

- 13. VGN-Tarifharmonisierung**
- 14. HandyTicket-Kampagne 2013**
- 15. Aktion „Vorsicht! Toter Winkel“**
- 16. Pilotprojekt „Bundesweite Fußballentlastungsverkehre“**
- 17. App-to-App Lösung VRR-App/HandyTicket**
- 18. Datenlieferungs- und Datennutzungsvertrag zwischen VRR und den VU**
- 19. Ergebnisbericht Social Media und Pilotprojekt „Einsteigen und Mitreden“**

1. Betriebliches Gesundheitsmanagement

Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) dient nicht nur der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Mitarbeiter, sondern erhöht die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Unternehmens. Reduzierung von Fehlzeiten und Fluktuation, Erhaltung der Beschäftigungsfähigkeit, Steigerung der Leistungsbereitschaft und -fähigkeit, Erhöhung der Attraktivität als Arbeitgeber zeigen beispielhaft die Zielsetzung.

Bei der VRR-AöR betrug der krankheitsbedingte Ausfall ca. 19.000 Stunden. Neben den typischen „Bürokrankheiten“ wie z.B. Rückenschmerzen, „Mausarm“, Spannungskopfschmerzen, nehmen die Ausfälle durch psychische Erkrankungen bei der VRR AöR zu. Grund genug, die betriebliche Gesundheitsförderung zu stärken.

Ziel des BGM ist, die Belastungen der Beschäftigten zu optimieren und die persönlichen Ressourcen zu stärken. Durch gute Arbeitsbedingungen und Lebensqualität am Arbeitsplatz wird auf der einen Seite die Gesundheit und Motivation nachhaltig gefördert und auf der anderen Seite die Produktivität, Produkt- und Dienstleistungsqualität und Innovationsfähigkeit eines Unternehmens erhöht.

Letzteres ist angesichts der demografischen Entwicklung und dem damit verbundenen Konkurrenzkampf um qualifizierte Nachwuchskräfte nicht zu unterschätzen.

Die wichtigsten Analyse-Instrumente sind die Gefährdungsbeurteilung (Arbeitsschutz, psychische und physische Belastungen), Fehlzeiten-Analysen, Krankenkassenberichte, biometrische Daten, Gesundheitszirkel, Workshops zur strategischen sowie operativen Zielfindung und Mitarbeiter-Befragung. Durch die Kombination verschiedener Analysemethoden werden Handlungsbedarf und Problemfelder im Betrieb ermittelt.

Zu Beginn eines ganzheitlichen Betrieblichen Gesundheitsmanagement stand eine Bestandsaufnahme. Diese diente dazu eine Übersicht aller bereits im Unternehmen bestehenden Maßnahmen und Prozesse zu erstellen. Dies sind u.a.:

- flexible Arbeitszeitmodelle (Gleitzeit, Arbeitszeitkonten),
- HR-Maßnahmen zur Förderung der Selbstverantwortung zur Gesundheitsförderung,
- ein Führungskräfte-Entwicklungsprogramm,
- ein gutes Betriebsklima,
- Kurse für Rückenschule, Laufgruppen, ergonomische Schulungen,
- Arbeits- & Gesundheitsschutz,
- eine gesunde Kantinenverpflegung,
- ein betriebliches Eingliederungsmanagement.

Das Aufgreifen dieser bereits bestehenden Einzelmaßnahmen, das Strukturieren, das miteinander Vernetzen und das Kommunizieren der Vorgehensweise ist ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit des innerbetrieblichen Gesundheitsmanagements.

Neben diesen Maßnahmen wurde bei der VRR AöR im Jahr 2011 der erste Yoga-Kurs angeboten. Aufgrund der Nachfrage konnte auch ein Nachfolgekurs angeboten werden. Ebenfalls haben die Mitarbeiter seit 2011 alle 2 Wochen die Möglichkeit einer Massage während der Mittagspause oder nach Feierabend direkt im Geschäftsgebäude. Die notwendigen Kosten hierfür tragen die Mitarbeiter selbst. Das Angebot erfreut sich regem Zuspruch!

Im April 2012 erfolgte eine Mitarbeiterbefragung zum Thema „betriebliche Gesundheitsförderung“. Die Ergebnisse wurden unter Mitwirkung der AOK im Rahmen eines Gesundheitszirkels ausgewertet.

Darauf aufbauend hat der „Gesundheitszirkel“ konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Gesundheitsstandes ausgearbeitet und zur Umsetzung vorgeschlagen.

Als erste Maßnahme wurde eine eigene Seite „Gesundheitsmanagement“ eingerichtet, auf der aktuelle Aktionen und Informationen zum Thema Gesundheit bereitgestellt werden.

Ebenso wurde der Wunsch nach einem Gesundheitstag (Auswertung Mitarbeiterbefragung) mit den Themen gesunde Ernährung und Präventionsanregungen zur Gesundheit am Arbeitsplatz am 16.01.2014 umgesetzt.

Der Gesundheitstag wurde von den Kolleginnen und Kollegen gut angenommen und hat viel positives Feedback ausgelöst. Die angebotenen Vorträge unter anderem zu den Themen Ernährungsmanagement und Ausdauersport sowie die Kurse zur Schmerzreduktion im Wirbelsäulenbereich sind gut besucht worden und auch die Angebote zur Messung von Muskelmasse und Körperfettanteil wurden rege in Anspruch genommen.

Weiterhin wurde die Beratung der Mitarbeiter über Arbeitsplatzergonomie direkt am Arbeits-

platz durch eine Fachkraft optimiert.

Die jährlich stattfindenden Augenuntersuchungen und Gripeschutzimpfung in unserem Hause werden ebenfalls sehr gut angenommen.

Ein weiteres Engagement liegt bei unserem Betriebssport. Hier fördert der VRR folgende Gruppen:

- Lauftreff
- Badminton
- Fußball
- Kegeln
- Klettern
- Squash

Weitere, sich in der Planung befindliche Projekte sind:

- Die Vorstellung unterschiedlicher Präventionskurse, -möglichkeiten (3-4 x pro Jahr über eine Krankenkasse)
- Entwicklung eines Anreizsystems zur Durchführung von ausgewählten Vorsorgeuntersuchungen
- Angebot einer Darmkrebsfrüherkennungsuntersuchung
- Angebot eines Hautkrebs-Screenings für alle Mitarbeiter
- Fortführung eines 2. Gesundheitstages mit den Schwerpunkten „Sucht“ und „Stress/Entspannung“ im Jahr 2015
- Kampagne gegen die „Impfmüdigkeit“ durch den medizinischen Dienst der BOGESTRA

2. Sachstand zum Stand der Investitionsförderung gem. §12 ÖPNVG NRW

A.) Erweiterung des VRR-Förderkatalogs 2014 gem. §12 ÖPNVG NRW

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hatte in seinem Beschluss vom 27.9.2013 zum Förderkatalog 2014 den Vorstand der VRR AöR ermächtigt, den o.g. Förderkatalog in eigener Zuständigkeit bis Ende des Jahres 2013 den Förderkatalog 2014 gemäß den festgesetzten Prioritäten zu erweitern sofern durch Abrechnung oder Rückzug von Maßnahmen finanzielle Freiräume erkennbar werden. Diese Option hat der Vorstand im Dezember 2013 durch die Erweiterung des Förderkatalogs bis zur lfd. Nr. 36 wahrgenommen (siehe Drucksache Z/VIII/2013/0455, **Anlage 1**).

