



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2013/0451	03.09.2013	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.09.2013	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.09.2013	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	26.09.2013	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	27.09.2013	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis:

- 1. Verlängerung der Regiobahn von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel**
- 2. Taktumstellung S-Bahn**
- 3. ÖPNV Maßnahmen im Zusammenhang Ausbau A52**
- 4. Auslaufende Bestandsbetrauungen und Direktvergabe nach Verordnung
(EG) Nr. 1370/2007**
- 5. Auswirkungen Tariftreuegesetz auf Ausgleich gemeinwirtschaftlicher
Verpflichtungen im ÖSPV**
- 6. Entwicklungen der Einnahmen und Fahrten von Januar bis Juni 2013**
- 7. Marktforschung und Finanzierung zum SozialTicket in den Kreisen**
- 8. Elektronische Vertriebswege**

9. Sachstand elektronisches Fahrgeldmanagement EFM 3 – Aktivitäten und geplante Maßnahmen

10. Aktivitäten des VRR im Rahmen der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“

1. Verlängerung der Regiobahn von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel

Die Verlängerung der Regiobahn von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel soll als Maßnahme im besonderen Landesinteresse aus Mitteln des § 13 ÖPNVG NRW gefördert werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rd. 41,4 Mio. €, wovon 37,7 Mio. € zuwendungsfähig sind. Unter Berücksichtigung eines Fördersatzes von 90% (*wurde vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) unverbindlich in Aussicht gestellt*) würde die Regiobahn fast 34,0 Mio. € an Zuwendungen erhalten.

Da die Investitionskosten deutlich über 25 Mio. € liegen, ist gemäß den Bestimmungen zur Landeshausordnung vor einer Bewilligung eine Standardisierte Bewertung vorzulegen, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des Infrastrukturvorhabens nachweist. Die Regiobahn hatte bereits im Jahr 2009 eine entsprechende Standardisierte Bewertung für die Streckenverlängerung eingereicht. Diese musste jedoch insbesondere aufgrund der gestiegenen Kosten überarbeitet werden. Die überarbeitete Standardisierte Bewertung, die einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,16 aufweist, wurde der Bewilligungsbehörde vorgelegt und von dieser ans MBWSV übersendet mit der Bitte um Genehmigung, den Bewilligungsbescheid ausstellen zu dürfen.

2. Taktumstellung S-Bahn

Im Rahmen der Untersuchungen zu einer möglichen Taktumstellung des S-Bahn-Systems vom 20'-Takt auf einen 15'/30'-Takt ist nach einem Ausschreibungsverfahren durch das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF) die Fahrgastprognose an das Konsortium SMA Zürich / IVV Aachen vergeben worden. Die Ergebnisse der Fahrgastprognose sollen im ersten Quartal 2014 vorliegen.

3. ÖPNV Maßnahmen im Zusammenhang Ausbau A52

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat den Vorstand um Berichterstattung zum A52 - Maßnahmenpaket gebeten. Hierzu kann folgendes berichtet werden:

Zur Lösung der Verkehrsprobleme im mittleren Ruhrgebiet rund um die heutige B 224 wurde unter Federführung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des

Landes NRW (MBWSV) ab Februar 2013 mehrere Besprechungen mit Beteiligung der betroffenen Kommunen, der Industrie- und Handelskammern sowie der VRR AöR durchgeführt. Ergebnis dieser Gespräche am Runden Tische ist, dass insgesamt 34 Infrastrukturvorhaben als Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet herausgearbeitet wurden. Von diesen 34 Maßnahmen betrifft 17 - also genau die Hälfte - den ÖPNV.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

1. P+R / B+R-Anlagen im Zuge der S9 (Bedarfsermittlung)

Förderung erfolgt auf der Grundlage des S9-Ergänzungsvertrages, der zwischen der DB AG und dem Land NRW am 20.03.1995 geschlossen wurde.

2. Barrierefreier Ausbau des Mittelbahnsteigs am Bf. Haltern am See

Vorhaben ist eine von insgesamt 5 sogenannten Austauschvorhaben, die im Rahmen der MOF 2 ab dem Jahr 2017 baulich umgesetzt werden sollen.

3. Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Gladbeck-Zweckel

Vorhaben ist im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) enthalten und wird somit als Maßnahme im besonderen Landesinteresse über den § 13 ÖPNVG NRW bezuschusst.

4. P+R-Anlage in Gladbeck-Zweckel

Vorhaben wurde bereits von der Bezirksregierung Münster im Dezember 2007 bewilligt und wird daher gem. § 12 (alt) ÖPNVG NRW bezuschusst.

5. Barrierefreier Ausbau Station Essen Dellwig-Ost

6. Barrierefreier Ausbau Station Bottrop-Boy

7. Barrierefreier Ausbau Station Marl-Mitte

Alle drei Vorhaben (Nr. 5 bis 7) sind im GVFG-Bundesprogramm zum Ausbau der S9 enthalten. 60% der zuwendungsfähigen Baukosten werden vom Bund übernommen. Die 40%-ige Komplementärfinanzierung für die Baukosten und die Planungskostenförderung (7% der Baukosten) werden gemäß dem S9-Ausbauvertrags zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn und dem Land NRW vom 08.07.1993 vom Land NRW übernommen.

8. Neubau des Haltepunktes Gladbeck-Ost

Vorhaben ist im IFP enthalten und wird somit als Maßnahme im besonderen Landesinteresse über den § 13 ÖPNVG NRW bezuschusst.

