



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Bericht Sondersituation Corona			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	V/IX/2020/0775	04.09.2020	18

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.09.2020	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.09.2020	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.09.2020	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	17.09.2020	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.10.2020	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die BV/IX/2020/0775 zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Betriebslage im ÖSPV und SPNV

Bereits seit Beginn der Corona-Krise standen der VRR sowie die anderen nordrheinwestfälischen SPNV-Aufgabenträger NVR und NWL in einer regelmäßigen, übergeordneten Abstimmung zur Lageeinschätzung und zur weiteren Entwicklung im SPNV u.a. mit dem Verkehrsministerium NRW, der Bundespolizei, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der

Deutschen Bahn (DB AG) und dem Landeskompetenzcenter Sicherheit (KCS).

Auch der kommunale ÖSPV mit Bussen und Straßenbahnen in Nordrhein-Westfalen war von den Kontakteinschränkungen maßgeblich betroffen, sodass auch hier das Fahrgastaufkommen signifikant zurückgegangen ist und hier das Angebot ebenfalls kontinuierlich an die aktuelle Situation angepasst werden musste.

Um eine inhaltlich einheitliche und zeitgleiche Information der Fahrgäste zu gewährleisten und den Sonderfahrplan sowie weitere Maßnahmen zu kommunizieren, haben alle Beteiligten in NRW eng zusammengearbeitet und die verschiedenen Informationskanäle (u.a. Auskunft, Webseiten, Presse) genutzt.

1.1. Fahrplanangebot

Zur Abstimmung des Fahrplanangebots und Klärung von Grundsatzfragen im SPNV finden seit März 2020 regelmäßige Telefonkonferenzen zwischen Verkehrsministerium, den drei SPNV-Aufgabenträgern und allen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie weiteren Beteiligten statt. Diese Telefonkonferenzen fanden bis zu den Sommerferien im Abstand von 48 Stunden statt. In den Sommerferien wurde sie ausgesetzt und finden zukünftig einmal im Monat statt. Die Intensität orientiert sich am aktuellen Infektionsgeschehen. Ergänzend zu diesen Telefonkonferenzen finden regelmäßige Telefonkonferenzen zwischen den drei SPNV-Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen statt, um die aufkommenden operativen Fragen abzustimmen. Mittlerweile sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Regelfahrplan zurückgekehrt.

Auch im kommunale ÖSPV mit Bussen und Straßenbahnen ist das Fahrgastaufkommen signifikant zurückgegangen und auch hier wurde das Angebot kontinuierlich an die aktuelle Situation angepasst. Der VRR hat über eine passwortgeschützte Website regelmäßig über den aktuellen Stand der Fahrplansituation berichtet. Nach Kenntnisstand des VRR erbringt mittlerweile der weit überwiegende Teil der ÖSPV-Verkehrsunternehmen wieder den Regelfahrplan. In Einzelfällen kommt es lokal jedoch noch zu einzelnen Fahrplanabweichungen, meist aus Gründen mangelnder Nachfrage.

1.2. Fahrgastaufkommen

Die Einschränkungen des öffentlichen Lebens haben sich erheblich auf das Fahrgastaufkommen ausgewirkt.

Wird das Aufkommen in den Monaten Januar und Februar als Basis angenommen (= 100%) zeigt sich folgende Entwicklung:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
gesamt	100,0	100,0	67,1	34,7	45,4	55,8
nur ÖSPV	100,0	100,0	68,5	35,1	46,9	57,3
nur SPNV	100,0	100,0	60,0	33,0	44,0	54,0

1.3. Auslastungsgrad der Fahrzeuge/ Züge

Seit mindestens Mitte Juni erbringen die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf allen Linien wieder den Regelfahrplan. Die den VRR vorliegenden Informationen zeigen einen Auslastungsgrad von rd. 80% der Fahrgäste bezogen auf das vor-Corona-Niveau.

1.4. Maskenpflicht im ÖPNV

Bereits seit dem 27. April 2020 gilt in NRW eine Pflicht zum Tragen von Schutzmasken u.a. in den Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs, den Bahnhöfen, Bahnsteigen und den Haltestellen. Die Maskenpflicht im ÖPNV dient dazu, das Infektionsrisiko zu verkleinern und andere Fahrgäste und Mitarbeiter vor einer Ansteckung zu schützen. Die Maskenpflicht gilt gerade im ÖPNV, wo Abstandsgebote nur schwer eingehalten werden können, als wichtige Hygienemaßnahme, um die Verbreitung des Coronavirus einzudämmen.

Seit dem 12. August 2020 wird der Verstoß gegen die Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln unmittelbar mit einem Bußgeld von Höhe von 150 € geahndet. Das Land NRW hat diesen Verstoß entsprechend in die Regelungen der „Verordnung zum Schutz vor Neuinfizierungen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 (Coronaschutzverordnung)“ als Ordnungswidrigkeit aufgenommen.

Am 24. August 2020 wurde NRW-weit im SPNV die Einhaltung der Maskenpflicht kontrolliert. Es handelte sich um eine gemeinsame Aktion von Verkehrsministerium, SPNV-Aufgabenträgern, Deutscher Bahn AG und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zusammen mit den kommunalen Ordnungsämtern und Bundespolizei fanden an Bahnhöfen und in Zügen in NRW an diesem Tag Schwerpunktkontrollen statt. Soweit Fahrgäste ohne Schutzmasken angetroffen wurden, wurden Bußgelder ausgesprochen.

Zusätzlich zu den Kontrollen im SPNV fanden und finden auch regelmäßige lokal Kontrollen der ÖSPV-Verkehrsunternehmen unter Hinzuziehung der kommunalen Ordnungsämter statt.