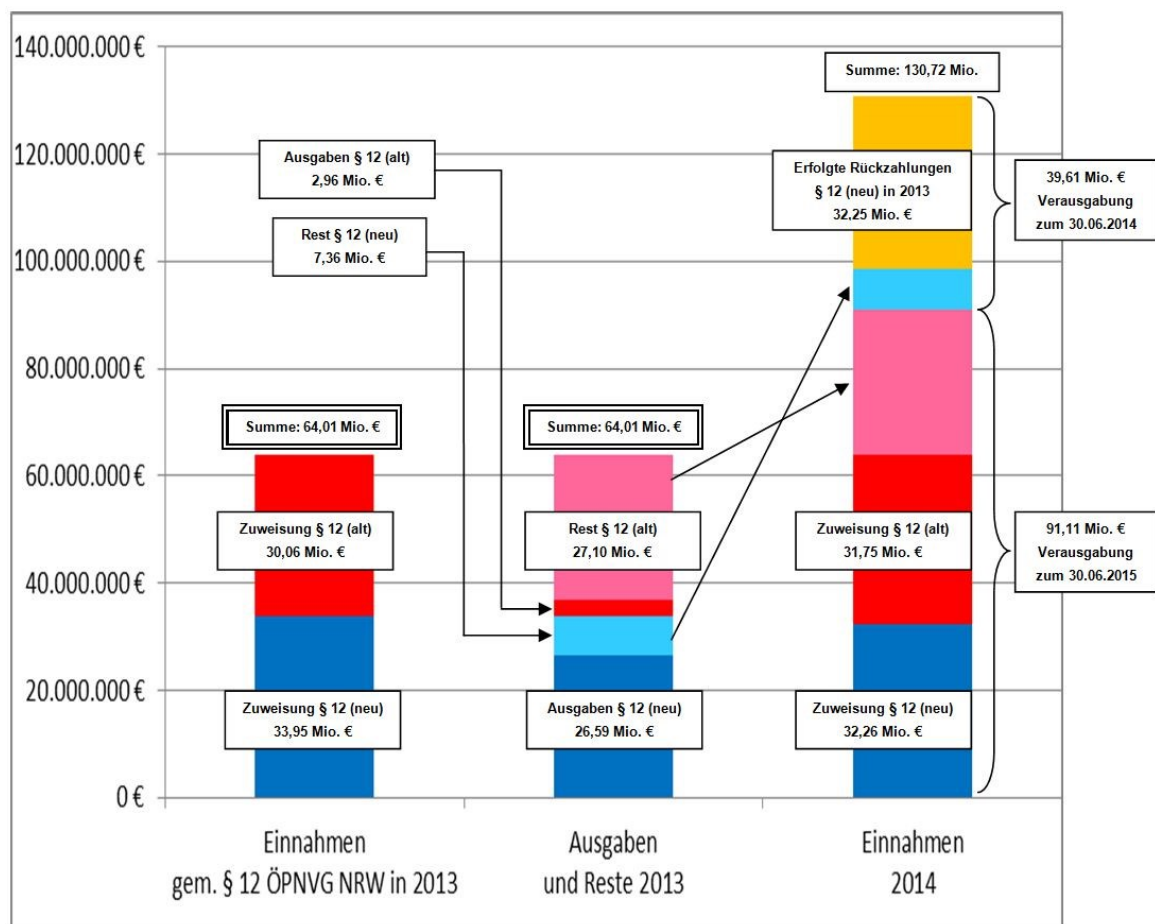
Die Möglichkeit ergab sich durch den Rückzug der Maßnahme „Onlinevertriebstool“ und die zwischenzeitlich erfolgte Bewilligung des Projektes „Harmonisierung nationaler Bar-Code-Nutzung“. Die bewilligte Zuwendung hat sich gegenüber der eingeplanten Anmeldung um 547.500 EUR reduziert. Die rückgezogene Maßnahme hat ein Zuwendungsvolumen i. H. v. 765.000 EUR. Entsprechend wurde der VRR-Förderkatalog 2014 um die lfd. Nummern 27 – 36 erweitert, dass für diese Maßnahmen angemeldete Zuwendungsvolumen beträgt 935.800 EUR.

B.) Sachstand der Auswirkungen der Alt-Förderung auf die Mittelzuweisung für §12 ÖPNV NRW

Die jährliche Finanzmittelzuweisung des Landes an die VRR AöR für die Bewirtschaftung des VRR-Förderkatalogs steht in direkter Abhängigkeit zum Abbau der durch Bewilligungsbescheide bestehenden rechtlichen Verpflichtungen zur Finanzierung der sog. **Alt-Förderung** (1. Zuwendungsbescheid wurde **vor dem 01.01.2008** ausgestellt).

Gesetzlich geregelt ist, dass die VRR AöR für das Haushaltsjahr (HHj) als Zuwendungen (Barmittel) 64,014 Mio. EUR minus der für das HHj, durch Bescheide gebundenen Ausgabeermächtigung für **Alt-Vorhaben** erhält, diese Barmittel werden zusätzlich durch die Differenz des realen Verbrauchs der Barmittel der **Alt-Vorhaben** des Vorjahres zur damals gebundenen Ausgabeermächtigung plus erhaltene Rückzahlungen aufgestockt. Diese Barmittel müssen innerhalb von 18 Monaten verausgabt sein, ansonsten fließen diese Mittel zurück an das Land.

Nachfolgendes Diagramm zeigt diese Auswirkungen dieser gesetzlichen Regelung.



Durch diese Regelungen sind enorme Schwankungen in der jährlichen Barmittelzuweisung vorprogrammiert. Diese werden insbesondere durch die Abweichung der realen Mittelverwendung zur angemeldeten Mittelverwendung bei Alt-Vorhaben und Rückzahlungen hervorgerufen. In der Regel können diese Barmittel-Schwankungen durch Mittelabrufe bei baulichen Infrastrukturmaßnahmen jedoch nicht ausgeglichen werden.

Nachfolgende Tabelle stellt die durch Minderverausgabungen bei **Alt-Vorhaben** hervorgerufenen Schwankungen der jährlichen Barmittelzuweisung dar:

Haushaltsjahr (HHj)	Beantragt in [TEUR]	Abgerufen in [TEUR]	Differenz in [TEUR]
2008	71.229	28.497	42.732
2009	84.411	34.617	49.794
2010	52.003	18.368	33.635
2011	49.746	2.353	47.393
2012	36.880	2.912	33.968
2013	30.059	2.960	27.099
2014	31.750		

Die Tabelle zeigt insbesondere, dass erstens der angemeldete Mittelverbrauch deutlich zu hoch angemeldet wird und zweitens die real abgerufenen Mittel sich seit 2011 auf sehr niedrigem Niveau bewegen.

Daher ist anzunehmen, dass viele Vorhaben bereits baulich abgeschlossen sind und einige Bedarfe nur noch fiktiv bestehen. **Es fehlen die Verwendungsnachweise.**

Zum Jahreswechsel gibt es rechtliche Verpflichtungen i. H. v. ca. 105 Mio. EUR für 51 **Alt-Vorhaben.**

C.) Maßnahmen zur Erhöhung der Transparenz im Förderkatalog

Als Ergebnis zeigt sich somit eine deutliche Diskrepanz zwischen den haushälterisch zur Verfügung stehenden (mittelfristigen) Verpflichtungsermächtigungen, den Maßnahmen im Förderkatalog, den realen Auszahlungen und den kurzfristig zur Verfügung stehenden Barmitteln.

Rechnerisch ist der Förderkatalog derzeit bis zum Jahr 2017 um ca. 100 Mio. EUR überzeichnet, jedoch werden die Barmittel von den Zuwendungsempfängern nicht abgerufen. diesem muss u.a. durch nachfolgend dargestellte Maßnahmen entgegengewirkt werden.

- Vermehrte Abrechnung von Altvorhaben
- Zügige (bauliche) Umsetzung von bewilligten Vorhaben
- Zügige Abrechnung fertiggestellter Neuvorhaben
- Nur Anmeldung von baureifen Vorhaben für die Förderkatalogfortschreibung
- Eliminierung von mehrjährig nicht umgesetzten Vorhaben aus dem Förderkatalog

3. Baumaßnahmen 2014 im Bereich DB Netz

Erstmalig gibt der VRR im Rahmen des Sachstandsberichtes einen Überblick über Baumaßnahmen im Schienennetz der Bahn, die größere Auswirkungen auf den SPNV im VRR haben werden.

Es ist vorgesehen, zukünftig im letzten Sitzungsblock eines Jahres den Überblick für das kommende Jahr zu geben.

Im Jahre 2014 stehen folgende Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den SPNV an:

Inbetriebnahme Elektronisches Stellwerk (ESTW) Duisburg

Die Baumaßnahmen finden vom 13.09. bis zum 29.09. 2014 in insgesamt 5 Phasen statt,

wobei zwei Phasen (vom 14.09. bis 20.09. und vom 22.09. bis 27.09.) in der Woche liegen. Die anderen drei Phasen liegen an den Wochenenden.

