



Beschlussvorlage - öffentlich -	
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag
AöR	Z/VII/2008/0172

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Unternehmensbeirat der VRR AöR	03.03.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	03.03.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	06.03.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	10.03.2008	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	12.03.2008	Kenntnisnahme

Datum: 11.02.2008

Betreff

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

Zur Kenntnis

Sachstandsbericht

Siehe nachfolgende Seiten

Inhaltsverzeichnis:

1. Die neue EU-Verordnung zum ÖPNV
2. Beförderung von Menschen im Rollstuhl im Busverkehr
3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - November 2007
4. NRW-SemesterTicket
5. Umsetzung der Tarifstrukturreform
 - 5.1. Tarif
 - 5.2. Vertrieb – Migrationsprozesse
 - 5.2.1. Zeittickets
 - 5.2.2. Bartickets
 - 5.3. Kommunikation: So erfahren es die Kunden
6. IC/EC-Nutzung für Verbunddauerkunden
7. Sicherheit
 - 7.1. Organisation ZeRP
 - 7.2. Landespreis für innere Sicherheit
 - 7.3. Ordnungspartnerschaften
8. Bahnhofspatenschaften
9. Pendlernetz
10. Bahnhofsumbenennung
11. Einsatz neue S-Bahn-Fahrzeuge
12. Regionalkonferenzen
13. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld
14. Rechtsstreit mit DB
15. Kompromiss zur Schwerbehindertenabgeltung 1990 bis 2001
16. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

1. Die neue EU-Verordnung zum ÖPNV

Die Novellierung der Verordnung 1191/69 ist nunmehr abgeschlossen. Am 18.09.2007 hat der Ministerrat die neue EU-Verordnung verabschiedet.

Die neue Verordnung heißt jetzt offiziell

„Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schienen und Straßen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“.

Inkrafttreten wird die Verordnung gem. Artikel 12 am 03.12.2009.

Ziel der Verordnung ist die Sicherung der Daseinsvorsorge im Einklang mit den Anforderungen des europäischen Wettbewerbs- und Beihilfenrechts.

Mit der Nachfolgeverordnung wird ein einheitlicher Rechtsrahmen für den ÖPNV geschaffen. Die Verordnung gestaltet sowohl das Beihilferecht als auch den Marktzugang im öffentlichen Verkehr.

Sie sieht grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsdienstleistungen vor. Allerdings sind Ausnahmen von diesem Grundsatz unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehen. Die Verordnung erlaubt die Direktvergabe in 4 Fällen:

- Eigenproduktion bzw. Vergabe an einen internen Betreiber
- Vergabe unterhalb bestimmter Schwellenwerte
- Vergabe von SPNV-Leistungen
- Notfälle.

Die Direktvergabeoption steht aber unter dem Vorbehalt, dass nationales Recht nicht entgegensteht. Ob und in welchem Umfang eine Direktvergabe durch nationales Recht untersagt

ist (z.B. wegen des Willkürverbotes, des Grundsatzes der Diskriminierungsfreiheit oder wegen der Gewerbefreiheit), wird die nationale Rechtsprechung entscheiden müssen.

Das VRR-Finanzierungssystem ist mit dem neuen Rechtsrahmen kompatibel, da es die Vergabe öffentlicher Mittel an den jeweiligen Genehmigungsinhaber vorsieht und die Vergabe der Liniengenehmigung nach den deutschen Verwaltungsverfahrensgesetz dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit und dem Willkürverbot unterliegt.

Einzelheiten zum neuen Rechtsrahmen sind der Anlage zu entnehmen.

2. Beförderung von Menschen im Rollstuhl im Busverkehr

Die Richtlinie 2001/85/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG formuliert Anforderungen an neu zugelassene Omnibusse und macht Vorgaben für die Barrierefreiheit.

Die im Jahre 2001 verabschiedete Richtlinie 2001/85/EG ist seit 2005 in allen Mitgliedstaaten verpflichtend. Sie schreibt für neu zugelassene Stadtlinienbusse vor, dass jeder Bus "mindestens" einen Rollstuhlstellplatz haben muss. Es ist also jedem Verkehrsunternehmen freigestellt, mehr als einen Platz anzubieten.

Anhang VII der EU-Busrichtlinie schreibt unter anderem vor, dass jeder dieser Plätze klar beschriebene Sicherheitsstandards erfüllen muss, wozu vor allem ein Rückhaltesystem wie beispielsweise die Anlehnplatte gehört. Sie verhindert, dass der Rollstuhlfahrer, sofern er sich mit dem Rücken zur Fahrtrichtung aufstellt, bei einer starken Bremsung durch den Bus geschleudert wird. Seitliche Stangen, die zum besseren Rangieren hochgeklappt werden können, verhindern, dass der Fahrgast mit seinem Rollstuhl seitlich verrutscht.

