträger die Möglichkeit, neben Vorgaben zur Quantität des Leistungsvolumens auch Vorgaben zur Qualität zu machen. Es handelt sich hierbei um die Beschreibung von

¹⁴ Auch im Bereich SPNV kommt ein Fahrzeugfinanzierungsmodell zur Anwendung, um durch den Wettbewerb bessere Leistungen und Qualität auf der Schiene zu erreichen. Dieses wird in u. a. Kapitel 3,3,5 des vorliegenden NVP beschrieben.

Sollvorgaben, die von dem das Gebiet des Aufgabenträgers bedienenden Verkehrsunternehmen noch nicht erbracht werden, künftig jedoch ggf. erbracht werden sollen. Die kommunalen NVP können einen Zeitplan für deren mögliche Umsetzung festlegen. Diese Festlegungen können auch den Anteil für ggf. bereitstehende Finanzierungsmittel enthalten. Zusammen mit dem VRR kann der Aufgabenträger die Finanzierungsabwicklung dieser Leistungen abstimmen.

Es wird dringend empfohlen, im kommunalen NVP dann einen Verweis auf mögliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (z. B. gemäß VRR Finanzierungsrichtlinie und/oder konkretisierenden Betrauungsbeschlüssen) innerhalb des gesamten Verkehrsangebotes aufzunehmen. Die Beurteilung, ob gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen tatsächlich vorliegen, erfolgt durch den VRR, denn dem VRR wurde die Finanzierung übertragen. Die Beurteilung erfolgt auf Grundlage der Grundsätze der Finanzierungsrichtlinie; der VRR beschreibt in den Finanzierungsbescheiden die gemeinwirtschaftlichen Anteile des Gesamtangebots. Die Betrauung der Verkehrsunternehmen erfolgt also insgesamt im Rahmen der Beschreibung des Gesamtangebots im kommunalen NVP und der Bezugnahme auf die darin enthaltenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Finanzierungsbescheid/ Verwendungsnachweis der bedienenden Verkehrsunternehmen.

Da naturgemäß Änderungen im ÖPNV-Angebot nach der Festbeschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im kommunalen NVP eintreten können, sollte die Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorsorglich um zusätzliche, künftige Mindeststandards und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Veränderungen von Mindeststandards oder von bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in einem neuen angemessenen Umfang ergänzt werden,

- soweit dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist oder
- wenn dies aufgrund der von der Unternehmensleitung oder Stadtgebiet des Aufgabenträgers bedienenden Unternehmens nicht zu beeinflussenden unvorhergesehenen Kosten (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig ist oder

- wenn dies aufgrund des Übergangs von Betriebsleistungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf andere Unternehmen erforderlich ist und
- wenn die zusätzlichen veränderten Mindeststandards der Betrauungen Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers ohne Gegenleistung übernommen werden können, oder die Umsetzung der Maßnahme unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung erfolgen kann und der Aufgabenträger dem Betreiber zur Umsetzung einer Ausgleichsleistung nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie des VRR gewährt.

Die Oberbürgermeister und Landräte der Gebietskörperschaften sollten ermächtigt werden, solche Veränderungen im angemessenen Umfang anzuordnen.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Für die in der Planungspraxis notwendige Anwendung dieses Finanzierungsmodells für den ÖSPV steht der VRR beratend zur Verfügung und wird für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eine Handreichung (anwenderorientierte Beschreibung des Finanzierungsmodells) und eine Checkliste erstellen und verteilen. Darüber hinaus ist angedacht, die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf den Internetseiten des VRR (www.vrr.de) oder über die Informationsplattform Campus (<http://campus.vrr.de>) über den aktuellen Sachstand dieses Themas (Beschlussvorlagen für die Gremien, aktuelle Entwicklungen und Ergebnisse etc.) zu informieren.

Kapitel 2.6.2: Einführung innovativer Fahrzeugtechnologien in den ÖPNV

Ausgangslage

Die für eine Volkswirtschaft und Gesellschaft unentbehrliche Mobilität stellt deren Leistungsfähigkeit sicher. Die Herausforderung für den Verkehrssektor liegt darin, die negativen Begleiterscheinungen des hohen Mobilitätsaufkommens für Klima, Umwelt und Lebensqualität zu begrenzen. Darüber hinaus erfordern die Endlichkeit der Ressourcen (konkret der fossilen Energieträger), die globale Energiepreispolitik und die Notwendigkeit der Versorgungssicherheit einen effizienten Einsatz von Energie, die Nutzung erneuerbarer Energiequellen und

innovativer Rohstoffe auch im Verkehrssektor. Gleichzeitig gewinnt der Klimaschutz im öffentlichen Bewusstsein immer stärker an Bedeutung. Der Klimawandel und das zukünftig – parallel zu unserer immer mobiler werdenden Gesellschaft – ansteigende Verkehrsaufkommen, das insbesondere in den urbanen Räumen wie der Metropolregion Rhein-Ruhr festzustellen ist, kann einen positiven Druck auf die handelnden Akteure ausüben, Maßnahmen zur Senkung klimaschädlicher Emissionen zu ergreifen.

Die Umweltbelastungen in puncto CO₂-Emissionen, Stickoxyde, Feinstaub und Lärm haben in den letzten Jahren dramatisch zugenommen und mindern die Lebensqualität besonders der in den Städten und Ballungsräumen lebenden Menschen. Diese negativen Begleiterscheinungen der zunehmenden Mobilität sind auch in der Metropolregion Rhein-Ruhr deutlich zu erkennen. Durch Luftreinhaltepläne, Umweltzonen, Lärmschutzverordnungen, Gesetze zum Klimaschutz o. ä. wird – ausgehend von der EU über Bund, Land, Bezirksregierungen und Kommunen – versucht, Richtlinien und Grenzwerte festzulegen und damit Maßnahmen zur Verbesserung der Emissionssituation anzustoßen. Dabei wird der Druck von EU, Bund, Land und Bezirksregierungen gegenüber den kommunalen Aufgabenträgern zunehmen, beispielsweise Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne aufzustellen, Umweltzonen einzurichten. Es wird zu Verschärfungen von Auflagen kommen. Die Kommunen sind in der Pflicht, Maßnahmen zu benennen, die Abgas- und Lärmemissionen in den Städten verringern. Hierzu können die Aktivitäten von VRR und Verkehrsunternehmen im Bereich der innovativen Busantriebe einen wichtigen Beitrag leisten.

Gleichzeitig hat sich in den vergangenen Jahren der Innovationsdruck auf Forschung und Wirtschaft derart erhöht, dass nicht nur umweltverträglichere Kraftstoffe und effizientere Verbrennungsmotoren entwickelt, sondern auch innovative Antriebstechnologien, wie Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffantriebe weiter entwickelt wurden.

Langfristige Strategie des VRR

Vor dem Hintergrund der mit dem Einsatz von innovativen Antriebstechnologien einhergehenden positiven Effekte für Mensch und Umwelt hat der VRR das Ziel, langfristig tragfähige und wirtschaftlich sinnvolle Einsatz- und Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

Die vom VRR in den letzten Jahren geförderte Hybridtechnologie wird eher als Brückentechnologie hin zu innovativen Antriebstechnologien betrachtet. Welche der momentan diskutierten Technologien (Batteriebusse, Brennstoffzellenbusse, Leichtbaubusse, synthetische Kraftstoffe etc.) sich auf längere Sicht durchsetzen werden bzw. auch nebeneinander je Einsatzgebiet und betrieblichen Rahmenbedingungen eingesetzt werden, ist derzeit noch nicht absehbar. Auch vor dem Hintergrund der Endlichkeit der fossilen Brennstoffe sowie deren Preisentwicklung sieht es der VRR als seine Aufgabe, die Entwicklung innovativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien sehr aufmerksam zu verfolgen, die Umsetzbarkeit im VRR-Raum zu prüfen und ggf. die Erprobung einzelner Ansätze durch Verkehrsunternehmen fachlich und finanziell zu unterstützen.

Sofern der wirtschaftliche Einsatz von innovativen Antrieben gewährleistet ist, hat der VRR das Ziel, den ÖPNV mit einer schadstoffarmen bzw. schadstofffreien Busflotte anzubieten. Damit wird nicht nur ein positiver Beitrag zum Umweltschutz und zur Luftreinhaltung geleistet, sondern auch das Image des VRR als umweltfreundlicher und innovativer Mobilitätsdienstleister gestärkt. Deshalb unterstützt der VRR ggf. die Verkehrsunternehmen bei der Anschaffung von Bussen mit innovativen Antrieben fachlich und über seine Fördermöglichkeiten gemäß § 12 ÖPNVG NRW.

Bei der Diskussion über die Einführung innovativer Antriebstechnologien sollen auch die Vor- und Nachteile herkömmlicher Technologien (Straßenbahn, O-Bus, Dieselflote neuester Generation etc.) vergleichend einbezogen werden.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsschritte) Hybridtechnik

Das 2009 ins Leben gerufene VRR-Förderprogramm für Hybridbusse ist im Frühjahr 2012 mit der Auslieferung der letzten Fahrzeuge der dritten Förderwelle abgeschlossen worden. Zusammen mit vier von der BOGESTRA selbst bzw. vom Bund geförderten Bussen verkehren derzeit 74 Hybridbusse bei 16 Verkehrsunternehmen im VRR im täglichen Linieneinsatz.

Nach der ersten Phase, in der die Verkehrsunternehmen die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Einsatz der Busse in ihrem Unternehmen schaffen und gemeinsam mit den Herstellern eine Reihe von technischen Unzulänglichkeiten an den

noch nicht serienreifen Fahrzeugen beheben mussten, tritt die Hybridtechnik beim VRR jetzt in eine Konsolidierungsphase. Die Hybridbusse müssen ihre Tauglichkeit im dauerhaften Einsatz im Linienbetrieb beweisen. Die von einzelnen Herstellern noch angestrebten technischen Optimierungen sollten zu weiteren Verringerungen des Kraftstoffverbrauchs, der Abgas- und Lärmemissionen sowie einer Erhöhung der Verfügbarkeit führen. Die Haltbarkeit der Energiespeicher in den Fahrzeugen wird sich zeigen, Weiterentwicklungen in diesem Bereich sind zu erwarten.

Der VRR wird mit den Verkehrsunternehmen die Entwicklung der eingesetzten Hybridbusse beobachten und die Erfahrungen in Arbeitskreisen austauschen. Interessant wird u. a. sein, ob das Ziel einzelner Verkehrsunternehmen, Haltestellen rein elektrisch anzufahren und von dort auch wieder abzufahren, in naher Zukunft vollständig umgesetzt werden kann.

Der VRR strebt weiterhin an, gemeinsam mit den Partnern aus der ersten Forschungsbegleitung, dem ika Aachen und dem TÜV Nord, ein neues, erweitertes Forschungsbegleitprojekt durchzuführen. Hierbei sollen die ausgereifteren Hybridbusse der aktuellen Fahrzeuggeneration mit den gleichen Fragestellungen der ersten Forschungsbegleitung untersucht werden und verschiedene Fragestellungen vertiefend betrachtet werden.

Machbarkeitsstudie Wasserstoffbusse

Um weitere innovative Antriebstechnologien zu erproben, hat der VRR Anfang 2012 eine Machbarkeitsstudie zum wirtschaftlichen Einsatz von wasserstoffbetriebenen Bussen im VRR in Auftrag gegeben¹⁵. Es soll anhand realitätsnaher Szenarien untersucht werden, ob bzw. in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Bussen im VRR-Gebiet sinnvoll ist. Der Endbericht wurde im September 2012 fertig gestellt und anschließend den betreffenden Gremien zur Verfügung gestellt.

Andere innovative Ansätze

Derzeit werden in Industrie und Forschung sowie im Kreis der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger auch andere, innovative Ansätze diskutiert. Beispielhaft seien hier Leichtbau-

busse genannt, deren etwa um 20 % leichtere Bauweise eine 20-prozentige Verringerung von Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen verspricht. In Verbindung mit der Weiterentwicklung von Batteriebusen sind induktionsloses Laden, Nutzung von Unterwerken von Stadtbahnssystemen für Schnellladungen oder die Weiterentwicklung der Batterietechnik generell nur Beispiele für Themen, die zurzeit diskutiert werden. Auch der Einsatz synthetischer Kraftstoffe könnte in Zukunft eine sinnvolle Alternative sein.

Der VRR wird gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Entwicklung im Bereich der innovativen Technologien aufmerksam und kritisch verfolgen und die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen kontinuierlich hierüber informieren.

Da die Anschaffung von Bussen mit innovativen Antrieben im Vergleich zu Bussen mit herkömmlichen fossilen Antrieben mit (deutlich) höheren Kosten verbunden ist, muss dieser negative Effekt mit den positiven Effekten hinsichtlich Planungssicherheit und Umweltgesichtspunkten betrachtet werden. Deshalb wird der VRR zusammen mit den Verkehrsunternehmen

- die technische Entwicklung im Bereich innovativer Technologien beobachten, Informationen anderer Verkehrsunternehmen oder aus der Industrie bundesweit einholen und austauschen,
- die Sinnhaftigkeit des Einsatzes innovativer Antriebstechnologien und Kraftstoffe vor dem Hintergrund der technischen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen im VRR überprüfen bzw. überprüfen lassen
- und – sofern deren Einsatz wirtschaftlich sinnvoll ist – fachlich begleiten (Machbarkeitsstudien) und mit seinen Fördermöglichkeiten unterstützen. Dies können sowohl Förderprogramme für alle Verkehrsunternehmen im VRR-Raum (Förderprogramm für Hybridbusse) als auch Pilotprojekte bei einzelnen Verkehrsunternehmen sein.

Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Durch das gemeinsame Vorgehen von VRR und Verkehrsunternehmen, den Erfahrungsaustausch und das Ausprobieren innovativer Ansätze durch einzelne Unternehmen, können die anderen Verkehrsunternehmen profitieren, da auf unnötige und kostentreibende Doppelarbeit verzichtet wird.