Je nach Bauphase werden die auf Duisburg zulaufenden SPNV-Linien durch Teilausfall, Umleitung und/oder Streckenwechsel betroffen sein. Beim Teilausfall wird Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Düsseldorf – Essen (S 6)

Gleiserneuerung und Weichenerneuerung mit Streckensperrung vom 05.07. bis 18.08. 2014 zwischen Düsseldorf-Rath und Essen-Werden.

In der Bauzeit wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Bochum-Riemke – Wanne-Eickel (RB 46)

Gleiserneuerung und Weichenerneuerung vom 08.10. bis 20.10. 2014.

Einrichtung eines Ersatzverkehrs mit Bussen.

Inbetriebnahme ESTW Wuppertal

Weiterführung der Baumaßnahmen, die 2013 begonnen haben, mit verschiedenen Bauzuständen vom 06.01. bis 24.11. 2014.

Gravierende Sperrpausen mit Totalsperrung für alle SPNV-Linien sind im

- Abschnitt Hochdahl – Wuppertal Hbf in den Durchführungszeiten 11.04. bis 14.04., 25.04. bis 28.04. und 11.07 bis 14.07. und im
- Abschnitt Wuppertal Hbf – W-Oberbarmen in den Durchführungszeiten 10.10. bis 13.10., 17.10. bis 20.10. und 21.11. bis 24.11.

geplant.

Ein Umleitungs- und Ersatzkonzept wird zurzeit erarbeitet.

Müngstener Brücke / S 7

Weiterführung der Sanierungsarbeiten an der Müngstener Brücke auch im Jahr 2014. Bis zum 27.06.2014 findet Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Solingen Mitte und Remscheid Hbf statt.

Wegen Gleisarbeiten kommt es im Zeitraum vom 05.07. bis 18.08.2014 zu Teilsperren zwischen Wuppertal-Oberbarmen – Remscheid-Lennep.

4. Stationspreissystem

Entwicklung und rechtliche Probleme

Im **SPS 1999** wurde für jede einzelne Station ein Stationspreis ermittelt, der sich nach den Kosten für die Station und der Anzahl der Zughalte bemaß. Das SPS 1999 enthielt ca. 5400 Einzelpreise.

Im nachfolgenden **SPS 2005** wurden alle Stationen in sechs Bahnhofskategorieen eingeteilt, und länderspezifisch wurden die Preise für jede Kategorie ermittelt. Damit reduzierte sich die Anzahl der Preise auf 96 Einzelpreise (für 16 Bundesländer mit je 6 Kategorien). Ein erstmals eingeführter Zuglängenfaktor beaufschlagte Züge ab 180 m mit dem Faktor 2. Damit sollte der Fernverkehr angemessen an den Stationskosten beteiligt werden. Mit Einführung des SPS 2005 haben sich die Stationskosten für viele der von privaten EVU genutzten Stationen überdurchschnittlich verteuert. Dies führte zur Klage der PEG (siehe weiter unten).

Das SPS der Bahn war von Anfang an kein rechtlich belastbares System. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger wie auch der VRR hielten die Preisbildung und die Kategorisierung von Bahnhöfen von Beginn an für nicht transparent.

So hat im Dezember 2009 die Bundesnetzagentur die geltende Stationspreisliste für ungültig erklärt, und im Mai 2010 hat die BNA das Stationspreissystem der DB für unbillig im Sinne des § 315 BGB erklärt. Nach einer Klage der DB blieb das Stationspreissystem vorläufig in Kraft. Im September 2010 kündigte die DB die Einführung eines neuen Stationspreissystems an.

In diesem neuen **SPS 2011** wurde eine Kostenermittlung für die Stationen einer Kategorie je Aufgabenträger vorgenommen und eine zusätzliche Bahnhofskategorie 7 eingeführt. Damit ergaben sich bei 28 Aufgabenträgern insgesamt 196 verschiedene Grundpreise. Der nun auf drei Segmenten beruhende Zuglängenfaktor (1 bei Zuglängen bis 90 m, 1,2 bei Zuglängen bis 170 m, 3 bei Zuglängen ab 170 m) galt aber auch für entsprechend lange Züge im SPNV. Beim VRR waren davon insbesondere Doppelstockzüge auf den RE-Linien vom Zuglängenfaktor 3 betroffen.

Die Bundesnetzagentur (BNA) hatte die DB ebenfalls im Jahre 2010 aufgefordert, ein nachvollziehbares Berechnungsverfahren zur Bildung des **Zuglängenfaktors** darzulegen. Daraufhin haben BNA und DB in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag im Jahr 2012 vereinbart, spätestens bis zum 01.01.2015 einen **Verkehrsleistungsfaktor** einzuführen, der den Zuglängenfaktor ersetzt. Die Höhe des Verkehrsleistungsfaktors soll auf der Basis nachvollziehbarer Studien entweder auf einer verursachergerechten Zurechnung von Kosten und/oder anhand der Markttragfähigkeit der jeweiligen Verkehrsleistung transparent erfolgen. Als Übergangslösung für die Jahre 2013 und 2014 wird mit Zustimmung der BNA für Verkehrsleistungen im Nahverkehr ausschließlich der jeweils ermittelte und veröffentlichte Stati-

onspreis erhoben, während die Stationspreise im Fernverkehr mit einem Faktor von 2,4 auf den veröffentlichten Stationspreis erhoben werden. Die Bemessung dieses für zwei Jahre geltenden Verkehrsleistungsfaktors für den Fernverkehr orientiert sich dabei an dem bisherigen und derzeitigen Belastungsverhältnis zwischen Schienenpersonennah- und -fernverkehr. Durch die wiederholte Änderung des SPS in den vergangenen Jahren war eine Vergleichbarkeit der Grundpreise je Kategorie in den verschiedenen SPS nicht gegeben. So sind insbesondere mit dem Ersatz des Zuglängenfaktors durch den Verkehrsleistungsfaktor im SPS 2012 die Grundpreise je Kategorie für die Jahre 2012 und 2013 nicht miteinander vergleichbar. Letztendlich werden die entfallenen Einnahmen durch den Wegfall des Zuglängenfaktors durch einen Anstieg der Grundpreise kompensiert.

Stationspreisverfahren DB Station & Service AG./ Prignitzer Eisenbahn (PEG)

Nachdem die DB Station & Service AG im Rahmen des Wechsels auf das Stationspreissystem (SPS) Anfang 2005 die Entgelte deutlich angehoben hatte, wies die VRR AöR die PEG an, für die von ihr bedienten Linien (RB 36, 44, 51), ein lediglich gekürztes Stationsentgelt, d.h. weiter auf der Basis des SPS 2004, zu zahlen.

Der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) war ebenfalls mit eigenen Linien der PEG betroffen und hat sich dem Verfahren angeschlossen.

Das erstinstanzliche Landgericht in Berlin gab zunächst der im Oktober 2008 eingereichten Klage der DB Station und Service AG auf Auszahlung der einbehaltenen Stationsentgelte (rund 3,27 Mio. €, davon VRR ca. 1,5 Mio. €) statt.

In der Berufungsinstanz hatte das Kammergericht in Berlin, das Urteil des Landgerichts aufgehoben und das Stationspreissystem für unbillig erklärt. Der Kartellsenat hat deutlich gemacht, dass die DB Station und Service AG ihrer Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen der Billigkeit nicht nachgekommen ist bzw. nichts vorgetragen hat. Insbesondere ist aus der Sicht des Gerichts und der PEG offen geblieben, ob und wie die Fördermittel von Ländern und Gemeinden bei der Entgeltermittlung berücksichtigt werden.

Die Revision wurde nicht zugelassen. Eine von DB Station & Service AG im Dezember 2012 vorsorglich eingelegte Nichtzulassungsbeschwerde wurde vom Bundesgerichtshof in Karlsruhe in letzter Instanz zurückgewiesen. Die Erhöhung der Stationsentgelte durch das SPS 2005 ist nicht verbindlich, da sie nicht der Billigkeit gemäß § 315 Absatz 3 BGB entspricht. Für die Jahre 2005 bis 2007 besteht damit rechtliche Klarheit. Die Jahre 2008 und 2009 (Ende der Vertragslaufzeit mit der PEG) sind noch anhängig.