Eine Abfrage des VRR bei den Verkehrsunternehmen ergab, dass über 90 % der Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Maskenpflicht in den Fahrzeugen sowie an den Haltestellen und Stationen überprüfen. Es wird deutlich, dass die Verkehrsunternehmen sehr viel Wert darauflegen, nicht nur zu kontrollieren, sondern ihre Fahrgäste über die MNS-Bedeckung zu informieren. Über verschiedenste Kanäle wird dafür gesorgt, den Informationsfluss stetig aufrecht zu erhalten: mit schriftlichen Hinweisen, Piktogrammen, Durchsagen an Haltestellen und / oder Fahrzeugen werden die Fahrgäste an die Maskenpflicht erinnert. Zur Durchsetzung der Maskenpflicht nutzen ebenfalls über 90 % der Verkehrsunternehmen, vor allem in Ausnahmesituationen, die Unterstützung von Ordnungspartnern und / oder der Polizei. Über die Hälfte der Verkehrsunternehmen hat auch bereits Fahrgäste des Fahrzeugs verwiesen, die sich nicht an die Maskenpflicht gehalten hat.

Die Beanstandungsquote für gar nicht angelegte, falsch angelegte und gar nicht mitgeführte MNS-Bedeckung liegt derzeit meist zwischen 5-10 %. Näheres ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

2. Marketingaktivitäten

Um in der Zeit der Corona-Pandemie die Kundenbindung zu stärken, hat der VRR bereits durch verschiedene Maßnahmen die Kundenbindung in den Fokus gerückt (z. B. Sommerferien-Aktion). Gleichzeitig verfolgt er über Marktforschungen die Entwicklung des Verhaltens der Fahrgäste.

2.1 Kundenbindungsmaßnahme

Die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie waren im Frühjahr 2020 sehr dynamisch. Die Auswirkungen haben zu einem erheblichen Rückgang bei den Fahrten sowie beim Ab- und Umsatz geführt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Einbruch noch eine gewisse Zeit nachwirken wird. Des Weiteren kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich eine ähnlich dynamische Entwicklung wiederholt. Um den Ab- und Umsatz langfristig zu stärken, ist es empfehlenswert, einen Maßnahmenkatalog für die Kundenrückgewinnung und -bindung in enger Zusammenarbeit mit den VRR-Verkehrsunternehmen zu erarbeiten. Der Maßnahmenkatalog soll aus mehreren Teilen bestehen, die jeweils unterschiedliche Zielgruppen fokussieren.

Die NRW-weite Sommerferienaktion war eine Maßnahme, die auf das Stammkundensegment abzielte. Da der Nachfragerückgang auch insbesondere den Bartarif betrifft, sollen zukünftig nachfragefördernde Maßnahmen für dieses Kundensegment entwickelt werden, wobei die häufigeren Gelegenheitsnutzer im Fokus stehen. Darüber hinaus wird der VRR auch

an weiteren Maßnahmen für Intensivnutzer, insbesondere Berufspendler, arbeiten. Bei allen zu entwickelnden Maßnahmen wird auf ein ausgewogenes Maß von Attraktivität für die Kunden und Wirtschaftlichkeit geachtet.

2.2 Adhoc-Marktforschung

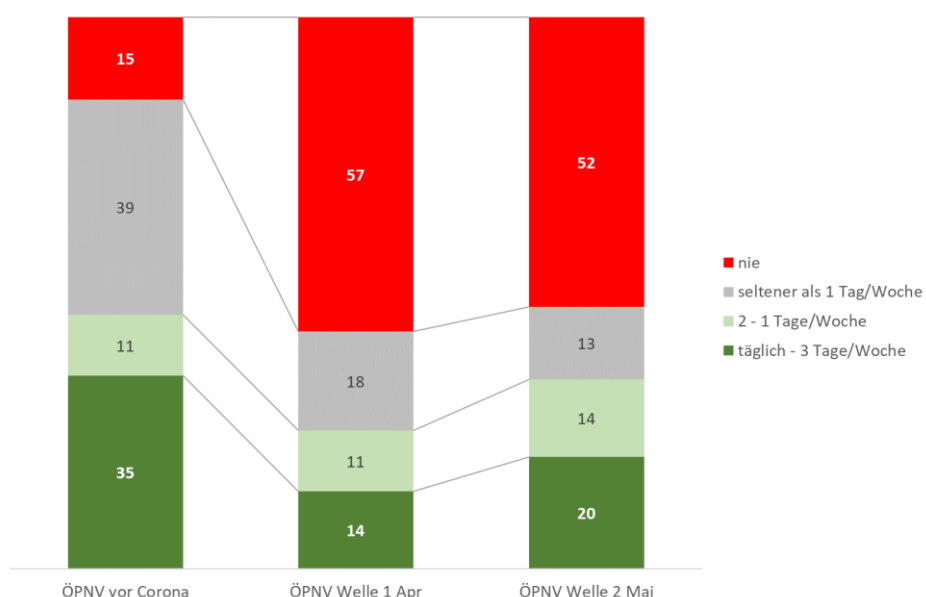
Der VRR hat anlässlich Corona eine Panel-Marktforschung in zwei Wellen durchgeführt. Primäres Untersuchungsziel war, Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung (alle Verkehrsträger) zu ermitteln. Darüber hinaus wurden Teilnehmer nach einer Selbsteinschätzung für eine zukünftige „Nach-Corona-Verkehrsmittelwahl“ befragt. Zudem wurde den Themen Informationsverhalten zu veränderten Fahrplänen, Veränderungen im Payment allgemein, Homeoffice und Maskenpflicht nachgegangen.

Die Panelbefragung wurde in einem Online-Access-Panel durchgeführt und vom VRR selbst ausgewertet.

