



<b>Beschlussvorlage</b> <b>- öffentlich -</b>	
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/VII/2007/0144</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	22.11.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	26.11.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	03.12.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Wirtschaft und Finanzen der VRR AöR	05.12.2007	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	12.12.2007	Kenntnisnahme

**Datum: 17.10.2007**

**Betreff**

Sachstandsbericht

**Beschlussvorschlag**

Kenntnisnahme

**Sachstandsbericht**

Siehe nachfolgende Seiten

## **Inhaltsverzeichnis:**

1. Vereinbarung zwischen ZV VRR, VRR AöR und NVN
2. Entwicklung der Einnahmen und Fahren von Januar - Juli 2007
3. Erhöhung EBE
4. Seniorenmarkt
5. IC-/EC-Vertrag
6. Sozialticket in Dortmund
7. Pendlernetz
8. Ruhrpilot
9. Sicherheit
10. Ausschreibung der Linienpläne

## 1. Vereinbarung zwischen ZV VRR, VRR AöR und NVN

Die Verbandsversammlungen von ZV VRR und NVN sowie der Verwaltungsrat haben die Vereinbarung zur Zusammenarbeit als „Öffentliche-rechtliche Vereinbarung“ verabschiedet.

Im Zuge der Prüfung als Rechtsaufsichtsbehörde vertritt die Bezirksregierung Düsseldorf die Auffassung, dass es sich dabei nicht um eine öffentliche-rechtliche Vereinbarung im Sinne von § 23 GkG handelt. Die Bezirksregierung Düsseldorf empfiehlt, diese Vereinbarung als „öffentlich-rechtlicher Vertrag zur Umsetzung des ÖPNVG“ zu bezeichnen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Vereinbarung zwischen ZV VRR, VRR AöR und NVN in „öffentlich-rechtlicher Vertrag zur Umsetzung des ÖPNVG zwischen ZV VRR, VRR AöR und NVN“ umbenannt und in den entsprechenden Vorschriften von VRR und NVN auch so bezeichnet.

## 2. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - Juli 2007

Insgesamt sind die Entwicklungen der Brutto-Fahrgeldeinnahmen und der Fahrten in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 2007 positiv. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **rd. 19,4 Mio. € (+ 4,1%)** und die Fahrten um **3,7 Mio. (+ 0,6%)** gestiegen.

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Juli 2006	Jan-Juli 2007		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	887.181	944.312	57.131	6,4
	Barsortiment	128.044.359	124.402.068	-3.642.290	-2,8
	davon 4erTicket Erwachsene			-2.844.065	-6,2
	FirmenTickets	26.551.095	29.379.578	2.828.483	10,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell			864.936	3,8
	Regelzeitkarten	185.746.727	198.193.482	12.446.754	6,7
	davon Ticket2000 Abo			4.343.904	6,5
	davon BärenTicket			2.215.620	15,2
	Schüler/AzubiTickets	109.449.760	116.237.280	6.787.521	6,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler			3.028.503	7,2
	davon YoungTicketplus			2.612.227	16,3
	StudentenTickets	14.628.292	14.629.021	729	0,0
	NRW-weite Tickets	8.050.881	8.987.324	936.443	11,6
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	64.266.318	59.213.520	-5.052.798	-7,9
	davon 4erTicket Erwachsene			-3.041.528	-12,0
	FirmenTickets	23.560.173	25.514.473	1.954.300	8,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell			-175.044	-0,9
	Regelzeitkarten	237.686.198	242.100.651	4.414.453	1,9
	davon Ticket2000 Abo			1.534.077	1,8
	davon BärenTicket			1.186.470	8,5
	Schüler/AzubiTickets	272.057.396	275.345.660	3.288.264	1,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler			1.939.900	1,4
	davon YoungTicketplus			3.556.800	12,0
	StudentenTickets	32.934.240	32.025.270	-908.970	-2,8
	NRW-weite Tickets	1.600.147	1.639.550	39.403	2,5
Gesamt: Summe von Einnahmen		473.358.295	492.773.065	19.414.771	4,1
Gesamt: Summe von Fahrten		632.104.472	635.839.124	3.734.652	0,6

Betrachtet man in der Tabelle die Einnahmen und Fahrten ist festzustellen, dass im Barsortiment die Einnahmen um 3,6 Mio. € zurückgegangen sind, davon allein 2,8 Mio. € bei dem 4erTicket für Erwachsene. Dies ist jedoch nicht besorgniserregend, da in den anderen Bereichen des Ticketsortimentes sowohl Einnahmen wie auch die Fahrten teils kräftig gestiegen sind. Bei den Regelzeitkarten ist ein Einnahmeplus von 12,5 Mio. € zu verzeichnen, dabei entwickelt sich das VRR-Premiumangebot Ticket2000 im Abo (+ 4,3 Mio. €) und das BärenTicket (+ 2,2 Mio. €) besonders positiv. Auch die anderen Zeitkarten wie das FirmenTicket (+ 2,8 Mio. €) und der Ausbildungsverkehr (+ 6,8 Mio. €) zeigen eine sehr erfreuliche Entwicklung.