¹⁵ Machbarkeitsstudie „Infrastrukturelle Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Einsatz von wasserstoffbetriebenen Bussen im VRR“

Kapitel 3: Bereich SPNV (jährlicher Sachstandsbericht)

Kapitel 3.1: Rechtliche Rahmenbedingungen/Stand DB-Vertrag

Die VRR AöR und die DB Regio haben den Rechtsstreit über die preis- und beihilferechtliche Überkompensation von Verkehrs- und S-Bahn-Leistungen durch einen außergerichtlichen Vergleich beendet. Dieser Vergleich ist in einen Vergleichsvertrag zwischen VRR und DB zur Aufrechterhaltung und Verbesserung des verkehrlichen Leistungsangebotes eingeflossen. Bestandteil des Vergleichsvertrages ist die finanzielle Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Unterzeichnung des Vergleichsvertrags fand am 18. Mai 2011 statt, womit der Rechtsstreit beider Parteien zu einem einvernehmlichen Abschluss gekommen ist. Nach einer europaweiten Bekanntmachung dieses Vergleichsvertrages ohne Einsprüche konkurrierender Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist dieser Vertrag auch rechtswirksam geworden.

Mit der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen Änderung des ÖPNVG NRW und der zugehörigen Rechtsverordnung wird unter Berücksichtigung des Vergleichsvertrages eine auskömmliche Finanzierung des bestehenden SPNV Angebotes ohne eine zusätzliche Belastung der Zweckverbandsmitglieder gewährleistet.

Kapitel 3.2: Vergabeverfahren

Kapitel 3.2.1: Abgeschlossene Vergabeverfahren

Kapitel 3.2.1.1: Regionalbahnlinie 47 (RB 47)

Mit der RB 47 wurde Ende 2010 ein weiteres Wettbewerbsverfahren im VRR erfolgreich abgeschlossen. Die Abellio Rail NRW GmbH (Abellio) wird im Dezember 2013 den Betrieb der RB 47 übernehmen und mit Neufahrzeugen für ein verbessertes Leistungsangebot auf der Schiene sorgen. Zukünftig profitieren die Fahrgäste auf der Linie von einem barrierefreien Einstieg, behindertengerechten Toiletten, Videoüberwachung und Mehrzweckbereichen mit ausreichend Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen.

Beim Vergabeverfahren zur RB 47 kam erstmals das Fahrzeugfinanzierungsmodell des VRR zum Einsatz, um mittelständischen Bietern die Beschaffung von neuem Wagenmaterial zu erleichtern. Denn durch die immer noch recht angespannte Lage im Nachgang der Weltwirtschaftskrise ist es speziell für Mittelständler oftmals schwierig, günstige Kredite zur Fahrzeugbeschaffung zu erhalten. Wenn überhaupt Zugang zu Krediten besteht, dann in der Regel nur zu Finanzierungskonditionen, die eine erfolgreiche Teilnahme an Wettbewerbsverfahren nicht zulassen. Diese Probleme kann der VRR als Aufgabenträger lösen, da er Zugang zu günstigen Kommunalkrediten hat. Um hierbei die bestmöglichen Kreditkonditionen zu erzielen, wurden auch diese im Rahmen des Vergabeverfahrens ausgeschrieben. Das Angebot auf Basis des VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodells erwies sich tatsächlich als das mit Abstand wirtschaftlichste und erhielt letztlich den Zuschlag. Abellio als zukünftiger Betreiber auf der Strecke beschafft die nötigen Fahrzeuge und veräußert diese an den VRR als Aufgabenträger weiter. Der Zweckverband VRR wird Eigentümer der Züge, übernimmt deren Finanzierung und verpachtet sie für die Laufzeit des Verkehrsvertrages an Abellio. Auf diese Weise konnte im Wettbewerbsverfahren im Vergleich zur Eigenfinanzierung mehr als ein EUR pro Zugkilometer eingespart werden. Bei jährlich rund 1,5 Mio. Zugkilometern entspricht dies einem finanziellen Vorteil von rund 1,7 Mio. EUR. Fahrgäste, EVU und Aufgabenträger profitieren doppelt: bessere Leistungen auf der Schiene bei gleichzeitiger Kostenersparnis. Und speziell für den VRR und das Verkehrsunternehmen ergeben sich abseits des reinen Kostenaspektes weitere positive Effekte: Nach Ablauf des Verkehrsvertrages bleiben die Fahrzeuge im Besitz des VRR

und können von ihm weiter verpachtet werden. Der Wiedereinsatz der Fahrzeuge stellt damit für das EVU kein Problem mehr dar. Alle Beteiligten tun demnach das, was sie jeweils am besten können: Das Verkehrsunternehmen wählt die Fahrzeuge aus und kauft sie, kümmert sich um den Betrieb der Linie und übernimmt sämtliche anfallenden Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten. Der VRR als Aufgabenträger finanziert und übernimmt das Controlling für die Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit.

Kapitel 3.2.1.2: Haard-Achse (Regionalexpress-Linien RE 2 und RE 42)

Anfang 2012 wurde mit der Haard-Achse ein weiteres Wettbewerbsverfahren erfolgreich abgeschlossen. Die Haard-Achse umfasst die RE-Linien RE 2 (Münster – Essen – Düsseldorf) und RE 42 (Münster – Essen – Mönchengladbach). Der Betrieb dieser Linien wird ab Dezember 2014 für die nächsten 15 Jahre weiterhin von der DB Regio durchgeführt. Der RE 42 geht dabei gestaffelt an den Start: zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 zunächst der Teilabschnitt Münster - Essen, zwei Jahre später dann die gesamte Linie zwischen Münster und Mönchengladbach.

Auf der Linie RE 42 werden neue Elektrotriebfahrzeuge als Einzelstockwagen zum Einsatz kommen, auf der Linie RE 2 – welche bereits seit Einführung des RE-Konzeptes 2010 ein hohes Qualitätsniveau aufweist – werden gebrauchte Doppelstockwagen fahren. Die Sitzplatzkapazitäten werden um 20 % erhöht.

Wie auch beim bereits abgeschlossenen Vergabeverfahren zur RB 47 hatten die EVU die Möglichkeit, bei der Beschaffung des benötigten Wagenmaterials das Finanzierungsmodell des VRR in Anspruch zu nehmen. Alle Bieter, mit Ausnahme der DB Regio, machten von dieser Option Gebrauch. Das VRR-Finanzierungsmodell kam in diesem Verfahren zwar nicht zum Einsatz; durch die Möglichkeit mit dem VRR-Finanzierungsmodell anbieten zu können, waren mehrere EVU überhaupt in der Lage, Angebote abzugeben. Nur dadurch kam erst ein funktionierender Wettbewerb zustande.

Die Haard-Achse wurde hiermit bereits zum zweiten Mal im Wettbewerb vergeben. Die Preise einer zweiten Vergabe lie-

gen häufig über den Preisen, die bei einer Erstvergabe erzielt werden. Im Vergleich zum aktuellen also fortgeschriebenen Vertrag (erhöhte Sitzplatzanzahl) bleibt der Preis pro gefahrenen Kilometer, trotz erhöhter Sitzplatzkapazitäten und Zweitvergabe des Vertrages, jedoch in etwa konstant, sodass auch dieses Verfahren als Erfolg für den SPNV-Wettbewerb gewertet werden kann.

Kapitel 3.2.1.3: S-Bahn-Linien S 5 und S 8 (S 5/S 8)

Mit den S-Bahn-Linien S 5 (Dortmund – Hagen) und S 8 (Hagen – Düsseldorf – Mönchengladbach) wurde Anfang 2012 neben der Haard-Achse das nächste Wettbewerbsverfahren im VRR erfolgreich abgeschlossen.

Die DB Regio wird ab Dezember 2014 für 15 Jahre den Betrieb der S-Bahn-Linien S 5 und S 8 mit Neufahrzeugen weiterführen. Diese sind unter anderem mit behindertengerechten Toiletten und Schiebetritten ausgestattet. Der Leistungsumfang orientiert sich dabei am Status quo.

Im Rahmen der Ausschreibung der S-Bahn-Linien S 5/S 8 werden ab Dezember 2014 erstmals im S-Bahn-Bereich Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm eingesetzt. Um den engen Zeitplan beim Vergabeverfahren einhalten zu können und gleichzeitig dem Wunsch des ehemaligen NRW Verkehrsministers Harry K. Voigtsberger zu entsprechen, auf den S-Bahn Linien grundsätzlich Fahrzeuge mit Toiletten einzusetzen, kamen für die Linien S 5 und S 8 nur Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 80 cm in Frage. Bei der Entscheidung wurde auch berücksichtigt, dass von den 45 Stationen der Linien S 5/S 8 derzeit 21 Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm und 24 Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm ausgebaut sind. Und von den derzeit 76 cm hohen Bahnsteigen können wegen des Mischbetriebes mit Güterverkehren und anderen Regionalverkehren viele Stationen nicht auf die übliche S-Bahn-Höhe von 96 cm umgebaut werden, sodass diese Linien mit den herkömmlichen S-Bahn-Fahrzeugen nie vollständig hätte barrierefrei ausgebaut werden können. Erst durch den Fahrzeugeinsatz mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm kann – nach entsprechenden Anpassungsmaßnahmen an den 96 cm hohen Stationen – an allen Haltepunkten ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge erreicht werden.

Auch in diesem Verfahren bestand die Möglichkeit, bei der Beschaffung des benötigten Wagenmaterials das Finanzierungsmodell des VRR in Anspruch zu nehmen. Dieses wurde von allen beteiligten Unternehmen – außer von der DB Regio – genutzt. Die Angebote von DB Regio und Abellio lagen bis zum Schluss sehr eng beisammen. Abellio griff in ihrem Angebot auf das VRR-Finanzierungsmodell zurück und war von den tagesaktuellen Zinsen der Banken abhängig. Da die Banken nur sehr kurzfristige Kreditzusagen erteilen, stand erst wenige Stunden vor der entscheidenden Sitzung das Ergebnis fest. Letztendlich trennten beide Angebote nur wenige Cents pro Zugkilometer. Das Angebot der DB Regio war jedoch letztlich am wirtschaftlichsten und erhielt somit den Zuschlag.

Im Vergleich zum aktuellen Vertrag ist der künftige Preis für einen gefahrenen Kilometer deutlich günstiger. Bei einem jährlichen Vertragsvolumen von 3,6 Mio. Zugkilometern können so jährlich hohe Einsparungen erzielt und als weiteren Erfolg für den SPNV-Wettbewerb und das VRR-Finanzierungsmodell verbucht werden.

Kapitel 3.2.2: Aktuelle Vergabeverfahren

Der VRR überprüft turnusmäßig das SPNV-Angebot und leitet daraus ggf. Erkenntnisse über die aktuelle und zukünftige Nachfrage ab. Aktuell wurden zum Beispiel bei den Linien RE 10, RB 46 und S 1 einzelne Fahrten nachbestellt. Um eine nachfragegerechte Bemessung des Angebotes im Wettbewerbsverfahren zu erreichen, legt der VRR bei jedem Vergabeverfahren die aktuellen Ergebnisse dieser Untersuchungen zur Fahrgastnachfrage zu Grunde, wie dies beispielsweise für zukünftige Vergabeverfahren (z. B. Linien RB 38, RB 33 und S-Bahnen-Linien) vorgesehen ist.

Kapitel 3.2.2.1: Linien RE 7 und RB 48

Im April 2012 wurde mit der europaweiten Bekanntmachung das Vergabeverfahren „RE 7/RB 48“ gemeinsam mit dem NWL und dem NVR gestartet. Federführer für die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens ist der VRR.

Die Vergabeausschüsse des VRR, des NWL und des NVR haben die Betriebsleistungen des RE 7 und der RB 48 ab Dezember 2015 an Bietergemeinschaft National Express Rail GmbH /

IntEgro Verkehr GmbH vergeben. Diese konnte sich erstmals in NRW im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen die Konkurrenz durchsetzen. Es wird mit der Bietergemeinschaft ein 15-jähriger Verkehrsvertrag abgeschlossen. Die RE 7 läuft von Rheine – Münster – Hamm – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln – Krefeld und zurück. Die RB 48 verkehrt zwischen Wuppertal-Oberbarmen – Solingen – Köln – Bonn-Mehlem.

Vertragsgrundlage ist das vorangegangene europaweite Wettbewerbsverfahren, welches bereits im vergangenen Jahr gemeinsam von VRR und den benachbarten Aufgabenträgern NWL und NVR eingeleitet wurde.

Auf den beiden Linien werden neue Elektrotriebfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Betriebsqualität, insbesondere die Pünktlichkeit auf der Linie RE 7, soll durch die erhöhten Anforderungen an die neuen Fahrzeuge deutlich verbessert werden. So müssen die Fahrzeuge zukünftig eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen, damit das verbesserte Beschleunigungsverhalten die negativen Auswirkungen des häufig verspäteten Fernverkehrs auf der Strecke Hamm – Wuppertal – Köln besser kompensiert kann.

Weitere Anforderungen an alle Fahrzeuge sind: behindertengerechte Toiletten, Videoüberwachung und Mehrzweckbereiche mit ausreichend Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen sowie Erfüllung aller geltenden gesetzlichen Bestimmungen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden. Auf der Linie RE 7 werden 510 Sitzplätze und auf der Linie RB 48 werden 415 Sitzplätze angeboten. Außerdem wird die RB 48 bis Wuppertal-Oberbarmen verlängert und in der Hauptverkehrszeit den Abschnitt Köln – Bonn-Mehlem häufiger bedienen.

Die Bietergemeinschaft National Express Rail GmbH und IntEgro Verkehr GmbH macht in ihrem abgegebenen Angebot von der Option Gebrauch, die Fahrzeuge mittels des Fahrzeugfinanzierungsmodells zu finanzieren. Dies bedeutet, dass die Bietergemeinschaft National Express Rail GmbH/IntEgro Verkehr GmbH die neuen Fahrzeuge zwar beschafft, diese jedoch an den VRR und NWL weiterveräußert. Der VRR und NWL werden Eigentümer der Fahrzeuge, übernehmen die Finanzierung und verpachten die Fahrzeuge dem Betreiber während der

Betriebslaufzeit. Bereits im Verfahren zur RB 47, welches die Abellio Rail gewonnen hat, ist das Modell erfolgreich zum Einsatz gekommen.