Die Welle 1 fand statt vom 22.-30. April 2020, die Welle 2 vom 19.-24. Mai 2020 – nach den ersten Lockerungen. Welle 1 hatte n = 1000 Teilnehmer, in Welle 2 haben 786 Teilnehmer der Welle 1 nochmals den Online-Fragebogen ausgefüllt. Eine dritte Welle wurde vom 13.-21. August durchgeführt und wird derzeit ausgewertet. Alle VRR-Regionstypen waren zu etwa gleichen Teilen vertreten, die Altersspanne reichte von 18-80 Jahre bei ausgeglichener Geschlechterverteilung. Von den 1000 Teilnehmern der Initialstichprobe waren 852 ÖPNV-Nutzer (vor Corona), davon 353 Intensivnutzer.

Die wichtigsten Ergebnisse:

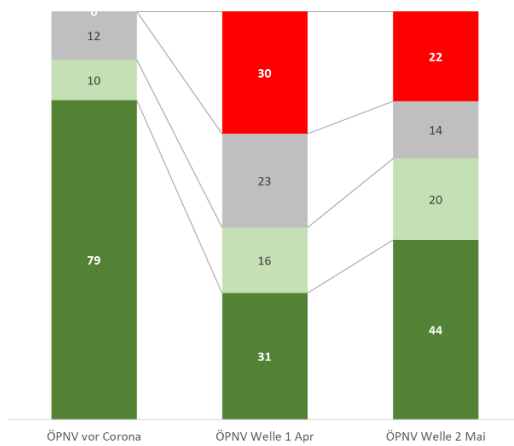
Abb. 1: Veränderung der ÖPNV-Nachfrage vor und seit Corona



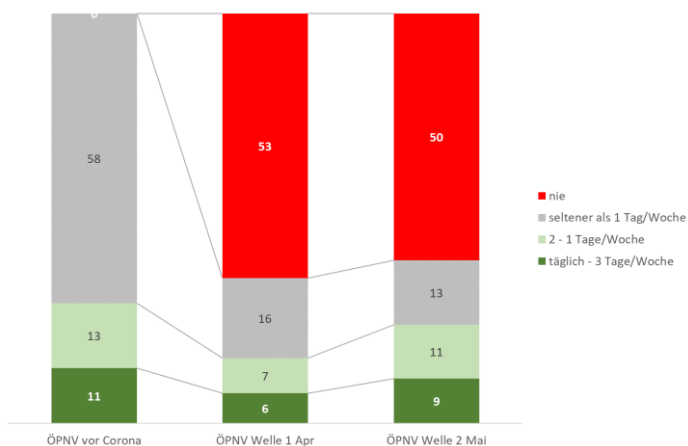
Die Veränderung der Nutzungshäufigkeiten für den ÖPNV spiegelt zumindest in Teilen die bereits bekannten Rückgänge bei Ab- und Umsatz wider, die im VRR in den letzten Monaten zu verzeichnen waren. Mit Beginn des Lockdowns ist die Zahl der ÖPNV-Gar-nicht-(mehr)-Nutzer von 15% auf 57% gestiegen. Der Kern der intensiveren Nutzer ist im Mai, nach ersten Lockerungen, allmählich zurückgekehrt, während insbesondere sporadische ÖPNV-Nutzer auch nach den Lockerungen keinen Fuß in ein ÖPNV-Verkehrsmittel gesetzt haben. Die Differenzierung der in Abb. 1 dargestellten Nachfrageveränderung nach Zeitkarten- und Barsortimentsnutzern zeigt dies eindrucksvoll:

Abb. 2+3: Nachfrageveränderung bei Zeitkartennutzern und Barsortimentsnutzern

Zeitkartennutzer

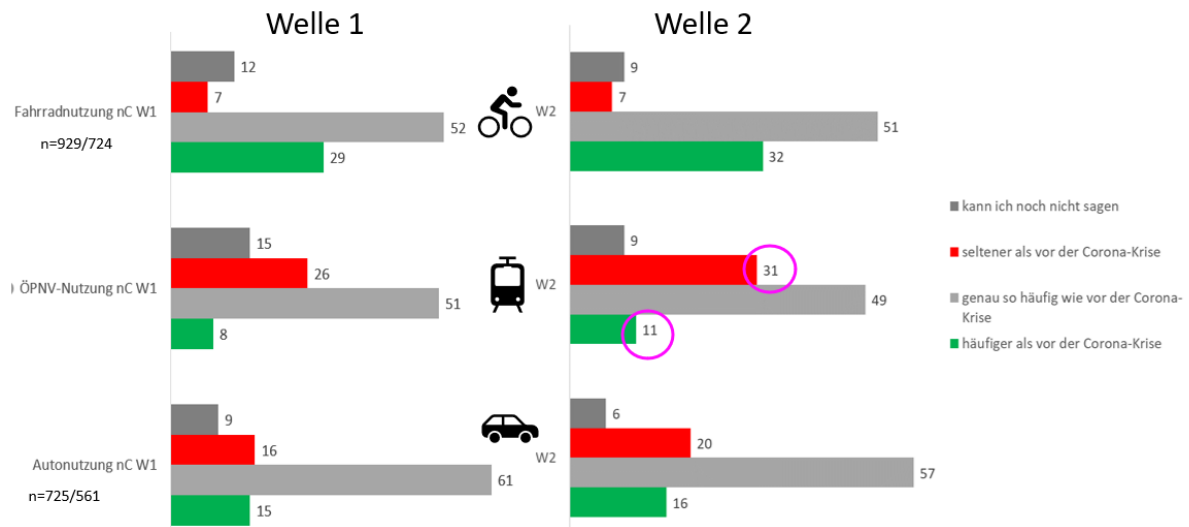


Barsortimentsnutzer



Im Rahmen der Befragung wurden die Befragungsteilnehmer gebeten, für sich eine Selbstprognose zu ihrer voraussichtlichen Verkehrsmittelwahl „nach Corona“ abzugeben.

