



<b>Beschlussvorlage - öffentlich -</b>		
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AÖR</b>	<b>Z/VII/2008/0202</b>	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	30.05.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	06.06.2008	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AöR	09.06.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	11.06.2008	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	12.06.2008	Kenntnisnahme

**Datum: 13.05.2008**

**Betreff**

Sachstandsbericht

**Beschlussvorschlag**

Zur Kenntnis

**Sachstandsbericht**

Siehe nachfolgende Seiten

Inhaltsverzeichnis:

1. Rechtsstreit DB
2. Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes
3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar – Februar 2008
4. Sozialticket in Dortmund
5. Umsetzung der Tarifstrukturreform
6. Automatenkennzeichnung zur Entwertungspraxis
7. Handyticket, Erfahrungen des 1. Pilotprojektes
8. Strategie e- und m-Commerce
9. Fortführung IC-Vertrag
10. Kulturhauptstadt 2010
11. Marketingplanung
12. Kundenbetreuer
13. Durchführung eines Pilotprojektes „Kundengarantie bei der SWK Mobil“
14. Ausschreibung zur zukünftigen Erstellung der Linienpläne im VRR
15. Strukturanalyse Auskunftssysteme
16. Qualitätsbericht SPNV in NRW 2007
17. Endgültige Abrechnung von SPNV Leistungen
18. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld
19. Prüfferrichtlinie (Anlage zur Finanzierungsrichtlinie)
20. Pressearbeit
21. Neue ZeRP-Arbeitsstruktur seit 01.01.2008

## **1. Rechtsstreit DB**

Am 06.08.2007 hat die DB Regio NRW GmbH beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen Klage gegen die VRR AöR eingereicht. Beantragt wurde,

- die VRR AöR zu verpflichten, an die DB Regio einen Betrag in Höhe von 22,5 Mio. € zu zahlen,
- festzustellen, dass die VRR AöR verpflichtet ist, die wirtschaftlichen Nachteile, die ihr bis zur Zahlung der einbehaltenen Gelder entstehen, auszugleichen.

Gleichzeitig kündigt die DB an, zukünftig im Wege der Klageerweiterung die weiteren anfallenden Kürzungen geltend zu machen

Mit Schriftsatz vom 21.08.2007 hat die DB Regio die Klage um die monatlich einbehaltenen 3,75 Mio. € erweitert. Auf Grund der Tatsache, dass die VRR AöR seit dem 25.04.2007 Abschlagszahlungen wegen mangelhafter Qualität in Höhe von 1 Mio. € monatlich gekürzt, hat die DB Regio mit selbigem Schriftsatz die Klage um weitere 4 Mio. € erweitert.

Im Anschluss an die Klageerwiderung der VRR AöR vom 16.10.2007, in dem die VRR AöR die Abweisung der Anträge und im Wege der Widerklage einen Auskunftsanspruch geltend machte, hat die DB Regio die Replik am 04.03.2008 eingereicht. Neben der obligatorischen Klageerweiterung, hat sie beantragt,

- festzustellen, dass sie berechtigt ist, die Erbringung der im SPNV-Vertrag vereinbarten Leistungen zu verweigern.

Der Verpflichtungsanspruch der DB beläuft sich zurzeit auf 63,5 Mio. €. Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen hat den Streitwert von Amts wegen auf 30 Mio. € festgesetzt.

Auf Grund der Nichtigkeit des SPNV-Vertrages, aus der Sicht der VRR AöR, hat die VRR AöR der DB Regio NRW GmbH zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit SPNV-Mitteln auf dem Gebiet des Zweckverbandes VRR den Abschluss eines

Auferlegungsvertrages angeboten. Gleichzeitig wurde der DB Regio NRW GmbH im Rahmen eines Anhörungsverfahrens gem. § 28 VwVfG NRW die Möglichkeit eröffnet, sich zu den für den Erlass des Auferlegungsbescheides erheblichen Tatsachen zu äußern.

Von ihrem Recht hat die DB Regio NRW GmbH fristgemäß bis zum 30.04.2008 Gebrauch gemacht.

Nachdem das Angebot zum Abschluss eines Auferlegungsvertrages seitens der DB Regio NRW GmbH nicht angenommen wurde, wird die VRR AöR nunmehr die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Tatsachen und Rechtsansichten der DB Regio NRW GmbH im Rahmen ihres Ermessens auswerten und prüfen, bevor eine endgültige hoheitliche Leistungsverpflichtung im Wege der Auferlegung ausgesprochen wird.

## **2. Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes**

### a) Aktueller Diskussionsstand

In der zweiten Hälfte des Monats April hat der Bund-Länder-Fachausschuss das Thema ausführlich diskutiert. Eine grundsätzliche Einigung war bisher nicht zu erzielen. Zwei gegensätzliche Strömungen haben sich herauskristallisiert:

- Eine Gruppe von Ländern aus Süddeutschland will weiterhin den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit im PBefG festschreiben. D.h. im Ergebnis, dass den unternehmensinitiierten Verkehren ähnlich wie im derzeitigen Personenbeförderungsgesetz grundsätzlich der Vorrang einzuräumen ist. Diese Ansicht stützt die Position des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmen (BDO) ab, der sich weiterhin für Verkehrsleistungen einsetzt, die außerhalb der neuen EU-Verordnung 1370/2007 finanziert werden können. Der Abschluss von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der EU-VO 1370 ist nur nachrangig und nur dann erforderlich, wenn eine Finanzierung nicht ausschließlich durch Einnahmen und den sogenannten Einnahmensurrogaten für den Schülerverkehr und für Schwerbehinderte (sofern die Kommission diese genehmigt hat) erfolgen kann.
- Eine andere Ländergruppe wiederum macht sich für eine starke Aufgabenträgerposition stark. Sie vertritt damit im Ergebnis die Position des Städtetages und des Landkreistages, die als „BAG ÖPNV“ bereits einen vollständigen Gesetzestext samt ausführlicher Begründung vorgelegt haben.

Das BMVBS wird Mitte Mai einen Textvorschlag in die weitere Diskussion einbringen. Dieser Textvorschlag soll allerdings noch kein Referentenentwurf sein. Ein Referentenentwurf ist angekündigt für den Herbst dieses Jahres, wahrscheinlich im Laufe des Septembers.

Ein Gesetzesbeschluss ist nach der derzeitigen Planung vorgesehen für den Herbst 2009. Bis zum Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung 1370 sind dann allerdings lediglich ca. 3 Monate Zeit, um eine Anpassung der Landes ÖPNV Gesetze auf den Weg zu bringen.

Bisher ist nicht bekannt geworden, ob und wie sich das Land Nordrhein-Westfalen in der oben genannten Diskussion positioniert hat oder positionieren wird.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat bisher keinen eigenen Textvorschlag vorgelegt, sondern lediglich Eckpunkte formuliert. Diese Eckpunkte sind im Einzelnen:

- Wirkung der Liniengenehmigungen im Kern erhalten
- „Kein Wild West“, kein Absterben weniger lukrativer Linien
- Bundeseinheitliches PBefG, keine Verländerung
- Liniengenehmigungen vorsorglich im Einklang mit der neuen EU-Verordnung bringen, Laufzeit entsprechend auf 10 bzw. 15 Jahre verlängert
- Genehmigungswettbewerb – erst, wenn Behörde nicht initiativ wurde, d.h. Vorrang für Inhouse / Direktvergaben
- Beschließt der Aufgabenträger eine Ausschreibung, bekommt das bedrohte Unternehmen das Recht, ein zuschussfreies Gegenangebot zu formulieren
- Genehmigungswettbewerb: Bewertungsmaßstäbe und Fristen sollen vorab bekannt sein. Kennnissgabe der Anträge und einmalige Nachbesserung, Erhalt des Altunternehmerprivilegs
- Verbände im PBefG verankern
- Lokale / Regionale Kooperationen kartellrechtlich absichern

Die im VDV organisierte Aufgabenträgersparte hat einen eigenen Entwurf vorgelegt, der den Vorrang der sogenannten öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung 1370 festlegt. Die konkrete Ausgestaltung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ist danach Ländersache. Erst wenn sich ein Aufgabenträger nicht der Aufgabe Verkehr annehmen will, kommt die Bezirksregierung und die Liniengenehmigung ins Spiel.