9. Neubau des Busbahnhofs Oberhof angrenzend an Haltepunkt Gladbeck-Ost

Vorhaben soll aus Mitteln des § 13 ÖPNVG NRW gefördert werden. Aufnahme in den IFP muss noch erfolgen.

10. Bau der Stadtbahnlinie Berthold-Beitz-Boulevard in Essen (1. Bauabschnitt)

Vorhaben ist im Förderkatalog 2010 der VRR AöR enthalten. Die Förderung erfolgt somit aus § 12 – Mitteln der Investitionspauschale der VRR AöR.

11. Barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltepunkt Essen-Kronenberg

Vorhaben ist im Förderkatalog 2012 der VRR AöR enthalten. Die Förderung erfolgt somit aus § 12 – Mitteln der Investitionspauschale der VRR AöR.

12. ÖPNV-Beschleunigung Steeler Strecke / Ringlinie in Essen

Die ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme besteht aus mehreren Bausteinen, von den bereits einige in den § 12- Förderkatalogen der VRR AöR enthalten sind. Die anderen „Bausteine“ müssen noch in Förderprogramme aufgenommen werden.

13. Umbau Bf. Dorsten einschl. Erneuerung der Signaltechnik (Abstimmung mit DB)

14. Flügelungskonzept RE 14 ab Dorsten nach Borken u. Coesfeld (Abstimmung mit DB)

Vorhaben soll über die Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanziert werden. Die Vorhaben, die in die LuFV-Anlage 8.7 aufzunehmen sind, werden zwischen dem Land NRW (mit Beteiligung der SPNV-Aufgabenträger) und der DB AG abgestimmt.

15. Abgestimmte Taktung S9 und RE 14

Angebotsverbesserung in der Relation Dorsten – Gladbeck – Bottrop – Essen zur

verbesserten Anbindung der Emscherregion an das zentrale Ruhrgebiet. Voraussetzung ist der zweigleisige Ausbau zwischen Bottrop und Essen – Dellwig Ost (siehe Maßnahme 16).

16. Prüfung Machbarkeit 2-gleisiger Ausbau zw. Bottrop Hbf. und Essen Dellwig-Ost

Der 2-gleisige Ausbau ist Bestandteil der GVFG-Bundesprogrammmaßnahme zum Ausbau der S9 und ist auch Bestandteil des S9-Ausbauvertrages vom 08.07.1993 zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn und dem Land NRW.

17. Prüfung Machbarkeit Reaktivierung Hertener Bahn

Die Machbarkeitsstudie soll von der VRR AöR an ein Ingenieurbüro vergeben und aus § 12-Mitteln bezuschusst werden.

4. Auslaufende Bestandsbetrauungen und Direktvergabe nach Verordnung

(EG) Nr. 1370/2007

Mit dem Sachstandsbericht des Juli Sitzungsblocks 2013 (Drucksache Z/VIII/2013/0431) wurde von der VRR AöR ein erster grober Überblick über die Weiterentwicklung der ÖSPV-Finanzierung in Bezug auf Direktvergaben an interne Betreiber im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gegeben.

Da mit dem VRR bereits eine Konstruktion besteht, die den engen verkehrlichen Verflechtungen gerecht wird, sehen erste Überlegungen vor, den VRR als Verbindung zwischen allen Aufgabenträgern und als Dach für Direktvergaben an interne Betreiber im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu nutzen.

In Informationsveranstaltungen am 2./3./4. September 2013 wurden den Verwaltungsmitarbeitern/-mitarbeiterinnen der Aufgabenträger die Grundzüge der aktuellen Rechtsgrundlagen und die in dem o. g. Sachstandsbericht dargestellten grundsätzlichen Überlegungen vorgestellt. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die Aufgabenträger zeitnah in die Entwicklung mit eingebunden werden.

Derzeit werden zusammen mit dem Gutachter und den Rechtsanwälten die notwendigen Anpassungen an Finanzierungsregularien der VRR AöR lokalisiert und erarbeitet. Der Prozess befindet sich im Anfangsstadium. Sobald der Prozess weiter vorangeschritten ist und erste Erkenntnisse vorliegen, werden die Aufgabenträger in weiteren vorbereitenden Gesprä-

chen in die Entscheidungsfindung eingebunden.

Gleichzeitig werden vor Ort erste Überlegungen angestellt, wie eine Direktvergabe an einen internen Betreiber im speziellen Fall ausgestaltet werden kann. Dieses Projekt wird zusammen von den betroffenen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und fallweise der VRR AöR durchgeführt. Die Erkenntnisse aus diesem Projekt und die Ergebnisse aus dem Prozess zur Anpassung der Finanzierungsregularien werden parallel betrachtet und haben aufeinander Einfluss.

Da die ersten Bestandsbetrauungen nach dem Kenntnisstand der VRR AöR Ende 2015 bzw. 2016 auslaufen, wird eine Beschlussfassung der Gremien des VRR zu der Weiterentwicklung der ÖSPV-Finanzierung in Bezug auf Direktvergaben im Dezember-Sitzungsblock 2013 angestrebt.

5. Auswirkungen Tariftreuegesetz auf Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV

Im zweiten Nachtrag zum Sachstandsbericht des Dezember-Sitzungsblocks 2012 (Drucksache Z/VIII/2012/0363/2) wurde ausführlich über die Auswirkungen des Tariftreue- und Vergabegesetzes (TVgG) berichtet.