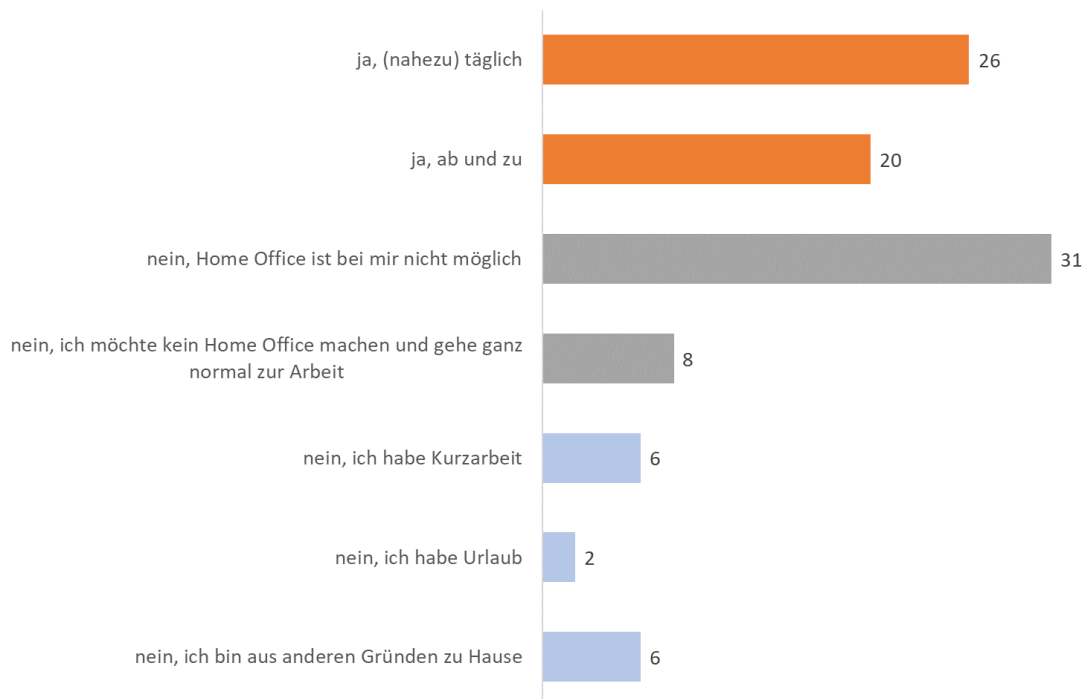
Abb. 4: Befragten-Selbstprognose zur Verkehrsmittelwahl nach Corona



Erkennbar ist, dass sich bei PKW und ÖPNV die Seltener-Nutzungsabsicht auch nach den ersten Lockerungen erhärtet hat. Ca. 1/3 der Befragten gibt an, nach Corona den ÖPNV seltener als zuvor nutzen zu wollen. Das ist von den verschiedenen Verkehrsträgern der höchste Wert. Diese Größenordnung ist bei intensiveren ÖPNV-Nutzern und Gelegenheitsnutzern gleich und hängt u.a. damit zusammen, dass sich für die Befragten schlicht die Anzahl der ÖPNV-Fahrtanlässe – aus ihrer aktuellen Sicht – reduzieren wird. Inwieweit diese Selbsteinschätzung der Lebenswirklichkeit nach einem tatsächlichen Ende von Corona standhält, wird sich erst noch erweisen. Eindeutige Zugewinne bei der Verkehrsmittelwahl, die sich wohl auch halten werden, verzeichnet das Fahrrad. Die motivierte auch an manchen Orten zur Bereitstellung sog. „Pop-up-Bikelanes“.

Der Lockdown Mitte März 2020 hat dafür gesorgt, dass viele Voll- und Teilzeitbeschäftigte mehr oder weniger freiwillig im Homeoffice gearbeitet haben.

Abb. 5: Homeoffice-Ausübung voll- und zeitzeitbeschäftigter Befragter nach dem Lockdown

