



<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/2008/0224</b>	<b>3</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	01.09.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AÖR	04.09.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AÖR	10.09.2008	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AÖR	11.09.2008	Kenntnisnahme

**Datum: 11.08.2008**

**Betreff**  
Sachstandsbericht

**Beschlussvorschlag**  
Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

**Sachstandsbericht**  
siehe nachfolgende Seiten

Inhaltsverzeichnis:

1. Fahrten- / Einnahmenentwicklung
2. Umsetzung Tarifstrukturreform
3. Tarifuntersuchung in der VGN
4. SozialTicket in Dortmund
5. Strukturanalyse der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA)
6. ZeRP-Kongress
7. Bilanz der Loveparade 2008 in Dortmund
8. ExtraSchicht 2008
9. Stand und Hinweise zur Zinsrechnung nach Ergebnisrechnung der allgemeinen  
Verbandsumlage
10. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld
11. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

## 1. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - Mai 2008

Die Entwicklung in den ersten fünf Monate im Jahre 2008 ist weiterhin positiv. Sowohl die Einnahmen (+ 14,7 Mio. €, + 4,1%) wie auch die Fahrten (+ 3,1 Mio. Fahrten, + 0,7%) sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen.

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mai 2007	Jan-Mai 2008		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	675.989	692.678	16.689	2,5
	Barsortiment	88.877.692	87.966.277	-911.415	-1,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	43.898.560	44.084.779	186.219	0,4
	davon 4erTicket Erwachsene	31.092.543	30.096.290	-996.253	-3,2
	FirmenTickets	20.954.574	22.062.488	1.107.914	5,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	16.762.082	17.040.407	278.325	1,7
	Regelzeitkarten	142.678.486	153.010.351	10.331.865	7,2
	davon Ticket2000 Abo	50.932.723	53.791.771	2.859.047	5,6
	davon Ticket1000 Abo	17.164.144	21.853.849	4.689.704	27,3
	davon BärenTicket	11.944.413	13.094.270	1.149.857	9,6
	Schüler/AzubiTickets	87.316.052	90.909.309	3.593.256	4,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	32.394.720	34.027.516	1.632.796	5,0
	davon YoungTicketplus	13.529.128	15.063.515	1.534.387	11,3
	StudentenTickets	10.608.596	10.541.005	-67.591	-0,6
	NRW-weite Tickets	6.000.933	6.632.264	631.331	10,5
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	42.481.379	40.850.622	-1.630.758	-3,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	20.187.033	19.811.688	-375.345	-1,9
	davon 4erTicket Erwachsene	16.150.844	15.253.468	-897.376	-5,6
	FirmenTickets	18.169.107	18.682.343	513.236	2,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	13.492.627	13.192.999	-299.628	-2,2
	Regelzeitkarten	174.262.264	178.861.011	4.598.747	2,6
	davon Ticket2000 Abo	62.773.440	63.556.659	783.219	1,2
	davon Ticket1000 Abo	19.513.935	24.729.138	5.215.203	26,7
	davon BärenTicket	10.771.515	11.139.480	367.965	3,4
	Schüler/AzubiTickets	198.292.817	199.077.589	784.772	0,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	102.583.280	101.814.616	-768.664	-0,7
	davon YoungTicketplus	24.118.050	26.054.475	1.936.425	8,0
	StudentenTickets	23.397.750	22.245.180	-1.152.570	-4,9
	NRW-weite Tickets	986.006	983.999	-2.007	-0,2
Gesamt: Summe von Einnahmen		357.112.322	371.814.372	14.702.051	4,1
Gesamt: Summe von Fahrten		457.589.323	460.700.744	3.111.421	0,7

Die Abonnentenentwicklung hat in diesem Jahr den positiven Verlauf weiter fortgesetzt. Im Mai 2007 wurden 1,205 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 Mai 2008 sind es bereits 1,226 Mio. Abonnenten, somit nutzt jeder 6. Einwohner im VRR eines unserer AbonnentenTickets.