Inwieweit das neue Personenbeförderungsgesetz die noch offenen juristischen Fragen, insbesondere die zum steuerlichen Querverbund und zur Zulässigkeit der Direktvergabe an den internen Betreiber, klärt oder der Justiz überlässt, bleibt offen.

Kritisch beäugt, insbesondere vom Bundesfinanzhof und von der EU-Kommission, wird insbesondere auch die Frage nach der Rechtmäßigkeit des steuerlichen Querverbundes.

#### b) Position des VRR

Die Position des VRR vor dem Hintergrund der skizzierten Diskussionslage ist wie folgt zu beschreiben:

1. Es besteht dringender Bedarf, das PBefG an den neuen Rechtsrahmen anzupassen. Anpassungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich der Verfahrensregelung des PBefG. Hinzukommt, dass die derzeitige Praxis von überschneidenden Zuständigkeiten und von Behördenvielfalt geprägt ist. Die anstehende Novellierung des nationalen Rechtsrahmens sollte daher dazu genutzt werden, die mit der öffentlichen Finanzierung des ÖPNV, so mit der Vergabe von exklusiven oder besonderen Rechten verbundenen Markteingriffe bei möglichst wenigen, sinnvoller Weise nur bei einer Behörde zu konzentrieren. Dieses dient einer aufwandsarmen Verwaltung des ÖPNV und sichert zugleich ab, dass keine divergierenden Festlegungen hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, exklusiver Rechte oder öffentlicher Finanzierungen getroffen werden.
2. Die anstehende Novellierung sollte genutzt werden, um zu vollenden, was mit der Regionalisierung begonnen wurde: Aufgaben- und Ausgabenverantwortung sollten bei den Aufgabenträgern zusammengefasst werden. Diese sollten unzweifelhaft die Rolle der zuständigen Behörde im Sinne der neuen Verordnung zugewiesen bekommen. Alle Formen der öffentlichen Finanzierung sollten in der Hand der Aufgabenträger zusammengefasst werden.
3. Der Aufgabenträger muss die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen umsetzen können, indem er die von ihm ausgewählten Unternehmen entsprechend finanziert oder mit ausschließlichen Rechten ausstattet. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen sind im nationalen Recht vorzusehen.

4. Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch den Aufgabenträger darf nicht durch die parallele Vergabe von Genehmigungen von PBefG beeinträchtigt werden. Dieses gilt für die wettbewerbliche Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, aber gleichermaßen auch für den Fall der Direktvergabe eines Auftrages an einen internen Betreiber. Das nationale Recht muss daher vorsehen, dass eine Liniengenehmigung nach PBefG nur dann von der Genehmigungsbehörde vergeben werden kann, wenn nicht bereits vom Aufgabenträger ein exklusives Recht für einen bestimmten Linienverkehr vergeben wurde oder vergeben wird.
5. Soweit der Aufgabenträger für einen bestimmten Verkehr einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung vergibt, wird über diesen Auftrag der Betreiber ermittelt. Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde wird auf die Funktion der gewerberechtlichen und technischen Aufsicht beschränkt. Soweit der Aufgabenträger keinen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt, kann die Auswahl des Betreibers weiterhin im Wege des Genehmigungsverfahrens erfolgen.
6. Die Frage des von der Verordnung geforderten effektiven Rechtsschutzes ist im nationalen Recht zu lösen. Eine langwierige Auseinandersetzung um den einschlägigen Rechtsweg, wie es ihn bei den Vergaben nach Vergaberecht unterhalb der europäischen Schwellenwerte gegeben hat, ist unbedingt zu vermeiden. Einer einheitlichen Regelung des Rechtsschutzes für alle Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, ist der Vorzug zu geben.
7. Die nötige Novellierung des nationalen Rechtsrahmens (PBefG, Regionalisierungsgesetz, AEG) muss so schnell erfolgen, dass auch die Landes-ÖPNV-Gesetze rechtzeitig angepasst werden können. Die Anpassung des nationalen Rechtsrahmens muss die Besonderheiten der Landes ÖPNV Gesetze berücksichtigen.

### **3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - Februar 2008**

Die Entwicklung in den ersten beiden Monaten im Jahre 2008 zeigt sich sowohl bei den Einnahmen wie auch bei den Fahrten positiv. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **ca. 6,9 Mio. € (+ 4,8%)** und die Fahrten um **1,2 Mio. (+ 0,6%)** gestiegen.

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Feb 2007	Jan-Feb 2008		
<b>Summe von Einnahmen</b>	1. Klasse Zuschlag	276.519	279.823	3.304	1,2
	Barsortiment	34.399.504	35.314.329	914.824	2,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	17.073.736	17.579.191	505.455	3,0
	davon 4erTicket Erwachsene	12.158.471	12.391.548	233.077	1,9
	FirmenTickets	8.356.709	8.802.314	445.605	5,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	6.714.363	6.997.726	283.364	4,2
	Regelzeitkarten	57.746.061	61.393.995	3.647.934	6,3
	davon Ticket2000 Abo	20.339.393	21.649.917	1.310.524	6,4
	davon Ticket1000 Abo	6.810.726	8.068.985	1.258.258	18,5
	davon BärenTicket	4.738.155	5.235.200	497.045	10,5
	Schüler/AzubiTickets	35.131.218	36.660.092	1.528.874	4,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	12.930.504	13.596.137	665.633	5,1
	davon YoungTicketplus	5.482.731	6.168.948	686.217	12,5
	StudentenTickets	4.117.931	4.107.743	-10.188	-0,2
	NRW-weite Tickets	2.231.721	2.575.353	343.632	15,4
<b>Summe von Fahrten</b>	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	16.543.258	16.461.351	-81.908	-0,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	7.894.747	7.905.949	11.202	0,1
	davon 4erTicket Erwachsene	6.336.692	6.296.992	-39.700	-0,6
	FirmenTickets	7.233.730	7.381.956	148.226	2,0
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	5.404.034	5.416.388	12.354	0,2
	Regelzeitkarten	70.420.932	71.532.691	1.111.759	1,6
	davon Ticket2000 Abo	25.071.012	25.586.925	515.913	2,1
	davon Ticket1000 Abo	7.723.611	8.967.042	1.243.431	16,1
	davon BärenTicket	4.272.885	4.453.605	180.720	4,2
	Schüler/AzubiTickets	79.706.372	80.110.256	403.884	0,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	40.946.596	40.681.356	-265.240	-0,6
	davon YoungTicketplus	9.770.925	10.671.600	900.675	9,2
	StudentenTickets	9.271.140	8.814.900	-456.240	-4,9
	NRW-weite Tickets	391.266	411.804	20.538	5,2
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>142.259.662</b>	<b>149.133.649</b>	<b>6.873.986</b>	<b>4,8</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>183.566.698</b>	<b>184.712.958</b>	<b>1.146.260</b>	<b>0,6</b>

Im Bereich des Barsortimentes sind nach längerer Zeit wieder positive Entwicklungen erkennbar. Gerade die absatzstarken Einzel- und 4erTickets Erwachsene haben für die positive Umsatzentwicklung gesorgt.