Kapitel 3.2.2.2: Niederrhein-Netz

Im Rahmen einer europaweiten Bekanntmachung brachte der VRR ebenfalls im April 2012 das Vergabeverfahren „Niederrhein-Netz“ auf den Weg. Es umfasst zum einen den nördlichen Teilstück der Linie RB 33 („Rhein-Niers-Bahn“), die wie bisher montags bis freitags stündlich zwischen Wesel und Mönchengladbach (über Duisburg und Krefeld) pendelt. Zum anderen ist die Linie RB 35 („Der Weseler“) Teil der Ausschreibung. Diese Linie wird gegenüber heute deutlich aufgewertet und künftig bis nach Arnhem in den Niederlanden durchgebunden. Die RB 35 wird täglich im Stundentakt zwischen Düsseldorf und Arnhem (über Duisburg, Wesel und Emmerich) verkehren und somit zwischen Wesel und Emmerich den heute dort verkehrenden RE 5 ersetzen. Mit der Betriebsaufnahme im Dezember 2016 können zwischen Wesel und Emmerich wieder alle Stationen im Stundentakt angefahren werden. Der Vertrag wird eine Laufzeit von zwölf Jahren, also bis 2028, haben. Nach Arnhem werden die Züge spätestens im Dezember 2017 fahren. Die RB 35 wird auf dem Weg nach Arnhem nördlich von Emmerich am wieder zu errichtenden Haltepunkt in Elten sowie im niederländischen Zevenaar halten. Insgesamt werden die Züge im Niederrhein-Netz jedes Jahr etwa 2,4 Mio. Zugkilometer zurücklegen, davon etwa 250.000 Kilometer in den Niederlanden. Im Niederrhein-Netz werden ausschließlich fabrikneue Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die gegenüber den heute auf den Linien RB 33 und RB 35 standardmäßig eingesetzten Fahrzeugen eine höhere Kapazität aufweisen. Zwischen Düsseldorf und Wesel werden die Züge der Linie RB 35 überwiegend in Doppeltraktion, d. h. mit der doppelten Anzahl Sitzplätze verkehren.

Beide Linien werden erstmals im Wettbewerb vergeben, heute verkehrt dort die DB Regio. Um das Verfahren für möglichst viele Bieter attraktiv zu machen, haben die EVU neben der inzwischen bewährten Möglichkeit, das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell zu nutzen, auch erstmals die Möglichkeit, sich den Bau einer Werkstatt für die Züge des Niederrhein-Netzes anteilmäßig fördern zu lassen. Darüber hinaus erhalten unterlegene Bieter für das Erstellen der Angebote zum ersten Mal eine Aufwandsentschädigung.

Sofern die Pläne zur Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt zeitnah umgesetzt werden, sehen die Vergabeunterlagen die Möglichkeit vor, diese Strecke als Verlängerung der Linie RB 33 oder als sogenannten „Flügelzug“ der Linie RB 35 in das Niederrhein-Netz zu integrieren.

Für das Niederrhein-Netz sind zum Teil Fahrzeuge erforderlich, die bis nach Arnheim in den Niederlanden fahren können. Hierfür kommen sogenannte 3-Systemfahrzeuge zum Einsatz, die neben dem in Deutschland üblichen elektrischen Antrieb mit 15 kV/16,7 Hertz auch über die Stromsysteme 25.000 Volt/50 Hertz und 1.500 Volt Gleichspannung verfügen müssen. Ebenso müssen aus streckenspezifischen Gründen insgesamt drei verschiedene Zugsicherungssysteme vorhanden sein.

Fahrzeuge für den SPNV mit allen diesen Eigenschaften gibt es bisher nicht. Deshalb hat der VRR im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens eine umfangreiche Markterkundung bei verschiedenen Fahrzeugherstellern durchgeführt. Erst nachdem sich abzeichnete, dass mehrere Hersteller ein ernsthaftes Interesse an der Entwicklung und am Bau solch spezieller Fahrzeuge haben, hat der VRR das Wettbewerbserfahren gestartet.

Kapitel 3.2.2.3: Sauerlandnetz

Ende 2016 endet der bisherige Verkehrsvertrag des „Sauerlandnetzes“. Damit rechtzeitig zur Betriebsaufnahme des Folgevertrages im Dezember 2016 Fahrzeuge und Personal zur Verfügung stehen, haben der NWL als Federführer, der VRR und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) im Herbst 2012 gemeinsam die Folgeausschreibung gestartet. Gegenüber dem bisherigen Netz, das aus den Linien RE 57 („Dortmund-Sauerland-Express“) von Dortmund nach Winterberg und Brilon, RB 52 („Volmetal-Bahn“) von Lüdenscheid nach Dortmund, RB 53 („Ardey-Bahn“) von Iserlohn nach Dortmund und RB 54 („Hönnetal-Bahn“) von Neuenrade nach Unna besteht, werden nun die zum ersten Mal im Wettbewerb zu vergebene Linie RE 17 („Sauerland-Express“) von Hagen nach Kassel und die Linie RB 43 („Emschertal-Bahn“) von Dorsten nach Dortmund in das Sauerlandnetz integriert. Auf den insgesamt sechs Linien des Netzes legen die Dieseltriebwagen jährlich über 5,6 Mio. Kilometer zurück, davon etwa 1,6 Mio. Kilometer im VRR-Gebiet. Um die Teilnahme am Verfahren auch für kleinere Unternehmen attraktiv zu machen, besteht neben der Möglichkeit, auf alle

Linien des Netzes ein Angebot abzugeben auch die Möglichkeit, nur auf eines der insgesamt zwei Lose ein Angebot abzugeben.

Da die Finanzierung der Linie RB 43 durch das Land NRW nun ausreichend gesichert ist, kann der VRR sein Versprechen einlösen und den Betrieb der Linie RB 43 langfristig bis 2028 vergeben. Parallel dazu sollen die Anrainerstädte der Strecke Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Strecke umsetzen, um weitere Fahrgäste für die Linie zu gewinnen.

Heute verkehren auf den Linien die DB Regio und die NordWest-Bahn GmbH (Linie RB 43). Die Linien werden für den Zeitraum von Dezember 2015 (Linie RB 43) bzw. Dezember 2016 (alle übrigen Linien) bis Dezember 2028 vergeben. Im VRR-Gebiet werden Fahrplan und Kapazitäten der Linien RB 43, RB 52 und RB 53 weitgehend dem Status quo entsprechen. Auf der Linie RE 17 kommt es dagegen zugunsten eines verbesserten Angebotes auf der Linie RE 57 zu geringfügigen Reduzierung des Angebotes in den Abendstunden.

Auch in diesem Netz haben die Bieter die Möglichkeit, das VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell für die Beschaffung von Neufahrzeugen zu nutzen, die unterlegenen Bieter bekommen eine Aufwandsentschädigung für das Erstellen des Angebotes.

Kapitel 3.3: Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Kapitel 3.3.1: RE-Linien ab 2016 (Vorstufe zum RRX)

Im Rahmen der anstehenden Vergabeverfahren für die Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 sollen neben den Verbesserungen durch neue Fahrzeuge auch Änderungen im Linienverlauf vorgenommen werden, die eine deutliche Verbesserung gegenüber heute darstellen.

Durch die einheitlichen neuen Fahrzeuge werden zum einen die Kapazitäten auf allen Linien auf 800 Sitzplätze pro Zug erhöht. Betrieblich sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Laufweg RE 6: Minden – Köln/Bonn Flughafen
- Laufweg RE 11: Düsseldorf – Kassel

Mit diesen Maßnahmen können zukünftig drei Leistungen pro Stunde zwischen Dortmund und Düsseldorf angeboten werden. Zudem bestehen drei Fahrten pro Stunde zwischen Duisburg und Köln.

Bei der Ausschreibung der RE-Linien werden bereits Vorkehrungen getroffen, die eine Überführung der Verkehre in den RRX sicherstellen.

Kapitel 3.3.2: Ausgangslage Infrastruktur und Zielkonzept für den RRX

Der RRX ist ein Verkehrsprojekt, das im Jahre 2006 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unter Beteiligung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) initiiert wurde. Hintergrund des Projektes ist es, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, um betriebliche Mehrleistungen auf dem nachfragestarken Rhein-Ruhr-Korridor zwischen Dortmund und Köln über Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg und Düsseldorf zu ermöglichen. Dabei soll die Netzinfrastruktur so ausgebaut werden, dass eine reibungslose betriebliche Abwicklung entlang der Strecke zwischen Fernverkehr und Nahverkehr realisiert werden kann, wobei nahezu auf der gesamten Strecke eine Bündelung zwischen den Fernverkehrs- und Nahverkehrsprodukten vorgesehen ist. Die Realisierung von Parallelverkehren zwischen Fernverkehr und Nahverkehr lässt sich durch die Planung von „Systemtrassen“ umsetzen, die es ermöglichen, den Betrieb auf einer Infrastruktur nach einem „Fließbandprinzip“, d. h. in gleicher Geschwindigkeit, durchzuführen. Ins-

gesamt sieht die Angebotskonzeption RRX-Linien vor, die teilweise außerhalb des Rhein-Ruhr-Korridors zu anderen wichtigen Städten und Nachfrageschwerpunkten in NRW und nach Rheinland-Pfalz durchgebunden wurden. Betrieblich ist nach der Fertigstellung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen beim RRX-Linienkonzept ein 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln vorgegeben. Die heutigen RE-Linien werden in den RRX-Linien aufgehen, jedoch sind betriebliche Veränderungen bei den Laufwegen der Linien gegenüber heute notwendig.

Grundlage der Planungen der Infrastruktur des RRX waren fest definierte Betriebskonzepte sowohl beim Fernverkehr als auch beim Nahverkehr, die durch die Ministerien und die beteiligten Gutachter festgelegt wurden. Zudem wurden beim Nahverkehr im Rahmen der Machbarkeitsstudie Qualitätsanforderungen bezüglich der Fahrzeuge und den Haltepunkten des RRX definiert. Bezogen auf die Realisierung des RRX-Betriebskonzepts sind die heutigen RE-Linien RE 1 (Aachen – Köln – Essen – Hamm), RE 5 (Emmerich – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz) und RE 6 (Düsseldorf – Essen – Hamm – Minden) sowie die geplante RE-Linie RE 11 (Düsseldorf – Essen – Hamm – Paderborn – Kassel) zu berücksichtigen. Beteiligte Aufgabenträger sind die drei nordrhein-westfälischen Aufgabenträger VRR, NWL und NVR. Außerhalb von NRW sind zudem der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) für die RE 5 sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) für die geplante RE 11 zu beteiligen. Nach derzeitigen Planungen zum RRX werden eine vollständige Realisierung der Infrastruktur und damit auch eine betriebliche Umsetzung nicht vor 2025 erfolgen.

Kapitel 3.3.3 Ausgangslage Fahrzeuganforderungen RRX

Ein Hauptaugenmerk richtet sich im Zusammenhang mit der Realisierung des RRX auf die notwendigen Anforderungen an die Fahrzeuge. Im Rahmen der Ausschreibung der RE-Linien sollen bezüglich der Fahrzeuge bereits ab 2016 die Anforderungen an den zukünftigen RRX erfüllt werden. Nur dadurch ist sichergestellt, dass eine zukünftige Umstellung auf das Betriebskonzept RRX ermöglicht wird. Insbesondere folgende Anforderungen sollen dabei erfüllt werden:

- verbesserte fahrdynamische Anforderungen (Beschleunigung)

- erhöhte Kapazitätsanforderungen (bis zu 800 Sitzplätze pro Zug)
- behindertengerechter Ein-/Ausstieg

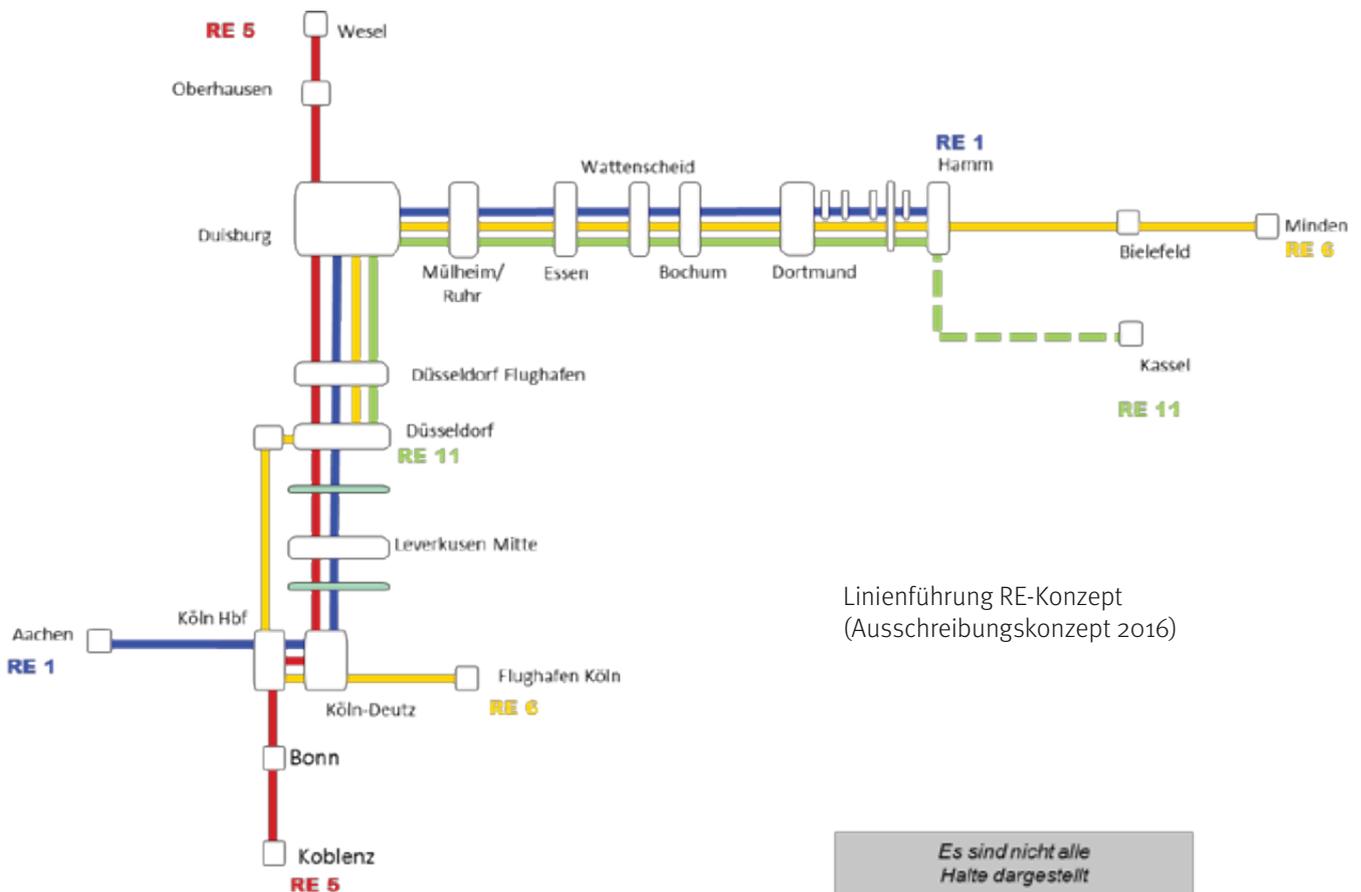
Durch die Realisierung der o. g. Anforderungen können bereits ab 2016 wichtige qualitative Fortschritte für die Fahrgäste realisiert werden. Insbesondere durch die Kapazitätsausweitung können im hochbelasteten Korridor Dortmund – Köln deutliche Verbesserungen für die stetig steigende Fahrgastnachfrage verwirklicht werden. Es besteht die grundsätzliche Anforderung, dass einheitliche Fahrzeuge für alle Linien beschafft werden, um betriebliche Veränderungen in der Zukunft realisieren zu können (siehe Rechtsverordnung zum ÖPNVG NRW). Da sich die Anzahl der benötigten Fahrzeuge bei einer vollständigen Realisierung des RRR-Betriebskonzeptes von der unterscheidet, die im Rahmen der RE-Verkehre ab 2016 gefahren werden können (langfristig werden mehr Fahrzeuge benötigt), strebt der VRR an, alle benötigten Fahrzeuge für das RRR-Konzept im Paket zu beschaffen und

übergangsweise die zusätzlichen Fahrzeuge auf der Linie RE 4 (Dortmund – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach – Aachen) einzusetzen. Damit wäre gewährleistet, dass langfristig alle Fahrzeuge baugleich und kompatibel sind, was im Rahmen einer Nachbestellung von Fahrzeugen in ca. zehn bis 15 Jahren – bei einer Fertigstellung der Infrastruktur und Umsetzung des RRR Betriebskonzeptes – nicht mehr möglich wäre.