Das Barsortiment ist entgegen des bundesweiten Trends in den ersten fünf Monaten um ca. 0,9 Mio. € (- 1,0%) zurückgegangen. Gerade im Bereich der 4erTickets Erwachsene und der GruppenTickets ist die weitere Entwicklung kritisch zu beobachten.

## 2. Umsetzung Tarifstrukturreform

Seit dem 1.8.2008 greift die Tarifstrukturreform, d. h. im VRR gibt es 4 Preisstufen sowie in der Preisstufe A im Zeitkartenbereich unterschiedliche Preisniveaus. Mittels einer umfangreichen Informations – und Schulungskampagne wurden Mitarbeiter und Kunden frühzeitig über

die Neuerungen informiert. Beim VRR selber sind in der Zeit von Anfang Mai bis Ende Juli mehr als 1.000 Anfragen zu der Tarifstrukturreform eingegangen, davon 350 Beschwerden.

Für die Kommunikation der Inhalte rund um die Tarifstrukturreform wurde die Hauptnavigation der VRR-Seiten erweitert um den Punkt „neue Preisstufen“. Auf rund fünfzehn weiteren Unterseiten wurden alle wichtigen Informationen zu den neuen Preisstufen, Tarifen und Gültigkeitszuschnitten abgebildet und der Preisstufenfinder, der alle Geltungsbereiche der Preisstufen graphisch darstellt, verlinkt. Bis Ende Juli wurden über 650.000 Seitenaufrufe gezählt.

Ebenso planmäßig wie die kommunikativen Maßnahmen verliefen die vertrieblichen Umstellungsarbeiten. Hier mussten Automaten und Fahrausweisdrucker umgestellt sowie 180.000 Abonnenten angeschrieben werden. Insbesondere die Abonnenten mit Tickets der alten Preisstufe C mussten sich für eine neue Preisstufe entscheiden. Aber auch die Nutzer der freiverkäuflichen Monatskarten mussten über die Neugestaltung der Preisstufe C informiert und zu einer Entscheidung geführt werden. Hierfür war es notwendig, über die Verkaufsstellen (Automaten und VertriebsCenter) die Kunden auf die Veränderungen aufmerksam zu machen und in den KundenCentern die Kunden zu beraten.

Über die Ergebnisse der Tarifstrukturreform (Einnahmen, Fahrten) werden wir laufend berichten.

### **3. Tarifuntersuchung in der VGN**

Zurzeit führt das Ingenieurbüro IVV Aachen eine Untersuchung durch, welche finanziellen Auswirkungen die Übernahme des VRR – Tarifes im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) mit den Kreisen Kleve und Wesel hat. Dabei werden 6 verschiedene Varianten unter Berücksichtigung regionaler Besonderheiten betrachtet. Nachdem im VRR mit der Einführung der 4. Preisstufe strukturell die Vorarbeiten für eine Angleichung der beiden Tarifräume geschaffen wurden, werden nun die einzelnen Ticketarten auf ihre Übertragbarkeit hin überprüft. Die Verbandsgremien der Kreise Kleve und Wesel haben die VRR – Tarifstrukturreform positiv aufgenommen und als einen bedeutsamen Schritt in Richtung des anzustrebenden gemeinsamen Tarifraumes bezeichnet. In diesem Zusammenhang ist auch die zeitgleiche Integration der neuen Preisstufe C in den Übergangstarif zwischen den beiden Verbundräumen begrüßt worden, wodurch der Geltungsbereich deutlich ausgeweitet wurde.

Die Untersuchungsergebnisse des Ingenieurbüros IVV Aachen sind noch in diesem Jahr zu erwarten und werden dann mit den Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein analysiert.