Hier wurde dargestellt, dass vor dem aufgezeigten Hintergrund für die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR bis zur Vergabe eines Dienstleistungsauftrags i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 keine Tariftreue- und Vergabepflicht nach § 4 Abs. 2 i. v. m. § 2 Abs. 2 TVgG gilt. Weiterhin wurde ausgeführt, dass die Tariftreuepflicht im Sinne der Nachunternehmerregel des § 9 Abs. 1 TVgG auch erst mit dem Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, also erst nach Ablauf der jeweiligen Bestandsbetrauungen, Wirkung entfaltet.

Von den politischen Gremien wurde die VRR AöR gebeten, die Auswirkungen aus einer Tariftreue- und Vergabepflicht für den ÖSPV zu ermitteln. Die VRR AöR hat durch eine Abfrage bei den Verkehrsunternehmen ermittelt, dass sich die Auswirkungen im ÖSPV im Bereich des Zweckverbands VRR zwischen 23 Mio. € und 25 Mio. € bewegen. Aufgrund der o. g. Hintergründe liegen den Ergebnissen folgende Prämissen zugrunde:

- Die Wirkung der Tariftreue- und Vergabepflicht erfolgt im Laufe der Zeit (i. d. R. max. 10 Jahre) in Abhängigkeit des Auslaufens der Bestandsbetrauungen und der Vertragslaufzeiten der Nachunternehmer.
- Nicht enthalten sind Kosten, die unmittelbar bei den Kommunen auftreten (z. B. Schü-

lerverkehr).

- Nicht enthalten sind Kosten, die entstehen würden, wenn die Verkehrsunternehmen zukünftig die Leistung selbst erbringen würden.

6. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis Juni 2013

Die positive Entwicklung des 1. Quartals setzt sich auch im 2. Quartal 2013 fort. Die Einnahmen sind im ersten Halbjahr 2013 um **15,720 Mio. € (+ 2,9 %)** gestiegen und auch die Fahrten zeigen trotz schwieriger Begleitumstände (Schüler- und Bevölkerungsrückgang) eine mit **+ 5,857 Mio. Fahrten (+ 1,0 %)** erfreuliche Tendenz. Die Steigerung bei den Einnahmen ist noch positiver zu sehen, da die Landeszuwendungen für die Stützung des SozialTickets in Höhe von ca. 7,5 Mio. € noch nicht mit eingerechnet sind, dies sind aufgrund der gestiegenen Verkaufszahlen des SozialTickets ca. 4 Mio. € mehr als im Vergleichszeitraum des Jahres 2012. Einschließlich der Landesleistungen ergibt sich eine Ertragssteigerung von 19,7 Mio. € (+ 3,7 %).

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -

Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Jan-Jun 2012	Jan-Jun 2013		
Summe von Einnahmen	909.829	910.791	962	0,1
1. Klasse Zuschlag				
Barsortiment	119.189.318	121.614.578	2.425.260	2,0
davon EinzelTicket Erwachsene	62.203.041	64.389.244	2.186.203	3,5
davon 4erTicket Erwachsene	37.194.620	37.134.718	-59.902	-0,2
FirmenTickets	45.036.580	47.428.865	2.392.285	5,3
davon FirmenTicket 100/100-Modell	22.284.901	22.733.227	448.325	2,0
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.918.080	7.184.865	266.785	3,9
davon FirmenTicket GroKu-Modell	15.833.598	17.510.773	1.677.175	10,6
Regelzeitkarten	204.551.288	203.470.395	-1.080.893	-0,5
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	105.190.376	105.486.992	296.615	0,3
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	37.112.966	36.216.469	-896.497	-2,4
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	43.195.409	42.338.771	-856.638	-2,0
davon BärenTicket	19.052.536	19.428.164	375.628	2,0
Schüler/AzubiTickets	132.774.768	135.002.138	2.227.371	1,7
davon SchokoTicket Selbstzahler	44.735.989	45.576.574	840.585	1,9
davon YoungTicketplus	23.149.048	23.903.726	754.678	3,3
StudentenTickets	18.597.849	21.458.741	2.860.892	15,4
NRW-weite Tickets	8.851.080	9.007.210	156.130	1,8
SozialTicket	8.176.514	14.914.479	6.737.965	82,4
Summe von Fahrten	0	0		
1. Klasse Zuschlag				
Barsortiment	45.647.193	44.759.931	-887.262	-1,9
davon EinzelTicket Erwachsene	23.226.179	23.061.098	-165.081	-0,7
davon 4erTicket Erwachsene	15.649.600	15.092.460	-557.140	-3,6
FirmenTickets	36.258.753	36.996.162	737.409	2,0
davon FirmenTicket 100/100-Modell	14.123.232	13.813.860	-309.372	-2,2
davon FirmenTicket Rabatt-Modell	6.388.032	6.427.008	38.976	0,6
davon FirmenTicket GroKu-Modell	15.747.489	16.755.294	1.007.805	6,4
Regelzeitkarten	199.165.165	189.643.473	-9.521.692	-4,8
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	111.483.327	107.220.608	-4.262.719	-3,8
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	37.259.728	34.566.765	-2.692.963	-7,2
davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	37.922.190	35.717.755	-2.204.435	-5,8
davon BärenTicket	12.499.920	12.138.345	-361.575	-2,9
Schüler/AzubiTickets	238.131.697	236.340.183	-1.791.514	-0,8
davon SchokoTicket Selbstzahler	114.000.380	111.752.224	-2.248.156	-2,0
davon YoungTicketplus	33.855.300	32.866.575	-988.725	-2,9
StudentenTickets	33.215.670	36.865.170	3.649.500	11,0
NRW-weite Tickets	1.125.572	1.049.620	-75.952	-6,7
SozialTicket	16.681.182	30.427.532	13.746.350	82,4
Gesamt: Summe von Einnahmen	538.087.225	553.807.197	15.719.971	2,9
Gesamt: Summe von Fahrten	570.225.232	576.082.071	5.856.839	1,0