Beim NRW-RRR-Modell werden den Auftraggebern Fahrzeuge in einer bestimmten Zahl und Qualität dauerhaft zur Verfügung gestellt. Zudem wird ihnen die ständige Verfügbarkeit zugesichert. Dem EVU werden die Fahrzeuge verpachtet. Die Aufgaben des EVU beschränken sich dann lediglich auf den Betrieb.

Das NRW-RRR-Modell dient:

- der nachhaltigen Fahrzeugqualität,
- der Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Gesamtkosten, d. h. Lebenszykluskosten,



- der Beschaffung identischer, durchtauschbarer Fahrzeuge für mehrere Strecken/Teilnetze, z. B. für das RRX-Netz,
- dem kostengünstigen Einsatz einheitlicher Werkstätten, Ersatzteile und Sonderwerkzeuge und dem Wettbewerb der EVU, der dann nicht mehr durch Finanzierungsprobleme behindert wird.

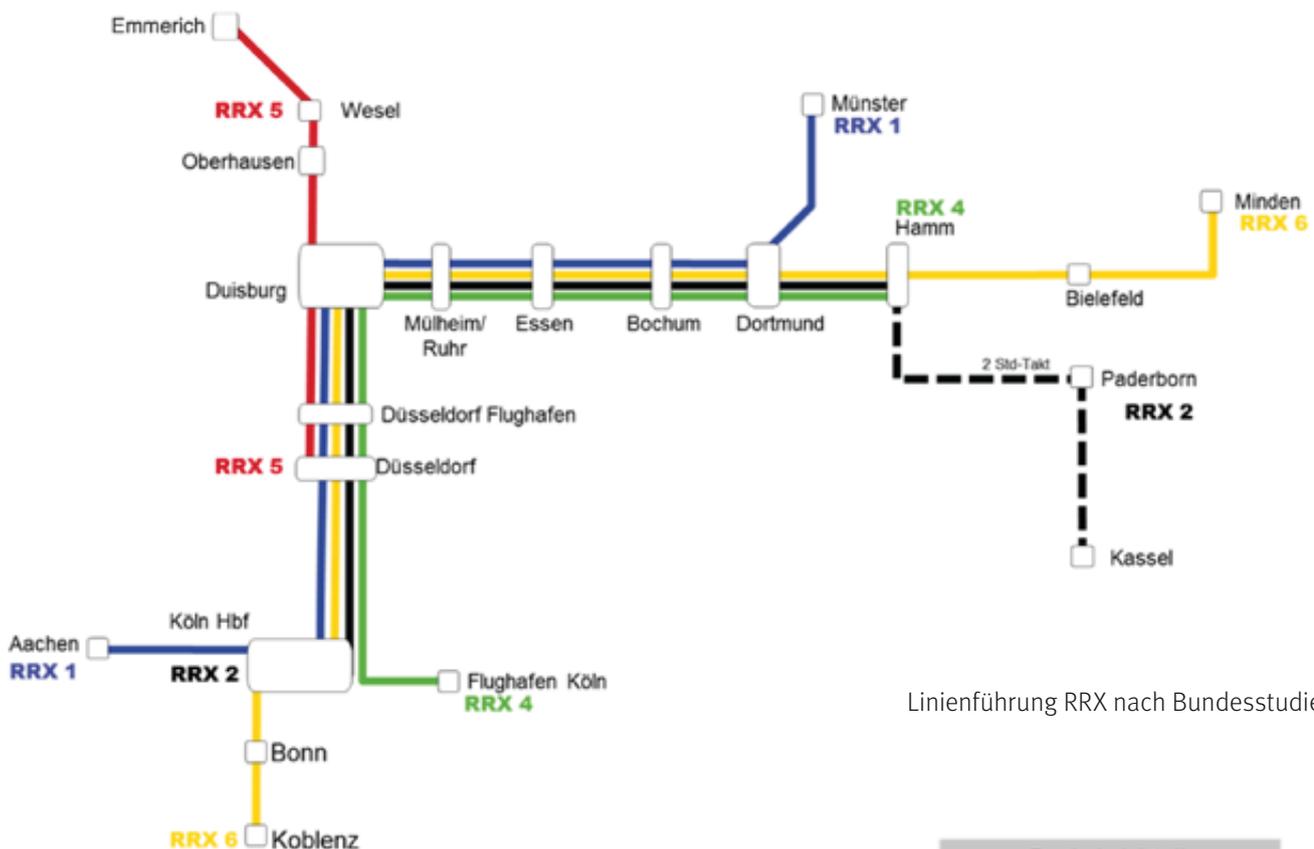
Kapitel 3.3.4: Ausgangslage bestehende Verkehrsverträge/Wettbewerbsverfahren

In Dezember 2016 laufen die Verkehrsverträge der RE-Linien RE 1, RE 5, RE 6 und RE 11 aus. Die drei Aufgabenträger in NRW und der SPNV-Nord sind deshalb in der Pflicht, die Vergabe der Linien so vorzubereiten, dass eine Betriebsaufnahme möglichst zum Fahrplanwechsel 2016 erfolgen kann. Sollte aufgrund zeitlicher Verzögerungen bei der Fahrzeugbereitstellung eine Betriebsaufnahme von Linien zum Fahrplanwechsel 2016 nicht möglich sein, werden VRR, NVR, NWL und SPNV-Nord auf der Basis eines gemeinsam abgestimmten Inbetriebnahmekonzeptes Übergangsregelungen zu einer

gestaffelten Betriebsaufnahme mit einzelnen EVU, insbesondere der DB Regio, verhandeln.

Um wirtschaftliche Ergebnisse bei den anstehenden Wettbewerbsverfahren zu erlangen, sind nach derzeitigen Erkenntnissen Verkehrsverträge mit einer Laufzeit von ca. 15 Jahren vorzusehen. Demnach werden die neuen Verkehrsverträge mindestens eine Laufzeit bis zum Jahr 2031 haben. Wie bereits erläutert, wird nach aktuellen Planungen zum RRX eine vollständige Realisierung der Infrastruktur nicht vor dem Jahre 2025 erwartet. Demnach sollen bei den anstehenden Verkehrsverträgen Regelungen getroffen werden, die auch innerhalb der Vertragslaufzeit eine gestaffelte Umsetzung der betrieblichen Verbesserungen möglich machen.

Insgesamt stehen bei der Vergabe der Linien ca. 11 Mio. Zugkilometer pro Jahr zur Ausschreibung an. Bei diesem Volumen ist aus vergaberechtlichen Gründen die Bildung von Teilnetzen zwingend vorgeschrieben (Rn. 51, BGH Beschluss vom 08.



Linienführung RRX nach Bundesstudie

Es sind nicht alle Halte dargestellt

Februar 2011, X ZB 4/10). Aber auch aus ökonomischen Gründen ist zur Sicherstellung eines dauerhaft funktionierenden Wettbewerbs im SPNV in NRW eine Teilnetzbildung notwendig.

Eine herkömmliche Ausschreibung in Teilnetzen, in der sowohl die Beschaffung der Fahrzeuge als auch der Betrieb kombiniert vergeben werden, kann zu dem Ergebnis führen, dass mehrere EVU mit verschiedenen Fahrzeugtypen die RE-Linien bedienen. Bei der Umstellung der RE-Linien auf den RRX-Betrieb sind einige betriebliche Veränderungen vorgesehen (Linienäste werden getauscht, Verlängerungen und Kürzungen von Linien). Damit verbunden sind auch Verschiebungen von Fahrzeugen zwischen den Linien notwendig, was bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen nahezu ausgeschlossen ist.

Daher besteht die grundsätzliche Anforderung, dass einheitliche Fahrzeuge für die betroffenen Linien beschafft werden, um betriebliche Veränderungen in der Zukunft realisieren zu können. Um sowohl einen Wettbewerb auf Fahrzeughersteller- als auch auf EVU-Seite zu generieren, ergibt sich bei den o. g. Rahmenbedingungen eines einheitlichen Fahrzeugparks, dass die Vergabe zu den Fahrzeugen (Fahrzeughersteller) von der Vergabe der Betriebsleistungen (EVU) entkoppelt wird. Bei der Ausschreibung der Fahrzeuge direkt bei den Herstellern werden aufgrund der hohen Anzahl der Fahrzeuge zudem wirtschaftlichere Preise erwartet. Weiterhin soll durch das Vorgehen der Wettbewerb um die Eisenbahnbetriebsleistungen gefördert und unterstützt werden.

Kapitel 3.3.5: NRW-RRX Fahrzeugfinanzierungsmodell

Vor diesem Hintergrund sind sich die beteiligten Aufgabenträger und das Land NRW einig, das NRW-RRX-Modell umzusetzen, d. h. die Fahrzeugbeschaffung von der Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen zu entkoppeln und die Fahrzeugverfügbarkeit für (nach Möglichkeit) 30 Jahre bei einem Hersteller einzukaufen.

Kapitel 3.4: Planung Leistungsangebot

Kapitel 3.4.1: RE-Konzept/HVZ-Zählung

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde im VRR das neue RE-Konzept umgesetzt. Ziele des RE-Konzeptes waren die Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten im stark überlasteten Hauptkorridor, die Verbesserung der Pünktlichkeit, die Schaffung eines weitgehenden 20-Minuten-Takts im Hauptkorridor sowie die Verbesserung der Linienführung (z. B. Anbindung der Haard-Achse nach Düsseldorf).

Die maßgeblichen Änderungen des RE-Konzeptes waren

- die Führung des RE 2 nach Düsseldorf statt nach Mönchengladbach im 60-Minuten-Takt,
- der neue Laufweg des RE 11 (Hamm – Duisburg – Mönchengladbach) im 60-Minuten-Takt sowie eine Taktverdichtung zwischen Hamm und Duisburg,
- die Verlängerung des RE 1 nach Paderborn,
- HVZ-Züge zwischen Düsseldorf und Köln sowie
- Kapazitätserhöhungen auf den Linien RE 1, RE 2 und RE 5.

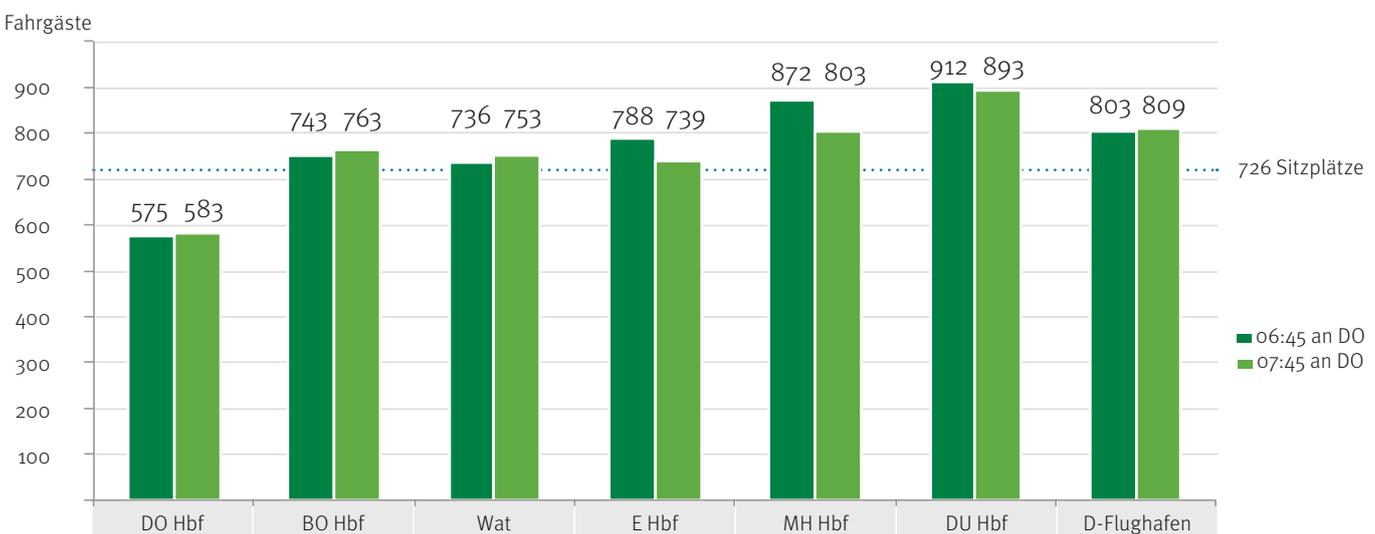
Fahrplantechnisch aufgewertet werden zudem die Linien RE 3 und RE 6. So verkehrt die Linie RE 3 jetzt auch an Sonn- und Feiertagen zwischen Dortmund und Hamm (W), bei der Linie RE 6 wurden die Betriebszeiten in den Abendstunden zwischen Düsseldorf und Dortmund ausgeweitet. Die Betriebsmehreleistungen betragen in NRW insgesamt ca. 1,3 Mio. Zugkilometer, davon ca. 1,0 Mio. Zugkilometer im VRR.

Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen hat der VRR Anfang 2012 eine HVZ-Zählung durchführen lassen. Als Ergebnis der Zählung kann festgestellt werden, dass die Änderungen des RE-Konzeptes sehr gut von den Fahrgästen angenommen wurden.

Die Kapazitätserhöhung auf den Linien RE 1 und RE 5 auf 726 Sitzplätze/Zug zählte zu den dringend notwendigen Maßnahmen. Dennoch liegt die Nachfrage in der HVZ trotz Kapazitätsausweitung beim RE 1 und bei parallel verkehrenden RE-Linien immer noch über den angebotenen Sitzplatzkapazitäten. Mit teilweise über 900 Fahrgästen auf einzelnen Abschnitten ist der RE 1 nach wie vor die nachfragestärkste Linie auf dem Hauptkorridor und die einzige Direktverbindung zwischen dem zentralen Ruhrgebiet und Köln. Die Überlastung der Linie wirkt sich zudem auch negativ auf die Betriebsqualität infolge erhöhter Fahrgastwechselzeiten aus. Zur Entspannung der Linie sind dringend weitere flankierende, kapazitative Maßnahmen erforderlich.

Auch auf dem nachfragestarken Abschnitt Düsseldorf – Köln konnten durch das RE-Konzept positive Effekte bewirkt werden. So werden insbesondere die Verstärker zur HVZ in der Spitzenstunde durch die Fahrgäste genutzt, wodurch die überlasteten Regelzüge entlastet wurden. Dennoch ist auf diesem Abschnitt festzustellen, dass das Angebot mit ledig-

RE1: Morgendliche HVZ ab Dortmund



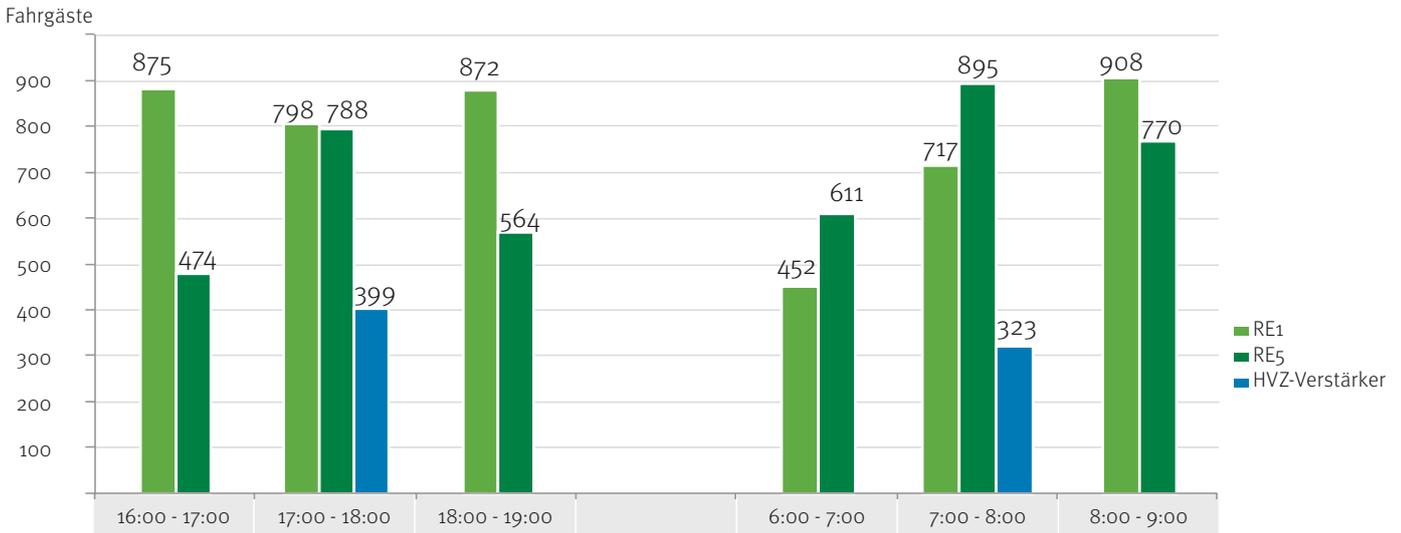
lich zwei RE-Linien vor dem Hintergrund der Fahrgastnachfrage immer noch unzureichend ist und durch die Schaffung zusätzlicher Verbindungen dringend weiter verbessert werden muss.

Die Leistungsausweitung auf der Linie RE 11 war ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des RE-Konzepts. Mit ihr konnte eine dritte stündliche RE-Leistung auf dem Abschnitt Hamm – Dortmund – Duisburg geschaffen werden. Doch auch hier

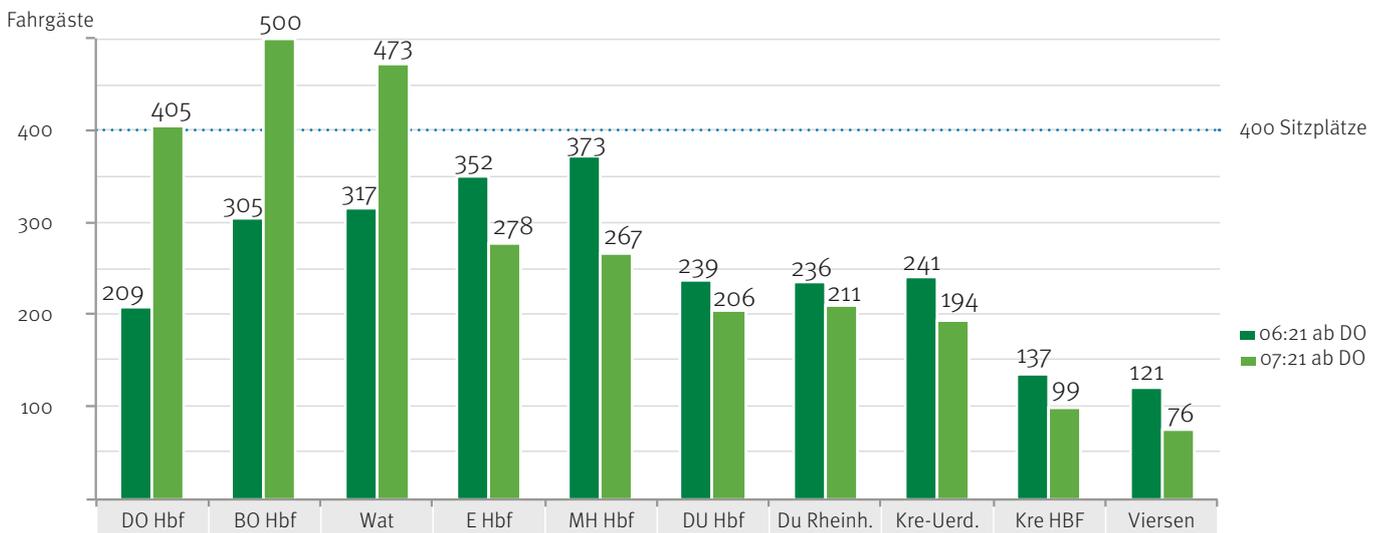
liegt in der Spitzenstunde die Nachfrage zwischen Dortmund und Essen mit über 500 Fahrgästen bereits über dem neu geschaffenen Kapazitätsangebot.

Mit der Einrichtung der Direktverbindung Münster – Recklinghausen – Düsseldorf auf der Linie RE 2 und der damit verbundenen Kapazitätsausweitung konnte ein bestehendes Verbindungsdefizit zwischen dem Kreis Recklinghausen und Düsseldorf behoben werden. Die Nachfrage auf dem neu ein-

Relation Düsseldorf – Köln, Besetzung bei Ankunft D Hbf aus Richtung Köln



RE11: Morgendliche HVZ ab Dortmund



gerichteten Linienabschnitt Duisburg – Düsseldorf übersteigt schon jetzt zeitweise die angebotene Sitzplatzkapazität und beweist damit den verkehrlichen Nutzen der Linienverschwenkung¹⁶. In der folgenden Grafik ist die Auslastung der Linie RE 2 in der morgendlichen HVZ zwischen Duisburg und Düsseldorf dargestellt.

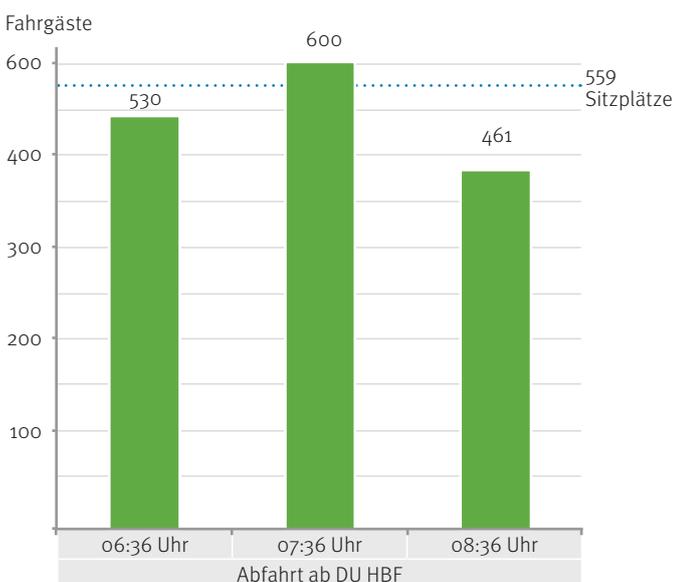
Die nachfrageorientierten Bemühungen des VRR stellten sich nachweislich als Erfolge auf der Hauptachse heraus. Doch ist schon jetzt festzustellen, dass die Maßnahmen durch die hohen Fahrgastzahlen teilweise schon wieder überholt wurden. Die HVZ-Zählung und die weiter zu erwartende Nachfragesteigerung sind ebenfalls ein eindeutiger Beleg für die notwendige Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express.

Einzelmaßnahmen im SPNV

Jahr 2011/2012

Auf der Linie RE 10 wird ein Fahrtenpaar zusätzlich in der HVZ in Dreifach- statt bisher in Doppeltraktion gefahren. Drei Pendelfahrten zwischen Kempen (Niederrhein) und Krefeld bieten montags bis freitags morgens zusätzlich Entlastung. Grund für diese Maßnahme war eine sehr hohe Nachfrage, insbesondere in der Früh-HVZ.

RE2: Besetzung Duisburg – Düsseldorf



¹⁶ Erläuterung: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 erfolgte eine Änderung des Linienverlaufs der Linien RE 2 und RE 11. Ab diesem Zeitpunkt verkehrt die Linie RE 2 von Münster über Duisburg nach Düsseldorf (statt nach Mönchengladbach) und die Linie RE 11 von Hamm über Duisburg nach Mönchengladbach (statt nach Düsseldorf),

Jahr 2012/2013

- Auf der Linie RB 38 wurde das Angebot abends und in der HVZ erweitert: zwischen Neuss und Grevenbroich ein zusätzliches Fahrtenpaar an allen Wochentagen sowie ein weiteres in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sowie vor Feiertagen. Grund: Einführung des auf anderen Strecken üblichen Angebotsstandards im Abend-/Nachtverkehr. Darüber hinaus verkehrt wegen der starken Nachfrage ein zusätzlicher Zug montags bis freitags morgens in der HVZ von Grevenbroich nach Neuss. Grund für diese Maßnahme ist eine sehr hohe Nachfrage in der Früh-HVZ.
- Die bereits bestehende morgendliche Verstärkerfahrt auf der Linie RB 40 von Hagen Hbf nach Essen Hbf während den Vorlesungszeiten verkehrt montags bis freitags grundsätzlich immer und wird nur noch während der jährlichen NRW-Schulferien ausgesetzt. Grund für diese Maßnahme ist eine sehr hohe Nachfrage in der Früh-HVZ.
- Bereits seit dem 01.10.2012 verkehrt eine zusätzliche Leistung auf der S-Bahn-Linie S 1 zwischen Dortmund und Bochum zur HVZ morgens früh gegen acht Uhr. Grund für diese Maßnahme ist eine extrem hohe Nachfrage in der Früh-HVZ im Zulauf auf die Universitätsstandorte Dortmund und Bochum. Die Möglichkeit zur Einführung weiterer S 1-Verstärkerfahrten zwischen Dortmund und Bochum wird aktuell untersucht.

Kapitel 3.4.2: Regionalexpress-Linie 6a (RE 6a)

Obwohl die Linien RE 1 und RE 5 vor einiger Zeit um einen sechsten Doppelstockwagen ergänzt wurden, treten insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Düsseldorf und Köln Kapazitätsengpässe auf. Das Anhängen eines weiteren Wagens ist nicht möglich, ebenso ist es aufgrund von Engpässen bei der Infrastruktur nicht möglich, eine weitere RE-Linie von Düsseldorf über Leverkusen nach Köln fahren zu lassen. NVR und VRR planen daher, eine neue RE-Linie (RE 6a) von Düsseldorf über Neuss und Dormagen nach Köln einzurichten. Sobald die Linie RE 6 (Minden – Düsseldorf) neu ausgeschrieben wird, wird die Linie RE 6a in den RE 6 integriert werden. Gegenüber den bestehenden RE-Linien benötigt die Linie RE 6a nur etwa 10 Minuten länger von Düsseldorf nach Köln. Gemeinsam mit den Linien RE 1 und RE 5 entsteht somit in etwa ein 20-Minuten-Takt zwischen den beiden Städten.

Derzeit bereitet der VRR gemeinsam mit dem NVR die Ausschreibung der Linie RE 6a vor, die Betriebsaufnahme soll so früh wie möglich erfolgen. Allerdings benötigen sowohl das Vergabeverfahren als auch die Personalrekrutierung und -schulung eine gewisse Zeit, sodass eine Betriebsaufnahme voraussichtlich erst ab Frühjahr 2014 möglich ist.