Die steigende Zahl der Abonnenten im VRR spiegelt auch die Kundenzufriedenheit wider.

### **3. Erhöhung EBE**

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat sich im Interesse aller Verkehrsunternehmen am 17. April diesen Jahres an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Antrag gewandt, die allgemeinen Beförderungsbedingungen und die Eisenbahnverkehrsordnung anzupassen. Angepasst werden sollen die Verordnungen in Bezug auf das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE).

Zurzeit besteht in beiden Verordnungen die Möglichkeit, ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 40 Euro bzw. den doppelten Fahrpreis für die einfache Fahrt zu erheben. Aufgrund aktueller Untersuchungen des VDV ist eine Anpassung dieser Beträge dringend notwendig. So befindet sich Deutschland, gemeinsam mit den Niederlanden, an letzter Stelle. Alle anderen Staaten haben die Beträge bereits erhöht.

Der VDV schlägt vor, das EBE auf 60 Euro, für Wiederholungstäter auf 120 Euro festzusetzen. Die Staffelung beruht auf Erkenntnissen einer Recherche von VDV, Deutscher Bahn und UITP. Der Vorschlag über die Höhe der EBE-Beträge orientiert sich an den EBE-Beträgen im Ausland bei vergleichbarem allgemeinem Preisniveau.

Derzeit wird der Vorschlag in der Politik und den Fachverbänden diskutiert. Die Verkehrsunternehmen und der VRR befürworten die Initiative.

### **4. Seniorenmarkt**

Bereits seit mehreren Jahren zeichnet sich eine demografische Entwicklung ab, die am einfachsten mit den Worten „weniger, bunter, älter“ zu beschreiben ist. Ursachen dieser ungünstigen Bevölkerungsentwicklung sind die niedrige Geburtenrate, die gestiegene Le-

benserwartung sowie Zuwanderungen aus anderen Ländern, die jedoch nicht ausreichen, die entstehenden Bevölkerungsverluste aufzufangen. Für die Verkehrsunternehmen im VRR ist die beschriebene Entwicklung in zweierlei Hinsicht ungünstig.

Auf der einen Seite wird die damit einhergehende Veränderung des Altersquotienten den öffentlichen Haushalten zukünftig nur einen geringen Spielraum beim Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen der kommunalen Unternehmen lassen. Eng verknüpft ist damit die Forderung, langfristig Einnahmen mittels kontinuierlich überdurchschnittlich steigenden Einnahmen zu sichern.

Auf der anderen Seite bewirken die Bevölkerungsrückgänge einen schwindenden Verkehrsmarkt. Zudem brechen durch die Verschiebungen in der Alterstruktur etablierte Märkte ein. So werden beispielsweise die Schülerzahlen bis 2020 sich um ca. 20% - 25% reduzieren. Daher stellt sich dem VRR die Frage, ob die zu erwartenden Fahrgastverluste durch Zuwächse in anderen Segmenten, z. B. bei den Senioren kompensiert werden können.

Zur Prüfung der Chancen und Risiken hat sich der VRR sowohl für eine Marktforschung (Primärerhebung) wie auch für weiterführende Recherchen allgemein zugänglicher Informationen entschieden. Aus Kostengründen wurde die Marktforschung nicht als eigenständige Studie beauftragt, sondern an die Untersuchung zur Tarifstrukturreform (TSR) durch Aufstockung des Stichprobenanteils älterer Menschen gekoppelt. Aufgrund der übergeordneten Priorität der TSR hat das beauftragte Institut IVV Aachen bis dato die Auswertung der „Seniorenuntersuchung“ zurückgestellt. Da die TSR – Untersuchungen sich nunmehr dem Ende nähern, werden in Kürze die Auswertungen zu den Wegeprofilen älterer Menschen durchgeführt.