Die Regelzeitkarten zeigen das seit Jahren erfreuliche Bild. Hier sind es gerade die Ticket2000- und Ticket1000-Abonnenten, die sich weiterhin sehr gut entwickeln. Das BärenTicket weist auch im 5. Jahr nach der Einführung stetig steigende Verkaufszahlen auf.

#### 4. Sozialticket in Dortmund

Seit dem 1. Februar 2008 wird in Dortmund das sog. Sozialticket angeboten. Hierbei handelt es sich um ein preislich ermäßigtes Ticket 1000 im Abonnement der Preisstufe A. Zum Preis von 15.- € / Monat (statt derzeit 45,77 €) können einen Monat lang alle öffentlichen Verkehrsmittel in Dortmund genutzt werden. Zum Kauf berechtigt sind Bezieher von Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld, dazu Personen, die Hilfe zum Lebensunterhalt nach dem Sozialgesetzbuch XII oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten.

Insgesamt sind in Dortmund rd. 80.000 Personen kaufberechtigt, von denen aktuell ca. 18.000 Kunden tatsächlich ein Ticket bezogen haben. Im Rahmen eines regulären tariflichen

Großkundenangebots hat sich die Stadt Dortmund verpflichtet, die entgangenen Ticketeinnahmen den DSW21 zu erstatten.

Die DSW21 führt zurzeit mit Unterstützung des VRR eine Marktbefragung unter den Sozialticketinhabern durch, um belastbare Aussagen über die Wirtschaftlichkeit dieses Angebotes zu erlangen. Sobald Ergebnisse vorliegen, wird darüber berichtet werden.

## 5. Umsetzung der Tarifstrukturreform

Derzeit laufen die vertrieblichen und kommunikativen Umstellungsarbeiten zur Tarifstrukturreform auf Hochtouren. In enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ist eine Vielzahl von Maßnahmen geplant, die eine reibungslose Einführung sowohl bei den Kunden als auch bei den Mitarbeitern sicherstellen sollen.

### Kommunikation

Mit der zum August 2008 wirksam werdenden Tarifstrukturreform (TSR) bleiben die bisherigen Preisstufen A und B bekannterweise unverändert erhalten. Die bisherige Preisstufe C untergliedert sich dann in die neuen Preisstufen Cneu und D. Um die Kunden darüber zu informieren, wurde u. a. eine Plakatkampagne und ein dazu passender Folder entwickelt.

Mit einer Marktforschungsstudie wurde die Kommunikationsleistung dieser Werbemittel vorab kontrolliert. Die Tests haben gezeigt, dass der VRR die Einführung der Reform kommunikativ gut vorbereitet hat: Bei der Wahrnehmung im werblich aktuellen Konkurrenzumfeld mit anderen Werbetreibenden, liegt das VRR-Motiv mit gestützten 70% vor etablierten Marken wie Peugeot, Tchibo, Postbank, Nescafé und Kabel eins.



Inhaltlich vermittelt das Motiv immerhin für 75% der Befragten, dass es um (neue) Preisstufen geht. Ebenso erfreulich ist, dass ein gleich hoher Anteil verstanden hat, dass es demnächst die neue Preisstufe D gibt. Darüber hinaus haben 70% erkannt, dass es genau dann Veränderungen gibt, wenn beabsichtigte Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr über die Nachbarstadt hinausgehen. Ebenfalls akzeptiert wird die gewählte Würfelsymbolik.

Ein von den Kunden immer stärker genutztes Informationsmedium ist das Internet. Im VRR – Auftritt nimmt die TSR mit einer Sonderdarstellung aktuell einen breiten Raum ein. Der Informationsschwerpunkt ist dabei die grafische Darstellung der einzelnen Preisstufen und die damit verbundenen vielfältigen Wahlmöglichkeiten. Über einen sog. Preisstufenfinder wird den Kunden die Möglichkeit gegeben, sich bei Auswahl individueller Fahrtverbindungen über die neue Preisstufensystematik zu informieren.

### **Pressearbeit zur TSR**

Der VRR hatte in einer Pressekonferenz im Anschluss an die Sitzung des Verwaltungsrates am 12. Dezember 2007 die Medien über die anstehende Tarifstrukturreform zum 01.08.2008 informiert. Mit den Verkehrsunternehmen wurde das weitere Vorgehen in Sachen Pressearbeit zur TSR wie folgt festgelegt:

- der VRR plant keine weitere Pressemeldung zur TSR, da die Medien bereits informiert wurden und entsprechend berichtet haben. Aktuelle Medienanfragen zum Thema werden telefonisch beantwortet.
- die kommunalen VU werden ihre Pressearbeit (z. B. Pressemitteilung) zur TSR je nach Bedarf selbst durchführen und den VRR über evtl. verschickte Presseinformationen kurz informieren.
- der VRR liefert den Pressesprechern der kommunalen VU für ihre Pressearbeit Hintergrundinformationen und Argumente zur TSR.
- der VRR wird darüber hinaus kurz vor dem Stichtag der TSR eine Pressemitteilung zur Umtausch- und Abfahrregelung verbundweit an die Medien senden.

### **Vertrieb**

Das Handbuch für Tarif und Vertrieb bildet das komplette Nachschlagewerk für tarifliche und vertriebliche Belange. Dieses Nachschlagewerk ist nun komplett überarbeitet worden. Es wurde zunächst in elektronischer Form erstellt und steht allen Vertriebsmitarbeitern über die

Internet-Plattform Campus zur freien Verfügung. Einmalig wird das komplette Handbuch auch in gedruckter Form erstellt werden. Insgesamt haben die Verkehrsunternehmen einen Bedarf von 1200 Exemplaren angemeldet.

Weiterhin sind für die Tarifstrukturreform umfangreiche technische Anpassungsarbeiten an einzelnen Komponenten (BackOffice-Systeme, stationäre und mobile Ticketautomaten, elektronische Fahrausweisdrucker, Verkaufssysteme in den KundenCentern und Anpassungen zum Datenaustausch) notwendig.

Nach derzeitigen Rückmeldungen gehen alle Beteiligten von einer fristgerechten Umstellung aus.

## **6. Automatenkennzeichnung zur Entwertungspraxis**

Die Verkehrsunternehmen haben gemäß Beschluss des vergangenen Sitzungsblocks die Aufgabe, bis 2010 eine verbundweit einheitliche Entwertungspraxis bei der Ausgabe der Tickets aus Automaten vorzunehmen. Bis zur Umsetzung dieser Einheitlichkeit sind die Automaten entsprechend zu kennzeichnen, damit die Kunden eindeutig erkennen, ob die angebotenen Tickets im Vorverkauf oder zum sofortigen Fahrtantritt bestimmt sind und daraus resultierend, ob das ausgegebene Ticket bereits entwertet ist und den sofortigen Fahrtantritt ermöglicht oder vor Fahrtantritt noch zu entwerten ist.

Die unterschiedlichen Varianten der Automaten bedingen auch eine unterschiedliche Informationsgestaltung. So werden die Verkehrsunternehmen diese Informationen bei den Touch-screen-Automaten in die Bildschirmdarstellung einarbeiten. Automaten, die dies nicht ermöglichen, werden mit entsprechenden Aufklebern versehen. Die Aufkleber werden nicht verbundweit einheitlich sein, da einige Verkehrsunternehmen ihre Automaten schon vor dem Beschluss mit entsprechenden Hinweisen versehen hatten. Ein Austausch wäre sehr kostenintensiv. Der VRR bietet allen anderen VU die Produktion eines solchen Aufklebers an.