Kapitel 3.4.3: Sachstand S-Bahn-Taktumstellung

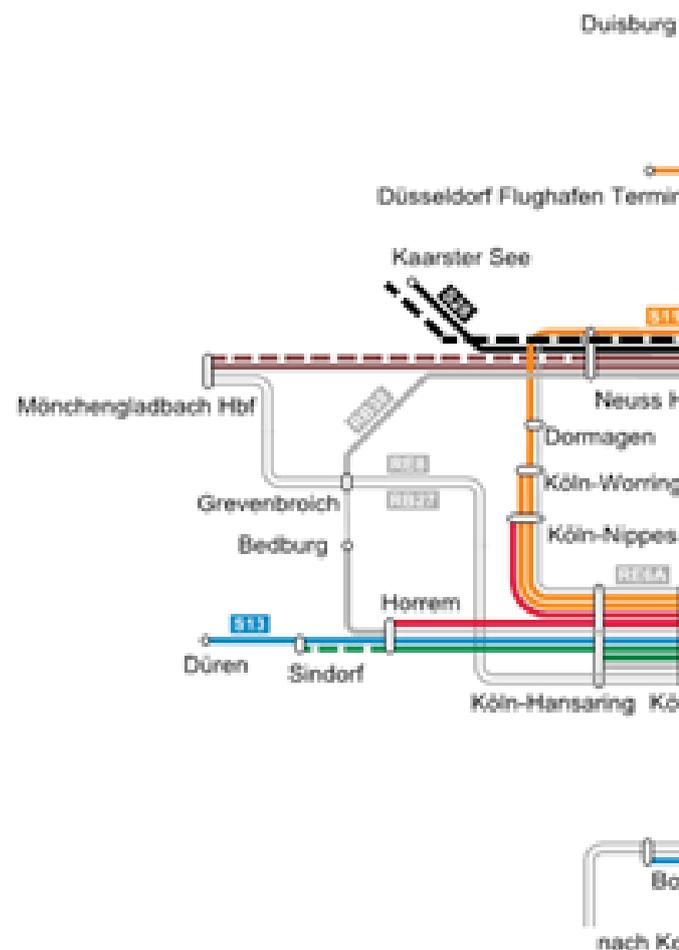
Im Rahmen des Arbeitskreises „Integraler Taktfahrplan“ (ITF), in dem die NRW-Zweckverbände, das MBWSV NRW und das KC ITF die zukünftigen SPNV-Fahrplanentwicklungen abstimmen, wird aktuell eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-System untersucht. Begleitet 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 gegebenenfalls höhere Kompatibilität zu den übrigen Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien.

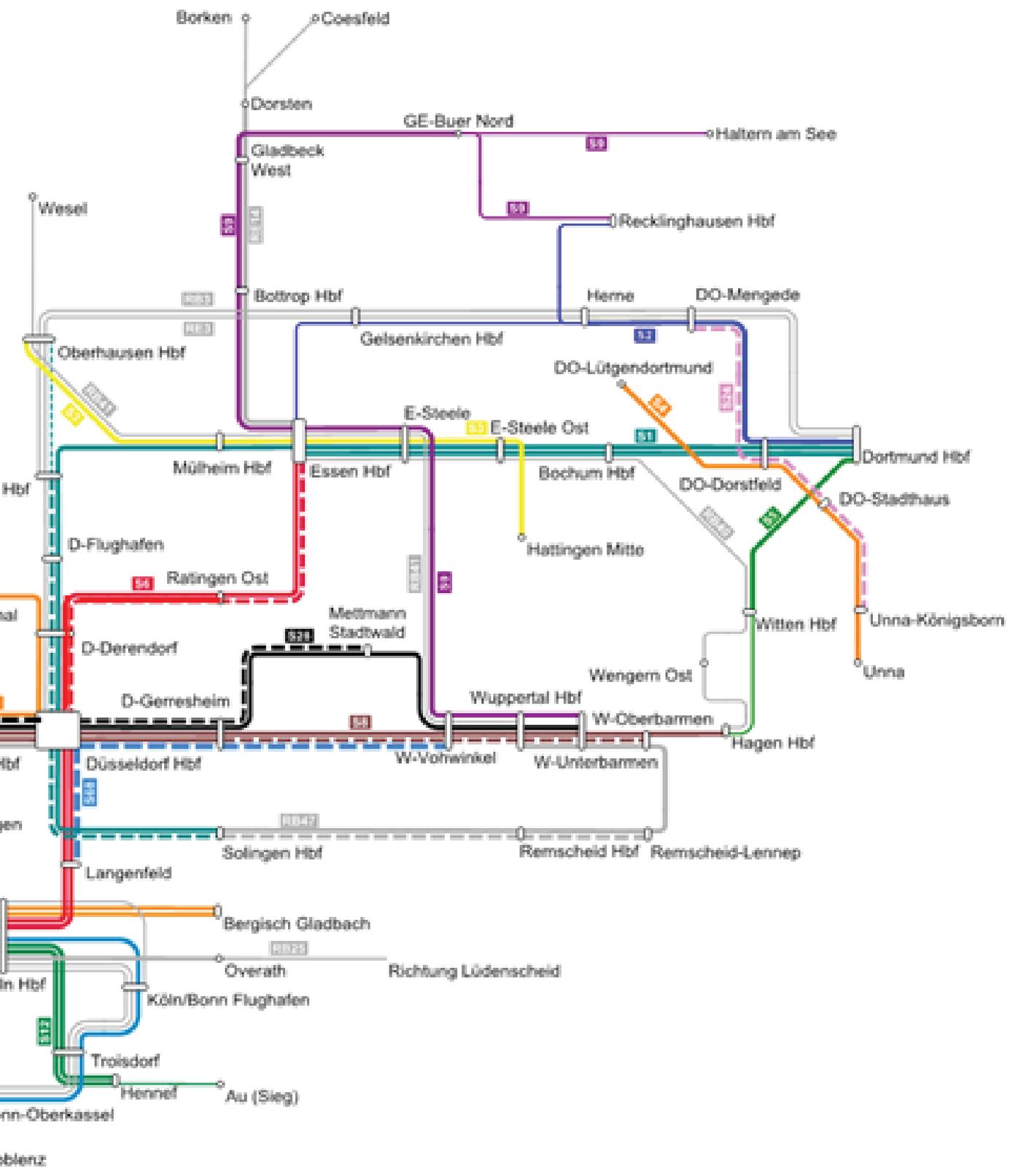
In einem ersten Schritt wurden bislang zwischen den o. g. Beteiligten ein erstes Bedienungskonzept für das S-Bahn-System im 15'/30'-Taktschema erarbeitet. Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15'/30'-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15'-Takt aufweist und 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. Die Fahrgastsimulation soll bis Ende 2013 vorliegen. Da sich aus einer möglichen Taktumstellung auch Auswirkungen auf den ÖSPV ergeben, werden die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in die Diskussion eingebunden und zeitnah informiert.

Nachfolgendes Betriebskonzept soll Grundlage der Fahrgastsimulation sein:

Legende

	Halbstundentakt
	Stundentakt
	HVZ-Linie





Region Dortmund

S 1

(...) – Essen Hbf – Bochum Hbf – Dortmund Hbf
15'-Takt zwischen Essen und Dortmund in HVZ und NVZ
30'-Takt in SVZ

S 2

Essen Hbf/Recklinghausen Hbf – Herne –
Dortmund-Dorstfeld – Dortmund Hbf
60'-Takt Essen – Dortmund (ganztägig)
60'-Takt Recklinghausen – Dortmund (in SVZ ggf. ab
DO-Mengede)
Ergibt 30'-Takt Herne – Dortmund
Korrespondenz zur S 4 in Dortmund-Dorstfeld

S 4

Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund-Dorstfeld – Unna
30'-Takt (ganztägig)
Korrespondenz zur S 2 in Dortmund-Mengede

S 24

Dortmund-Mengede – Dortmund-Dorstfeld – Unna-Königs-
born (nur HVZ)
Ergänzt S 2 bzw. S 4 zum 15'-Takt

S 5

unverändert

Ergänzende Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien

RE 3/RB 3

Hamm/Dortmund – Gelsenkirchen – Duisburg/Düsseldorf
30'-Takt zwischen Dortmund Hbf und Gelsenkirchen Hbf

RE 3

Hamm – Düsseldorf
Entsprechend Status quo

RB 3

DO – DU

Hält zwischen Gelsenkirchen Hbf und Duisburg Hbf überall
(heutige S2)

Region Essen

S 1

(...) – Duisburg – Essen Hbf – Bochum Hbf – Dortmund Hbf
15'-Takt zwischen Essen und Dortmund in HVZ und NVZ
30'-Takt in SVZ

S 3

Oberhausen Hbf – Essen Hbf – Hattingen Mitte
30'-Takt (ganztägig)
Anschluss an S 1-Zwischentakt nach Dortmund

S 6

Essen – Ratingen Ost – Düsseldorf – (...)
15'-Takt in der HVZ
30'-Takt in der Region Essen in der NVZ und SVZ

S 9

Haltern/Recklinghausen Hbf – Bottrop Hbf – Essen Hbf –
Wuppertal Hbf
60'-Takt Haltern – Wuppertal (ganztägig)
60'-Takt Recklinghausen/Bottrop – Wuppertal
(Option Recklinghausen – Bottrop)
Ergibt 30'-Takt Gelsenkirchen-Buer Nord/Bottrop – Wuppertal

Ergänzende Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien

RE 14 Borken/Dorsten – Bottrop Hbf – Essen-Steele

30'-Takt zwischen Dorsten und Essen, ergänzend zur S 9

RB 41 Wesel – Oberhausen Hbf – Essen Hbf – Wuppertal Hbf

60'-Takt, ergänzend zur S 3 und S 9

Region Düsseldorf Nord – Süd

S 1

Solingen – Düsseldorf – Duisburg (...)

30'-Takt (ganztägig)

15'-Takt zwischen Düsseldorf und Solingen in der HVZ

Einzelne HVZ-Züge Oberhausen – Düsseldorf

S 6

Essen – Ratingen Ost – Düsseldorf – Langenfeld – Köln

15'-Takt Essen – Düsseldorf in der HVZ (ggf. Auflassen von zwei Halten bei den HVZ-Zügen)

15'-Takt zw. Ratingen Ost und Köln in der HVZ und NVZ

30'-Takt in SVZ

S 68

Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf – Langenfeld

Einzelzüge max. im 15'-Takt in der HVZ

S 11

Düsseldorf-Flughafen Terminal – Düsseldorf – Neuss (...)

30'-Takt (ganztägig)

10'-Takt aus S 1, S 6, S 11 zwischen D-Derendorf und Düsseldorf Hbf

Region Mönchengladbach –Düsseldorf – Wuppertal – Hagen

S 8

Mönchengladbach – D-Gerresheim und Neuss - Hagen

15'-Takt im Abschnitt Neuss – D-Gerresheim (HVZ und NVZ)

30'-Takt im Abschnitt Mönchengladbach – D-Gerresheim (in HVZ bis W-Oberbarmen)

30'-Takt im Abschnitt Neuss – Hagen (in HVZ bis Mönchengladbach)

Spaltung der S 8 wegen Optimierung Zugverteilung in Neuss, Düsseldorf und Wuppertal

S 11

30'-Takt im Raum Düsseldorf (ergänzt durch RE6a)

S 28

Kaarster See – Wuppertal Hbf

30'-Takt Kaarster See – Wuppertal Hbf

Zusätzlich HVZ-Pendel Kaarster-See – Düsseldorf Hbf –

Mettmann Stadtwald (Verdichtung auf 15'-Takt)

RB 47

30'-Takt mit HVZ-Verdichtung zum 15'-Takt im Abschnitt Remscheid-Lennep – Solingen

Kapitel 3.5: Planungsmaßnahmen

Im Zusammenhang mit der Entscheidung des VRR, auf den S-Bahn-Linien S 5 und S 8 Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm einzusetzen, hat der VRR auch Untersuchungen und Überlegungen darüber angestellt, ob die Bahnsteighöhe von 76 cm auch im übrigen S-Bahn-Netz langfristig die richtige Höhe ist. Der VRR ist dabei zu der Erkenntnis gekommen, dass nur mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm auf allen S-Bahn-Stationen ein stufenloser Zugang vom Bahnsteig in die Fahrzeuge möglich ist und damit Stationen vollständig barrierefrei ausgebaut werden können. Der Grund liegt darin, dass viele Strecken(-abschnitte) der S-Bahn auch vom Güterverkehr und anderen Produkten des Regionalverkehrs befahren werden. Auf diesen Strecken ist nach nationalen und internationalen Normen nur eine Bahnsteighöhe von 76 cm zulässig. Weiterhin ist mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm bei der S-Bahn auch ein wirtschaftlicherer Fahrzeugeinsatz im gesamten SPNV möglich und es können somit flexible Linienführungen in angepassten Betriebskonzepten unterstützt werden. Dem VRR ist bewusst, dass ein Übergang von den heutigen Bahnsteigen mit einer Höhe von 96 cm auf diese neue Zielbahnsteighöhe nur sehr langfristig möglich ist. Diese Überlegungen des VRR haben auch beim Land dazu geführt, die Frage der Bahnsteighöhe im S-Bahn-System durch ein Gutachten, erstellt vom Schweizer Beratungsunternehmen sma und begleitet vom KC ITF, detailliert untersuchen zu lassen. Die Ergebnisse des Gutachtens und die Meinungsbildung beim Land werden voraussichtlich im ersten Quartal 2013 abgeschlossen sein. Sollte im Ergebnis die Auffassung des VRR bestätigt werden, werden anschließend Überlegungen zum zeitlichen und kostenmäßigen Verlauf einer Anpassung der Bahnsteighöhe vorgenommen.

Kapitel 3.6: Streckenbezogene Planungen

Kapitel 3.6.1: Niederrheinbahn

Bisherige Gutachten zur Reaktivierung der „Niederrheinbahn“ sind grundsätzlich zu positiven Ergebnissen hinsichtlich der Potenziale gekommen. Die starke Belegung der Strecke Kamp-Lintfort – Moers-Rheinkamp mit Güterverkehr zum Bergwerk West hätte aber erhebliche Investitions- und Unterhaltungskosten für die Einrichtung eines parallelen SPNV bedeutet.

Im September 2011 ist ein weiteres Gutachten erstellt worden, das die Auswirkungen zwischenzeitlich geänderter Rahmenbedingungen auf die Verkehrsnachfrage und die Investitions- und Betriebskosten untersucht hat. Eine wichtige Rahmenbedingung ist, dass das Bergwerk West nun schon zum 31.12.2012 schließt. Als Folge davon könnte die Nutzung der Infrastruktur für den SPNV mit geringeren Investitionen möglich sein.

Durch städtebauliche und strukturpolitische Nutzungen auf den durch das Bergwerk belegten Flächen können sich – neben der Neugründung der Fachhochschule mit ihren rund 2.000 Studierenden – weitere positive Entwicklungen mit wichtigen Perspektiven für die Stadt und potenziellen Entwicklungen des Fahrgastaufkommens ergeben. Konkret besteht die Absicht der Stadt Kamp-Lintfort, die Kohlenlagerflächen des Bergwerks West als Logistikstandort zu entwickeln. Die vorhandene Fläche ist u. a. deshalb sehr geeignet, weil sie neben der notwendigen Größe insbesondere über einen Anschluss an die Schieneninfrastruktur verfügt. Die Kohlenlagerflächen könnten als Erweiterung für den Logport Duisburg entwickelt werden. Die Planungen hierfür laufen auf eine Fläche von ca. 40 ha und erlauben die Aussicht auf einen regelmäßigen Güterverkehr.