Im Rahmen der Sekundäruntersuchungen konnten jedoch schon jetzt erste Erkenntnisse zur zukünftigen Marktsituation gewonnen werden. Zunächst wurde die Fragestellung untersucht, ob das Anwachsen der Gruppe 60+ automatisch ein größeres ÖPNV–Potenzial innerhalb dieser Gruppe generiert. Im Rahmen der Recherchen konnten zwei Gesichtspunkte identifiziert werden, die Zweifel an diesem Automatismus nähren:

- Zum einen verteilt sich der Zuwachs an Personen nicht gleichmäßig über alle Jahrgänge. Hier ist auffällig, dass die Gruppe der 60- bis 80-Jährigen nur marginal anwachsen wird, während tendenziell das Segment der hochbetagten über 80- Jährigen in der Zukunft überdurchschnittlich wachsen wird.
- Deutliche Veränderungen wird es zukünftig beim Führerscheinbesitz von älteren Frauen geben. Bei den 40– bis 60– jährigen Frauen besitzen heute 80% der Frauen einen Füh-

erschein. In der Konsequenz werden in der Zukunft nicht nur Männer, sondern auch Frauen in großem Umfang über Verkehrsmittelwahlfreiheit verfügen.

Die MID–Untersuchung (Mobilität in Deutschland, DIW/Infas, 2002) gibt interessante Hinweise zum Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln. Eine der Botschaften ist, dass ab dem 60. Lebensjahr Veränderungen beim Verkehrsverhalten eintreten, diese jedoch dem ÖPNV kaum zugute kommen. Während in der Gruppe der 45– bis 60– Jährigen 57% der Wege mit dem PKW als Fahrer durchgeführt werden, sinkt dieser Anteil bei den über 60– Jährigen auf 35%. Während der ÖPNV hiervon nur zwei Prozentpunkte gewinnen kann, werden die meisten dieser Fahrten durch Fahrten als Mitfahrer oder durch Fußwege ersetzt. Zu begründen ist dieses auch dadurch, dass insbesondere Berufsfahrten, die i. d. R. als 1– Personenfahrten durchgeführt wurden, in dieser Zielgruppe durch private Freizeitfahrten, oftmals mit Partner substituiert werden.

Sollten die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Wegeprofilen diese Thesen erhärten, wird der VRR tarifliche Lösungen entwickeln, die den Bedürfnissen älterer Menschen besser gerecht werden. In erster Linie zu nennen ist hier der Gedanke einer Partnerkarte, der zuvor auch schon als Prüfauftrag aus der Politik benannt wurde. Aus Kostengründen wird auch diese Untersuchung nicht als isolierte Seniorenuntersuchung sondern als breit angelegte Studie über alle Altersgruppen angelegt.

## **5. IC-/EC–Vertrag**

Derzeit besteht für VRR–Dauerkunden die Möglichkeit, gegen Zahlung eines monatlichen oder jährlichen Aufpreises alle Intercity– und Eurocity–Züge im Verbundraum zu nutzen. Die mit dieser Regelung verbundenen Fahrgeldansprüche müssen durch DB–Fernverkehr detailliert relations– und ticketbezogen nachgewiesen werden; Der Ausgleich erfolgt über die Integration der entsprechenden Fernverkehrszüge in das VRR–Einnahmeaufteilungsverfahren bzw. über eine Komplementärfinanzierung durch einen DB–internen Zahlungsfluss. Die Laufzeit des Vertrags endet am 30.06.2008 und soll nach erfolgter Meinungsbildung zwischen allen Beteiligten nicht verlängert werden.

Die für den Zeitraum Januar – Juni 2008 geltenden neuen Aufpreise sind von der DB deutlich niedriger festgelegt worden, als vorab vom VRR vorgeschlagen (vgl. August-/September-Sitzungsblock ZV-Beschluss Nr. M/VII/2007/0127). Dieser Umstand hätte die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses zum 31.12.2007 begründet. Die DB, Bereich Fernverkehr hat mittlerweile dem VRR schriftlich mitgeteilt, dass sie für ihre buchhalterische Anspruchsberechnung aber die vom VRR vorgeschlagenen höheren

Aufpreise in voller Höhe ansetzen wird, so dass eine vorzeitige Kündigung nicht mehr erforderlich ist.