Die EU-Busrichtlinie wurde im Jahr 2003 durch eine Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) in deutsches Recht umgesetzt. Die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung aus Anhang VII sind nun in einem Anhang zum Paragraph 30 d StVZO festgeschrieben. Die Bestimmung aus Anhang I der Busrichtlinie, wonach die maximale Anzahl der zur Verfügung stehenden Sitz-, Steh- und Rollstuhlfahrerplätze sowie das maximal erlaubte Gepäck in jedem Fahrzeug gut sichtbar anzuschlagen ist, wurde in Paragraph 34 a StVZO umgesetzt.

In Paragraph 69 a StVZO werden Verstöße gegen die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die einzelnen Vorgaben der StVZO nicht entsprechen, als Ordnungswidrigkeiten deklariert, die zu entsprechenden Bußgeldern führen können. Außerdem regelt Paragraph 34 a StVZO ein Beförderungsverbot für Rollstuhlfahrer auf der Mehrzweckfläche eines Busses und die Verknüpfung des Verbots mit einer Bußgeldandrohung für die Betreiber ist diese diskriminierende Praxis entstanden.

3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar – November 2007

Auch zum Ende des Jahres 2007 setzt sich die positive Entwicklung der Bruttofahrgeldeinnahmen und der Fahrten fort. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Fahrgeldeinnahmen um **ca. 32,0 Mio. € (+ 4,2%)** und die Fahrten um **5,6 Mio. (+ 0,6%)** gestiegen. Reduziert man die Vergleichsgrundlage des Jahres 2006 um die Ticketeinnahmen der Fußballweltmeisterschaft in Höhe von rd. 1,5 Mio. €, so steigen die Einnahmen im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 33,5 Mio. € oder 4,4 %.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung	Veränderung
		Jan-Nov 2006	Jan-Nov 2007	absolut	in %
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.417.508	1.499.317	81.809	5,8
	Barsortiment	205.154.718	199.797.165	-5.357.552	-2,6
	davon 4erTicket Erwachsene			-4.075.967	-5,6
	FirmenTickets	42.166.116	47.338.580	5.172.464	12,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell			2.017.643	5,7
	Regelzeitkarten	297.870.966	317.756.006	19.885.040	6,7
	davon Ticket2000 Abo			8.972.684	5,8
	davon BärenTicket			3.482.821	14,7
	Schüler/AzubiTickets	177.126.738	188.342.468	11.215.730	6,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler			4.410.147	6,4
	davon YoungTicketplus			4.051.927	15,3
	StudentenTickets	22.940.613	22.532.600	-408.014	-1,8
	NRW-weite Tickets	13.399.197	14.768.227	1.369.029	10,2
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	100.897.676	94.276.865	-6.620.811	-6,6
	davon 4erTicket Erwachsene			-3.981.036	-10,1
	FirmenTickets	36.945.949	40.485.574	3.539.625	9,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell			196.649	0,7
	Regelzeitkarten	374.618.558	381.505.999	6.887.441	1,8
	davon Ticket2000 Abo			2.066.633	1,0
	davon BärenTicket			1.798.920	8,1
	Schüler/AzubiTickets	432.345.569	436.774.142	4.428.573	1,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler			1.477.744	0,7
	davon YoungTicketplus			5.509.275	11,4
	StudentenTickets	51.648.660	48.985.740	-2.662.920	-5,2
	NRW-weite Tickets	2.745.954	2.752.271	6.317	0,2
Gesamt: Summe von Einnahmen		760.075.856	792.034.362	31.958.507	4,2
Gesamt: Summe von Fahrten		999.202.366	1.004.780.591	5.578.225	0,6

Die Abonnentenentwicklung hat bis November den positiven Verlauf weiter fortgesetzt. Im **November 2004 wurden 1,048 Mio.** AbonnentenTickets verkauft. Jahr für Jahr konnten mehr Stammkunden dazu gewonnen werden, obwohl die Bevölkerungszahl im VRR-Einzugsgebiet in den letzten Jahren leicht rückläufig ist. Im **November 2007** sind es bereits **1,241 Mio. Abonnenten**, somit nutzt jeder 6. Einwohner im VRR eines unserer Abonnenten-Tickets.

4. NRW-SemesterTicket

Nachdem die VRR – Zweckverbandsgremien im November / Dezember 2007 – Sitzungsblock der Einführung eines landesweit gültigen Semestertickets für Studierende zugestimmt haben, wurde bereits unmittelbar darauf in einigen Universitäten / Fachhochschulen über dieses Angebot beraten und abgestimmt. Im VRR haben sich mittlerweile die Universitäten in Düsseldorf, Bochum und Dortmund sowie die Fachhochschulen in Bochum und Dortmund mit insgesamt ca. 80.000 Studierenden für das NRW-SemesterTicket mit Wirkung ab dem Sommersemester 2008 ausgesprochen. Gespräche mit anderen Hochschulen im VRR, aber auch in den übrigen Landesteilen sind anberaunt.