Die Kennzeichnung erfolgt im Zuge der Anpassungen zur Tarifstrukturreform und wird für alle Automaten bis Ende Juli 2008 umgesetzt sein.

## **7. Handyticket, Erfahrungen des 1. Pilotjahres**

Im Sitzungsblock März 2007 wurde berichtet, dass die drei Verkehrsunternehmen, Essener Verkehrs AG (EVAG), Rheinbahn und WSW Mobil (WSW) an dem VDV Piloten zum Handyticket teilnehmen und damit einen neuen Vertriebskanal testen. Die Kunden können sich per Handy ein Ticket kaufen. Das Ticket wird nicht mehr in Papierform ausgegeben, sondern wird auf dem Handydisplay angezeigt.



Zurzeit können die Kunden im VRR EinzelTickets, Tages- und GruppenTickets für die Städte Düsseldorf, Essen und Wuppertal kaufen. Der bundesweite VDV-Testbetrieb beinhaltet weitere Verkehrsunternehmen außerhalb des VRR. So können Kunden der drei VRR-VU auch Tickets in Münster, Hamburg, Dresden, Nürnberg oder Ulm kaufen. Weitere Partner werden im Laufe des Projektes hinzukommen. Hierzu gehört auch der VRS.

Das Handyticket wird in zwei Varianten angeboten. Als SMS-Variante ist es für jeden Handybesitzer möglich, an dem System teilzunehmen. Die komfortablere Variante ist das Java-Ticket. Hierzu muss sich der Kunde mit seinem Handy ins Internet einwählen und kann dann bequem sein Ticket auswählen und bestellen. Alle modernen Handys bieten diese Möglichkeit. Zurzeit nutzen jedoch ca. 70% der Handyticketkunden das SMS-Ticket.

Nach Ablauf des ersten Pilotjahres beurteilen die Verkehrsunternehmen diesen neuen Vertriebsweg positiv. Die Entwicklung der Verkäufe ist zwar bei den drei teilnehmenden VRR-Verkehrsunternehmen sehr unterschiedlich verlaufen, dies kann aber auf die verschiedenen Systemvoraussetzungen zurückgeführt werden. So konnten die Kunden bei der Rheinbahn die Tickets u. a. über eine 0800er Telefonnummer, für den Kunden kostenfrei bestellen. Die beiden anderen Verkehrsunternehmen haben bewusst austesten wollen, ob die Kunden auch bereit sind, eine Anrufgebühr zu bezahlen. Die Verkaufszahlen belegen deutlich, dass die Kunden der WSW und EVAG die weiteren Bestellwege überproportional mehr genutzt haben. Neben dem Anruf kann das Ticket auch per SMS oder per Einwahl ins Internet geordert werden.

Aus den Ergebnissen der bundesweiten Marktforschung wird dieser Vertriebsweg von den

Kunden insgesamt mit Noten um die zwei bewertet. Sowohl im Anmeldeverfahren als auch bei der Ticketauswahl und dem Kauf sind die Kunden insgesamt zufrieden. Für den VRR hat die Marktforschung zudem aufgezeigt, dass die Kunden eine Ausweitung des Angebotes, insbesondere auf weitere Preisstufen wünschen.

Die Verkehrsunternehmen im VRR haben sich bereits über eine Weiterführung des Vertriebsweges verständigt. Jetzt werden die Details erarbeitet, damit die Kunden ab April 2009 weiterhin ihr Ticket per Handy erwerben können.

## **8. Strategie e- und m-Commerce**

Aufgrund der positiven Entwicklung sowohl bei dem Vertrieb des Ticketsortiments im Internet als auch im Piloten Handyticket haben die Verkehrsunternehmen im VRR Strategien für diese neuen Vertriebskanäle erarbeitet. Eines der wichtigsten Themen ist die Fälschungs- und Manipulationssicherheit sowie Kontrollierbarkeit der Tickets aus den neuen Vertriebswegen. Mit den zunehmenden Verkäufen wächst auch die Gefahr des Missbrauchs und damit die Gefahr von Einnahmeverlusten. Auf Basis der Erkenntnisse der sicheren, technischen Kontrolle bei den Chipkarten wird auch für die Internet- und Handytickets eine entsprechende Sicherheit gefordert. Erreicht werden soll dies durch Aufbringen eines 2D-Barcodes auf Tickets, die über die neuen Vertriebswege ausgegeben werden. Bei den Internettickets ist dies bereits umgesetzt, allerdings wird die automatische Kontrolle mittels Einscannen des Barcodes noch nicht von den Verkehrsunternehmen genutzt. Die Handytickets müssen vor dem Übergang in den Regelvertrieb ebenfalls mit einem 2D-Barcode ausgestattet werden. Eine Ausnahme ist lediglich für Handytickets des BarTarifs zulässig, wenn diese per SMS genutzt werden. In diesem Fall ist die Einbindung eines Barcodes nicht möglich, jedoch enthalten diese Tickets eine alphanumerische Codierung.

Ein zweiter Themenbereich stellt die Problematik um die Einnahmenaufteilung dar. Hier konnte geklärt werden, dass die Tickets, die über die neuen Vertriebswege ausgegeben werden, alle notwendigen Inhalte für die Zählung zur Einnahmenaufteilung beinhalten und somit problemlos in das derzeitige Verfahren integriert werden können.

## **9. Fortführung IC - Vertrag**

Zum Fahrplanwechsel am 8. Juni 2008 läuft die Vereinbarung mit dem Fernverkehr der DB über die Anerkennung von Verbundzeittickets in Intercity und Eurocityzügen im VRR aus. Betroffen von dem Fortfall wären rd. 1 200 Kunden, die derzeit diese Züge für verbundinter-

ne Fahrten, aber auch für verbundüberschreitende Relationen nutzen. Nach langwierigen Verhandlungen mit der DB und unter maßgeblicher Unterstützung des Landes NRW konnte zunächst für den Zeitraum vom Juni 2008 – bis zum Dezember 2008 eine Vertragsverlängerung erreicht werden.

Für den Kunden bedeutet dies, dass er bis Ende d. J. zusätzlich zu seinem Verbundticketpreis für eine monatliche Nutzung von IC- und EC-Zügen entweder 57,20 € oder 48,50 € (im Abonnement) zahlen muss.

Die Gespräche über eine Verlängerung des Angebots auch im nächsten Jahr sind anberaumt. Als eine Voraussetzung für eine Fortführung ist von der DB bereits jetzt eine Erhöhung der vom Kunden zu entrichtenden Aufpreise zum Jahresende 2008 signalisiert worden.

## **10. Kulturhauptstadt 2010**

In der Vorbereitung zum Kulturhauptstadtjahr 2010 ist der VRR in drei Bereichen aktiv, und zwar bei der:

- Gestaltung einer Kulturlinie (RE 3)
- Entwicklung einer Kulturhauptstadtcards
- Unterstützung der Kommunikationsarbeit in Vorbereitung zum Kulturhauptstadtjahr

### **Kulturlinie Köln-Mindener Strecke RE3**

Gemeinsam mit der Ruhr 2010 GmbH ist angedacht, die Köln-Mindener Strecke, die Strecke des jetzigen RE 3, zu einer Kulturlinie (analog der Linie 107 in Essen) zu erheben, da deren Linienband an vielen wichtigen Eingangstoren, Spielstätten und Denkmälern der Industriekultur entlangläuft.

Die Konzeption und die Umsetzung der Kulturlinie sollen von der Ruhr 2010 GmbH und dem VRR gemeinsam getragen werden. Finanziell soll dieses mit einem gemeinsamen Förderantrag beim Land auf Basis von EU-Fördermitteln (EFRE/ Ziel2 Mittel) gestützt werden.