#### **4. SozialTicket in Dortmund**

Seit dem 01.02.2008 können Bezieher von Sozialhilfe und ALG-II-Empfänger für das Stadtgebiet Dortmund ein preiswertes Ticket beziehen. Von den theoretisch rd. 80.000 - 100 000 Kaufberechtigten haben sich bis zum August etwa 20.600 Kunden für ein SozialTicket entschieden.

Bei diesem Ticket handelt es sich um ein Ticket1000 im Abonnement. Statt des derzeitigen Einzelpreises in Höhe von 48,90 € zahlt der einzelne Kunde monatlich lediglich 15,00 €. Die Stadt Dortmund zahlt im Rahmen des tariflich vorgesehenen Großkundenangebotes den erforderlichen Restbetrag in Höhe von rd. 5 Mio. € in diesem Jahr..

Mittels einer Marktforschung wurden im April d. J. die finanziellen Auswirkungen ermittelt. Dabei sind auch Wanderungen aus der ehemaligen Ticketnutzung berücksichtigt sowie die Effekte von Mehr- und Neuverkehren eingeflossen.

Es sind rd. 1000 Sozialticketinhaber, die im März ein Ticket bezogen hatten, zu diversen Themen telefonisch befragt worden. Wichtige Erkenntnisse daraus sind die nun quantifizierbaren Wanderungen aus dem alten Ticketsortiment, und zwar umsatzmäßig jeweils zu ca. einem Drittel aus früheren VRR – Abonnementsvarianten, einzelnen Monatskartenkäufen und Fahrten mit dem Bartarif. Vsl. 13 % der Befragten gaben an, im Monat Januar hauptsächlich andere Verkehrsmittel genutzt zu haben.

In der Summe machte dies einen vorherigen Ticketumsatz von rd. 40,00 € / pro Monat bei den ehemaligen Abonnenten und etwa 30,00 € / Monat bei den übrigen Tickets aus.

#### **5. Strukturanalyse der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA)**

Im Rahmen einer Strukturanalyse für die Auskunftssysteme untersuchte die Firma Steria Mummert Consulting im zweiten Halbjahr 2007 für den VRR die Fahrplan- und Fahrgastinformationsstruktur unter Berücksichtigung verschiedener Szenarien.

Als Ergebnis dieser Analyse wurden verschiedene Problemfelder identifiziert. Sowohl im technischen, als auch im wirtschaftlichen und organisatorischen Bereich wurden Schwachstellen aufgezeigt. Um für den VRR und seine Verkehrsunternehmen eine Entscheidungsgrundlage für eventuelle organisatorische / technische Änderungen zu bekommen, ist eine vertiefende Betrachtung der genannten Problemfelder notwendig.

Wegen der hohen Bedeutung des Themas „Auskunftsqualität“ für den VRR und die Ver-

kehrsunternehmen selber, wurde daher im Steuerungskreis Kundeninformation sowie im KVIV AK Marketing, Tarif und Vertrieb durch die Unternehmen beschlossen, dass eine Untersuchung zur umfassenden Beurteilung der gesamten Systemarchitektur durchgeführt werden soll, in die auf eigenen Wunsch alle Verkehrsunternehmen intensiv mit einbezogen werden.

Der VRR hat zwischenzeitlich die vertiefende Studie bei Steria Mummert beauftragt. Die Untersuchungen laufen. Mit den Ergebnissen der Studie ist im 4. Quartal 2008 zu rechnen.

Die Ergebnisse sollen in Form von Handlungsempfehlungen dazu beitragen, bei einer entsprechenden Umsetzung die Auskunftqualität verbundweit nachhaltig zu verbessern.

Über die Ergebnisse der Strukturanalyse wird berichtet.

## **6. ZeRP-Kongress**

Am 22.10.2008 führt der VRR aus Anlass des 10-jährigen Jubiläums der Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) einen Kongress in Gelsenkirchen durch.