Im Bereich des **Barsortimentes** sind die **Einnahmen** trotz sinkender Fahrtenzahl mit **+ 2,425 Mio. € (+ 2,0 %)** sehr positiv. Dabei zeigt gerade das **EinzelTicket** als „Einsteigerticket“ zum ÖPNV eine mit **+ 2,186 Mio. € (+ 3,5 %)** erfreuliche Entwicklung. Bei den **4erTickets** konnte im ersten Halbjahr 2013 das Vorjahresniveau nahezu auf **37,1 Mio. €** gehalten werden. Auch die **FirmenTickets** zeigen mit **+ 2,392 Mio. € (+ 5,3 %)** eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Einnahmen bei den **SemesterTickets** sind erwartungsgemäß um **2,861 Mio. € (+ 15,4 %)** gestiegen, Grund ist hier u. a. die Aussetzung der Wehrpflicht und die Abschaffung der Studiengebühren.

Auch bei den **Schüler- und AzubiTickets** können wir trotz sinkender Schülerzahlen auf eine mit **+ 2,227 Mio. € (+ 1,7 %)** positive Einnahmeentwicklung blicken.

Lediglich die **Regelzeitkarten** zeigen durch den Wechsel zum SozialTicket noch immer ein **Minus von – 1,081 Mio. € (- 0,5 %)**, was aber nicht mehr ganz so deutlich ausfällt wie im letzten Jahr.

Die Abonnentenentwicklung im VRR zeigt auch in diesem Jahr einen erfreulichen Trend, aktuell können Zuwächse von **+ 0,6 % (8.000 neue Abonnenten)** verzeichnet werden.

Die größten Steigerungsraten liegen mit **20.000 Abos (+ 11,0 %)** bei den **SemesterTickets** und mit **2.700 Abos (+ 0,6 %)** bei den **SchokoTickets**. Auch die **FirmenTickets** tragen mit **+ 800 Abos (+ 0,6 %)** zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** sind die Kannibalisierungseffekte vom SozialTicket immer noch offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **– 19.800 Abonnenten (- 5,0 %)**. Viele davon haben sich sicherlich für das günstigere **SozialTicket** entschieden. Das **BärenTicket** ist leicht um etwa **1.300 Abonnenten (- 2,9 %)** und das **YoungTicketPLUS** um **ca. 2.600 Kunden (- 3,4 %)** zurückgegangen. Dazu kommen noch ca. **8.000 SozialTicket-Kunden**, die sich für die Chipkarte entschieden haben.

Nach der zum 1. Januar 2013 **verbundweiten Einführung des SozialTickets** und der **Erweiterung auf die Kreisgebiete** steigen die Absatzzahlen bis **Juni** auf über **86.500 Tickets**, dies entspricht einer **Nutzerquote von 7,0 %**.

Mit den Landesmitteln zum SozialTicket ist die Kompensierung der Mindereinnahmen auch bei weiterhin leicht steigenden Absatzzahlen im Jahr 2013 gesichert.

Diese Zahlen lassen auch weiterhin auf ein sehr positives Jahr 2013 hoffen, in dem sowohl die Einnahmen und Fahrten wie auch die Abonnentenzahlen das Vorjahresergebnis übertreffen werden.

7. Marktforschung und Finanzierung des SozialTickets in den Kreisen

Das SozialTicket des VRR mit der neuen Bezeichnung „meinTicket“ ist seit dem 01.01.2013 in das VRR-Regeltarifsortiment überführt worden und gilt damit in sämtlichen Kommunen und Kreisen im VRR-Gebiet.

In den 7 Kreisen im VRR gilt das SozialTicket nicht nur am Wohnort des Berechtigten, sondern jeweils im gesamten Kreisgebiet. Diese Erweiterung und die Einführung in den bis zum 31.12.2012 nicht angeschlossenen Städten haben wie erwartet zu einem deutlichen Anstieg der Kundenzahl geführt. Im ersten Halbjahr 2013 haben durchschnittlich gut 83.000 Kunden das Angebot genutzt. Die stärkste Nachfrage war im April mit gut 88.000 Kunden.

Finanzierung:

Mittlerweile ist die endgültige Abrechnung der Landesmittel 2012 vorgenommen worden. Insgesamt 7,3 Mio. € wurden den Verkehrsunternehmen im Jahr 2012 als Ausgleich der per Marktforschung ermittelten Mindererlöse gezahlt. Diese Abrechnung und auch die für das Jahr 2011 in Höhe von rd. 1 Mio. € muss laut Förderbescheid bis Ende September 2013 durch einen Wirtschaftsprüfer testiert werden. Entsprechende Aufträge an die Märkischen Revision sind erteilt. Diese hat dem VRR bereits die ordnungsgemäße Verwendung der Mittel bestätigt. Für 2013 sind bislang Abschlagszahlungen für die Verkäufe des ersten Halbjahrs auf Basis der in 2012 durchgeführten Marktforschung erfolgt. Der Ausgleichsbetrag pro verkauftem Sozialticket wird sich aber – auch in Absprache mit dem Wirtschaftsprüfer – noch gegenüber 2012 deutlich erhöhen, da der Preis für das SozialTicket trotz der allgemeinen Preisanpassung am 01.01.2013 weiterhin 29,90 € / Monat beträgt. Ein weiterer Fehlbetrag wird sich aus der kreisweiten Gültigkeit ergeben. Hierzu findet momentan eine gesonderte Marktforschung statt. Die aus dem Jahr 2012 in das Jahr 2013 überführten Restmittel von mehr als 10 Mio. € und die für das Jahr 2013 bereitgestellten Landesmittel in Höhe von weiteren 19 Mio. € können aber auch unter Berücksichtigung dieser Nutzungserweiterung in den Kreisen als ausreichend angesehen werden, um alle in 2013 entstehenden Mindererlöse auszugleichen. Wahrscheinlich werden die für das Jahr 2013 zur Verfügung stehenden Mittel nicht völlig ausgeschöpft und können demzufolge noch bis Juni 2014 verausgabt werden.