Geplant ist dabei, das Linienband des RE 3 um den Haltepunkt Katernberg Süd, in dessen direkter Nähe die Zeche Zollverein liegt, zu erweitern. Die Zeche Zollverein wird das wichtigste Eingangstor für Besucher im Jahr 2010 sein. Dazu soll der Bahnhof Katernberg Süd im Rahmen eines Kunstprojektes gestaltet werden und zudem in „Zollverein“ umbenannt werden.

Da für die Kosten des Haltes keine Fördermittel des Landes gezahlt werden, bemüht man sich, eine Lösung für die Übernahme dieser für das Jahr 2010 zu finden. Hierbei ist in die

Überlegungen mit einzubeziehen, dass der RE3 Bestandteil des RRX-Konzeptes werden soll, was eine dauerhafte Etablierung des zusätzlichen Haltes erschwert. Berührt hiervon ist ggf. auch das Branding der Fahrzeuge als Kulturlinie.

### **Kulturhauptstadtcard**

Sowohl für Touristen, wie auch für die einheimische Bevölkerung, soll es im Jahr 2010 ein spezielles KombiTicket geben, das die Nutzung des ÖPNV Angebots sowie eine Rabattierung für den Eintritt zu einem noch zu präzisierenden Veranstaltungsangebot beinhalten soll.

Gemeinsam mit der RTG entwickelt der VRR dazu verschiedene Modelle für die beiden Zielgruppen. Sobald das Programmangebot für das Jahr 2010 abgeschlossen ist, wird es zu einer weiteren Präzisierung der Kartenmodelle kommen. Über eine vertriebliche Unterstützung wird nach der endgültigen Ausgestaltung der Karten nachgedacht.

### **Unterstützung Kommunikationsarbeit**

In gemeinsamen Gesprächen zwischen der Kommunikationsabteilung des VRR und der Ruhr2010 GmbH ist beschlossen worden, die Aktivitäten für das KHS Jahr in den Medien des VRR sukzessive zu publizieren. Dieses findet auch jetzt schon statt, um die hier lebende Bevölkerung für die Idee mitzunehmen. Dazu räumt der VRR in seinen Medien der Ruhr 2010 GmbH kostenlos Raum ein und erwartet umgekehrt eine Einbindung des VRR in das Sponsoring-Konzept der Ruhr 2010 GmbH.

## **11. Marketingplanung**

Im letzten Sachstandsbericht zum Thema Marketingplan (vgl. Drucksache Z/V///2007/0091) wurde bereits auf ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte hingewiesen, die sich auf Basis der ebenfalls beschriebenen Marketingzielsetzungen und –strategien und der Ergebnisse der demographischen Bestandsaufnahme bzw. der tariflichen Analysen aus den Jahren 2006 abzeichnen. Zu nennen sind hier:

- Ausweitung der Wissensgrundlagen zu ausgewählten Teilmärkten, insbesondere dem „Erwachsenenmarkt“ (zwischen Ausbildung und Ruhestand)
- Anpassungen im Sortiment für eine noch bessere Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse in ausgewählten Teilmärkten, speziell dem Teilmarkt 25-50 Jahre und dem Teilmarkt der Senioren
- die weitere Nutzung des EFM auch über die Abonnenten hinaus und – etwas weiter gefasst – die Nutzung moderner Kommunikationswege und – infrastruktur für den Vertrieb

(Verkauf, Ticketmedium, Kontrolle)

- inhaltliche Anpassung der verbundweiten Kommunikation an die Veränderungen im Sortiment und Steigerung der Ansprachege nauigkeit für die verschiedenen Teilmärkte

Insbesondere für die weitere Bearbeitung der Teilmärkte „25-50“ und „Senioren“ und die Entwicklung von Tarifangebotsoptionen hat der VRR weitere Sekundärrecherchen vorgenommen. Die Erkenntnisse hieraus fließen in die weitere Marketingarbeit des VRR ein.

Der nächste Schritt ist ein Strategieworkshop mit den Verkehrsunternehmen Anfang Juni 08, der u. a. die Stoßrichtung für den teilmarktspezifischen Umbau des Sortiments gemäß der vereinbarten Individualisierungsstrategie konkretisieren soll.

## **12. Kundenbetreuer**

Ab 1. Mai sind erstmals in einem zusammenhängenden Teilnetz der Bogestra im Gebiet Gelsenkirchen, Herne und Bochum in insgesamt 4 Straßen- und U-Bahnlinien sowie 4 Buslinien 225 Kundenbetreuer unterwegs.

Diese Maßnahme knüpft an ein Pilotprojekt auf der Linie 301 im Jahr 2004/2005 an. Hier wurden seinerzeit durch die Uni Münster, die die Maßnahme wissenschaftlich begleitete, außerordentlich positive Effekte durch die durchgängige Betreuung in allen Fahrzeugen sowohl im betriebswirtschaftlichen Bereich (weniger Vandalismusschäden, Mehreinnahmen etc.) als auch in der Kundenzufriedenheit nachgewiesen. Ab dem 1. Mai wird durch dieselbe Universität untersucht, ob diese Effekte sich in einem Teilnetz bestätigen lassen. Ziel ist, den Nachweis zu erbringen, dass sich der Einsatz von „mehr Menschen statt Technik“ auch betriebswirtschaftlich lohnt, um so auf Dauer diese Arbeitsplätze zu erhalten bzw. auszuweiten.

In Kooperation mit der GAFÖG, einem in Gelsenkirchen, Bottrop und Gladbeck aktiven Arbeitsmarkträger, hat die Bogestra in einem Auswahlverfahren die 225 Kundenbetreuer unter Langzeitarbeitslosen ausgewählt und über die Dauer von 2 Monaten wurden die angehenden Kundenbetreuer dann intensiv geschult. Wesentliche Aufgaben sind z.B. die Beratung der Kunden (Tarif, Fahrplan), die Fahrausweiskontrolle, die Ein- und Ausstiegshilfe oder das Ausüben des Hausrechts. Eine Besonderheit gibt es wie schon bei dem Vorläuferprojekt: wer keinen gültigen Fahrausweis besitzt, kann diesen in Fahrzeugen, mit Bordzuschlag (2,90 €), nachträglich erwerben. Das übliche erhöhte Beförderungsentgelt entfällt für die Dauer des Projektes (bis 31.12.2008).

Finanziert wird die Maßnahme gemeinsam durch die Ministerien für Arbeit, Gesundheit und

Soziales (MAGS); Bauen und Verkehr (MBV); die Bundesagentur für Arbeit (über die zuständigen Ämter) sowie die Bogestra.

Die VRR AöR begleitet den Prozess und ist verantwortlich für das Zuwendungsmanagement der Fördermaßnahme und bündelt die dafür notwendige technische Ausrüstung in einem Pool. So ist sichergestellt, dass die Technik weitestgehend standardisiert vorgehalten wird. Dies ist dann von besonderer Bedeutung, wenn sich die Maßnahme auf weitere Unternehmen ausweitet. Außerdem hat die VRR AöR die wissenschaftliche Begleitung beauftragt, deren Ergebnisse nach Abschluss des Projektes allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

### **13. Durchführung eines Pilotprojektes „Kundengarantie bei der SWK Mobil“**

Der deutschen EU-Ratspräsidentschaft ist es im Juni 2007 gelungen, sich mit Vertretern des Europäischen Parlamentes auf einheitliche Regelungen für den Schutz von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr zu verständigen. Für den Fernverkehr sind Regelungen erarbeitet worden, für den Nahverkehr sind weitergehende Regelungen geplant. Das Bundeskabinett strebt an, im Jahr 2008 einen entsprechenden Gesetzentwurf zu beschließen.