Dieses Ticket kann nur von den Einrichtungen erworben werden, die zuvor ein verbundinternes Semesterticket vereinbart hatten. Ergänzend zu dem verbundinternen SemesterTicket (87,12 € pro Semester), kann dann die landesweite Nutzung aller öffentlichen Nahverkehrsmittel inkl. der zuschlagfreien Züge hinzugekauft werden. Wie beim VRR – Semesterticket üblich und auch beim NRW – Semesterticket entsprechend kalkuliert, ist der Preis für die zusätzliche Landesnutzung obligatorisch von allen Studierenden zu entrichten. Der Preis beträgt pro Semester zusätzlich 35,80 €, sofern dieser gleich für vier aufeinanderfolgende Semester vereinbart wird. Möglich ist aber auch ein Staffelpreis, der im ersten Semester 33,60 € beträgt und dann pro Semester bis auf 37,10 € ansteigt.

5. Umsetzung der Tarifstrukturreform

5.1 Tarif

Nach der erfolgten Beschlussfassung in den Zweckverbandsgremien am 12. Dezember 2007 wurde unverzüglich die Umsetzung vorbereitet. In der tariflichen Feinarbeit erfolgte insbesondere die Erarbeitung der neuen Preisstufenmatrix mit allen rd. 1 800 Relationen.

Ebenso sind für die Preisstufenzuordnungen alle Geltungsbereiche der neuen Preisstufe C graphisch erstellt worden. Hier wurden die denkbaren 124 Geltungsbereiche rund um zwei angrenzende und verkehrlich verbundene Zentraltarifgebiete daraufhin überprüft, ob alle Kombinationen dargestellt werden müssen oder ob auf einige Geltungsbereiche zugunsten einer besseren Kommunizierbarkeit verzichtet werden kann, da deren Geltungsbereiche in anderen vollständig aufgehen.

Tatsächlich sind zur weiteren Veröffentlichung der neuen Preisstufe C lediglich rd. 50 Geltungsbereiche erforderlich.

Alle Informationen werden zurzeit auch den Verkehrsunternehmen zugeleitet, die im Rahmen

von Übergangstarifen den VRR – Tarif anwenden und demzufolge auch die Tarifstruktureform umsetzen.

5.2 Vertrieb – Migrationsprozesse

5.2.1 Zeittickets

Mit dem neuen Preissystem sind Veränderungen verbunden, die vertriebliche Migrationsprozesse erforderlich machen.

In der **Preisstufe A** kommt es im **Zeitkartenbereich** bekanntlich zur Differenzierung in die **Preisniveaus A1 und A2**. Im Back Office System müssen alle entsprechenden Kunden den jeweiligen Preisniveaus zugeordnet werden. Im Bereich der Abonnements müssen diese Tickets gar nicht angepasst werden.

In der **Preisstufe B** gibt es keine Veränderungen zur bisherigen Gültigkeit. Dies gilt ebenfalls für die Abonnements.

Neu definiert ist der Geltungsbereich der neuen **Preisstufe C**. Sie umfasst zwei Geltungsbereiche der Preisstufe B, deren Zentraltarifgebiete direkt nebeneinander liegen. Alle Kunden mit einem Zeitticket der heutigen Preisstufe C müssen sich entscheiden, ob sie die zukünftige Preisstufe C oder Preisstufe D benötigen. Bei den Kunden der neuen Preisstufe C müssen die Zentraltarifgebiete und der daraus folgende Geltungsbereich technisch festgelegt werden. Der Kunde wird über die neue tarifliche Situation durch die Verkehrsunternehmen informiert. Erfolgt nach einer nochmaligen Erinnerung keine Reaktion des Kunden, wird er in die Preisstufe D migriert.

Bei den SchokoTicket – und BärenTicketkunden ist keine Änderung des eTickets notwendig; die Änderung der Preisstufenbezeichnung erfolgt in den Hintergrundsystemen und bei der Kontrolle automatisch.

Sinngemäß wirken sich diese Änderungen auch bei den Monatskartenkäufern aus. Hier sind ggf. die erforderlichen Trägerkarten (Kundenkarten) neu auszustellen. Diese Kunden können mittels besonderer Handzettel in den KundenCentern oder Aufklebern an den Haltestellen bzw. Ticketautomaten frühzeitig informiert werden.

5.2.2 Bartickets

Da in der Preisstufe A ab dem 01.08.2008 der gleiche Preis für A1 und A2 gilt, wird hier keine Unterscheidung bei den Tickets vorgenommen. In der Preisstufe B besteht kein Verände-

rungsbedarf.

Die Preisstufen C und D werden in allen Ticketarten (außer im Kindertarif) angeboten.