Alle weiteren Verkehrsverträge werden auf Grundlage der Entscheidung auf den Prüfstand gestellt. Die konkreten Auswirkungen auf den einzelnen Linien müssen noch bewertet werden, da die jeweiligen gerichtlichen Entscheidungen nur inter partes Wirkungskraft entfalten,

d.h. die Rechtbindung ist beschränkt auf die Prozessparteien.

5. Rahmenvereinbarung mit der LAG Selbsthilfe NRW

In die Entscheidung des VRR, auf der S5/S8 Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm einzusetzen, waren zu einem frühen Zeitpunkt auch Vertreter der Behindertenverbände auf Orts- und Landesebene eingebunden. Aus diesen Gesprächen haben sich sehr intensive Informations- und Abstimmungsgespräche mit der LAG SELBSTHILFE NRW zu Fragen der Barrierefreiheit im SPNV entwickelt. Die LAG Selbsthilfe NRW ist ein Interessenzusammenschluss von über 120 Selbsthilfeverbänden behinderter und chronisch kranker Menschen in NRW.

In diesen Gesprächen ist gemeinsam eine Rahmenvereinbarung entwickelt worden, die am 04. Februar zwischen VRR und der LAG SELBSTHILFE NRW unterzeichnet wurde. Darin verpflichten sich beide Vertragspartner zu einer engen Kooperation und vertrauensvollen Zusammenarbeit, um den Zugang und die Nutzung des SPNV für Menschen mit Behinderung zu realisieren. Als gemeinsames Ziel ist vereinbart worden, dass beide Vertragspartner eine Bahnsteighöhe von 76 cm für das S-Bahn-System anstreben, weil nur mit dieser Höhe langfristig die gesamte Barrierefreiheit bei der S-Bahn erreicht werden kann.

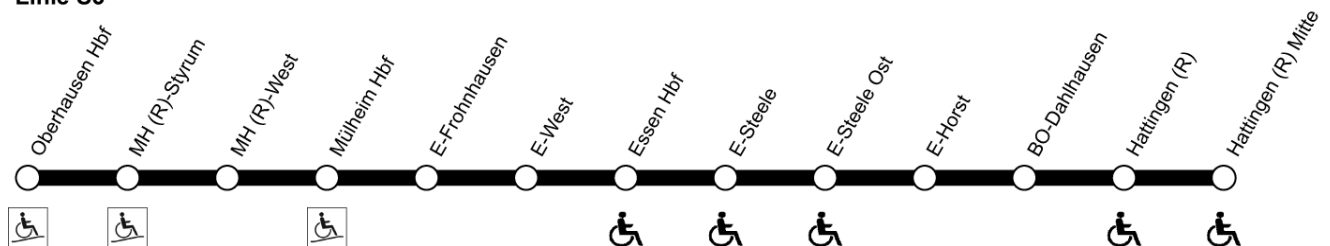
In der weiteren Ausgestaltung der Rahmenvereinbarung wird der VRR die LAG SELBSTHILFE über alle relevanten Planungen frühzeitig informieren. Auf der Basis dieser Rahmenvereinbarung ist die LAG SELBSTHILFE NRW nunmehr der zentrale Ansprechpartner für den VRR in allen Angelegenheiten der barrierefreien Gestaltung des SPNV.

Der VRR hat als erster Aufgabenträger für den SPNV in NRW eine derartige Rahmenvereinbarung abgeschlossen.

Als weiteres Ergebnis der Zusammenarbeit mit der LAG SELBSTHILFE hat der VRR eine linienweise Übersicht über die barrierefreie Zugänglichkeit zum SPNV an jeder Station (stufenloser Zugang zum Bahnsteig und niveaugleicher Einstieg in das Fahrzeug) entwickelt.

Die gesamte Darstellung für alle Linien ist im Stationsbericht 2013 enthalten und auf der Internetseite des VRR (<http://www.vrr.de/de/fahrten/barrierefreiheit/index.html>) abrufbar.

Linie S3





Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Aufzug oder Rampe und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich.



Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Aufzug oder Rampe möglich. Der Einstieg ins Fahrzeug ist über fahrzeuggebundenen Einstieghilfen an der 1. Fahrzeugtür in Fahrtrichtung im Regelbetrieb möglich.

6. Elektrifizierung RB 32 (Wesel – Bocholt)

Mit der Vergabe des Niederrheinnetzes besteht die Möglichkeit, die Strecke Wesel – Bocholt mit in das Betriebsprogramm zu integrieren und eine Direktverbindung von Bocholt nach Duisburg/Düsseldorf einzurichten. Damit wird eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des Angebotes insbesondere aus dem Bereich des Zweckverbandes Westfalen-Lippe(NWL) erreicht. Voraussetzung dafür ist eine Elektrifizierung der Strecke. In einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem VRR und dem NWL werden Aufgabenverteilung und Finanzierung der Maßnahme geregelt. Danach werden dem VRR alle Aufgaben im Zusammenhang mit der Planung übertragen.

Auf der Grundlage eines Zuwendungsvertrages wird derzeit durch die DB Netz AG, Geschäftseinheit Regionalnetze, die Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI erarbeitet. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im April vorliegen. Danach soll umgehend die Planung für die Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI beauftragt werden. Ziel ist, zeitgerecht zur Inbetriebnahme des Niederrheinnetzes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 die Elektrifizierung umzusetzen.

Der Kooperationsvertrag sieht für die zu beauftragenden Planungsleistungen eine Kostenteilung vor. Dies gilt nach den Vorstellungen des VRR auch für die Investitionskosten der Elektrifizierung. In diesem Punkt steht allerdings die abschließende Beschlussfassung im NWL noch aus.

7. Aktueller Sachstand Betuwe / RRX-Außenäste

Substantieller Bestandteil der Festlegungen zwischen den SPNV-Aufgabenträgern und dem Land NRW zum RRX-Vorlaufbetrieb ist der sukzessive Einsatz der RRX-Fahrzeuge auf den auszuschreibenden RE-Linien ab 2018. Dazu müssen alle Bahnsteige auf den von den RRX-Fahrzeugen zu befahrenden Strecken (RRX-Außenäste und Betuwe) mit einer Bahnsteiglänge von 220 m (entspricht einer Nutzlänge von 215 m) ausgebaut sein.

Zur Umsetzung dieser Ausbaumaßnahmen muss in einem ersten Schritt in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und DB Netze die Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) für diese Infrastrukturmaßnahme vereinbart werden. Nachdem im Jahre 2013 eine Verständigung zwischen dem Land und den SPNV-Aufgabenträgern über die in Frage kommenden Bahnhöfe erzielt worden ist, konnte bis zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Unterzeichnung der Vereinbarung erreicht werden. Der VRR hat das Land mehr-

fach – zuletzt in einem gemeinsamen Schreiben mit dem Zweckverband Westfalen Lippe – an die zeitnahe Unterzeichnung der Vereinbarung und die rechtzeitige Umsetzung der Maßnahmen für die Betriebsaufnahme des RRX-Vorlaufbetriebes erinnert.

Die Planfeststellungsunterlage für den Ausbau der Betuwe beinhalten noch nicht die für den RRX-Vorlaufbetrieb auf der RE 5 bzw. für das Niederrheinnetz (RB 35) erforderlichen Bahnsteiglängen von 220m bzw. 190m. Deshalb sieht die Finanzierungsvereinbarung für die Betuwe für den Einsatz des RE 5 an den Stationen Emmerich, Empel-Rees, Mehrhoog, Wesel, Friedrichsfeld, Voerde, Dinslaken, OB-Holten und OB-Sterkrade auf eine Bahnsteiglänge von 220m und für den Einsatz der RB 35 an den Stationen Praest, Millingen, Haltern und Wesel-Feldmark eine Bahnsteiglänge von 190m vor.

Diese Längen sind beim Bau der Betuwe zu berücksichtigen. Eine entsprechende Anpassung der bestehenden Betuwe-Planung kann aber erst dann erfolgen, wenn die Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und DB Netze unterzeichnet ist.