## **6. Sozialticket in Dortmund**

Die politischen Gremien in der Stadt Dortmund haben die DSW21 und die Stadtverwaltung Dortmund aufgefordert, preislich attraktivere Ticketangebote vornehmlich für Sozialhilfeempfänger zu konzipieren. Unter Federführung der DSW21 wird auch der VRR in die tariflichen und vertrieblichen Überlegungen einbezogen. Anders als bei den bislang vorliegenden ähnlich gelagerten Anträgen haben die Dortmunder Ratsvertreter eine Komplementärfinanzierung der wahrscheinlich entstehenden Fahrgeldmindererlöse nicht ausgeschlossen.

Wie hoch diese Beträge sein werden, hängt zunächst von den zu vereinbarenden Konditionen ab, die in der zuvor genannten Projektgruppe noch zu definieren sind. Sofern eine vollständige Kostendeckung seitens der Stadt Dortmund sichergestellt würde, wäre eine preislich ermäßigte Abgabe eines Verbundtickets an bestimmte Kundengruppen laut Verbandsatzung auch heute schon ohne vorhergehenden Beschluss der Zweckverbandsgremien möglich.

Über den weiteren Projektstand inkl. detaillierter Zeitplanung wird in den nächsten Sitzungsblöcken ausführlicher berichtet.

## **7. Pendlernetz**

Die Arbeitsgemeinschaft Bürgerservice Pendlernetz NRW – bestehend aus Städten und Kommunen - hat auf der Grundlage der Anregung aus dem Landesverkehrs- und Landesumweltministerium in Ihrer Sitzung am 25. Oktober 2007 einvernehmlich die Empfehlung ausgesprochen, zur Förderung und Weiterentwicklung der internetgestützten Plattform Pendlernetz NRW für Fahrgemeinschaften im Berufs- und Freizeitverkehr eine Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden in NRW einzugehen. Wegen der direkten Schnittstelle des Pendlerservices zum ÖPNV wurde diese Zusammenarbeit als erforderlich angesehen.

Die VRR AöR wurde von den Kreisen und Städten bevollmächtigt, ein Ausschreibungsverfahren für die künftigen Software Pendlernetz durchzuführen, um den nahtlosen Übergang von den ab September 2008 auslaufenden Dienstleistungsaufträgen mit den bisherigen Dienstleistern zu gewährleisten.

Die VRR AöR wird in ihrer Rolle als Zentrale Koordinierungsstelle der NRW-Fahrplandaten

und der dazugehörigen Technik, die Durchführung einer Ausschreibung der Internetplattform und Verhandlungen mit den Landesministerien hinsichtlich der Logo-Rechte sowie mit dem aktuellen Internetanbieter zur Übernahme der Kundendaten übernehmen.

Für die Finanzierung der ausgeschriebenen Software (Investition) wird die VRR AöR eine entsprechende Förderung beim Ministerium für Bauen und Verkehr NRW beantragen.

## **8. Ruhrpilot**

Nach der einstimmigen Entscheidung des Verwaltungsrates der VRR AöR am 14.06.2007 zum Beitritt der VRR AöR der Ruhrpilotgesellschaft, wurde die VRR AöR gem. § 115 Abs. 1 b) GO NW aufgefordert, die Beteiligung an der öffentlichen Besitzgesellschaft Ruhrpilot der Aufsichtsbehörde schriftlich anzuzeigen.

Die prüffähige Anzeige liegt bei der Bezirksregierung Düsseldorf vor.

Mit der Anzeige werden u.a. die Ziele, die Grundstruktur und die Handlungsfelder der öffentlichen Besitzgesellschaft sowie möglichen Chancen und eventuellen Risiken aufgelistet.

Der Beitritt in die öffentliche Besitzgesellschaft Ruhrpilot wurde u.a. mit der Erfüllung des Anstaltszwecks begründet.

Nach einer Frist von 6 Wochen ab positiver Prüfung durch die Bezirksregierung kann der Gesellschaftervertrag durch die VRR AöR und das Land NRW unterzeichnet werden.

## **9. Sicherheit**

### **1. Sensibilisierung**

Die Sensibilisierung der Mitarbeiter zu Gefahrenpotentialen im ÖPV sollte lt. Erlass des Innenministeriums durch die örtlich zuständigen Polizeibehörden bei allen Verkehrsbetrieben in NRW erfolgen. Im Rahmen der Vorbereitungen auf die Fußball-Weltmeisterschaft wurden, durch den VRR initiiert, insgesamt 465 Servicepersonale und 290 Sicherheits- und Servicekräfte umfangreich qualifiziert und in diesem Zuge durch das Landeskriminalamt NRW sensibilisiert.