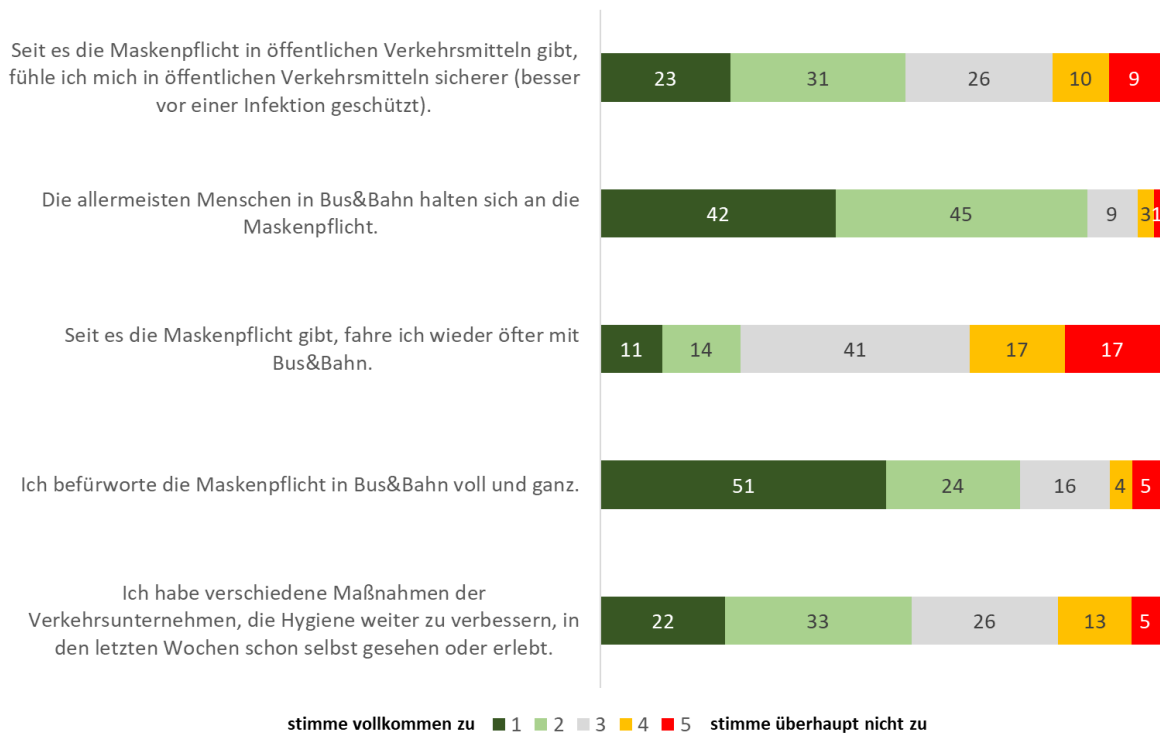


46% der Berufstätigen arbeiteten im Zuge des Lockdowns mindestens ab und zu, ca. ¼ sogar fast täglich im Homeoffice, bei ca. 1/3 ist Homeoffice nicht möglich, 8% könnten, aber wollten nicht im Homeoffice arbeiten. Für knapp die Hälfte der Homeofficer war das Homeoffice eine neue Erfahrung, sie betrieben vor Corona nie oder nur ganz selten Telearbeit. Auf die Frage, wie der eigene Wunsch nach Weiterbetreiben der Telearbeit nach einem Ende von Corona aussieht, artikulieren 4 von 5 Homeofficern, dass sie diese Arbeitsmöglichkeit – wenn auch nicht täglich – gern beibehalten würden, sofern der Arbeitgeber dieses zulässt.

Im Mai, nach ersten Lockerungen, gaben in der zweiten Befragungswelle 11% an, nicht mehr im Homeoffice zu arbeiten, weitere 18% seltener als noch im April. Für alle anderen Homeofficer war die Lage unverändert bzw. hatte sich die Telearbeit sogar noch intensiviert.

Zwischen den beiden Befragungswellen wurde Ende April 2020 die Maskenpflicht im ÖPNV eingeführt. Hierzu und zu Hygienemaßnahmen der Verkehrsunternehmen hat der VRR Zustimmungsfrazen gestellt.

Abb. 6: Zustimmung zu Maskenpflicht / Hygienemaßnahmen



Die Maskenpflicht wird von den ÖPNV-Nutzern weithin akzeptiert und – so die Wahrnehmung der Befragten – auch eingehalten. Gut die Hälfte der Befragten hat auch Anstrengungen der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Hygiene wahrgenommen. Hier gilt es im Sinne einer notwendigen Bedingung für die Wiedernutzung nicht nachzulassen. Zu einer deutlichen Wieder-Mehrnutzung führt dies allerdings noch nicht automatisch.

Insgesamt hat Corona das Wahlverhalten für alle Verkehrsträger deutlich verändert und durch entfallende Arbeits- und Freizeitwege das Wegeaufkommen insgesamt reduziert. Für die Präsenzkultur an grundsätzlich Telearbeit-geeigneten Arbeitsplätzen sind – auch gemäß verschiedener anderer sekundärer Studien – langfristige Veränderungen zu erwarten. Corona ist zudem Treiber für das Thema Digitalisierung, nicht nur in der Arbeitswelt, auch im Vertrieb.

Es bleibt abzuwarten, wie schnell sich der Mobilitätsdienstleistungs-Markt von dieser einschneidenden Zäsur erholt.

3. Entwicklung im Vertrieb

Auch auf den Vertrieb hat die Corona-Pandemie erheblichen Einfluss. Dies betrifft sowohl

den Ticketverkauf durch das Fahrpersonal im ÖSPV und die Vertriebsentwicklung im SPNV.