Wegen des Zeitplans für den Bau der Betuwe ist nicht davon auszugehen, dass die erforderliche Bahnsteiglänge im Jahr 2016 (Niederrheinnetz mit RB 35) bzw. im Jahr 2019 (RRX-Vorlaufbetrieb auf der RE 5) zur Verfügung stehen. Dafür sieht die Finanzierungsvereinbarung die Herstellung entsprechender Bauprovisorien vor.

Bestandteil der Finanzierungsvereinbarung zur Betuwe ist ebenfalls der Bau der Station Elten mit einer Bahnsteiglänge von 190 m.

8. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis November 2013

Nach den ersten elf Monaten 2013 zeigen sowohl die Einnahmen wie auch die Fahrten eine positive Entwicklung. Die Einnahmen sind in diesem Betrachtungszeitraum inkl. der Landeszuwendungen zum SozialTicket um **32,216 Mio. € (+ 3,4 %)** gestiegen und auch die Fahrten zeigen trotz schwieriger Begleitumstände (Schüler- und Bevölkerungsrückgang) mit **+ 6,892 Mio. Fahrten (+ 0,7 %)** eine erfreuliche Tendenz.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Nov 2012	Jan-Nov 2013		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.650.009	1.641.370	-8.639	-0,5
	Barsortiment	223.678.455	227.906.694	4.228.239	1,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	117.119.727	121.129.439	4.009.711	3,4
	davon 4erTicket Erwachsene	68.753.971	67.689.075	-1.064.897	-1,5
	FirmenTickets	82.984.806	86.915.499	3.930.693	4,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	40.846.262	41.272.342	426.079	1,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	12.691.652	13.084.022	392.369	3,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	29.446.892	32.559.136	3.112.244	10,6
	Regelzeitkarten	371.825.620	368.617.013	-3.208.607	-0,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	191.804.560	191.913.013	108.453	0,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	67.772.548	65.768.645	-2.003.903	-3,0
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	77.353.382	75.571.320	-1.782.061	-2,3
	davon BärenTicket	34.895.131	35.364.036	468.905	1,3
	Schüler/AzubiTickets	235.263.967	237.510.725	2.246.758	1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	82.384.649	82.087.517	-297.132	-0,4
	davon YoungTicketplus	42.105.327	43.094.155	988.828	2,3
	StudentenTickets	35.209.285	40.274.506	5.065.221	14,4
	NRW-weite Tickets	17.741.105	18.671.851	930.746	5,2
	SozialTicket	15.843.591	28.715.990	12.872.399	81,2
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	85.356.304	83.137.424	-2.218.881	-2,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	43.588.922	42.987.670	-601.252	-1,4
	davon 4erTicket Erwachsene	28.921.016	27.417.096	-1.503.920	-5,2
	FirmenTickets	66.941.018	67.967.587	1.026.569	1,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	25.851.789	25.087.871	-763.918	-3,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	11.713.920	11.704.832	-9.088	-0,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	29.375.309	31.174.884	1.799.575	6,1
	Regelzeitkarten	361.701.160	343.182.919	-18.518.241	-5,1
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	203.121.724	194.934.850	-8.186.874	-4,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	68.000.276	62.644.773	-5.355.503	-7,9
	davon Ticket1000/2000 - MK (inkl. 9 Uhr)	67.693.690	63.512.346	-4.181.344	-6,2
	davon BärenTicket	22.885.470	22.090.950	-794.520	-3,5
	Schüler/AzubiTickets	432.490.192	426.599.918	-5.890.274	-1,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	209.902.728	201.254.080	-8.648.648	-4,1
	davon YoungTicketplus	61.363.125	59.185.500	-2.177.625	-3,5
	StudentenTickets	62.358.540	68.630.670	6.272.130	10,1
	NRW-weite Tickets	2.470.209	2.429.043	-41.166	-1,7
	SozialTicket	32.323.046	58.584.461	26.261.415	81,2
Gesamt: Summe von Einnahmen		984.196.838	1.010.253.647	26.056.809	2,6
Gesamt: Summe von Fahrten		1.043.640.469	1.050.532.022	6.891.553	0,7

Im Bereich des **Barsortimentes** ist die Entwicklung der **Einnahmen** trotz sinkender Fahrten mit **+ 4,228 Mio. € (+ 1,9 %)** sehr positiv. Dabei zeigt gerade das **EinzelTicket** als „Einstiegeticket“ zum ÖPNV eine mit **+ 4,010 Mio. € (+ 3,4 %)** erfreuliche Entwicklung. Bei den **4erTickets** sind die Einnahmen bis November 2013 um **ca. 1,5 %** auf **67,7 Mio. €** gesunken. Auch die **FirmenTickets** zeigen mit **+ 3,931 Mio. € (+ 4,7 %)** eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Einnahmen bei den **SemesterTickets** haben sich erwartungsgemäß wegen der gestiegenen Studierendenzahlen um **5,065 Mio. € (+ 14,4 %)** positiv verändert, Grund ist hier der doppelte Abiturjahrgang. Die Einnahmen bei den **Schüler- und AzubiTickets** sind trotz sinkender Schülerzahlen um **+ 2,247 Mio. € (+ 1,0 %)** gestiegen.

Lediglich die **Regelzeitkarten** zeigen durch Wechsel zum SozialTicket noch immer ein **Minus von – 3,209 Mio. € (- 0,9 %)**.

Die Abonnentenentwicklung im VRR zeigt bis August einen leicht steigenden Trend, aktuell

können Zuwächse von **+ 0,1 % (1.500 neue Abonnenten)** verzeichnet werden. Die größten Steigerungsraten konnten mit **19.000 Abos (+ 10,1 %)** bei den **SemesterTickets** und mit **100 Abos (+ 0,1 %)** bei den **FirmenTickets** festgestellt werden. Die **SchokoTickets** folgen dem Trend der rückläufigen Schülerzahlen und gehen so um **1.400 Abonnenten zurück (- 0,3%)**. Im Bereich der **Ticket1000/2000-Abonnenten** sind die Kannibalisierungseffekte vom SozialTicket immer noch offensichtlich, hier verzeichnen wir einen Rückgang von **– 21.000 Abonnenten (- 5,3 %)**. Viele dieser ehemaligen Abonnenten davon haben sich sicherlich für das günstigere **SozialTicket** entschieden. Das **BärenTicket** ist um etwa **1.600 Abonnenten (- 3,5 %)** und das **YoungTicket plus** um **ca. 3.100 Kunden (- 4,1 %)** zurückgegangen. Dazu kommen noch **ca. 9.500 SozialTicket-Kunden**, die sich für die Chipkarte entschieden haben.

Nach der **verbundweiten Einführung des SozialTickets** zum 01. Januar 2013 und der **Erweiterung auf die Kreisgebiete** haben sich die Absatzzahlen bis **November** bei ca. **95.000 Tickets** eingependelt, dies entspricht einer **Nutzerquote von 7,7 %**.

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

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

9. SchnupperAbo 2013

Das SchnupperAbo wurde als dreimonatiges Test-Abo mit einem Sonderkündigungsrecht bis zum Ende des dritten Laufzeitmonats 2013 bereits zum sechsten Mal in einer verbundübergreifenden Kampagne beworben. Gegenstand des SchnupperAbos waren, wie schon in den Vorjahren, die Abotickets **Ticket1000/Ticket1000 9 Uhr**, **Ticket2000/Ticket2000 9 Uhr**, **YoungTicketPLUS** und das **BärenTicket**.

Die Konzeption und Umsetzung der SchnupperAbo-Kampagne 2013 erfolgte bereits zum dritten Mal VRR-intern. Die AG Kommunikation hatte sich Anfang 2013 für eine Neukonzeption bzw. ein neues Kampagnenmotiv ausgesprochen, nachdem 2011 und 2012 das gleiche Motiv eingesetzt worden war. In enger Zusammenarbeit mit der KVIV AK MTV AG Kommunikation wurde ein neues Motiv entwickelt, die einzelnen Medien und Maßnahmen ausgewählt und durch den VRR umgesetzt.