Seitens des VRR wurde der Stand der Sensibilisierung über die Melde- und Kommunikationsplattform bei allen 91 Verkehrsunternehmen in NRW Anfang 2007 abgefragt. Lediglich 10 Verkehrsunternehmen hatten diese Maßnahme bisher ganz oder teilweise umgesetzt.



Die übrigen Verkehrsunternehmen hatten noch keine Sensibilisierungsmaßnahme durchgeführt (18) oder auf die Abfrage nicht reagiert.

Im Rahmen der Aufgabe als Kompetenzzentrum Sicherheit NRW beabsichtigt der VRR, in einem gemeinsamen Termin mit dem Innenministerium und dem Verkehrsministerium das weitere Vorgehen zur Sensibilisierung zu Gefahrenpotenzialen im ÖPV zu erörtern.

## 2. Datenschutz und Videoüberwachung

In der Vergangenheit hat die Intervention der Landesdatenschutzbeauftragten häufig zu Verunsicherung bei den Verkehrsunternehmen im VRR zu den Aufzeichnungsfristen von Videobildern in Fahrzeugen geführt.

Zur Klärung gab die VRR AöR eine Studie in Auftrag, in der die Gesamtsituation des Datenschutzes im ÖPV insbesondere mit Blick auf mögliche Aufzeichnungsfristen untersucht werden sollte.

Die Untersuchung wurde im Unterausschuss „technische Angelegenheiten“ des KVIV vorgestellt und diskutiert.

Wesentliches Ergebnis ist, dass ausnahmslos alle VU im VRR in der Rechtsform GmbH oder AG organisiert sind und damit hier das Bundesdatenschutzgesetz (§6b) gilt, in dem **keine** Aufzeichnungsfristen vorgesehen sind.

Der KVIV GV wird deshalb vorgeschlagen, die VRR AöR in Abstimmung mit dem KVIV Arbeitskreis „technische Angelegenheiten“ zu beauftragen,

- eine verbundweite Verfahrensanweisung zu erstellen (mit VRR- weit einheitlichen Aufzeichnungsfristen)
- eine einheitliche Sprachregelung für die Datenschutzbeauftragten der Verkehrsunternehmen mit dem Landesdatenschutzbeauftragte zu erarbeiten

sowie

- sich mit der VDV- Arbeitsgruppe „Security“ zur Fortschreibung der VDV- Schrift 7015 „Einsatz der Videotechnik im ÖPNV“ abzustimmen.

Auf die Zukunft ausgerichtet soll dann auch die datenschutzrechtliche Situation an Stationen und öffentlichen Plätzen in dem KVIV - Arbeitskreis „technische Angelegenheiten“ behandelt werden.

## 3. Abrechnung WM-Leistungen

Im Rahmen des Verwendungsnachweises der Landesförderungen zur Fußballweltmeisterschaft 2006 sind nunmehr alle Leistungen geprüft worden.

Für die Leistungen im Bereich Service und Sicherheit war die VRR AöR Erstempfänger und hatte die erforderlichen Mittel an DB und kommunale Verkehrsunternehmen per Zuwendungsbescheid weitergeleitet.

Alle Verwendungsnachweise der Verkehrsunternehmen liegen der VRR AöR nunmehr vor. Im Teilbereich „zusätzliche Sicherheits- und Servicekräfte“ besteht noch weiterer Prüfbedarf zwischen Bezirksregierung, VRR als Erstempfänger der Subventionen und der DB Regio. Hier konnte die Prüfung noch nicht abgeschlossen werden.

## **10. Ausschreibung der Linienpläne**

Für die zweite Jahreshälfte 2008 ist der Einsatz neuer Linienpläne im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr geplant. Ziel sollen Pläne auf Grundlage digitaler Karten sein, die eine höhere Datenaktualität und Flexibilität bei den verschiedensten Anforderungen gewährleisten, den Produktionsprozess optimieren und für eine bessere Akzeptanz bei den Kunden sorgen.

Wichtig in diesem Zusammenhang war, durch eine Marktforschung herauszufinden, wie die Nutzungsgewohnheiten und -präferenzen bei den Linienplänen sind. Die Ergebnisse wurden von dem begleitenden Arbeitskreis im Projekt Kundeninformation weiter verarbeitet und waren Grundlage für die Erstellung eines Lastenheftes als Basis einer Ausschreibung. Damit ist gewährleistet, dass die zukünftigen Verkehrslinienpläne im VRR sich mit den Anforderungen der Kunden bestmöglich decken.

Durch die öffentliche Bekanntmachung wurde das EU-weite Ausschreibungsverfahren eröffnet.