Darüber hinaus ist geplant, in einer Übergangsfrist bei Ticketkontrollen kulant zu verfahren.

Alle auf Vorrat gekauften Bartickets mit dem Tarifstand 1.8.2007 können ohnehin noch bis zum 31.10.2008 abgefahren, gebührenfrei umgetauscht oder gegen eine Gebühr von 2.- € erstattet werden.

5.3 Kommunikation: So erfahren es die Kunden

Als erstes Informationsmedium stellte der VRR den Mitarbeitern im Januar eine detaillierte Informationsbroschüre mit der neuen Preisstufenmatrix zu Verfügung. Damit können durch die Verkehrsunternehmen erste Schulungen und Info-Veranstaltungen durchgeführt werden.

Für die Kundenkommunikation wird der VRR mit allen Verkehrsunternehmen gemeinsam die Kunden ab Juni mit einer Informationskampagne über das neue Tarifsysteem ins Bild setzen. Im Mittelpunkt stehen dabei die vier Preisstufen als aufeinander aufbauende Bausteine der neuen Tarifstruktur.

Im Mittelpunkt der Kommunikation steht die VRR-Infoline. Unter der bekannten sogenannten Schlaufen Nummer 0 180 3/50 40 30 (0,09 EUR/Minute aus dem deutschen Festnetz; aus dem Mobilfunknetz können die Preise abweichen) können die Kunden alle Fragen rund um die neuen Tarife stellen und werden kompetent beraten. Daneben werden den Fahrgästen die Neuerungen im Internet sowie mit verschiedenen anderen Informationsmedien dargestellt und erklärt. Folder, Plakate und viele weitere Maßnahmen machen auf die neue Tarifstruktur ab dem 1.8.2008 aufmerksam.

6. IC / - EC – Nutzung für Verbunddauerkunden

Derzeit können alle Inhaber einer Verbundmonats- oder Jahreskarte gegen einen Aufpreis alle ansonsten zuschlagpflichtigen Intercity – und Eurocity - Züge nutzen. Der Aufpreis beträgt aktuell im Monat 57,20 € oder 48,50 € / Monat im Jahresabonnement. Von dieser Regelung machen derzeit rd. 600 – 700 Kunden Gebrauch.

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen DB Fernverkehr, DB Regio und VRR steht dem Fernverkehr zum Ausgleich seiner Einnahmeansprüche zusätzlich ein Anteil aus den VRR – Ticketeinnahmen gemäß den Einnahmeaufteilungsregularien und eine interne Komplementärfinanzierung seitens DB Regio zu.

Wie bereits angekündigt, endet mit dem kleinen Fahrplanwechsel der DB am 15.6.2008 die-

se Vereinbarung.

Zwischenzeitlich hat das Land NRW alle Beteiligten unter der Vermittlung des Kompetenzzentrums Marketing (Köln) aufgefordert, Möglichkeiten für eine modifizierte Fortführung der tariflichen Kombination zwischen Nah- und Fernverkehr aufzuzeigen, um drastische Preissprünge abzumildern.

Nach mehreren Gesprächen wird von allen Beteiligten eine Kombination aus der preislich entfernungsabhängigen IC – Streckenzeitkarte gemäß DB – Tarif und dem NRWplus – Daueraufpreis für den kommunalen Vor – und Nachlauf präferiert, der bereits heute für die Kunden mit einer ICE – Streckenzeitkarte gilt. Dabei ist zunächst eine IC – Streckenzeitkarte nach dem DB – Tarif zu erwerben. In dieser ist auch der komplette SPNV in Start, Unterwegs- und Zielstadt inbegriffen. Dazu kommt dann der NRWplus – Aufpreis (48.- € / Monat bzw. 42.-€ im Abo). Dieser wird ausschließlich von der DB verkauft und berechtigt zur Nutzung des kompletten ÖPNV in der Start- und den in der Zielstadt.

Wie viele Kunden ab Juli 2008 von dieser neuen Ticketkombination Gebrauch machen werden ist schwerlich einzuschätzen. Darüber gehen die Ansichten bei allen Beteiligten auch weit auseinander. Laut VRR – Sicht sind dies etwa 20 % und würde damit dem Faktor vor Einführung der Regelung entsprechen; DB – Fernverkehr geht von einem weit höheren Anteil aus.

Über das Ergebnis der noch laufenden Gespräche wird berichtet.

7. Sicherheit

7.1 Organisation ZeRP (Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention)

Mit der zunehmenden Spezifizierung von Sachthemen im Rahmen der ZeRP – Organisation leitete der ZeRP Arbeitskreis (bestehend aus Vertretern der Verkehrsunternehmen, DB; Polizeien, Städte und VRR). Anfang des Jahres 2007 seine Neuorganisation ein. Ziel ist eine weitere Verbesserung der Sacharbeit bei den bisherigen Themen.