Marktforschung zur Nutzung in den Kreisen:

- **Stand des Projektes**

Ziel der Erhebungen waren die sieben Kreise im VRR-Gebiet, diese wurden zum Monatswechsel Januar/Februar 2013 begonnen. Dabei wurden in der Regel jeweils die letzten beiden Werktage des zu Ende gehenden Monats sowie die ersten beiden Werktage des beginnenden Monats für die Rekrutierung genutzt.

Einschließlich der letzten Rekrutierung Mai/Juni 2013 wurden insgesamt ca. 1.100 Adressen in den 5 Kreisen im Gebiet des Alt-VRR ermittelt. Rekrutiert wurde jeweils in den Vertriebsstellen der Verkehrsunternehmen, dabei wurden die jeweils umsatzstärksten Vertriebsstellen ausgewählt. Für die im Gebiet der ehemaligen VGN liegenden Kreise Kleve und Wesel wurden Adressen von den Kreisverwaltungen zur Verfügung gestellt.

Auf Basis dieses Adressmaterials konnten ca. 993 Erstinterviews durchgeführt werden. Inhalt dieser Erstinterviews war im Wesentlichen das ÖPNV-Nutzungsverhalten vor Nutzung des aktuellen SozialTickets im laufenden Jahr, d. h. mit anderen Tickets bzw. die Nutzung des SozialTickets ohne kreisweite Gültigkeit im Jahr 2012.

In den Zweitinterviews wurde im Wesentlichen die Nutzung des aktuellen SozialTickets mit kreisweiter Gültigkeit abgefragt. Die angestrebte Interviewzahl (nach den Zweitinterviews) von 100 Interviews konnte in den von targetgroup rekrutierten Kreisen nahezu überall erreicht werden (Kreis Viersen 95), in Wesel konnten aufgrund der niedrigen Anzahl gelieferter Adressen allerdings nur 79 und im Kreis Kleve nur 13 Zweitinterviews realisiert werden. Als Ausgleich wurden in den übrigen 5 Kreisen mehr Befragungen durchgeführt, so dass die Gesamtzahl von 700 Zweitinterviews mit folgender Verteilung erreicht werden:

• Ennepe-Ruhr-Kreis	124
• Rhein-Kreis Neuss	106
• Kreis Viersen	95
• Kreis Recklinghausen	164
• Kreis Mettmann	119
• Kreis Kleve	13
• Kreis Wesel	79
• Gesamt	700

Von den 700 befragten Personen besaßen 26 ein Ticket der Preisstufe A. Die Daten dieser Personen gehen nicht in die Berechnungen ein, so dass eine Nettostichprobe von 674 Personen in die Auswertung ging.

- **Aktuelle Arbeiten**

Zurzeit wird die Auswertung der Befragungen vorgenommen, d. h. es werden die Berechnungen der Verluste pro Ticket durchgeführt.

Zur Hochrechnung der Ergebnisse werden auf Basis der Abverkäufe der Unternehmen für die Monate Januar 2013 bis Juni 2013 sowie der Betriebsleistungsstatistik die pro Kreis und Monat verkauften Tickets berechnet.

- **Weitere Vorgehensweise**

Auf Basis der Ergebnisse der Befragung werden die Verluste pro Ticket (und gesamt) für die Kreise im VRR berechnet. Parallel hierzu werden auf Basis der Befragungsergebnisse der Studie von 2012 und der neuen Preise (für die Tickets der Altnutzung und der zusätzlich zum SozialTicket genutzten Tickets) sowie der neuen Verkaufszahlen (auch in Städten, die am Pilotprojekt nicht teilgenommen haben) die neuen Verluste in den Städten Cluster 1 (Städte > 325.000 Einwohner) und Cluster 2 (Städte < 325.000 Einwohner) pro SozialTicket und insgesamt hochgerechnet.

Ergebnisse der Hochrechnung werden im September erwartet. Analog zum methodischen Vorgehen im Pilotprojekt, wird die Evaluation von einem Wirtschaftsprüfer begleitet. Bei rechtzeitigem Vorliegen der Ergebnisse werden diese noch mündlich im laufenden Sitzungsblock eingebracht. Sofern diese erst Ende September vorliegen, werden sie schriftlich im Dezembersitzungsblock eingebracht.

Besondere vertriebliche Aspekte:

Die Stadt Langenfeld hatte zunächst beschlossen, den Aufwand für die Ausstellung der Berechtigungsausweise für 6 Monate zu beobachten und anschließend zu entscheiden, ob die Ausstellung weiter vorgenommen wird. Der Sozialausschuss der Stadt Langenfeld wird sich in seiner Sitzung am 16. Oktober 2013 mit dem Thema beschäftigen. Aus heutiger Sicht spricht vieles dafür, dass das Verfahren unverändert beibehalten wird.