Es ist daher zu erwarten, dass die Diskussion in der Öffentlichkeit über Fahrgastrechte zunimmt. In diesem Zusammenhang wurden von der VRR AöR schon vorhandene Fahrgastrechte in Deutschland gesichtet und analysiert.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Verhältnis zwischen Vorzügen einer Kundengarantie, die zu Erstattungsleistungen an Kunden bei Verspätungen führen, im Gegensatz zu dem finanziellen Aufwand klar überwiegen.

Die weitest gehenden Fahrgastrechte werden im Nordhessischen Verkehrsverbund angewandt. Bei einer Verspätung ab 5 Minuten wird der komplette Fahrpreis dem Kunden erstattet. Bei jährlich durchgeführten 73 Millionen Fahrten wurden im Jahr 2007 ca. 72 T€ für Erstattungsleistungen aufgewandt. Auf Grund der eingeführten Kundengarantie sind die Wünsche nach schriftlichen Stellungnahmen um über 50% gesunken. Weiterhin gaben 42 % der NVV Kunden nach Einführung der Garantie an, dass sich die Pünktlichkeit des ÖPNV verbessert hat. Von den Abo-Kunden bewerten 83 % die Kundengarantie mit Schulnoten eins bis drei.

Insgesamt sind folgende positive Effekte zu erwarten.

- Informationsgewinn im Betrieb durch erhöhte Kundenmeldungen.
- Imagegewinn durch Garantieleistungen.
- Steigerung Kundenzufriedenheit auf Grund eines durch die Unternehmen durchgeführten

offensiven Kundendialoges.

- Ein einheitliches Instrument zur Kundenbetreuung. Wegfall von unterschiedlichen Kundenleistungen.

Nach intensiven Diskussionen im KVIV Arbeitskreis MTV und mit einzelnen Verkehrsunternehmen des VRR wird die SWK MOBIL unter dem Titel „Aktionswochen in Krefeld“ eine Kundengarantie ab September 2008 testen. Diese unterliegt folgenden Rahmenbedingungen.

- Aktionszeitraum mindestens 3 Monate
- Erstattungsleistungen bei einer Verspätung ab 10 Minuten
- Ein Erstattungsbetrag je Fahrt, ca. 2,20 € Erwachsene, 1,30 € Kind

Da bei positivem Verlauf der Testphase Signalwirkungen auf den VRR – Raum zu erwarten sind, wird die Projekteinführung vom VRR finanziell und personell unterstützt.

Der Investitionsaufwand für den Aufbau eines Softwaresystems, welches die Anforderungen abdeckt, liegen bei ca. 20 T€ für das Pilotunternehmen. Daneben ist ein Werbekostenzuschuss für die Einführungsphase vorgesehen. Der höchste Werbeeffekt wird jedoch von entsprechenden Pressereaktionen erwartet.

Der Aufwand für Erstattungsleistungen an Kunden sowie Prozesskosten werden von der SWK MOBIL getragen.

#### **14. Ausschreibung zur zukünftigen Erstellung der Linienpläne im VRR**

In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen hat der VRR eine Ausschreibung für die zukünftige Erstellung der Linienpläne durchgeführt.

Ziel der Ausschreibung war es neben der Ausrichtung auf die Kundenwünsche auch die Prozesse bei der Erstellung der Linienpläne zu optimieren. Kernpunkt der Ausschreibung ist die Umstellung der Linienpläne auf GIS-Basis. (GIS= Geografisches Informationssystem).

So wird zukünftig eine bisher nicht vorhandene Flexibilität erreicht, die jederzeit kurzfristig den Druck von Linienplänen für die ganzen Betriebsgebiete aber auch in Ausschnitten zu besonderen Ereignissen zulässt. Bisher war dies immer nur mit großer Vorlaufzeit zu den Fahrplanwechseln möglich.

Die Auswertung der eingegangenen Angebote ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Der Auftrag für die zukünftige Erstellung der Linienpläne wurde an eine Firma vergeben, die das sowohl preislich als auch qualitativ beste Angebot abgegeben hat.

Diese Firma wird für die Erstellung der Linienpläne ab dem Winterfahrplanwechsel 2008/2009 zuständig sein. Um alle Verkehrsunternehmen von Beginn an optimal in die Zu-

sammenarbeit mit dem neuen Anbieter einzubinden, wird Mitte Mai ein Workshop mit dem neuen Anbieter durchgeführt, zu dem Vertreter aller Verkehrsunternehmen eingeladen wurden. In diesem Workshop können offene Fragen geklärt und die künftige Zusammenarbeit abgestimmt werden.

## **15. Strukturanalyse Auskunftssysteme**

Die ständig steigenden Nutzerzahlen der elektronischen Fahrplanauskunft im VRR (EFA) erfordern immer größere Kapazitäten und Systemressourcen, die vorgehalten werden müssen, um einen störungsfreien Betrieb des Auskunftssystems gewährleisten zu können. Zuletzt wurden monatlich rund 24 Mio. Zugriffe verzeichnet.

Die zunehmende Zahl der von Kunden gemeldeten Fehlern in der Auskunft sowie die Komplexität der zur Zeit noch weitgehend manuell durchgeführten Qualitätssicherung der Datengrundlage haben den VRR dazu bewogen, das elektronische Auskunftssystem genauer und grundsätzlicher zu betrachten, als dies in der Vergangenheit vielfach der Fall war.

Hierzu wurde professionelle Unterstützung in Form eines externen Gutachtens herangezogen.

Als Schwachstellen bzw. Probleme wurden durch diese Basisanalyse u. a. die schlechte bzw. unterschiedliche Datenqualität sowie die Kostenstrukturen des Systems herausgearbeitet.

Die vorliegenden Ergebnisse wurden vom VRR mit den Verkehrsunternehmen im Steuerungskreis Kundeninformation sowie im KVIV AK MTV erörtert. Gemeinsam wurde beschlossen, eine tiefer gehende Analyse in Auftrag zu geben, um die Struktur und die technischen Bedingungen der elektronischen Fahrplanauskunft zu untersuchen. Geprüft werden soll auch, ob und in welchem Umfang bei EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) mehr Wettbewerb möglich ist.

Zeit ist es, durch diese Analyse etwa bis Herbst 2008 eine Entscheidungsgrundlage und Handlungsempfehlungen für Optimierungsmöglichkeiten in der elektronischen Fahrplanauskunft zu erhalten.

## **16. Qualitätsbericht SPNV in NRW 2007**

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW hat die VRR AöR aufgefordert den Qualitätsbericht 2007 zum SPNV in NRW federführend zu erstellen und die anderen Zweckverbände in NRW gebeten, die VRR AöR dabei mit den entsprechenden Qualitätsdaten und Texten zu unterstützen.

Der Qualitätsbericht wurde in den letzten beiden Jahren von der Agentur Nahverkehr vorgelegt und liefert eine Übersicht über die im SPNV in NRW erreichten Qualitätswerte.

## **17. Endgültige Abrechnung von SPNV Leistungen**

### **a) Abrechnung von Altverträgen**

Von den geschlossenen Verkehrsverträgen sind in den letzten Jahren drei Verkehrsverträge ausgelaufen, es handelt sich dabei um die Verträge mit der DB (Vorläufer des Nettovertrags), der DME (Dortmund Märkische Eisenbahn, RB 52) und der Regiobahn (S28).