Mit der Einrichtung der Fachkreise Jugend, Senioren / Ehrenamt wird den spezifischen sicherheitsrelevanten Bedingungen Jugendlicher (Gewaltprävention) und Senioren (Nutzung des Erfahrungsschatzes aber auch spezifischer Sicherheitsbelange älterer Nutzer des ÖPV) Rechnung getragen. Die Fachkreise Infrastruktur / Angsträume und Technik werden die Ordnungspartner, insbesondere die Verkehrsunternehmen, in ihren Bestrebungen nach optimalen Lösungen sowie Verbesserung der bisherigen Situation, nachhaltig unterstützen.

Neue Organisationsstruktur



Mit der neuen Struktur (Konstituierung aller Fachkreise und der „Gruppe Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit“ Januar 2008) wurde eine Straffung der Sitzungen und eine deutliche Verbesserung der Einbindung aller ZeRP Partner erreicht.

Der am 22.10.2008 (10-jähriges Jubiläum) stattfindende „ZeRP Kongress“ wird eine Analyse der Arbeit der letzten Jahre und die strategische Ausrichtung für die kommenden Jahre im Zusammenwirken der Kooperationspartner zur weiteren Verbesserung des subjektiven und des objektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste zum Schwerpunkt haben.

Die Arbeitsergebnisse werden in dem KVIV AK 4 (technische Angelegenheiten) und im Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR thematisiert.

7.2 Landespreis für innere Sicherheit

Mit dem „Landespreis für Innere Sicherheit“ wurden die Aktivitäten des Präventiven Rates Gelsenkirchen(PräGE) ausgezeichnet. Der Innenminister des Landes NRW überreichte Vertretern des Präventionsrates den Preis für die Aktivitäten des Fachkreises 4 „Sicherheit im ÖPV“. In diesem Fachkreis sind die Verkehrsunternehmen BOGESTRA und Vestische Straßenbahnen GmbH, die Stadt Gelsenkirchen, das Polizeipräsidium Gelsenkirchen, die Bundespolizei Essen und der VRR vertreten.

7.3 Ordnungspartnerschaften

Auf Initiative des VRR unterstützen eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen (ausschließlich

ZeRP-Partner) das Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW bei der ihm übertragenen Aufgabe im Rahmen der Nachwuchsgewinnung. Vereinbart wird für das Jahr 2008 eine Kooperation mit der ZeRP im Rahmen der Aus- bzw. Fortbildung von Polizeibeamten zum Thema „Ordnungspartnerschaften mit dem ÖPV“.

8. Bahnhofspatenschaften

Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung mit der DB „Station&Service“ zur Übertragung der Leitung und Koordination im Projekt

Seit 2002 führt der VRR NRW-weit das Projekt „Bahnhofspaten“ durch. Durch die Vermittlung der Kontakte, der Koordination der Patenschaften und der jährlichen Treffen mit den Paten gewann der VRR Erfahrungen und Eindrücke, die für die effiziente Fortführung des Projektes unentbehrlich sind.

Da die Zusammenarbeit zwischen den Vertretern der DB „Station und Service“ und den Paten sich von Ort zu Ort unterschiedlich gestaltet und verläuft, wird eine Standardisierung der Abläufe notwendig. Diese soll u. a. zur Effizienz der Zusammenarbeit beitragen, die Arbeit der Bahnhofsmanagements erleichtern und die Meldungen der Paten effizient gestalten.

Die weitere Zusammenarbeit zwischen der DB „Station&Service“ und dem VRR im Rahmen des Projektes „Bahnhofspatenschaften“ ist in einer für alle Bahnhofsmanagements im Verbundgebiet gültigen Kooperationsvereinbarung festgeschrieben worden. Dies wurde vorab in Gesprächen mit der Leitung Regionalbereich West DB „Station & Service“ vereinbart und in der Kooperationsvereinbarung festgehalten.

Die Leitung und die Koordination der Patentätigkeit auf der operativen Ebene wird dabei auf DB „Station&Service“ übertragen. Die VRR AöR beschränkt sich auf die allgemeine Weiterentwicklung aller ehrenamtlichen Aktivitäten, die Dokumentation der Ergebnisse sowie die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Zusätzliche Kosten entstehen dem VRR nicht.

9. Neuausrichtung des Bürgerservices „Pendlernetz“

Der Bürgerservice Pendlernetz NRW startete im September 2002. Sein Ziel war die internetbasierte Bildung von Fahrgemeinschaften nach dem Grundsatz von Angebot und Nachfrage.

Bereits 18 Kreise und 20 kreisfreie Städte in NRW beteiligen sich heute beim Bürgerservice Pendlernetz und bieten somit eine 70%ige Flächendeckung an. Die Aufgabenträger für diesen Service sind die Kreise und kreisfreien Städte, die auch die jährlichen Betriebskosten tragen.