Neben rund 150 geladenen Gästen aus Politik, Landes- und Bundespolizei, Verkehrsunternehmen und ZeRP-Partnern werden zahlreiche namhafte Referenten aus dem In- und Ausland erwartet, um die Arbeit von ZeRP in den bisherigen 10 Jahren zu beleuchten.

Seit der Gründung im Jahr 1998 hat sich die Zahl der im Rahmen von Ordnungspartnerschaften an ZeRP beteiligten Partner kontinuierlich erhöht. Heute ist ein großer Teil des VRR-Gebietes von der Kooperation abgedeckt. Ergänzt wird dies durch ein Netzwerk zahlreicher nationaler und internationaler Kontakte und Kooperationen, die einen fachlichen Austausch über aktuelle Entwicklungen und Phänomene sicherstellen.

Dieser Austausch findet seine Fortsetzung im Rahmen des ZeRP-Kongresses. Begleitend zum Kongress wird es einen Markt der Möglichkeiten geben, bei dem allen Gästen die Möglichkeit gegeben wird, mit den Ausstellern die dargestellten Projekte zu diskutieren.

## **7. Bilanz der Loveparade 2008 in Dortmund**

### **7.1 Das Konzept**

Anlässlich der am 19.7.2008 in Dortmund stattgefundenen Loveparade wurde vom VRR in Zusammenarbeit mit DB Netz, DB Station&Service, DB Regio, der Bundespolizei und weiteren Beteiligten ein spezielles Verkehrskonzept entwickelt. Dies basierte auf den Erfahrungen, die während der WM 2006 und der Loveparade 2007 in Essen gesammelt wurden.

Das Verkehrskonzept zeichnete sich durch folgende Schwerpunkte aus:

- Verteilung der Reisendenströme auf verschiedene andere Bahnhöfe (Hörde, Stadthaus, Möllerbrücke) im Stadtgebiet zur Entlastung des Hbf.
- Trennung der ankommenden und abfahrenden Reisenden nach Richtungen für einen reibungslosen Fahrgastfluss in den Bahnhofsbereichen.
- Einführung eines farbbasierten Wegeleitungskonzeptes bei der Abreise (Grundsatz: Abreise erfolgt vom Anreisebahnhof).
- Deutliche Verstärkung des SPNV-Angebotes auf allen Linien.

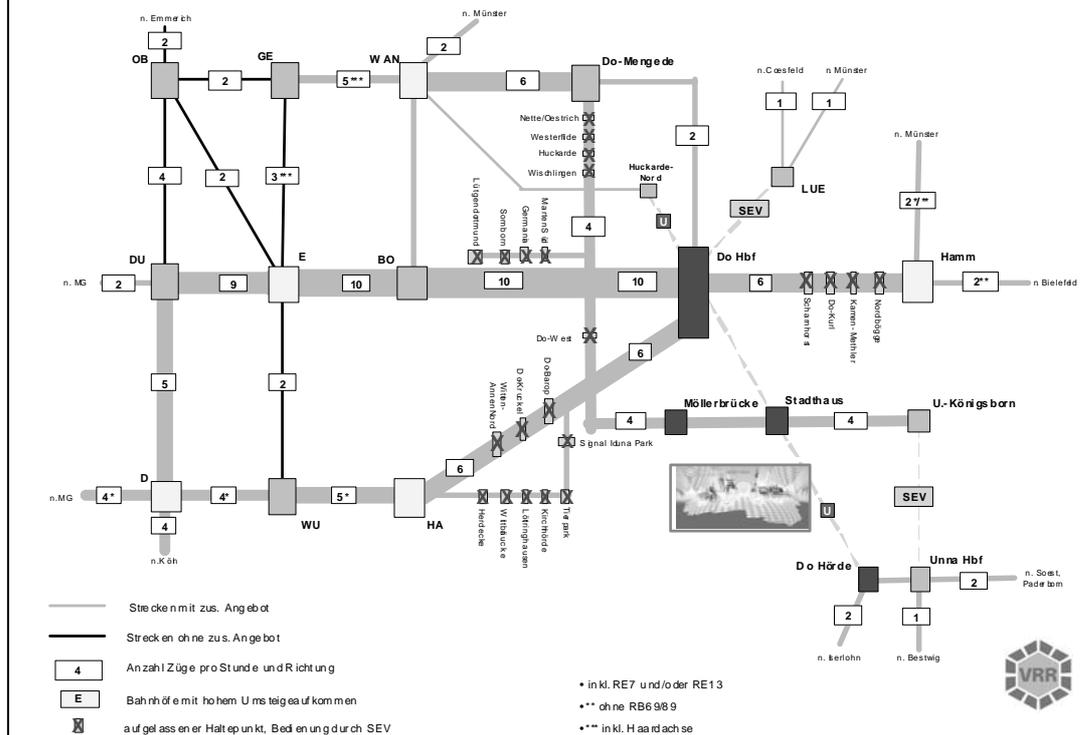
Insgesamt wurden vom VRR und den anderen beteiligten Zweckverbänden weit mehr als 500 zusätzliche Züge bestellt. Des Weiteren standen zahlreiche weitere Zuggarnituren für kurzfristige Einsätze zur Verfügung. Dadurch war eine deutliche Steigerung der Fahrgastkapazität auf allen bedeutenden Strecken möglich, um den erwarteten Besucheransturm zu bewältigen.