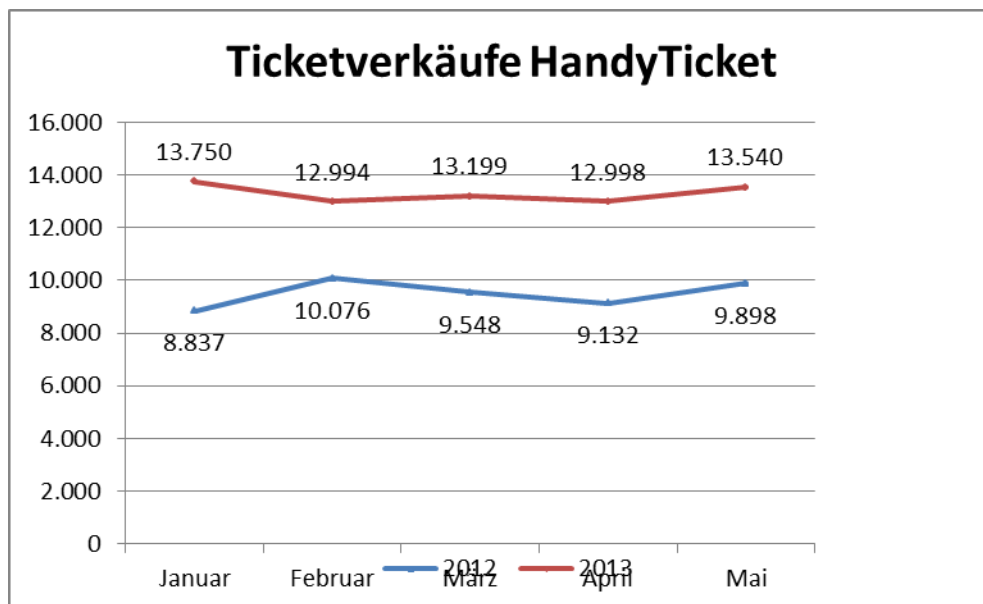
Die Städte Haan, Velbert und Wülfrath verwenden derzeit Hologrammaufkleber um die Bewilligungsbescheide fälschungssicher zu gestalten. Dieses Verfahren soll bis Ende 2013 beobachtet werden um danach zu entscheiden, wie mit den Anträgen auf Ausstellung eines Berechtigtenausweises weiterhin umzugehen ist.

Zwischenzeitlich hat in Dortmund ein ehemaliger SozialTicket-Kunde geklagt, weil ihm dieses nach dem Eintritt in den Ruhestand nicht mehr gewährt werden konnte. Hier ist als Lösung angeboten worden, dass sich der Kunde zunächst um einen Wohngeldzuschuss bemühen sollte. Sofern diesem stattgegeben wird, wäre er weiterhin berechtigt, das SozialTicket zu beziehen.

8. Elektronische Vertriebswege

Die beiden aktiven elektronischen Vertriebswege, Tickets aus dem Internet zum Selbstaussdruck und Handyticket, entwickeln sich weiter positiv. Insbesondere der Vertriebsweg Handy hat deutlich zugelegt. In der nachfolgenden Grafik sind die Absatzzahlen der ersten fünf Mo-

nate in 2012 und 2013 dargestellt. Hier wird deutlich, dass die Bedeutung allein schon durch die Ausweitung der Angebote durch weitere Unternehmen zunimmt. Im Herbst dieses Jahres werden 24 Verkehrsunternehmen diesen Vertriebsweg anbieten. Dann startet eine Kampagne zur weiteren Bekanntmachung.



Eine weitere Attraktivierung verspricht die Integration einer Verkaufsfunktion in die Auskunft-App des VRR. Damit werden Kunden für eine in der VRR-App ermittelte Fahrt unmittelbar das passende HandyTicket erwerben und auf dem Smartphone speichern können.

Zum 1. November 2013 werden die Handytickets mit einem neuen Barcode ausgestattet, der in der Anwendung flexibler und leistungsfähiger ist. So kann eine Einstiegshaltestelle im Barcode hinterlegt werden, was es ermöglicht, künftig auch Kurzstreckentickets über das Handy zu erwerben. Die Tickets zum Selbstaussdruck werden ab dem 1. November 2013 ebenfalls mit dem neuen Barcode ausgestattet.

Derzeit laufen Gespräche, um den neuen Internetshop fertigzustellen. Problemfelder sind unter anderem die Verknüpfung mit der Internet-Fahrplanauskunft und der Verkaufsfunktion sowie datenschutzrechtliche Belange.

Die Machbarkeitsstudie für das Online-Vertriebstool, mit dessen Hilfe Abonnenten über das Internet Zugriff auf ihre Daten erhalten und Tickets erwerben oder ändern können, wird ebenfalls im Herbst 2013 abgeschlossen, sodass eine Ausschreibung in 2014 erfolgen kann und voraussichtlich zum Jahreswechsel 2014/2015 der Pilotbetrieb durch die WSW mobil GmbH beginnen wird.

9. Sachstand elektronisches Fahrgeldmanagement EFM3 - Aktivitäten und geplante Maßnahmen

Aktuelle Beschlusslage

Im Herbstsitzungsblock 2012 (siehe Drucksache M/VIII/2012/0374 und Nachtrag M/VIII/2012/0374/1) stimmte der Verwaltungsrat den Umsetzungsschritten zum Elektronischen Fahrgeldmanagement der Stufe 3 unter der Voraussetzung eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie zu.