Die wesentlichen Ergebnisse des aktuellen Gutachtens stellen sich wie folgt dar:

- **Infrastruktur:** Das Gutachten empfiehlt für die weitere Umsetzungsplanung eine Infrastrukturvariante zugrunde zu legen, die neben dem SPNV auch das Befahren von Güterverkehren zur Anbindung des geplanten Logistikstandortes erlaubt.
- **Betriebskonzept:** Zur Anbindung von Kamp-Lintfort sollen die Fahrten von Duisburg nach Moers bis nach Kamp-Lintfort verlängert werden. Außerhalb der HVZ sollen dazu die

Standzeiten in Moers fahrzeugneutral genutzt werden. Für die Anbindung in der HVZ müssten zwei zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden.

Die Eckpunkte zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung stellen sich derzeit wie folgt dar:

- **Investitionskosten:** Die Investitionskosten werden mit voraussichtlich ca. 6,3 Mio. EUR ermittelt. Es sind noch Baugrunduntersuchungen hinsichtlich der Tragfähigkeit erforderlich. Das kann zu einer Kostenerhöhung führen.
- **Betriebskosten:** Die in dem Gutachten ermittelten Betriebskosten in Höhe von ca. 1,5 Mio. EUR (Fahrbetrieb, Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur) weichen von den vom VRR ermittelten Betriebskosten in Höhe von 2,5 Mio. EUR pro Jahr ab.
- **Unterdeckung:** Werden die Werte des VRR unterstellt und werden die im Gutachten ermittelten Erlöse des SPNV und Einnahmen aus dem Güterverkehr durch die geplante Anbindung des Logistikzentrums entgegengerechnet, ergibt sich eine jährliche Unterdeckung von über 1,5 Mio. EUR.
- **Finanzierung:** Nach wie vor gilt, dass der VRR unter den derzeit geltenden Randbedingungen keine Möglichkeiten der Finanzierung sieht. Dies gilt insbesondere für die jährlichen Betriebskosten.

Der jetzige Betreiber der Infrastruktur, die RAG AG, ist zum Rückbau der Strecke verpflichtet, wenn innerhalb von zwei Jahren nach der Schließung des Bergwerks die Strecke nicht veräußert werden kann. Die Stadt Kamp-Lintfort strebt durch die Übernahme der Strecke durch ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Trassensicherung auch über diesen Zeitraum an, um die Anbindung des Logistikzentrums an die Schiene zu gewährleisten. Der VRR unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten dieses Vorhaben. Bei der Trassensicherung sollte auch eine spätere Nutzung durch den SPNV nicht ausgeschlossen werden.

Kapitel 3.6.2: Strecke Kleve – Nijmegen

Im Rahmen des INTERREG IVB Projektes Sintropher sind unter der Federführung der Stadsregio Arnhem Nijmegen verschiedene Möglichkeiten zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Kleve – Nijmegen untersucht worden. Neben dem VRR waren auch die Städte Nijmegen, Kleve, Kranenburg sowie das MBWSV NRW an der Untersuchung beteiligt.

Dabei wurden drei verschiedene Varianten zur Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen untersucht:

- Tram (Straßenbahnverbindung Kleve – Nijmegen)
- Tramtrain (Stadtbahn Nijmegen – Kleve – Flughafen Weeze)
- Verlängerung des RE 10 von Kleve nach Nijmegen als konventionelle Eisenbahn

Ergänzend dazu wurden einige Untervarianten definiert, die technische und betriebliche Alternativen berücksichtigen.

Für alle drei Varianten wurden dabei die technische Machbarkeit, die möglichen Fahrgastpotenziale sowie die Bau- und Betriebskosten untersucht und ermittelt. Sowohl im Rahmen einer nach deutschen Vorgaben durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung, einer vergleichbaren niederländischen Bewertungsmethode sowie bei der Ermittlung des Kostendeckungsgrades schneidet die durch den VRR favorisierte Variante mit einer Verlängerung des RE 10 am besten ab. Bei den weiteren Planungen sind dabei neben einer endgültigen Klärung der Betriebskonzepte, der Finanzierung der laufenden Betriebskosten vor allem Fragen der Streckenführung in den Bereichen Nijmegen, Groesbek und Kleve zu klären. Dies hat große Auswirkungen auf die anfallenden Investitionskosten.

Eine endgültige Entscheidung über das weitere Vorgehen bzw. die Auswahl einer Vorzugsvariante durch die Projektbeteiligten ist noch nicht getroffen worden. Hierbei sind unter anderem die Planungen der Stadt Nijmegen zur Einführung eines Straßenbahnsystems zu berücksichtigen.

Kapitel 3.6.3: Strecke Mönchengladbach – Venlo – Eindhoven

Bereits anlässlich der Floriade 2012 in Venlo sind verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Düsseldorf, Mönchengladbach, Venlo und Eindhoven untersucht worden. Dabei wurde immer wieder deutlich, dass die Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs durch zusätzliche Verkehre aufgrund infrastruktureller Engpässe im deutschen Abschnitt nicht möglich ist. Von daher hat die Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Kaldenkirchen und Viersen für den VRR eine hohe Priorität. Zwingende Voraussetzung hierfür ist die Wiederaufnahme der Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan. Um auch kurzfristig Verbesserungen in der Wege-

kette Eindhoven – Düsseldorf zu ermöglichen, ist nach Ansicht des VRR eine Verbesserung der Anschlüsse in Venlo anzustreben. Hierzu sind Gespräche zwischen dem VRR und der Niederländischen Staatsbahn (Nederlandse Spoorwegen) geplant.

Kapitel 3.6.4: Ratinger Weststrecke

Zwei umfangreiche Untersuchungen (durch die DB Netz AG und ein unabhängiges Ingenieurbüro) zur betrieblichen und baulichen Machbarkeit im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr konnten Anfang 2012 abgeschlossen und beraten werden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass vor dem Hintergrund des heutigen und prognostizierten Güterzugaufkommens in Verbindung mit der Einordnung der Strecke als europäische Hauptgüterzugachse und Regelungen der EU zur Sicherung des Güterzugverkehrs zwangsläufig auf der Ratinger Weststrecke eine durchgängig eigene Gleisinfrastruktur ausgebaut werden muss. Ein SPNV auf der Ratinger Weststrecke ist deshalb nur mit eigener Infrastruktur (3. Gleis) möglich. Ansonsten ist die notwendige Güterzugkapazität der Strecke nicht mehr gegeben.

Geänderte Sicherheitsbestimmungen mit Begegnungsverbot Güterverkehr/Personenverkehr in langen Tunneln bedingen, dass für die SPNV-Linie ein separater Tunnel erstellt werden muss. Ohne diese Infrastrukturmaßnahme ist ein regelmäßiger Personenverkehr nach Fahrplan im bestehenden Tunnelbauwerk nicht zulässig.

Die Kosten für eine Tunnellösung (mit zweiter Tunnelröhre und drittem Gleis auch zwischen Düsseldorf-Rath und Einbindung in die Strecke aus Wuppertal) einschließlich weiterer Maßnahmen liegen in der Summe für die Gesamtstrecke bei deutlich mehr als 140 Mio. EUR. Als Grundlage zur Aufnahme des Projekts in die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) waren Projektkosten der Ratinger Weststrecke in Höhe von ca. 25 Mio. EUR angegeben.

Die Ergebnisse der Studie lassen deutlich erkennen, dass unter den u. a. Rahmenbedingungen

- Güterverkehr: EU-Güterzugvorrangstraße und vorhandenes hohes Güterzugaufkommen auf der Strecke

- **Tunnelsicherheit:** Keine Zulassung von Mischbetrieb Güterverkehr und Personenverkehr im bestehenden Staufensplatz-Tunnel, d. h. der Verkehrswert bei der Streckenführung ohne Tunnel (d. h. über die S 6/Ortsgleise) vermindert sich wegen Entfall des für Düsseldorf wichtigen und aufkommensstarken Haltepunktes D-Schlüterstraße sowie einer Verlängerung der Fahrzeit
 - **hohe Kosten und geminderter Verkehrswert:** Bau eines eigenen 3. Gleises zwischen DU-Entenfang und D-Rath sowie keine Anfahrbarkeit der bestehenden S-Bahn-Haltepunkte auf einer alternativen Strecke bis zum Düsseldorfer Hauptbahnhof
- gegenwärtig kein positives Ergebnis hinsichtlich der Förderfähigkeit der Maßnahme mehr zu erwarten sein dürfte.

Unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen, wird der VRR – gemäß Beschluss des Verwaltungsrates zur Drucksache N/VIII/2011/0244 – in Gesprächen mit Bund, Land und DB versuchen, eine Lösung zum Ausbau der Ratinger Weststrecke zu realisieren.

Kapitel 3.6.5: Verlängerung der Regiobahn Mettmann – Wuppertal

Die Finanzierung der Betriebsleitungen ist mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2013 sichergestellt. Hinsichtlich der Finanzierung der Investitionskosten strebt der VRR eine Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW an.

Kaarst – Viersen

Aufgrund der eingleisigen Abschnitte auf der Strecke Viersen – Venlo sowie anderer Planungen im Rahmen des Projekt Regions of Connected Knowledge (RoCK) zur Verbesserung des Verkehrs zwischen Düsseldorf – Venlo und Eindhoven, hat sich der Kreis Viersen (bzw. die Beteiligten) darauf verständigt, dass eine alleinige Verlängerung der S 28 im 20-Minuten-Takt nach Viersen angestrebt wird. Eine Verlängerung von Fahrten nach Venlo wird nicht weiter verfolgt. Eine standardisierte Bewertung weist für dieses Betriebskonzept einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,49 aus. Anschließend muss geklärt werden, wer die Investitionskosten für diese Maßnahme und die zusätzlichen Betriebskosten übernehmen wird.

Kapitel 3.6.6: Elektrifizierung der Regionalbahn-Linie 32 (RB 32) zwischen Wesel und Bocholt

Um das Nahverkehrsangebot der RB 32 zwischen Wesel und Bocholt zu verbessern, strebt der VRR die Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung von Bocholt in das Ruhrgebiet bzw. Düsseldorf an. Voraussetzung für die Integration ist eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Wesel und Bocholt und ein barrierefreier Zugang zu den Bahnhöfen entlang der Strecke.

Ziel einer vom VRR beauftragten Machbarkeitsstudie war, den baulichen, finanziellen und zeitlichen Aufwand einer Elektrifizierung der Strecke von Wesel nach Bocholt sowie die Herstellung der Barrierefreiheit der Bahnhöfe zu untersuchen. Die Machbarkeitsstudie wurde Mitte 2012 fertiggestellt und kommt zu dem Ergebnis, dass die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Vorhabens als vergleichsweise günstig einzustufen sind. So ist bei einer Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h mit Investitionskosten von ca. 12 Mio. EUR zu rechnen. Derzeit laufen beim VRR die Vorbereitungen zur Ausschreibung und Vergabe der Vorplanung nach den HOAI Leistungsphasen 1 und 2. Die Vergabe soll noch im ersten Quartal 2013 erfolgen.

Kapitel 3.7: Qualität im SPNV

Kapitel 3.7.1: Betriebsqualität (Qualitätsbericht)

Der VRR stellt jährlich die festgestellte Betriebsqualität im „Qualitätsbericht SPNV“ dar. Hier werden alle Qualitätsmerkmale linienscharf dargestellt. Die sich aus den erhobenen Daten ergebenden Erkenntnisse werden in den folgenden Ausschreibungsverfahren berücksichtigt, um die Qualität im SPNV weiter zu verbessern. Der Qualitätsbericht 2012 steht auf der Website des VRR zum Download zur Verfügung.

Kapitel 3.7.2: Infrastruktur Stationen (Stationsbericht)

Der VRR erstellt jährlich einen Stationsbericht, der eine qualitative Bewertung aller Stationen im VRR hinsichtlich ihrer Ausstattung und des Erscheinungsbildes enthält. Der Stationsbericht 2012 steht auf der Website des VRR zum Download zur Verfügung.

Kapitel 3.7.3: Infrastruktur Netz (Netzbericht)

Der VRR hat im Jahr 2012 zum ersten Mal einen umfassenden Netzbericht vorgelegt. Der Netzbericht dient der umfassenden Information über verschiedene Aspekte der Schieneninfrastruktur im VRR.

Der vorliegende Netzbericht gibt einen Überblick über

- die Grundsätze der Finanzierung der Schienenwege,
- die rechtlichen Grundlagen und Höhe der Trassengebühren,
- die Besonderheiten, zukünftigen Anforderungen und grundsätzlichen Ausbaunotwendigkeiten der bestehenden Schieneninfrastruktur im VRR sowie die finanziellen Randbedingungen und
- die auf den VRR bezogenen Ergebnisse der landesweiten Untersuchung zum Ausmaß der Langsamfahrstellen.

Der Netzbericht steht auf der Website des VRR zum Download zur Verfügung.

Kapitel 3.7.4: Sicherheit und Service

Qualitätsüberprüfung und Steuerung von Sicherheitskräften auf S-Bahnen

Seit dem 01. Oktober 2009 sind die Service- und Sicherheitskräfte von DB Sicherheit NRW für die Betreuung der S-Bahnen im VRR zuständig. Die Vertragsbasis mit der DB Regio gibt hierfür eine Bestreifung aller S-Bahnen ab 18:00 Uhr mit insgesamt ca. 70 Personalen sowie die Eintragungen von sicherheitsrelevanten Vorfällen in die ZeRP¹⁷-Datenbank vor. Zur besseren Überprüfung der Einsatzplanungen und Sicherheitsleistungen auf S-Bahnen wurde beim VRR im Jahr 2010 eine Datenbank entwickelt, die in den Jahren 2011 und 2012 weiter fortgeführt wurde. Sämtliche Dienstleistungen auf S-Bahnen beruhen auf lageorientierten Einsatzplänen, die im Vormonat für den darauffolgenden Monat erstellt und mit dem VRR abgestimmt werden. Eine flexible Änderung der Einsatzpläne nach aktuellen Erfordernissen ist ebenfalls gewährleistet. Für die Qualitätskontrolle setzt der VRR Profitester ein, die Anwesenheit, Auftreten, Erscheinungsbild und Verhalten der Sicherheitskräfte bewerten. Diese Bewertungen finden Berücksichtigung in den Qualitätsgesprächen, die in zweimonatigen Abständen mit DB Regio und DB Sicherheit abgehalten werden.