Die entsprechende Internetplattform wurde und wird zurzeit noch durch die Fa. EuropeAlive

aus Rheine entwickelt und angeboten.

Die hierzu geschlossenen Verträge laufen in 2008 sukzessive aus. Die VRR AöR wird in 2008 die Software für diesen NRW-weiten Service ausschreiben.

Hierdurch wird eine Steigerung der Qualität und eine spürbare Kostenreduzierung für die Kreise und kreisfreien Städte erwartet.

Diese haben bereits ihre Zustimmung durch Unterzeichnung einer Absichtserklärung zum gemeinsamen Vorgehen erteilt. NRW-weit 35 Gebietskörperschaften beauftragen hierdurch die VRR AöR mit der Ausschreibung der Software „Pendlernetz“.

Bereits Ende 2007 wurde durch die VRR AöR ein Förderantrag beim Land gestellt. Neben der Förderung der Software wurde auch eine Begleitforschung beantragt, um Nutzerverhalten sowie den Nutzen für den ÖPNV zu evaluieren und die ökologischen, ökonomischen und volkswirtschaftlichen Folgen für die Städte zu dokumentieren.

Als nächste Schritte folgen nach der Bewilligung des Förderantrages die Ausschreibung der Software und der Evaluation, sowie die Ausarbeitung einer Kooperationsvereinbarung zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten und der VRR AöR.

Die Kooperationsvereinbarung soll bis spätestens August 2008 durch die Partner unterzeichnet werden.

10. Bahnhofsumbenennungen

Einer Bitte des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) entsprechend, informiert der VRR hier über das beabsichtigte Umbenennungsprogramm für Stationen.

Ursache für die Umbenennung einiger Stationen ist, dass der Landesarbeitskreis Tarif/Vertrieb in seiner Sitzung am 23.11.2006 vor dem Hintergrund der Einführung der gemeindlichen Gleichstellung im NRW-Tarif die Notwendigkeit festgestellt hat, eine zeitgemäße Bahnhofsbezeichnung entsprechend der kommunalen Gliederung umzusetzen. Damit soll dem Fahrgast die notwendige Orientierung geboten werden, in welcher Kommune sein Zielbahnhof liegt. Die Tarifstruktur im VRR und in anderen Zweckverbänden in NRW orientiert sich ebenfalls an den kommunalen Grenzen.

Das MBV erachtet diese Vereinheitlichung der Bahnhofsbezeichnungen für notwendig und hat die Koordination des Umbenennungsprogramms übernommen. Dazu ist eine Liste zur

Umbenennung der Stationen erarbeitet worden. Als Struktur der einheitlichen Bahnhofsbearbeitung wird der Name der Kommune voran gestellt, daran anschließend folgt der Stadtteilname.

Die Umsetzung der Umbenennungen erfolgt durch DB Station&Service AG und soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 beendet sein. Das Ministerium ist bereit, die Umsetzung im Bereich des Wegeleitsystems (Beschilderung) mit einer Landesförderung zu begleiten, so dass eine finanzielle Beteiligung der Städte nicht anfällt.

Die VRR AöR hat im Januar 2008 die davon betroffenen Kommunen schriftlich informiert und um Stellungnahme gebeten. (siehe Anlage 1)

Die Stellungnahmen der Kommunen werden dem MBV bis Ende Februar 2008 mitgeteilt. Die weitere Abstimmung erfolgt durch das Ministerium für Bauen und Verkehr bis zum 31. März 2008.

Im Jahre 2003 wurde bereits eine Abfrage vom VRR zum Thema Bahnhofsumbenennungen durchgeführt. Hier wurden von den Kommunen Bahnhöfe genannt, die jetzt nicht auf der Liste des Ministeriums für Bauen und Verkehr aufgeführt sind. Auch diese Kommunen haben wir jetzt um Stellungnahme gebeten, ob die Aussage aus dem Jahr 2003 auch heute noch Bestand hat (Anlage 2).

Die VRR AöR wird auch diese Stellungnahmen dem Ministerium für Bauen und Verkehr mit der Bitte um Aufnahme in das Umbenennungsprogramm mitteilen.

Da diese Stationen nicht Bestandteil der Landesliste sind, ist eine Umbenennung im Rahmen des Landesprogrammes nicht garantiert.

11. Einsatz neue S-Bahn-Fahrzeuge

Sachstand am 31.01.2008:

Die Fertigung der neuen S-Bahnfahrzeuge vom Typ ET 422 hat im Herbst 2007 begonnen.

Am 15.11.2007 hat eine Besichtigung der Fertigung der ersten acht (noch unfertigen) Fahrzeuge durch den VRR stattgefunden.

Die Planung sieht vor, dass die ersten acht Fahrzeuge am 31.03.2008 bei der DB Regio NRW eintreffen.