Der Werbezeitraum dauerte unverändert vom 1. September bis zum 30. November 2013. Die

Kampagne wurde von 23 Verkehrsunternehmen übernommen und mit zahlreichen Medien beworben. Dazu zählten:

- Info-Folder mit Abo-Bestellschein
- Plakate, TrafficBoards, Großflächen, CityLight-Plakate
- Theken- und Boden-Displays in den KundenCentern
- Anzeigenschaltungen
- Online-Werbung
- Infoscreens und Fahrgast-TV
- Promotions (134 Einsätze/990 Stunden bei 14 Verkehrsunternehmen)
- Radio-Spot (Einsatz durch 11 VU)
- diverse Give-aways

In 2013 wurden im Rahmen dieser VKF-Aktion **12.857 SchnupperAbos** abgeschlossen. Nicht teilgenommen haben Rheinbahn, Stadtwerke Kevelaer, LOOK Busreisen, VGV, VVS und Gemeindewerke Wachtendonk.

Die Bewertung der Kündigungszahlen erfolgt nach dem Ende des letzten Laufzeitmonats im April 2014. Die Auswertung wird im Vertriebsbericht der AöR erläutert.

10. Kurzstreckentarif in Geldern

Am 14. Oktober 2013 wurden im engeren Stadtgebiet von Geldern zwei neue Ringlinien eingerichtet. Diese werden im Stundentakt mit einem Kleinbus bedient. Mit dieser Maßnahme sollen neue Kunden an den ÖPNV herangeführt werden. Aufgrund der bewusst engen Haltestellenabstände und der erwarteten kurzen Reiseweiten der Kunden von 1 bis 2 Kilometer bzw. einer Fahrzeit von rund 10 bis 15 Minuten, wurde für alle Entfernungen zunächst der Kurzstreckentarif für Einzelfahrten im Bartarif eingeführt. Das übrige VRR-Ticketsortiment inkl. aller Zeittickets oder Tagestickets gilt uneingeschränkt.

Die einheitliche Anwendung des Kurzstreckentarifs kann in Einzelfällen mit den verbundweiten tariflichen Vorgaben zur Gestaltung und Reichweite (max. 1,5 bis 2,0 Kilometer) der Kurzstrecke kollidieren. Allerdings hätte eine andere Entscheidung der städtischen Dienste Geldern aufgrund des ausschließlichen Ringcharakters das Problem aufgeworfen, dass bei einigen Fahrten Richtung und Gegenrichtung unterschiedlich zu tarifieren gewesen wären. Eine tarifliche Unterlaufungsmöglichkeit mit den auf wenigen Linienabschnitten parallel geführten anderen Linien des ÖPNV besteht nicht.

Die Städtischen Dienste Geldern werden die neuen Ringlinien zumindest für einen Pilotzeitraum von 2 Jahren betreiben. Hierbei sollen Erfahrungen bei der Gewinnung von Neukunden in ländlich oder kleinstädtisch geprägten Gebieten gesammelt werden. Diese Maßnahme richtet sich vorrangig an ältere Bürger, denen ein möglichst einfacher und verständlicher Tarif angeboten werden soll. Die städtischen Dienste Geldern werden im Sommer 2014 einen ersten Erfahrungsbericht liefern.

11. Pauschales VRS-Anschlussticket zum 1. Januar 2014

Zum 1. Januar 2014 wurde im Verkehrsverbund Rhein-Sieg die bisherige preisdifferenzierte Anschlussticket-Regelung durch ein pauschales Anschlussticket ersetzt.

Bislang mussten für Anschlussfahrten zu VRS-ZeitTickets Einzel- oder 4erTickets gemäß Preisstufenmatrix gelöst werden, die für den Teil der Fahrt galten, der nicht durch die vorhandene Zeitkarte abgedeckt war.

Das pauschale Anschlussticket schafft nun, analog zum VRR-ZusatzTicket, eine erhebliche Vereinfachung für Kunden und Verkaufspersonal. Es wurde zum 1. Januar 2014 zum Preis von 3,50 Euro eingeführt und weitet den Geltungsbereich eines VRS-ZeitTickets innerhalb des Gültigkeitsbereiches des VRS-Tarifes für eine Fahrt auf. Es ist nur als Einzelticket erhältlich und gilt nur zusammen mit einem VRS-ZeitTicket. Zum Geltungsbereich des VRS gehören auch die VRS-Kragentarife. Einer dieser Tarifkragen reicht im VRR bis zur Linie Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal. So kann z. B. ein Kunde mit einem VRS-Zeitticket für die Stadt Köln nun mit einem pauschalen Zusatzticket bis Düsseldorf reisen.

Diese Entscheidung des VRS wird seitens des VRR als ein sinnvoller Schritt zu einer Vereinheitlichung der Tariflandschaft in NRW angesehen und stellt eine Vereinfachung im Übergang zwischen den Verbundräumen dar.

Mittlerweile sind beim VRR Anregungen und Anfragen eingegangen, ob dieses pauschale VRS-Anschlussticket auch im Zusammenhang mit einem VRR-Zeitticket gelöst werden kann. In der Gegenrichtung sollte dann auch die Kombination VRS-Zeitticket und VRR-ZusatzTicket ermöglicht werden. Entsprechende Gespräche zwischen VRR und VRS sind bereits initiiert. Allerdings sind auch die Wechselwirkungen zum ansonsten geltenden NRW-Tarif mit dem eigenständigen relationsbezogenen NRW-Anschlussticket und den daraus folgenden Einnahmeaufteilungsregularien zu berücksichtigen.

12. Tarifstrukturreform 2014

2. Stufe zum 1.1.2015

Im Frühjahr 2013 wurde in den Zweckverbandsgrößen ein stufenweises Vorgehen zur Umsetzung einer Tarifstrukturreform vorgestellt. Mit den Verkehrsunternehmen wurden **Kriterien zur Bewertung** der angedachten Einzelmaßnahmen verabredet:

1. Steigerung der Tarifiergiebigkeit für den SPNV und für den ÖSPV
2. Marktakzeptanz erhalten (gemessen in Anzahl der Fahrten)
3. Transparenz des Tarifs mindestens erhalten (Verständlichkeit sicherstellen)
4. Unterstützung der Vertriebsstrategie
5. Möglichst geringer vertrieblicher und kommunikativer Umsetzungsaufwand

In der **ersten Stufe zum 1.1.2014** sollten nach damaligem Erkenntnisstand folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Förderung des elektronischen Vertriebskanals durch Einführung eines 7-Tage-Tickets
- Differenzierung und nutzungsgerechtere Bepreisung der 1.Klasse-Daueraufpreise für VRR-Zeitkartenkunden
- Übernahme der bundesweit bewährten Systematik des Quer-durchs-Land-Tickets für die VRR-Tages- und Gruppentickets
- Erweiterung des VRR-Kragentarifs (Übergangstarif) durch den Lückenschluss zur Verkehrsgemeinschaft Münsterland mit dem VGM-Tarifgebiet Rhede
- Profilschärfung Ticket1000/2000
- Neustrukturierung der Ergänzungstickets zum VRS im Nahbereich

Im Zuge der Beratungen über die allgemeine Preismaßnahme zum 1.1.2014 wurden im Sitzungsblock Juni/Juli 2013 alle vorgenannten Maßnahmen vorgestellt, wobei einige Modifikationen gegenüber der ursprünglichen Konzeption notwendig wurden. So ist zum 1.1.2014 das 10er – Ticket für den Vertriebsweg Handy neu eingeführt worden, wogegen das Thema Profilschärfung Ticket1000/2000 und das neue Ergänzungsticket zum VRS zunächst zurückgestellt werden mussten. Die übrigen o. g. Maßnahmen wurden eingeführt.

In weiteren **Stufen, u. a. zum 1.1.2015**, waren diese Maßnahmen vorgesehen:

- Ausweitung der Preisstufe E auf die VRR-Kragenbereiche
- Anerkennung weiterer VRR-Tickets in den VRR-Kragenbereichen
- Produktspezifische Überprüfung der Geltungsbereiche einzelner Zeittickets
- Erweiterung der preislichen Differenzierung, hier A1 und A2 auch im Bartarifbereich

Zusätzlich werden neben den vorgestellten Maßnahmen auch die Themen Einführung eines

weiteren Preisniveaus in der Preisstufe A im Zeitkartenbereich und Verknüpfung des pauschalen VRS-Anschlusstickets mit VRR-Zeittickets in die Betrachtung einbezogen.