3.1. Wiederaufnahme des Ticketverkaufs durch Fahrpersonal

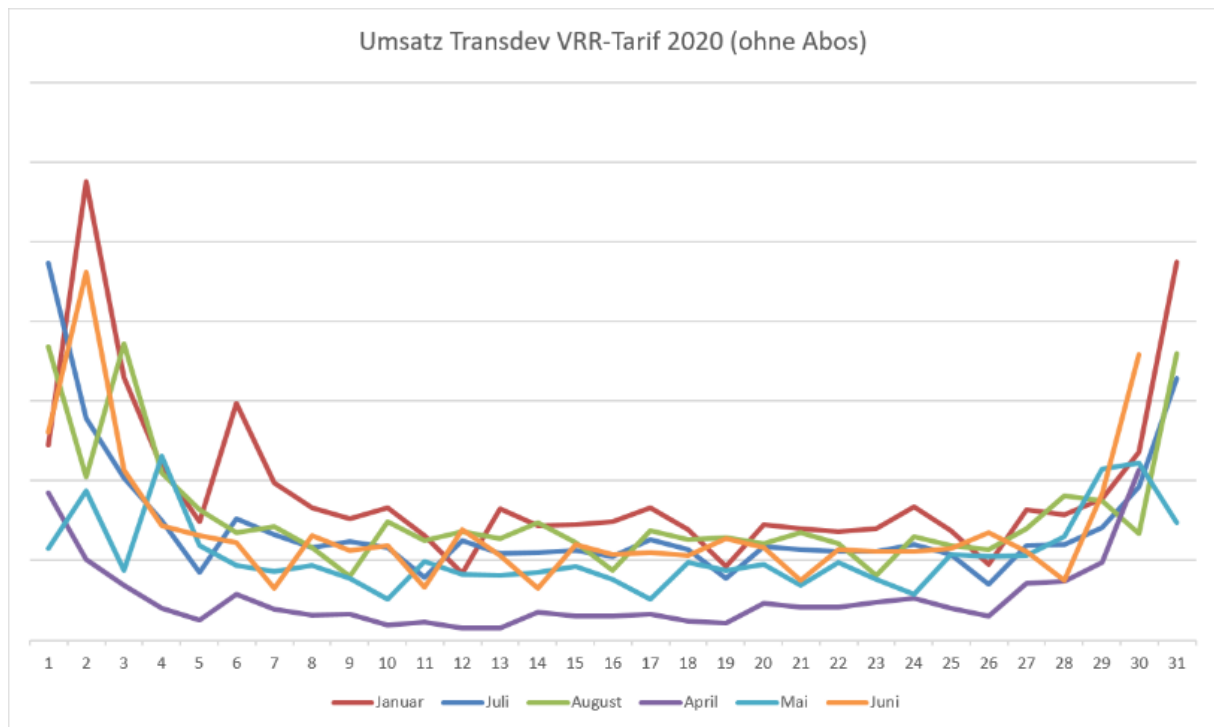
Mit dem Shutdown durch die Pandemielage wurde ab dem 16.03.2020, angeordnet durch lokale Krisenstäbe, der Ticketverkauf beim Fahrpersonal bei allen VRR-Verkehrsunternehmen eingestellt. Die VRR-Gremien haben die VRR Vertriebsrichtlinie infolgedessen in Bezug auf die Pflicht zum Ticketvertrieb über die Fahrerinnen und Fahrer bis zum 31.10.2020 ausgesetzt.

Eine Abfrage bei den Verkehrsunternehmen (siehe **Anlage 2**) ergab, dass alle Verkehrsunternehmen das Bestreben haben, den Fahrerverkauf bis Oktober wieder aufzunehmen. Des Weiteren streben die Verkehrsunternehmen an, die Fahrzeuge mit den erforderlichen Einbauten umzurüsten, um das einzuhaltende Abstandsgebot zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal sicherzustellen und somit den Fahrerverkauf wieder sukzessiv aufzunehmen. Dabei wird deutlich, dass trotz aller Bemühungen nicht alle Fahrzeuge bis zum 31.10.2020 umgerüstet werden können. Durch die Pandemie ergibt sich ein höherer Bedarf an Plexiglasvorrichtungen, sodass sich die Lieferzeiten der Hersteller verzögern und auch die Werkstattkapazitäten für eine vollumfängliche Umrüstung der Bestandsfahrzeuge nicht ausreichen.

Die Pflicht zum Vertrieb von Tickets gem. Vertriebsrichtlinie (Pkt. 2.3.3) soll demnach nicht nur bis zum 31.10.2020 befristet ausgesetzt werden, sondern bedarf eine Verlängerung bis zum 31.12.2020.

3.2. Vertriebsentwicklung im SPNV

Die Verkaufszahlen im SPNV-Vertrieb liegen nach wie vor unter dem Stand Januar, auch wenn eine stetige Erholung des Vertriebs zu erkennen ist. So steigen die Verkäufe im SPNV im Monat August im Vergleich zum Monat Juli leicht. Insgesamt ist seit Mai zu erkennen, dass die Umsätze von Monat zu Monat zwar mäßig, aber beständig ansteigen. Gleichzeitig lassen die Daten erkennen, dass die zum Anfang der Pandemie befürchteten langfristigen massiven Einbrüchen bisher nicht eingetreten sind.



4. Bereitstellung und Abfluss der Finanzmittel aus dem Rettungsschirm

Am 7. August 2020 hat die Europäische Kommission die von der Bundesregierung vorgelegte „Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“)“ notifiziert. Durch die "Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr" wurde die Möglichkeit geschaffen, dass sowohl Beihilfen für durch die Corona-Pandemie entstandene Einnahmeverluste gewährt als auch Aufwendungen für Hygienemaßnahmen und Fahrzeugumbauten direkt ausgeglichen werden können. Zuständig für die Abwicklung sind die Länder. Zum Ausgleich erlassen die Bundesländer Richtlinien, die auf einer Muster-Rahmenrichtlinie beruhen, um möglichst einheitliche Standards zu setzen. Aufgrund der Vorgaben der „Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“ enthält diese Muster-Rahmenrichtlinie sowohl Bestandteile, die verbindlich umzusetzen (obligatorische) sind, als auch fakultative Bestandteile.

Mit dem Corona-Rettungsschirm werden folgende Effekte ausgeglichen:

- a) verringerter Zahlungen aus Verkehrsverträgen (u. ä.)
- b) Fahrgeldausfälle von Verkehrsunternehmen durch die verringerte Fahrgastnachfrage
- c) den Rückgang von Erstattungsleistungen nach § 228 SGB IX
- d) den Rückgang von Erstattungsleistungen nach allgemeinen Vorschriften ausgleichsfähig.

Corona-bedingten Einsparungen sind von den ermittelten Schäden abzuziehen. Hierzu gehören beispielsweise eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau), eingesparte Energie- und Kraftstoffkosten und nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen.

Mit Runderlass vom 25. August 2020 hat das Land NRW diese Muster-Rahmenrichtlinie auf die Gegebenheiten des Landes NRW heruntergebrochen. Dies bedeutet, dass eine 100% der nachgewiesenen Schäden förderfähig sind. Zusätzlich zur Muster-Rahmenrichtlinie sind auch im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben für den Infektionsschutz ausgleichsfähig. Dies sind ausschließlich erhöhte Ausgaben für Trennscheiben an Fahrerarbeitsplätzen in den Fahrzeugen und Trennscheiben in den Verkaufsstellen.