Alle drei Verträge sind zwischenzeitlich endabgerechnet, mit dem Ergebnis, dass dem VRR noch Mittel zugeflossen sind. Die Abrechnungen selbst führten zu Forderungen gegenüber den genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) von ca. 7 Mio. €, wovon ca. 5,5 Mio. € auf den DB Vertrag entfallen. Der Zahlungsausgleich mit der DB erfolgte im April 2008. Die Gelder wurden der Risikovorsorge für den aktuellen Rechtsstreit mit der DB zugeführt. Die Zahlungen der anderen EVU sind ebenfalls erfolgt bzw. sind in die Finanzplanung des SPNV (SPNV Etat 2007 und 2008) mit eingeflossen.

### **b) Abrechnung aktueller Verkehrsverträge**

Derzeit können keine Abrechnungen mit der DB bezogen auf den Nettovertrag durchgeführt werden, weil wegen des noch andauernden Rechtsstreits nicht geklärt ist, auf welcher rechtlichen Basis eine Abrechnung erfolgen kann. Dies gilt für die Jahre 2004 bis 2007. Abrechnungsentwürfe liegen vor. Für jedes der Abrechnungsjahre könnte der VRR eine Forderung gegenüber der DB geltend machen, wobei ein Großteil der Forderungen (insbesondere die Nichtleistungen) bereits in die Finanzplanung des SPNV (SPNV Etat 2007 und 2008) mit eingeflossen sind.

Die anderen Bruttoverträge mit diversen EVU sind inhaltlich auf dem Abrechnungsstand 2006, wobei es überwiegend in Detailfragen noch Klärungsbedarf gibt. Saldiert über alle Bruttoverträge ist davon auszugehen, dass der VRR gegenüber den EVU Forderungen geltend machen kann.

Fast alle Verträge müssen mit anderen Zweckverbänden abgestimmt werden, d.h. Einzelabrechnungen der Zweckverbände bei raumübergreifenden Linien sind nicht vorgesehen.

## **18. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld**

Die EU Kommission hatte zu Beginn des Jahres 2007 ein förmliches Beihilfeprüfverfahren in Sachen Langenfeld gegen den VRR eröffnet. Neben diversen Fragestellungen der EU Kommission hatte sich in das Verfahren auch ein nicht bekannter Dritter, versehen mit Insiderkenntnissen, in das Verfahren eingeschaltet.

Alle Fragen der Kommission wurden unter Mitwirkung externer Berater und Juristen fristgemäß beantwortet. Ende 2007 wurde bekannt, dass die Kommission beabsichtigt, in 2008 eine abschließende Entscheidung treffen zu wollen. Daraufhin wurde vom VRR aktiv ein Gespräch mit der Kommission gesucht, welches im Februar 2008 stattfand. Bei diesem Gespräch wurden Standpunkte und Sachverhalte nochmals intensiv diskutiert.

Ohne es als abschließende Entscheidung werten zu können, kann man davon ausgehen, dass das Finanzierungssystem im VRR in seinen Grundelementen den Anforderungen an Transparenz und Diskriminierungsfreiheit genügt. Anpassungen des System sind jedoch zu erwarten. Noch verbliebene Fragen bzw. schriftliche Stellungnahmen sind der Kommission bis Mitte Mai 2008 vorzulegen. Die Unterlagen an die Bundesrepublik, die die Stellungnahme federführend bearbeitet, sind vom VRR fristgerecht übermittelt worden. Die vom Beihilfeprüfverfahren betroffenen Verkehrsunternehmen waren an der Erstellung der Unterlagen aktiv beteiligt.

Eine Entscheidung in dem Verfahren wurde von der EU-Kommission für die zweite Jahreshälfte 2008 angekündigt. Erschwerend für das Verfahren ist allerdings der Umstand zu werten, dass sowohl die zuständige Mitarbeiterin im Bundeswirtschaftsministerium (Kordinatorin aller Stellungnahmen der Bundesrepublik zu Beihilfeprüfverfahren) als auch der Fallbearbeiter bei der EU-Kommission nicht mehr zuständig sind.

## **19. Prüferrichtlinie (Anlage zur Finanzierungsrichtlinie)**

Die Finanzierungsrichtlinie muss redaktionell und inhaltlich überarbeitet werden. Ohne abschließende Entscheidung der EU-Kommission zum Beihilfeprüfverfahren Langenfeld macht ein solches Vorgehen aber wenig Sinn. Es werden Entscheidungen erwartet, die bei der Überarbeitung berücksichtigt werden müssen.

Dessen ungeachtet sind aber einige Änderungen bereits vorher umzusetzen. Es handelt sich dabei um die Prüferrichtlinie (bestehende Anlage der Finanzierungsrichtlinie), anhand derer die Wirtschaftsprüfer vor Ort die Prüfungshandlungen zur VRR Finanzierung vornehmen. Sie ist um einige inhaltliche Punkte zu ergänzen. Aktuell finden bei den Verkehrsunternehmen die Prüfungen der Jahresabschlüsse statt. Damit die Wirtschaftsprüfer wissen, was konkret zu prüfen ist und welche Testate zu erstellen sind, wird die überarbeitete Prüferrichtlinie mittels einer Verwaltungsanweisung durch den VRR in Kraft gesetzt. Die förmliche Beschlussfassung der Gremien hierzu soll im Rahmen der generellen Überarbeitung der Richtlinie zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

## **20. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

### **Veranstaltungen**

Die Kommunikationsplanungen für das Jahr 2008 sehen vor, den VRR noch intensiver als bisher in der Nahverkehrsbranche und der Politik als Ansprechpartner Nr. 1 für Fachthemen des Nahverkehrs zu platzieren. Aus diesem Grund hat die Stabsstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ein Konzept zur Implementierung einer VRR-Fachtagung erarbeitet. Unter dem Titel „Perspektive Nahverkehr“ wird der VRR künftig mit Fach- und Führungskräften aus dem Nahverkehr und den verwandten Branchen über die wichtigsten Themen rund um die Zukunft von Bus und Bahn diskutieren.

Die erste Veranstaltung der „Perspektive Nahverkehr“ findet am 27. und 28. Mai im Wissenschaftspark in Gelsenkirchen statt. Das Thema lautet: „Bargeldlos in die Zukunft – Trends und Perspektiven des E-Ticketings“. Die Stabsstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist für die komplette Organisation und Durchführung der Veranstaltung verantwortlich. Für die thematische und inhaltliche Ausgestaltung dieser Fachtagung ist das KCEFM federführend. Bisher (Stand: 30.04.2008) haben sich bereits rund siebenzig Teilnehmer aus ganz Deutschland zur Perspektive Nahverkehr Ende Mai angemeldet. Neben den geplanten Fachvorträgen wird es außerdem eine begleitende Ausstellung/Messe zum Thema E-Ticketing geben, zu der sich aktuell neun Industriepartner angemeldet haben.

### **Pressearbeit**

Am 04.04.2008 fand ein weiteres Mal das VRR-PR-Network statt. Bei diesem Termin treffen sich traditionell die Presseverantwortlichen von VRR und den kommunalen Verkehrsunternehmen, um sich über die aktuellen Themen abzustimmen. Diesmal lud die MVG nach Mül-

heim ein. Eine Woche später, am 10./11.April, fand zudem das Treffen der Pressesprecher der deutschen Verkehrsverbände in Stuttgart statt, an dem auch der VRR teilnahm, um sich mit Presseverantwortlichen aus ganz Deutschland zum Thema Öffentlichkeitsarbeit im Nahverkehr auszutauschen.

## **21. Neue ZeRP-Arbeitsstruktur seit 01.01.2008**

Seit 1998 gibt es im VRR die Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) beim VRR.