Zwischenzeitlich werden alle zum 1.1.2015 zu konzipierenden Maßnahmen erneut mit den Verkehrsunternehmen unter Beachtung der verabredeten Kriterien untersucht und bewertet. Hierzu gehört auch der Blick auf die mittlerweile erkennbaren Unterschiede in der tariflichen Entwicklung zwischen großstädtischen und ländlichen Bereichen.

Eine Beratung und Beschlussfassung über einzelne tarifliche Maßnahmen ist für den Sitzungsblock Juni 2014 der Zweckverbandsgremien vorgesehen.

13. VGN-Tarifharmonisierung

Bei der Tariffusion zwischen der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein und dem VRR am 1.1.2012 wurde im Kooperationsvertrag auch der Umgang mit den wenigen noch verbliebenen tariflichen Besonderheiten der VGN geregelt. Hierfür wurde eine fünfjährige Übergangszeit – also ein Harmonisierungszeitraum – zur vollständigen Angleichung vereinbart.

Vertragsgemäß soll jährlich eine Überprüfung über die wirtschaftliche und fachliche Notwendigkeit einzelner Maßnahmen stattfinden. Zum 1.1.2014 sind weitere Schritte zu einer vollständigen tariflichen Einheit in Kraft getreten. So wird das ehemals nur in der VGN angebotene 7-TageTicket nun verbundweit (im Alt-VRR über elektronische Vertriebswege) angeboten. Die Preise sind in allen Bereichen identisch.

Der Vertriebsweg Handyticket ist mittlerweile auch in der VGN flächendeckend etabliert.

Die Ticketpreise für die Monatskarten und Abonnements im Ausbildungsverkehr (im VRR YoungTicket) wurden angeglichen. Lediglich in den nachfrageschwachen Preisstufen C und D liegen diese noch minimal auseinander. Hier wird eine endgültige Angleichung mit der allgemeinen Preisanpassung zum 1.1.2015 angestrebt.

Die zur letzten Einführungsstufe SchokoTickets zum 1.8.2012 teilweise intensiv geäußerten Vorbehalte aus der Elternschaft und einiger Schulträger sind mittlerweile nahezu verklungen. Dazu hat auch der bis heute andauernde persönliche Kontakt zwischen den jeweiligen Verkehrsunternehmen und der VRR-AöR mit den entsprechenden Elternvertretern und Schulträgern beigetragen.

14. HandyTicket Kampagne 2013

Die Beschlusslagen im KVIV AK MTV vom 28. September 2012 und im Unternehmensbeirat vom 3. Dezember 2012 sahen vor, dass alle Verkehrsunternehmen bis Mitte 2013 den Vertriebsweg Handy anbieten sollten.

In 2013 wurden nahezu alle Verkehrsunternehmen im VRR mit einem eigenen Shop an das Vertriebssystem HandyTicket Deutschland angeschlossen. Insgesamt bestanden im Dezember 23 HandyTicket-Shops im VRR.

Im Rahmen der Neukundengewinnung wurde in einer verbundweit angelegten Kampagne jedem Neukunden nach erfolgreichem Erstkauf eines Tickets im HandyTicket-Shop fünf Euro auf seinem Kundenkonto gutgeschrieben.

Der Kampagnenraum erstreckte sich vom 1. bis zum 31. Dezember 2013. Die Kampagne wurde von allen Verkehrsunternehmen übernommen und mit zahlreichen Medien beworben. Dazu zählten:

- Info-Folder zum HandyTicket
- Aufkleber für Ticketautomaten, Entwerter und Seitenscheiben
- Plakate, TrafficBoards, CityLight-Plakate
- Anzeigenschaltungen
- Online-Werbung
- Werbung auf mobilen Endgeräten
- Infoscreens in den Fahrzeugen und KundenCentern
- Give-aways
- Mitarbeiterinformation für das KundenCenter

Hervorzuheben sind folgende Aspekte:

- Neuanmeldungen 01.-31.12.2013: 4.349 – davon Erstkäufe: 2.443
- Durchschnittliche Neuanmeldungen in den Monaten vor der Kampagne ca. 1.100, davon ca. 600 Erstkäufer
- 56% Erstkäufer gegenüber 44% Registrierungen sind typisch für die deutschlandweite HandyTicket-Nutzung
- Sortimentsanteile: wie erwartet 94% Barsortiment (davon 48% EinzelTicket und 41% 4erTicket)
- Bei allen Neuanmeldungen ist eine Online-Anmeldung zu 80% ebenso typisch: die Anmeldung auf mobilen Endgeräten ist zu unkomfortabel

Es hat sich gezeigt, dass eine vertriebskanalspezifischen Kommunikation hohe Streuverluste

mit sich bringt und im Ergebnis nicht zufriedenstellend ist. Der in mobil4you beschriebene integrierte Ansatz (Vorlage M/VIII/2014/0511) im direkten Anschluss an eine Fahrten-Information einen Ticketkauf zu ermöglichen, verspricht ein höheres Erfolgspotential.

15. Aktion „Vorsicht! Toter Winkel“

Ausgangslage

In 2012 verunglückten in NRW allein 515 Radfahrer beim Rechtsabbiegen mit LKW, Bus und PKW. In den allermeisten Fällen befanden sich die Radfahrer im toten Winkel der Außenspiegel. Fünf von ihnen starben, 60 wurden schwer verletzt. Tote Winkel-Unfälle sind besonders drastische Beispiele für Gefährdung „schwacher“ Verkehrsteilnehmer. Eine weitere Zunahme von Verkehrsteilnehmern, die mit dem Rad unterwegs sind, ist zu erwarten. Damit wird voraussichtlich auch die Zahl der Tote-Winkel-/Abbiege-Unfälle ansteigen.

Technische Lösungen

Zusätzliche Spiegel machen teilweise den toten Winkel für Fahrer einsehbar. Allerdings sind sie nur dann hilfreich, wenn der Fahrer sie auch nutzt. Sie minimieren die Gefahr, räumen sie aber nicht gänzlich aus.

Elektronische Hilfen für Busse, die den Fahrer warnen, sind in der Entwicklung. Ein seriemäßiger Standard hat sich noch nicht durchgesetzt.

Neuer Lösungsansatz

Die Landesverkehrswacht NRW präsentierte in der letzten Sitzung der KViV AG 4 den anwesenden Verkehrsunternehmen einen neuen Lösungsansatz.

Um Radfahrer vor dem toten Winkel zu warnen, soll auf den Gefahrenbereich in der konkreten Verkehrssituation hingewiesen werden. Dabei sollten möglichst alle Bereiche abgedeckt werden, die den „schwachen“ Verkehrsteilnehmern gefährlich werden können.

Radfahrer, die sich von hinten an einen stehenden oder langsam fahrenden Bus/LKW annähern, die sich an einer Kreuzung neben einem Bus/LKW befinden oder sich parallel zu ihm bewegen und die sich auf eine Kreuzung/Einmündung zubewegen, sollen durch auffällig gestaltete Piktogramme am Fahrzeug und auf dem (Rad-)Weg auf die Gefahr hingewiesen werden.



Weiteres Vorgehen

Zurzeit gibt es Aktivitäten anderer Institutionen und Vereine in abweichender Form, auch einzelne VU in NRW beteiligen sich bereits an der Aktion. Um den Wiedererkennungswert in der Öffentlichkeit zu verbessern, strebt die Landesverkehrswacht NRW einen einheitlichen Auftritt an.

Deshalb empfiehlt die KViv AG 4 der KViv Gesellschafterversammlung, die Aktion „Vorsicht! Toter Winkel“ durch den VRR begleiten zu lassen. Hierdurch soll ein einheitlicher Auftritt bei den noch nicht beteiligten Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Darüber hinaus sollten Straßenbahnen bei den Überlegungen mit einbezogen werden, da hier grundsätzlich die gleiche Problematik besteht.

16. Pilotprojekt „Bundesweite Fußballentlastungsverkehre“

Die gewalttätigen Ausschreitungen im Zusammenhang mit dem Fußball nehmen seit Jahren immer mehr zu. Dabei handelt es sich oft um Übergriffe, die vor und nach den Spielen, insbesondere im Umfeld des SPNV geschehen.