Weiterhin sah die Planung bisher vor, dass die ersten fünf Fahrzeuge am 07.04.2008 auf der Linie S7 in den Fahrgastbetrieb gehen (teilweise Umstellung der S7 auf Neufahrzeuge). Die übrigen drei Fahrzeuge waren als besonders umfangreiche Betriebsreserve während der Einführungsphase vorgesehen.

DB Regio NRW wurde Mitte Januar 2008 vom Herstellerkonsortium Bombardier / Alstom über Verzögerungen bei der Zulassung der Fahrzeuge durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) informiert.

Mit Schreiben vom 22.01.2008 informierte die DB Regio NRW den VRR über diese Verzögerung und teilte mit, dass mit der erforderlichen EBA-Zulassung voraussichtlich zum 30.05.2008 zu rechnen ist.

Erst im Anschluß daran könne der Probetrieb und der Ersteinsatz im Fahrgastbetrieb erfolgen

Der VRR hat in Gesprächen deutlich seinen Unmut über diese unerfreuliche Entwicklung zum Ausdruck gebracht.

12. Regionalkonferenzen

Seit Einführung des Nahverkehrsplanes als Planungsinstrument führt der VRR regelmäßig am Jahresende Regionalkonferenzen durch. Sie finden jeweils Anfang Dezember in Viersen für den südwestlichen Verbundraum und in Dortmund für den nordöstlichen Verbundraum statt.

Eingeladen sind die ÖPNV-Verantwortlichen der Kommunen und Kreise, die kommunalen Verkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen der benachbarten Zweckverbände, die Vertreter der Bezirksregierungen, DB Station & Service und bei Bedarf weitere Gäste.

Inhaltlich wird dort in der Regel ein umfassender Sachstandsbericht des VRR zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes mit allen Aktivitäten rund um den SPNV und den Schnittstellen zum ÖPNV gegeben.

Vor dem Hintergrund der Erweiterung des Aufgabenfeldes des VRR wird beabsichtigt, bereits zu den Regionalkonferenzen im Jahr 2008 das Themenspektrum zu erweitern.

Insbesondere soll ein umfassender Bericht über den Stand zur Investitionsförderung, sowie zu einzelnen Finanzierungsthemen gegeben werden.

Aufgrund der Neuorganisation im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Gesetz werden dann auch die im NVN liegenden Kreise Kleve und Wesel mit eingeladen werden.

13. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld

Der VRR hatte die Information erhalten, dass die EU-Kommission beabsichtigt, zu Beginn des Jahres 2009 eine Entscheidung im Beihilfeprüfverfahren Langenfeld zu treffen. Auf Anfrage des VRR hat sich die EU-Kommission bereit erklärt, vor einer Entscheidung den aktuellen Sachstand mit den Beteiligten zu diskutieren. Dieser Termin fand am 31.01.2008 in Brüssel statt. Vorab wurden dem VRR einige, aus Sicht der Kommission noch offene Fragen gestellt. Schwerpunktmäßig wurde Bezug genommen auf das „Kritikpapier“ der Anwaltskanzlei Köhler Klett, die sich in das Verfahren eingeschaltet hatten.

Am 21.01. fand mit Vertretern des Bundeswirtschaftsministeriums und des Bundesverkehrsministeriums unter Beteiligung der im Verfahren betroffenen Unternehmen ein Vorgespräch statt. Dabei wurde von den Ministeriumsvertretern insbesondere auf die Denkweise und den Blickwinkel der Kommission eingegangen. Beachtenswert ist die Aussage, dass die Kommission in ihrer Entscheidungsfindung autark ist und die Entscheidung ohne aufschiebende

Wirkung innerhalb einer gesetzten Frist umzusetzen ist. Um die Entscheidung anzufechten, ist vor dem Europäischen Gerichtshof der Klageweg zu beschreiten.

Wesentliche Punkte des Termins am 31.01. bei der EU-Kommission:

- Das Gespräch fand in konstruktiver Atmosphäre statt
- Es mussten der Kommission noch grundsätzliche Systemfragen erläutert werden (z.B. keine Komplettfinanzierung der Verkehrsleistung sondern „nur“ Ausgleich für be- traute gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen über den eigenwirtschaftlichen Verkehr hinaus)
- Die sozialpolitischen Verpflichtungen (Tariflohndelta) werden weiterhin als sehr kri- tisch angesehen
- Für den Fall von Überkompensationen werden kurzfristig wirkende Rückforderungs- mechanismen erwartet
- Es besteht eine hohe Erwartung in einen diskriminierungsfreien Genehmigungswett- bewerb (ist durch das Personenbeförderungsgesetz geregelt und nicht durch das VRR Finanzierungssystem)
- Bis Mitte/Ende April sind vom VRR noch weitere Erläuterungen zu bestimmten Fra- gestellungen vorzulegen
- Entscheidung ist für den Sommer 2008 vorgesehen