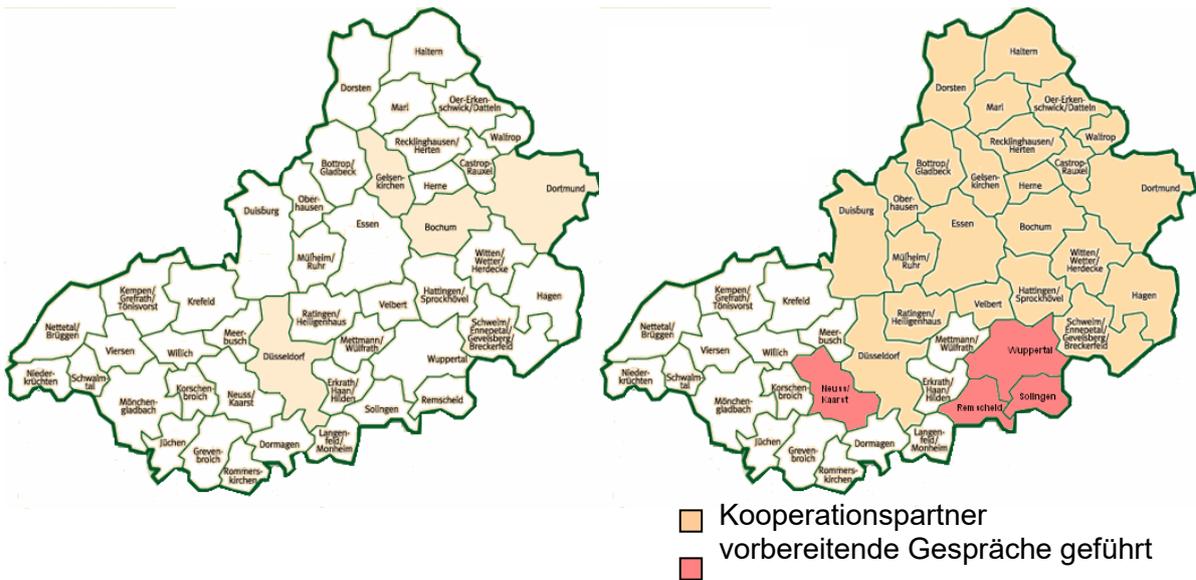
Es haben sich sukzessive Verkehrsunternehmen, Sicherheitsbehörden und Kommunen in der Kooperationsgemeinschaft zusammengeschlossen, um in speziellen Arbeitsgemeinschaften die sicherheitsrelevanten Themen zu besprechen und Maßnahmen vor allem für die lokale Arbeit der Ordnungspartner zu verabreden.

Folgende Organisationen sind zum April 2008 Kooperationspartner der ZeRP-Kooperationsgemeinschaft:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR - DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH - DB Station & Service AG, SBN NRW - Bochum Gelsenkirchener Straßenbahn AG - Dortmunder Stadtwerke AG - Straßenbahn Herne- Castrop-Rauxel GmbH - Vestische Straßenbahnen AG - Rheinische Bahngesellschaft AG - Polizeipräsidium Gelsenkirchen - Polizeipräsidium Bochum - Polizeipräsidium Dortmund - Polizeipräsidium Recklinghausen - Polizeipräsidium Düsseldorf -Grenzschutzpräsidium West - Stadt Hagen - Hagener Straßenbahn AG - Polizeipräsidium Hagen - Stadt Mülheim - Mülheimer Verkehrsgesellschaft -Polizeipräsidium Mülheim - Stadt Gelsenkirchen - Stadt Bochum - Stadt Hattingen - Duisburger Verkehrsgesellschaft AG – NordWestBahn - Abellio Rail NRW GmbH - Prignitzer Eisenbahn GmbH - Essener Verkehrs AG

1998

jetzt

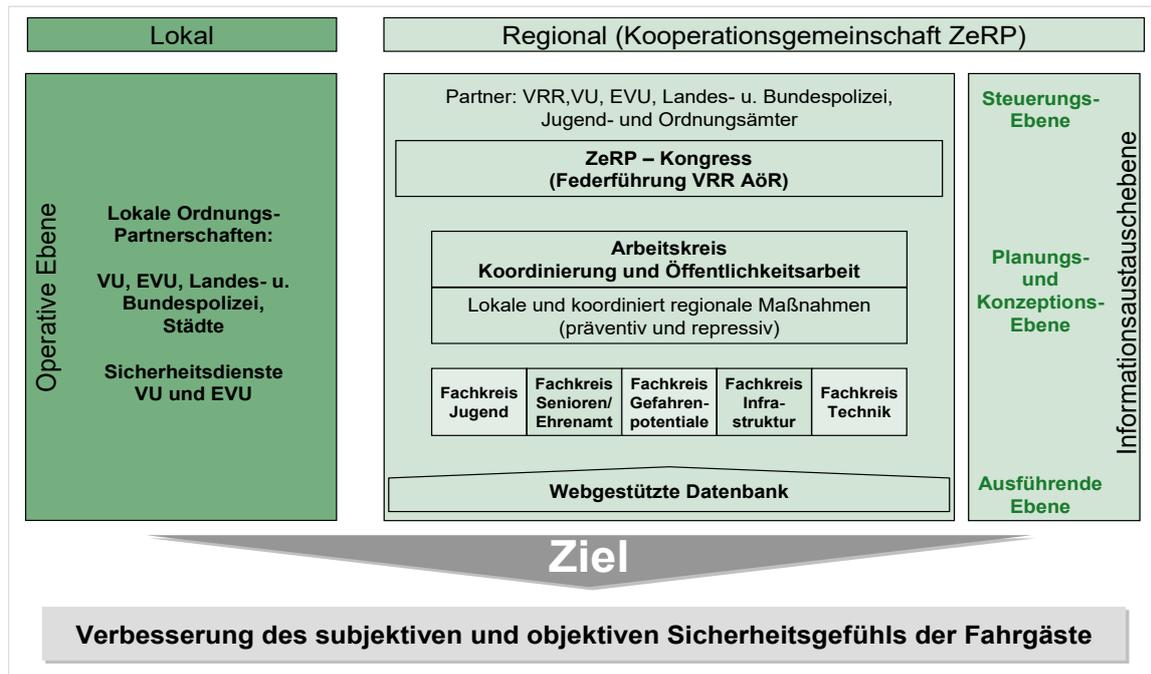


Ende 2008

Bisher wurden in mehreren Unterarbeitskreisen verschiedenen Themen behandelt und für den großen Arbeitskreis ZeRP, in dem alle Partner vertreten waren, vorbereitet. Aufgrund aktueller Entwicklungen und steigender Mitgliederzahlen wurden ab dem 01.01.2008 die Strukturen grundsätzlich verändert.

Anstelle des Arbeitskreises gibt es nunmehr 1-mal jährlich den ZeRP Kongress. Ein Koordinierungskreis und 5 Fachkreise erarbeiten zukünftig entsprechende Maßnahmevorschläge zu aktuellen Entwicklungen.

## Organisation ZeRP



Eine große Anzahl von Verkehrsunternehmen und Institutionen, wie u. a. die Kölner Verkehrsbetriebe, das Innenministerium, das Landeskriminalamt, Straßen NRW, die Landespolizeischule für Diensthundeführer, Bildungsträger, Arbeitskreis Graffitisachbearbeiter Polizei NRW arbeiten in den verschiedenen ZeRP- Fachkreisen aktiv mit.

Herzstück ist die neue Webgestützte Datenbank.

Die Ergebnisse der Datenbank unterstützen bei der Bewertung der Gesamtsituation die einzelnen Partner. Die abschließende regionale Auswertung für das zurückliegende Jahr wird zurzeit mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt und soll im nächsten Sitzungsblock dargestellt werden.