Um auf eventuelle Störungen im Betriebsablauf schnell reagieren zu können, wurde eigens zur Loveparade eine Leitstelle eingerichtet. Dort waren Vertreter der DB, der Bundespolizei und des VRR vertreten. Koordiniert wurde von hier aus unter anderem der Einsatz der Bereitschaftsgarnituren. Weiterhin sind durch den VRR 25 Notfallbusse bestellt worden, die bei Streckensperrungen für die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs verwendet werden sollten. Auch deren Einsatz wurde von der Leitstelle geregelt.

### **Übersicht über das Zugangebot anlässlich der Loveparade**

## Verkehrskonzept zur Love Parade 2008

14



### 7.2 Die Umsetzung

Nach offiziellen Angaben besuchten ca. 1,6 Millionen Menschen die Loveparade in Dortmund. Diese Zahl überstieg die Erwartungen deutlich. Die hohe Zahl führte zu einer sehr großen Fahrgastnachfrage im SPNV, die die Fahrgastzahlen an normalen Verkehrstagen um ein Vielfaches überschreitet.

Grundsätzlich hat sich das spezielle Verkehrskonzept bewährt und die enorme Fahrgastmenge konnte im Rahmen der erwarteten Zeiträume befördert werden. Vor allem die Verteilung der Reisenden auf insgesamt 4 Bahnhöfe im Dortmunder Stadtgebiet und die farbbauierte Wegführung im Bereich des Dortmunder Hbf wurde von den Reisenden gut angenommen. Dies ist u.a. auf das umfangreiche Kommunikationskonzept im Vorfeld zurückzuführen.

Die Absperrung der Bahnhöfe - vor allem in der Abreisephase - und der gesteuerte Zufluss der Reisenden auf die Bahnsteige funktionierte weitgehend reibungslos. Dies führte zwar zu teilweise langen Wartezeiten an den Absperrungen, eine sicherheitsgefährdende Überfüllung der Bahnsteige und der Zugangstunnel konnte aber weitgehend vermieden werden.

Der Verkehrsfluss an den Bahnhöfen Do-Stadthaus, Do-Möllerbrücke und Do-Hörde gestaltete sich weitgehend störungsfrei.