Projekt 100 %-Besetzung der S-Bahn-Linie S 6

Die Auswertung der ZeRP-Datenbank beim VRR und der Ereignisdatenbank der DB AG zeigte auf der Linie S 6 einen Anstieg von Ereignissen auf, die das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden negativ beeinflussen. Die DB Regio erklärte sich daher bereit, gegenüber dem bestehenden Vertrag und auf eigene Kosten, die Besetzung der S 6 auf 100 %-Bestreifung über die gesamte Betriebszeit im Jahr 2012 hinweg auszubauen. Mit Einsatz des Projektes wurde eine Evaluation durchgeführt, die die auszuwertenden Daten mit denen des Vorjahres verglich und bewertete. Ein entsprechendes Reporting wurde eingerichtet und folgende Ziele der 100 %-Besetzung wurden vorab festgelegt:

- Steigerung der Kundenzufriedenheit
- Reduzierung von Vandalismus-Schäden
- weniger Schwarzfahrer
- Gewinnung von Neukunden

Folgende Datenquellen wurden für die Auswertung der Ergebnisse herangezogen:

- VRR-Kundenzufriedenheitsumfrage
- ZeRP-Datenbank (VRR AöR)
- Controlling SAP (DB Regio)
- Graffiti Datenbank (DB Regio)
- EBE (DB Regio)
- Einnahmen (DB Regio)
- Abonnenten-Datenbank (VRR)

Folgende markanteste Erkenntnisse hat die Evaluation erbracht:

- Kundenzufriedenheit: Die Befragten sind deutlich zufriedener mit der Betreuungsqualität durch das Zugpersonal als in vorhergehenden Befragungen. Bei der Zufriedenheit der Betreuungsqualität belegt die S 6 nun den 2. Platz, in 2011 belegte sie noch den vorletzten Platz (9. Platz) bei den S-Bahn-Linien im Gebiet des VRR. Insbesondere das Sicherheitsempfinden und die Kundenzufriedenheit in den Nachtstunden sind gestiegen.
- Vandalismus-Schäden: Seit Jahresbeginn sind die Kosten für die Beseitigung von Vandalismus-Schäden rückläufig, insbesondere die Kosten für den Fahrzeuginnenraum.
- Schwarzfahrer: Innerhalb der Pilotphase ist ein kontinuierlicher Rückgang der Fälle zu erkennen, in denen ein Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) berechnet wurde.
- Neukunden: Aufgrund der kurzen Laufzeit des Projektes lässt sich hierzu keine hinreichend gesicherte Aussage machen.

Da die genannten Evaluationsergebnisse noch nicht abgesichert sind, wird das Projekt – um aussagekräftigere Ergebnisse zu erhalten – bis Juni 2013 verlängert.

Kapitel 3.7.5: Fahrgastinformation

Bei der Fahrgastinformation über den Soll-Fahrplan wurde ausgehend von einer durchgeführten Marktforschung auf Wunsch der Fahrgäste die Übersichtlichkeit des Linienplans Schnellverkehr verbessert. Bei der Neugestaltung wurde auf die Darstellung der U-Bahnen und Schnellbusse verzichtet. Diese Verkehrsmittel sind in den einzelnen Stadtlinienplänen detailliert dargestellt. Zur räumlichen Orientierung wurden die großen Flüsse wie z. B. Rhein und Ruhr aufgenommen. Außerdem wurde der „Linienplan Schnellverkehr“ in Linien-

plan „Schienen-Schnellverkehr“ umbenannt. Bei der Fahrgastinformation über den Ist-Fahrplan wurde die Fahrgastinformation auf mobilen Geräten (beispielsweise Smartphones) erweitert. Wegen des Zusatznutzens für den Kunden hat der VRR eine App entwickelt und im März 2012 freigeschaltet; der technische Fortschritt hat dies ermöglicht. Zusätzlich zur mobilen Auskunft nehmen die erteilten Auskünfte über das Smartphone rapide zu. Zurzeit werden annähernd so viele Auskünfte über die App wie über die Webseite der EFA im Internet vorgenommen. Die hohen Nutzungszahlen zeigen, dass mit diesem Service ein innovatives Nutzungsportal für die Fahrgastinformation geschaffen wurde. Über die Eingabe der Start- und Zielhaltestelle sowie die Uhrzeit und das Datum erhält der Fahrgast mehrere aktuelle Fahrtverbindungen.

Kapitel 3.8: Marketingmaßnahmen / PR

Gemeinsam mit dem NWL hat der VRR die in den Verkehrsverträgen vorgesehenen Marketing-Budgets unter einem gemeinsamen Dach zusammengeführt. Die gemeinsame Kampagne wird zusammen mit den von beiden Aufgabenträgern beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (Abellio, DB Regio, Keolis Deutschland, NordWestBahn, Regiobahn und Westfalenbahn) geplant und durchgeführt. Durch einen einheitlichen Auftritt werden Synergien genutzt und eine größere Medienwirkung erreicht. Zielsetzung der gemeinsamen Marketingaktivitäten ist die Förderung eines positiven Images für den SPNV. Neben der Neukundengewinnung sollen die aktuellen Fahrgäste in ihrem Nutzungsverhalten des ÖPNV bestätigt werden. Vor allem die Stärkung der Freizeitverkehre und eine höhere Auslastung in den Schwachlastzeiten durch Generierung zusätzlicher Fahranlässe werden angestrebt. Im Jahr 2012 wurde diese erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Claim „Nächster Halt: Heimat“ fortgesetzt. Im Rahmen der Kampagne waren die Fahrgäste dazu aufgerufen, Liebeserklärungen an die Heimat NRW abzugeben. Mehrere tausend Liebeserklärungen konnten gesammelt werden. Die originellsten Botschaften werden auf Plakaten und in den Fahrzeugen veröffentlicht.

In den Sommerferien wurde ein Fotofix-Automat in Herzform an verschiedenen Freizeitstandorten im VRR und NWL-Raum aufgestellt, um auf das Thema SPNV aufmerksam zu machen und den ÖPNV als Fahrtalternative auch bei Freizeitaktivitäten in das Bewusstsein zu rufen.

In Kooperation mit einer überregionalen Tageszeitung wurde zudem ein Imbissbudenführer erstellt. Mitarbeiter der EVU waren dazu aufgerufen, Ihre bevorzugten gastronomischen Betriebe in Bahnhofsnähe zu nennen. Aus dieser Auswahl konnten interessierte Fahrgäste mittels eines Online-Tools ihren favorisierten Imbiss bestimmen. Die bestplatzierten Imbissbuden wurden in einem Führer veröffentlicht, der als Zeitungsbeilage verteilt und im Internet zum Download bereitgestellt wurde.

Abkürzungsverzeichnis

Abellio	Abellio Rail NRW GmbH	NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum C von NRW)
BGH	Bundesgerichtshof	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (zur Definition siehe Fußnote in Kapitel 1.1)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
DB Regio	DB Regio NRW GmbH	ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (zur Definition siehe Fußnote in Kapitel 1.1)
DFI	Dynamische Fahrgastanzeiger	OVT	Online-Vertriebs-Tool
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt	PBefG	Personenbeförderungsgesetz (Bundesgesetz)
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft	POI	Point of Interest
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement	RB	Regionalbahn(-Linie)
EuGH	Europäischer Gerichtshof (Gerichtshof der Europäischen Union)	RE	Regionalexpress(-Linie)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	RRX	Rhein-Ruhr-Express
HVZ	Hauptverkehrszeit	S	S-Bahn-Linie
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung	SPNV	Schienenpersonennahverkehr (zur Definition siehe Fußnote in Kapitel 1.1)
MBWSV NRW	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (ehem. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr d. Landes Nordrhein-Westfalen)	SPNV-Nord	Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord
NRW	Nordrhein-Westfalen	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
NVP	Nahverkehrsplan	VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland (Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum B von NRW)	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ÄÖR (Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum A von NRW)
NVZ	Nebenverkehrszeit	VU	(kommunales) Verkehrsunternehmen
NWB	NordWestBahn GmbH	ZeRP	Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention

Glossar

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) ist der Verkehr, an dem im Gegensatz zum Individualverkehr jedermann nach Maßgabe der Beförderungsbedingungen teilnehmen darf und der mit allgemein zugänglichen öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt wird, z. B. die Beförderung mit Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen, Omnibussen, Oberleitungsbussen, Eisenbahnen und Schiffen. Im Sinne des PBefG gehört auch der Verkehr mit Taxen zum öffentlichen Verkehr.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Deutschland rechtlich gegliedert in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und in den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Die nachfolgenden Definitionen der für den ÖPNV relevanten Begriffe sollen insbesondere dazu dienen, den ÖPNV und seine Teilbereiche (ÖSPV und SPNV) inhaltlich klar voneinander abzugrenzen und die Funktion des VRR, die für den jeweiligen Teilbereich unterschiedlich ist, zu klären. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen und bei denen in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 RegG, § 8 Absatz 1 und 2 PBefG und für den SPNV § 2 Absatz 5 AEG).

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

Der Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) ist Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des § 8 PBefG, bei dem die Personbeförderung in Kraftfahrzeugen, Straßenbahnen und Oberleitungsbussen im Sinne des § 4 PBefG erfolgt. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind gemäß § 3 Absatz 1 ÖPNVG Aufgabenträger für den ÖSPV.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist als Teil des ÖPNV die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Eisenbahnzügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 Absatz 5 AEG).

Nahverkehrsplan (NVP)

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist ein Rechtsinstrument des Personenbeförderungsrechts, das den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet und von den Aufgabenträgern zu beschließen ist. Er hat die vorhandenen Verkehrsstrukturen zu beachten und darf nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen. Darüber hinaus hat er die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Dazu soll er Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen treffen (§ 8 Absatz 3 PBefG). Der NVP ist von der Genehmigungsbehörde bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen. Die vorhandenen Verkehrsunternehmen haben das Recht, im Verfahren der Aufstellung, Überprüfung und Fortschreibung eines NVP beteiligt zu werden (Mitwirkungsrecht), ebenso sind vorhandene Behindertenbeauftragte/-beiräte der Aufgabenträger anzuhören. Weitere Regelungen zur Aufstellung der NVP treffen die Nahverkehrsgesetze der Bundesländer.

Der VRR ist Aufgabenträger für den SPNV im Verbundgebiet und damit Träger öffentlicher Belange für diesen Bereich. Die NVP der kommunalen Gebietskörperschaften haben den VRR-NVP zu berücksichtigen. Umgekehrt hat der VRR die verkehrlichen Belange der kommunalen Gebietskörperschaften für seinen NVP zu berücksichtigen.

Aufgaben des VRR

VRR als Aufgabenträger für den SPNV

Für den SPNV werden auf Basis einer langfristigen Strategie bzw. eines langfristigen Handlungskonzepts kurz- bis mittelfristig konkrete Vorgaben für konkret anstehende Ausschreibungsnetze abgeleitet. Beispielsweise kann dies ein Zielkonzept für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots sein. Diese Vorgaben beziehen sich neben dem betrieblichen Leistungsangebot (Bedienungszeiten, Kapazitäten) auch auf qualitative Aspekte in den Bereichen Personal, Service, Fahrbetrieb etc. und beziehen vor- (Planung Betriebsprogramm) und nachgelagerte Planungen (Vertrags- und Qualitätscontrolling) ein. Ziel ist es, Lösungen für anstehende Probleme zu entwickeln, mit denen die Zuwendungen des Landes NRW optimal eingesetzt werden und die finanzielle Situation der VRR-Kommunen verbessert wird. Beispielhaft kann hier das SPNV-Fahrzeugfinanzierungsmodell genannt werden.

VRR als Koordinator im ÖPNV

Für den Aufgabenbereich der Koordination im ÖPNV hat der VRR eine Hinwirkungsfunktion ohne direkte Aufgabenträgerschaft wie er sie für den SPNV besitzt. Für den Bereich der Koordination des ÖPNV kann der VRR für sich die Aufgabe ableiten, für die kommunalen Aufgabenträger Mobilitätsdienstleistungen im Bereich ÖPNV zu entwickeln und umzusetzen, die damit eine Erleichterung für die Arbeit der Verkehrsunternehmen darstellen und im Ergebnis deren Wirtschaftlichkeit erhöhen. Diese Mobilitätsdienstleistungen in den Bereichen Fahrgastinformation, Vertrieb etc. haben das langfristige Ziel,

- den Zugang zum Gesamtsystem ÖPNV zu erleichtern,
- die kommunalen Aufgabenträger bei der Schließung von Erschließungslücken durch innovative Mobilitätsangebote zu beraten,
- die neuen Mobilitätsangebote auf einer zentralen Plattform (Vertriebsplattform) anzubieten,
- die Finanzierungsgrundlagen und -modelle (EU-konforme Finanzierung für den ÖSPV, Fahrzeugfinanzierungsmodell SPNV) zu entwickeln,
- die Qualität im ÖPNV zu verbessern und
- die Einführung innovativer Antriebs- und Kommunikationstechnologien im ÖPNV zu forcieren.

VRR als Bewilligungsbehörde für Zuschüsse nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW

Eine wichtige Rolle kommt dem VRR auch als Bewilligungsbehörde für Zuschüsse nach § 12 (Pauschalierte Investitionsförderung) und § 13 ÖPNVG (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) zu. Gemäß § 12 ÖPNVG NRW verwendet der VRR die vom Land NRW gewährten Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem Entflechtungsgesetz für Investitionsmaßnahmen in den ÖPNV. Die Mittel sind zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden. Gemäß § 13 ÖPNVG NRW verwendet der VRR die vom Land NRW gewährten Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes und dem Entflechtungsgesetz für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, wie Investitionen in ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, SPNV-Infrastrukturmaßnahmen in Großbahnhöfe, Infrastrukturmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen sowie Infrastrukturmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium in Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde. Als Bewilligungsbehörde wird der VRR Förderprogramme auflegen, die ebenfalls qualitätssteigernde Wirkung haben werden. Als Beispiele seien hier die Ausweitung des barrierefreien Zugangs und die Förderung neuer Antriebstechnologien benannt. Hieraus leitet der VRR den Fördergrundsatz ab, dass nur noch Maßnahmen gefördert werden, die in Kapitel 2 und 3 des vorliegenden NVP genannt wurden (also VRR-einheitliche Maßnahmen und Systeme, die innerhalb aller Verkehrsunternehmen kompatibel sind).

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