Diese Machbarkeitsstudie war bereits im Sommersitzungsblock 2012 angekündigt worden. Der Verwaltungsrat stimmte damals der Machbarkeitsstudie und ihrer Funktion als Entscheidungshilfe (siehe Drucksache K/VIII/2012/0340) grundsätzlich zu.

Im Frühjahrssitzungsblock 2013 wurden im Nachtrag zum Sachstandsbericht EFM3 (siehe Drucksache) Inhalte und Auftragnehmer der Machbarkeitsstudie sowie Maßnahmen der Kommunikation und Information vorgestellt.

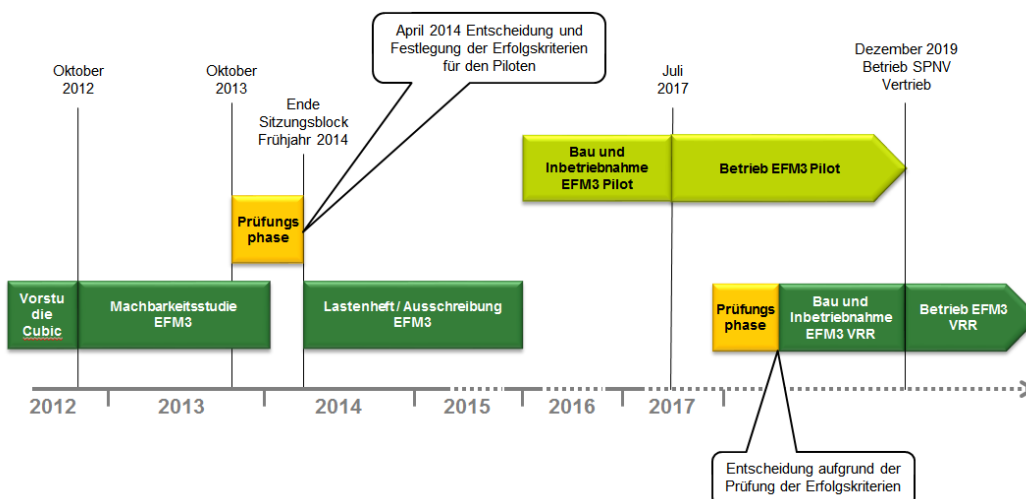
Im Sommersitzungsblock 2013 wurde EFM3 als Tagesordnungspunkt mit aktuellem Sachstand diskutiert (siehe Drucksache K/VIII/2013/0446).

Zwischenbericht über die Aktivitäten seit dem Sommersitzungsblock 2013

Projektplanung

Durch die verstärkte Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Projektorganisation und durch Verzögerungen in der Projektabwicklung wird der Abschluss der Studie für Mitte Januar 2014 erwartet. Der Großteil der einzelnen Arbeitspakete wird im Dezember abgeschlossen und im Januar zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst. Bereits vorher werden Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitspaketen bekannt geben und diskutiert, um den Entscheidungsprozess bis zum Frühjahrssitzungsblock zu vereinfachen.

Zeitplan EFM3 im VRR



Simulation von EFM3

Am 2. und 3. Juli 2013 fand eine Ein- und Ausstiegs-Simulation von EFM3 bei der EVAG in einem Gelenkbus statt. An diesen zwei Tagen wurde mit über 120 Testpersonen ermittelt, wie sich das geplante EFM3-System auf den Fahrgastwechsel in Bussen und an Haltestellen auswirkt.

Die Simulation sollte folgende Fragen beantworten:

- Ist Check-In/Check-Out (CiCo) in einem Gelenkbus überhaupt bei jedem Verkehrsaufkommen machbar?
- Wie verhalten sich große Fahrgastmengen in Bussen und an stark frequentierten Bushaltestellen in einem CICO-System?
- Wie wirkt sich CICO auf die Fahrgastwechselzeiten aus?
- Wie viele Validatoren pro Bus werden benötigt?
- Wo finden sich günstige Orte zur Platzierung der Validatoren im Bus?

Zur Zeit werden die gewonnenen Erkenntnisse mit dem Projektpartner Via ausgewertet und anschließend inhaltlich mit den Verkehrsunternehmen im KVIV AK Nahverkehrsmanagement diskutiert. Anschließend erfolgt Bericht in den Gremien.

Infotag EFM3 / Smart Via 3.0

Im Oktober wird es vor dem Workshop des Verwaltungsrates einen zweiten Infotag mit den Verkehrsunternehmen geben. Die Delegierten aus dem Landesarbeitskreis eTicket NRW sind – wie schon zum 1. Infotag am 10. April 2013 – ebenfalls eingeladen. In Referaten werden aktuelle Erkenntnisse aus dem Projekt vorgestellt und von den Teilnehmern diskutiert. Zusätzlich sollen alle noch offenen Themen im Projekt besprochen werden.

Tarifsystematik

Die Verkehrsunternehmen haben sich auf ein Tarifsystem zur Erlössimulation und weiteren Untersuchung im Rahmen der Studie vereinbart. Die vereinbarten Tarifmerkmale werden mit einer Software analysiert, sodass eine Aussage zur finanziellen Entwicklung durch einen möglichen elektronischen Tarif getroffen werden kann. Diese Erkenntnisse werden nach der Analyse in den Gremien des VRR diskutiert. Sie bilden die Prämissen der Konzeption einer neuen Einnahmeaufteilung.