14. Rechtsstreit mit der DB

Die DB hat angekündigt im Laufe des Jahres Verkehrsleistungen einzustellen bzw. Sonder- verkehre nicht zu fahren, wenn der VRR die einbehaltenen Mittel nicht auf ein Treuhandkon- to überweist. Der VRR vertritt weiterhin die Auffassung, dass dies nicht erforderlich ist. Um der Bedrohung von Leistungseinstellungen durch die DB zu begegnen, hat der VRR auf der Jahrespressekonferenz angekündigt, die von der Einstellung bedrohten Verkehre notfalls aufzuerlegen. Im Rahmen einer Auferlegung wird das Leistungsvolumen vom Aufgabenträ- ger bestimmt und die entstandenen Kosten auf Nachweis erstattet. Ein angemessener Ge- winn kann dabei berücksichtigt werden. Bei der Auferlegung wird unterschieden in Auferle- gungsvertrag (gegenseitiges Anerkenntnis) und einseitiger Auferlegung durch den Aufgabenträger.

Am 06. und 07.02.2008 haben sich die Fraktionen und der Verwaltungsrat im VRR intensiv mit dem Thema Auferlegung befasst. Juristen der beratenden Kanzlei haben sowohl die

rechtlichen als auch die inhaltlichen Aspekte einer Auferlegung ausführlich vorgetragen.

15. Kompromiss zur Schwerbehindertenabgeltung 1990 bis 2001

Anfang Januar 2008 konnte ein seit über 10 Jahren anhängiges Verfahren zur Berechnung der Ausgleichsleistung für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen für die Jahre 1990 bis 2001 zum Abschluss gebracht werden. Basis bildete ein Urteil des Verwaltungsgerichtes Gelsenkirchen, das einen Vergleich darüber vorsah, welche Fahrgeldbestandteile bei der Antragstellung nach dem Sozialgesetzbuch IX berücksichtigt werden dürfen. Hintergrund waren insbesondere von den Verkehrsunternehmen an die DB bzw. den BVR/RVN geleistete (und bei der Antragstellung nicht in Abzug gebrachte) Ausgleichszahlungen, die zu einer Veränderung der Bemessungsgrundlage führten und vom LRH moniert wurden.

Nachdem eine Einigung über die offenen Punkte erzielt werden konnte, wurde zwischen zuständigem Ministerium, VRR AöR und den konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verbund (KVIV) ein entsprechender Vertrag unterzeichnet. Die Koordinierung und Abwicklung daraus abzuleitender Zahlungsausgleiche zwischen den Verkehrsunternehmen hat die VRR AöR aus Vereinfachungsgründen für die Bezirksregierung übernommen.

Darüber hinausgehende offene Punkte bzw. Beanstandungen aus Prüfungsmitteilungen vom LRH oder Rechnungsprüfungsämtern sind damit nicht ausgeräumt und individuell je Unternehmen zu klären.

Anzumerken bleibt der Umstand, dass das Zeitfenster für eine Einigung sehr eng gesteckt war und nur durch die Kompromissbereitschaft aller Beteiligten eine vertragliche Lösung erreicht werden konnte.

16. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Arbeit der Stabstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit war in den letzten Wochen vor allem durch die beiden großen Themen „Tarifstrukturreform“ und „DB-Verhandlungen“ geprägt. Dabei wurde vor allem die strategische Ausrichtung der Kommunikation in Abstimmung mit dem Vorstand festgelegt.

Im Dezember wurden, unmittelbar im Anschluss an die Verwaltungsratssitzung, den Medien in einer Pressekonferenz die Grundzüge der neuen Tarifstrukturreform erläutert. So konnte die Öffentlichkeit bereits frühzeitig über bevorstehende Änderungen durch die Medien informiert werden, womit diese ihrer Berichterstattungsrolle gerecht werden konnten. Diese Maßnahme erwies sich, wie die vielfach sachlich-neutrale Berichterstattung im Anschluss zeigte, als richtig.

Zur Kommunikation in puncto DB-Verhandlungen entschied man sich, auf dem diesjährigen Neujahrsempfang und bei der eine Woche später folgenden Jahrespressekonferenz eindeutig und unmissverständlich Stellung zu den aktuellen Entwicklungen zu beziehen. Damit verfolgte die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in Abstimmung mit dem Vorstand das strategische Ziel, die Medien wie schon im letzten Jahr umfangreich, hintergründig und frühzeitig über das Thema DB-Verhandlungen zu informieren. Die Resonanz bei der Jahrespressekonferenz (22 Medienvertreter) und die darauffolgende Berichterstattung zeigten, dass der offensive Umgang mit diesem Thema von den Medien positiv aufgegriffen wurde.

Anlage zum Punkt 1

Anlagen zum Punkt 10