Es ist festzustellen, dass die „klassische“ Hooligan-Szene kaum noch in Erscheinung tritt, sondern sich eher eine Gewalt suchende radikale Szene etabliert hat. Diese ist deutlich unberechenbarer und dadurch zunehmend auch eine Gefahr für friedliche Fußballfans und unbeteiligte Reisende im SPNV. Besonders brisant wird es, wenn sich rivalisierende Fangruppen zufällig auf Umsteigebahnhöfen begegnen.

Eine Lösung zur Entspannung der Situation ist der Einsatz von Entlastungszügen als Punkt-Punkt-Verkehre. Durch diese Direktverbindungen wird das Umsteigen der gewaltbereiten Fans von einem Zug in den anderen vermieden. Ein weiterer positiver Effekt besteht darin, dass Kunden in den fahrplanmäßigen Zügen nicht in ihrem Sicherheitsgefühl beeinträchtigt werden. Zudem können Sonderzüge sehr viel effektiver von Fanbetreuern und bei Bedarf auch von der Bundespolizei begleitet werden.

Das bei der VRR AöR angesiedelte KompetenzCenter Sicherheit prüft derzeit nach Anregung der Bundespolizei anhand des Sicherheitskonzeptes, ob die hierfür erforderlichen Anforderungskriterien (z. B. Kategorisierung der Fans, Punkt-Punkt-Verkehre) erfüllt sind und autorisiert die Bestellung der angeregten Züge.

Umsetzung in NRW

Die Finanzierung der Verkehre innerhalb NRW und die Zusammenarbeit zwischen den drei Aufgabenträgern NWL, NVR und VRR sind in einem Kooperationsvertrag von 2011 geregelt. Die Entlastungsverkehre werden zu 2/3 im Rahmen einer Fördermaßnahme durch das Land (150.000 Euro/Jahr) und zu 1/3 durch die drei Kooperationspartner finanziert.

Länderübergreifende Umsetzung

Neben den seit 2011 in NRW eingesetzten Fußballentlastungszügen wurde nun gemeinsam vom Verkehrsministerium NRW, dem KompetenzCenter Sicherheit NRW, der Deutschen Bahn und der Bundespolizei eine länderübergreifende Initiative gestartet. In diesem Pilotprojekt fördert das Land NRW gezielt Fußballentlastungszüge, die über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinaus verkehren.

Im Fokus stehen vor allem Spiele der ersten drei Fußball-Ligen, die eine besondere Brisanz zwischen den Fangruppen aufweisen. Die Auswahl der Spiele erfolgt jeweils auf Anregung der Bundespolizei in Abstimmung mit dem KompetenzCenter Sicherheit und der Deutschen Bahn. Für das Projekt stellt das Land NRW der Deutschen Bahn im ersten Halbjahr 2014 rund 125.000 Euro aus seinem Programm für Service & Sicherheit zur Verfügung, die die Bestellung von acht Entlastungszügen ermöglichen.

Weiteres Vorgehen

Mit diesem Pilotprojekt sollen Erfahrungen mit länderübergreifenden Entlastungsverkehren gesammelt werden, auf die dann bei einer bundesweiten Umsetzung zurückgegriffen werden kann. Ziel muss es sein, dass alle Länder gemeinsam mit dem Deutschen Fußball-Bund und der Deutschen Fußball Liga eine bundesweite und dauerhafte Lösung für Fußballfanverkehre finden und diese gemeinsam finanzieren. Die Initiative aus NRW soll das weitere Verfahren beschleunigen.

17. App-to-App Lösung VRR-App/HandyTicket

Verknüpfung der mobilen Fahrplanauskunft über die VRR-App mit dem mobilen Ticketerwerb über HandyTicket.

Die Auskunft-App des VRR zur mobilen Fahrplanauskunft (für iOS- und Android-Smartphones) wird in einem ersten Schritt (März 2014) mit der HandyTicket-App verknüpft. Den Kunden wird hiermit der Ticketkauf im direkten Anschluss an eine Fahrplanauskunft ermöglicht. Zum Ticketkauf wird der Kunde in die App des HandyTicket Deutschland weitergeleitet, hierzu ist die Registrierung des Kunden in einem HandyTicket-Shop der Verkehrsunternehmen im VRR erforderlich – siehe Punkt 14 dieses Sachstandes.

Die Funktionalität „nicht registrierter Ticketkauf“, mit der Abrechnung z. B. über die Telefonrechnung, wird in einem weiteren Schritt realisiert.

Perspektivisch ist eine vollintegrierte Lösung vorgesehen, die die komplette Abwicklung von der Fahrplanauskunft bis zum Ticketkauf in der VRR-App ermöglicht.

18. Datenlieferungs- und Datennutzungsvertrag zwischen VRR und den VU

Im Sommer 2013 startete die Ausarbeitung von Standardverträgen zur Regelung der Datenlieferung und Datennutzung im Rahmen der Fahrgastinformation (Soll- und Echtzeitdaten) mit den Verbundverkehrsunternehmen sowie externen Datenabnehmern durch ein Arbeitsteam der VRR AöR und der Verkehrsunternehmen. Im ersten Schritt wurde der Vertragsentwurf zwischen VU und VRR in den entsprechenden KViV-Arbeitskreisen mit den Verkehrsunternehmen diskutiert und weitestgehend abgestimmt. Dieser Entwurf wird zurzeit durch die Arbeitsgruppe finalisiert.

Der Datenabnahmevertrag zwischen VRR und Dritten wird derzeit gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen auf Basis des Datenlieferungs- und Datennutzungsvertrags zwischen VRR und den VU erarbeitet.

In diesem Vertrag werden die Rahmenbedingungen für die Nutzung der Fahrgastinformationsdaten durch Dritte (z. B.: für OpenData, OpenService) festgeschrieben.

19. Ergebnisbericht Social Media und Pilotprojekt „Einsteigen und Mitreden“

Im Januar 2013 beschloss der VRR-Vorstand, mittels eines VRR-eigenen Facebook-Auftritts im Social Web aktiv zu werden. Im Sommer startete die Facebookpräsenz, die inhaltlich und grafisch einen deutlichen Bezug zum Verbund herstellt. Entsprechend sind Gestaltung und redaktionelle Inhalte stark an die VRR-Internetseite angelehnt und geben serviceorientiert verbundnahe Themen wieder. Besonderes Augenmerk wurde auf die organisatorische und prozessuale Gestaltung des öffentlich sichtbaren Servicedialogs mit Kunden gelegt. Der Kundendialog erfolgt durch das VRR interne Dialogteam und das Callcenter O-Ton. Diese Kombination erweist sich als sehr erfolgreich und der damit auch über das Wochenende und

in den Abendstunden angebotene schnelle und gut geführte Servicedialog wird von den Nutzern honoriert. Auch die sogenannte Fananzahl wächst kontinuierlich und hat die 2.000er-Marke bereits überstiegen. Die Kunden äußern neben tariflichen Fragen im Wesentlichen den Wunsch nach einer besseren Auskunft zu Störungen/Verspätungen sowie einer optimalen Info via EFA und App.

Diese Hinweise von Facebook-Nutzern zum Thema „Information“ werden aktuell für ein Pilotprojekt zur Beteiligung der Öffentlichkeit aufgegriffen. Über die offene Dialogplattform „Einsteigen und Mitreden“ lädt der VRR die Öffentlichkeit vom 5. bis zum 26. März ein – auch abseits von Facebook – Hinweise, Anregungen und Ideen zu aktuellen und zukünftigen Onlinediensten zu Fahrplan und Tarif mitzuteilen. Vorrangiges Ziel ist, Ideen und Anregungen zur Optimierung der Dienste wie VRR-App, elektronische Fahrplanauskunft oder Abfahrtsmonitor zu erhalten. Die Erkenntnisse aus den Rückmeldungen werden in die Weiterentwicklung der digitalen Strategie zur Kundeninformation und zum Kundendialog einbezogen. Weiteres Ziel dieser interaktiven Kommunikation ist es den VRR als transparente und kundenorientierte Organisation darzustellen und zeitgemäß mit seinen Zielgruppen zu kommunizieren.