Datenschutz

Das nun finalisierte Datenschutzkonzept wird in Kürze mit dem Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfreiheit NRW (LDI) abschließend diskutiert. Ziel ist die rechtliche

Absicherung der geplanten Prozesse sowie die umfangreiche Information und Beteiligung des LDI zu dem geplanten Vorhaben.

Einbindung des Steuerungskreises EFM in die Abnahmeprozesse der Arbeitspakete der Machbarkeitsstudie

In den KVIV-Arbeitskreisen wurde darum gebeten, die Fachleute der Verkehrsunternehmen noch besser und verbindlicher als bisher in die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie einzubinden.

Dies ist in den letzten Wochen intensiv geschehen. Die KVIV Arbeitskreise Marketing, Tarif & Vertrieb (MTV), Nahverkehrsmanagement, Wirtschaftliche Angelegenheiten, Technische Angelegenheiten sowie der Steuerungskreis EFM sind mit Diskussion und Abstimmung zentraler Fragen betraut gewesen. Grundsätzlich haben sich die genannten Kreise der anstehenden Fragen konstruktiv und effizient angenommen.

Studie zur Markterkundung EFM3

Begleitend zur Machbarkeitsstudie EFM3 im VRR wird eine Studie durch das KCEFM in Auftrag gegeben, die international bestehende EFM3-Systeme mit vergleichbarem Umfang identifizieren und beschreiben soll. In einer kurzen Darstellung sollen die Systeme, ihre Hersteller und ihre Betreiber benannt werden, sowie die Ausgestaltung und tariflichen Merkmale dargestellt werden.

Diese Studie soll praxiserprobte EFM3-Systeme und von den Betreibern genutzte Methoden ermitteln, welche sich auf den VRR übertragen lassen.

EFM3 und SPNV-Vertrieb

Der Vertrag zum heutigen SPNV-Vertrieb läuft bis Dezember 2019 über die DB Regio.

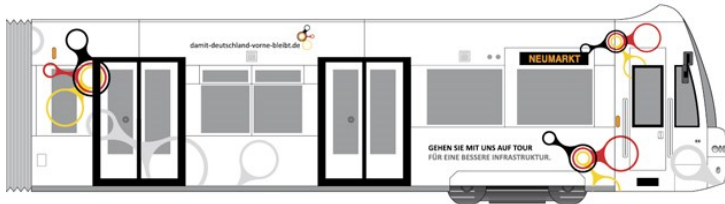
Zurzeit laufen Untersuchungen, in welcher Form und welcher Abhängigkeit eine Einführung von EFM3 mit der Neuausschreibung des SPNV-Vertriebs zusammenhängt und wie beides miteinander vernetzt werden kann.

10. Aktivitäten des VRR im Rahmen der Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ des VDV

Die Kampagne der Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ befindet sich seit ihrem Start im Mai 2013 auf einem guten Weg. Das Thema Infrastruktur ist in verschiedenen Ausprägungen derzeit in Deutschland wichtiger Bestandteil der öffentlichen Diskussion. Hierzu hat sicherlich die Initiative des VDV beigetragen, insbesondere durch eine erfolgreiche Kooperation mit der Axel Springer Gruppe, in deren Rahmen eine Reihe von Themenbeilagen in den großen deutschen Tageszeitungen publiziert wurden. Durch Medienreaktionen und Artikel wurden

bisher 2 Milliarden Kontakte generiert. Viele Medien wurden durch die Aktivitäten der Initiative auf das Thema Infrastruktur aufmerksam und griffen es in eigenen Berichten auf, bislang wurden rund 500 Veröffentlichungen im Print- und Onlinebereich registriert. Die Internetseite der Initiative konnte bereits rund 600.000 Besuche verzeichnen.

Am 12. September 2013 wird es noch vor der Bundestagswahl eine große Aktion der Verkehrsunternehmen und -verbände innerhalb der Initiative geben. An diesem Deutschlandtag



des Nahverkehrs werden bundesweit von rund 30 großen Unternehmen mit Motiven der Kampagne „Damit Deutschland vorne bleibt“ beklebte Busse und Straßenbahnen präsentiert. Innerhalb

des VRR beteiligen sich BOGESTRA, DSW21 und Rheinbahn. Pressetermine werden vor Ort die Aktion in die Medien und in die öffentliche Wahrnehmung tragen. Der VRR beteiligt sich an diesem Tag durch eine unterstützende Pressemeldung gemeinsam mit den beiden anderen SPNV-Aufgabenträgern aus NRW.

Seit Mitte Juli ist die Infrastrukturinitiative auf der Startseite von www.vrr.de verlinkt, in diesem Zeitraum nutzten bereits knapp 700 Besucher diese Weiterleitung. In der kommenden Ausgabe des VRR-Meinungsbildnermagazins „spectrum“ wird ein Artikel über die Ziele, Tätigkeiten und Hintergründe der Initiative berichten.

Ein wichtiges Ziel der Initiative ist die Erarbeitung eines bundesweiten Aktionsplans, in welchem die 100 wichtigsten und dringendsten Infrastrukturprojekte aufgeführt werden. Dieser „Infrastrukturatlas“ soll durch vier Regionalkonferenzen gefüllt werden, die im Frühjahr 2014 stattfinden sollen. Der VRR hat als SPNV-Aufgabenträger zum Themenbereich Personenverkehr die Projekte RRX, Ausbaustrecke Münster-Lünen und den zweigleisigen Ausbau Dellwig Ost zur Aufnahme gemeldet. Im Bereich Logistik/Transport wurden für den Güterverkehr die Ausbaumaßnahmen Emmerich-Oberhausen und Kaldenkirchen-Rheydt angeführt.