Eine Antragstellung seitens der Verkehrsunternehmen, der betroffenen Aufgabenträger (s. o.) und des VRR muss zum 30. September 2020 erfolgen.

4.1. Zeitraum vom 01.03. bis 31.08.

Die Notifizierung erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. März bis zum 31. August 2020 (sog. Phase 1), für den die Antragstellung der Verkehrsunternehmen direkt beim Land NRW erfolgt (eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre, Nettoverkehrsverträge im SPNV). Bei den Bruttoverkehrsverträgen des SPNV erfolgt die Antragstellung für die Fahrgeldausfälle durch die verringerte Fahrgastnachfrage durch den VRR, da dieser das entsprechende wirtschaftliche Risiko trägt. Soweit im ÖSPV Bruttoverträge vorliegen, muss in der ersten Phase eine Antragstellung seitens des Aufgabenträgers erfolgen. Die Hygieneaufwendungen werden in dieser Phase trotzdem direkt durch das Verkehrsunternehmen beim Land beantragt.

4.2. Zeitraum vom 31.08. bis 31.12.

Die sog. Phase 2 erstreckt sich vom 1. September 2020 bis zum 31. Dezember 2020. Für diesen Zeitraum liegt keine Notifizierung seitens der EU-Kommission vor, weshalb der Ausgleich in der ersten Ebene zwischen dem Land und den Aufgabenträgern stattfindet. In dieser Phase sind daher ausschließlich die Aufgabenträger antragsberechtigt. In dieser Phase sind daher ausschließlich die Aufgabenträger antragsberechtigt. Dies bezieht sich auf alle o. g. Effekte. Auf der zweiten Ebene müssen die Aufgabenträger für eine beihilfenkonforme Abwicklung des Corona-Rettungsschirms sorgen.

Da die Aufgabenträger im VRR die Aufgabe der Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖSPV auf den VRR übertragen haben (vgl. § 5 Abs. 2 Nr. 1 Zweckverbandssatzung) obliegt dem VRR für diesen Be-

reich die Abwicklung des Corona-Rettungsschirms in der zweiten Phase. Er wird somit die Förderung beim Land NRW beantragen und nachweisen sowie die Mittel im Rahmen der bestehenden Regelungen zu Bestandsbetrauungen und Direktvergaben an die Verkehrsunternehmen ausreichen. Soweit keine Aufgabenübertragung auf den VRR vorliegt, z. B. Stadt Dormagen oder die Kreise Wesel und Kleve, müssen die betroffenen Aufgabenträger die Abwicklung des Corona-Rettungsschirms selbst übernehmen. Soweit im ÖSPV Bruttoverträge vorliegen, muss in der auch Phase eine Antragstellung seitens des Aufgabenträgers erfolgen, der ebenfalls die Hygieneaufwendungen umfasst.

Bezüglich der zeitnahen Umsetzung des Corona-Rettungsschirms in der zweiten Phase für den Bereich SPNV finden derzeit Abstimmungsgespräche zwischen den drei SPNV-Aufgabenträger statt.

Eine grobe Zusammenfassung zeigt das folgende Schaubild:

Abwicklung des Corona-Rettungsschirms

NRW		Zahlung an VRR, EVU & ÖSPV-VU	Zahlung an VRR
kommunale AT		Im ÖSPV: ggf. eigene Antragstellung und Regelung	
VRR	SPNV	brutto	Antrag/Zahlung/Nachweis an/von Land und Vertrag/Notmaßnahme
		netto	Keine Aufgabe
	ÖSPV	Keine Aufgabe	Anpassung ÖDAs
EVU	brutto	Antrag/Zahlung/Nachweis an/von VRR und Land	
	netto	Antrag/Zahlung/Nachweis an/von Land	Antrag/Zahlung/Nachweis an/von VRR
ÖSPV-VU		Antrag/Zahlung/Nachweis an/von Land	Antrag/Zahlung/Nachweis an/von VRR
		Notifizierungszeitraum	Eigene Regelungen
		01.03. bis 30.08.	01.09. bis 31.12.

Seite 1

Stand: 14. August 2020



4.3. Informationsmaßnahmen des VRR

Der VRR hat regelmäßig die Verkehrsunternehmen und kommunale Aufgabenträger über die jeweiligen Stände der Entwicklung des Corona-Rettungsschirm informiert. Zusätzlich hat der VRR zeitnah die Verkehrsunternehmen über das Vorgehen bzgl. der Ermittlung der Mindereinnahmen im Zusammenhang mit der Einnahmenaufteilung informiert und die hierfür notwendigen Daten bei den Verkehrsunternehmen abgefragt. Über die weiteren Entwicklungen wird der VRR in gleicher Form den Verkehrsunternehmen und den kommunalen Aufgaben-

trägern informieren.

5. Sondermaßnahmen des Landes

Zur Stärkung und Unterstützung des ÖPNV hat das Land NRW neben dem Corona-Rettungsschirm zusätzliche Sondermaßnahmen auf dem Weg gebracht.

5.1. Sonderprogramm kommunale Verkehrsinfrastruktur

Zur Abmilderung der Folgen der Corona-Pandemie und zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit des Landes wurden von der Landesregierung Förderprogramme im Bereich des kommunalen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beschlossen. Teil dieses Paketes ist das „Sonderprogramm kommunale Verkehrsinfrastruktur ÖPNV“, welches mit 50 Mio. EUR dotiert und bis Ende 2021 befristet ist, und die nachfolgenden Fördertatbestände aufweist:

- a) Modernisierung von Haltestellen im kommunalen ÖPNV
- b) Beschleunigungsmaßnahmen im kommunalen ÖPNV
- c) Modernisierung von Betriebshöfen- und Werkstätten
- d) Dynamische Fahrgastinformationssysteme
- e) Paket zur Attraktivitätssteigerung / Sicherheit an SPNV-Stationen

Die Zweckverbände/VRR AöR wurden mit Erlass vom 06.07.2020 aufgefordert, dem Verkehrsministerium des Landes NRW bis zum 15.08.2020 Programmvorschlüsse vorzulegen. Das Verkehrsministerium hat sich die Programmgestaltung vorbehalten. Dementsprechend wurden in einem Rundschreiben alle potentiellen Zuwendungsempfänger aufgefordert, Maßnahmen zu nennen.

Beim VRR sind 50 grundsätzlich zuwendungsfähige Maßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen von rd. 34 Mio. EUR eingegangen. Landesweit wird das zur Verfügung stehende Finanzvolumen durch die Anmeldungen deutlich überschritten, sodass vom Ministerium eine Auswahl der Maßnahmen getroffen werden muss.

Nach Programmentscheid soll möglichst schnell eine Bewilligung erfolgen, um den Wirtschaftskreislauf zu stärken.

Am 20. August 2020 veröffentlicht die Landesregierung einen Pressebericht, in dem die Maßnahmen und Stationen aufgeführt sind, die von den rund 5,1 Millionen Euro aus dem Sofortprogramm des Bundes in NRW profitieren.

Insgesamt werden 18 Bahnhöfe in NRW noch in diesem Jahr aufgefrischt, wovon die folgenden 13 im VRR-Raum sind:

- Duisburg Hbf
- Düsseldorf Hbf
- Düsseldorf-Hamm
- Essen Hbf
- Gelsenkirchen Hbf
- Grevenbroich
- Hagen Hbf
- Haltern am See
- Kaldenkirchen
- Krefeld Hbf
- Recklinghausen Hbf
- Wesel

Die notwendigen Mittel dafür kommen aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung zur Stärkung der deutschen Wirtschaft und Bekämpfung der Corona-Folgen und werden der Deutschen Bahn für ihre gemeldeten Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Mit dem Geld sollen zum Beispiel Boden- und Treppenbeläge ausgetauscht, Sitz- und Wartemöglichkeiten ergänzt werden. Außerdem wird das Geld für mehr barrierefreie Zugänge ausgegeben. Das Programm stützt zugleich kleine und mittlere regionale Handwerksbetriebe.

Bundesweit werden in diesem Jahr insgesamt 167 Bahnhöfe umgebaut. Für dieses Programm stellt der Bund der Deutschen Bahn ein Förderbudget in Höhe von 40 Millionen Euro zur Verfügung, die zur Förderung folgender Arbeiten dienen sollen:

- Austausch von Wand-/Bodenbelägen, Anstrich und Fassaden
- Erneuerung von Treppen, Zugängen, Zäunen und Dächern
- Ergänzung von Sitz- und Wartemöglichkeiten
- Beseitigung von Graffiti und weiteren Vandalismus-Schäden
- Erweiterung von Informationsangeboten für Reisende
- Weiterer Ausbau der Barrierefreiheit
- Energetische Sanierung, z. B. Umrüstung auf LED-Beleuchtung oder Austausch von Heizungsanlagen

Ziel dieses Sonderprogramms ist es, dass Reisende und Besucher zum Jahresende bereits

von höherer Aufenthaltsqualität und besserer Information profitieren sollen.

5.2. Förderung von Mehrausgaben im Schülerverkehr

Mit Runderlass vom 20. August 2020 hat das Land NRW die „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung zusätzlicher Busverkehre zur Schülerbeförderung zur Verbesserung des Infektionsschutzes in Nordrhein-Westfalen aufgrund der Corona-Pandemie (Richtlinien Corona-Schülerverkehr)“ erlassen. Hiermit bietet das Verkehrsministerium den Aufgabenträger des ÖSPV bzw. Schulträgern eine Förderung von Mehrausgaben für zusätzlich eingesetzte Fahrzeuge im Schülerverkehr an. Förderfähig sind demnach:

- Verstärker- bzw. Einsatzwagenfahrten im ÖPNV zur Ausweitung des ÖSPV-Angebots zur Erschließung von Schulen
- zusätzlich angemietete Busse im freigestellten Schülerverkehr, die für die ausschließliche Beförderung von Schülerinnen und Schülern parallel zu vorhandenen Angeboten im ÖSPV zur Erschließung von Schulen eingesetzt werden
- zusätzliche Fahrten oder erhöhte Kapazitäten bei bereits eingerichteten freigestellten Schülerverkehren, soweit hierdurch bei Ausschöpfung aller Sitzplätze die Nutzung von Stehplätzen in den Fahrzeugen vermieden werden kann

Die Richtlinie sieht eine Vollfinanzierung dieser Mehrausgaben durch das Land NRW vor. Es ist ein Förderzeitraum vom 5. August 2020 bis zum 31. Dezember 2020 vorgesehen.

Die Förderung steht unter der Bedingung, dass die Zuwendungsempfänger bis zum 31. Oktober 2020 einen Bericht über die ergriffenen Maßnahmen vorlegen. Eine Antragstellung muss bis zum 30. November 2020 erfolgen.

Dem VRR liegen erste Anfragen zur Abwicklung dieser Förderung vor. Hierbei wird auch die Frage gestellt, wie die Förderung in das VRR-Finanzierungssystem eingebunden werden kann.

Zur Klärung der offenen Frage wird der VRR kurzfristig in den Dialog mit den kommunalen Aufgabenträgern und den ÖSPV-Verkehrsunternehmen eintreten und Möglichkeiten der Abwicklung der Förderung erarbeiten.