Leider wurde ein flüssiger Betriebsablauf

#### **Anreiseverkehr am Haltepunkt Do-Möllerbrücke**

durch zahlreiche Eingriffe in den Bahn-

verkehr erheblich gestört. Vor allem auf freier Strecke aussteigende Reisende führten zu teilweise stundenlangen Streckensperrungen. Auch erhebliche Sachbeschädigungen an den Zügen behinderten den Bahnverkehr. Folgende Strecken waren teilweise mehrmals für einen längeren Zeitraum gesperrt:

- Dortmund Hbf – Bochum - Essen
- Dortmund Hbf – Dortmund-Mengede – Herne
- Dortmund Hbf – Hamm – Dortmund – Hagen.
- Dortmund Hbf – Hamm.

Dies bedeutete, dass der Dortmunder Hbf bzw. die wichtigsten Zulaufstrecken für den An- und Abreiseverkehr nicht zur Verfügung standen und es so zu teilweise längeren Wartezeiten gekommen ist.

Hier bewährte sich die Einrichtung der Leitstelle, da von hier schnell und flexibel die im Vorfeld erarbeiteten Notfallkonzepte umgesetzt werden konnten. Diese beinhalteten die Umleitung der Züge auf andere Strecken und das Anfahren von Ersatzbahnhöfen. Von hier wurden die Besucher mit den vorgehaltenen Notfallbussen weiterbefördert.

#### **Konsequenzen/Schlussfolgerungen**

In den kommenden Jahren wird die Loveparade noch in Bochum, Duisburg und Gelsenkirchen stattfinden. Aufgrund der bisher vorliegenden Erfahrungen ist die Entwicklung von noch

komplexeren Verkehrskonzepten zwingend erforderlich. Gerade die sehr begrenzten betrieblichen Verhältnisse der Bahnhöfe in Bochum und Gelsenkirchen erfordern großräumigere Konzepte, da hier nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der zu erwartenden Besucher über die jeweiligen Hauptbahnhöfe transportiert werden kann.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebes und ausreichender Kapazitäten sind u.a. folgende Maßnahmen denkbar:

- Vorhaltung weiterer Personale vor allem auch an den „Satellitenbahnhöfen“.
- Vorhaltung weiterer zusätzlicher Fahrpersonale, um auch bei großen Störungen kurzfristiger reagieren und die Einhaltung der Lenkzeiten gewährleisten zu können.
- Vorhaltung weiterer Bereitschaftszüge, um bei Streckenunterbrechungen ausfallende Regelzüge zu ersetzen (teilweise streckenbezogener Einsatz der Bereitschaften).
- Verdoppelung der Anzahl der Notfallbusse, um bei längerfristigen betrieblichen Störungen flexibler reagieren zu können.

Weiterhin ist das Verhalten der Reisenden genauer zu untersuchen und gegebenenfalls besondere Maßnahmen zu entwickeln, um den massenhaften Ausstieg von Personen auf freier Strecke zu unterbinden.

Bereits in den nächsten Wochen sind Gespräche über die Entwicklung und Durchführung von Verkehrskonzepten für die nächsten Loveparades in Bochum, Gelsenkirchen und Duisburg zu führen. Dabei sind unter anderem auch die Baustellenplanungen der DB Netz AG mit einzubeziehen, um eventuelle Auswirkungen auf das Verkehrskonzept rechtzeitig abzuschätzen.

## **8. Extraschicht 2008**

Nach der bisher besten ExtraSchicht im Jahr 2007 konnte auch im Jahr 2008 wieder ein attraktives Programm auf die Beine gestellt werden. 160.000 Besucher -eine nochmalige Steigerung zum Vorjahr- haben dies bestätigt.

Auf der Grundlage des vom VRR entwickelten Mobilitätsplanes wurden 120 Shuttlebusse (Standard-, Gelenk- und Großraumbusse von zehn Verkehrsunternehmen) eingesetzt, die auf dem 400 km langen Sonderliniennetz der 18 Extra Schicht-Linien insgesamt 30.000 Buskm gefahren sind.

Der planmäßige Linienverkehr der U35 wurden verstärkt und in das Shuttlesystem integriert. Die S1 verkehrte in dieser Nacht im 30'-Takt.

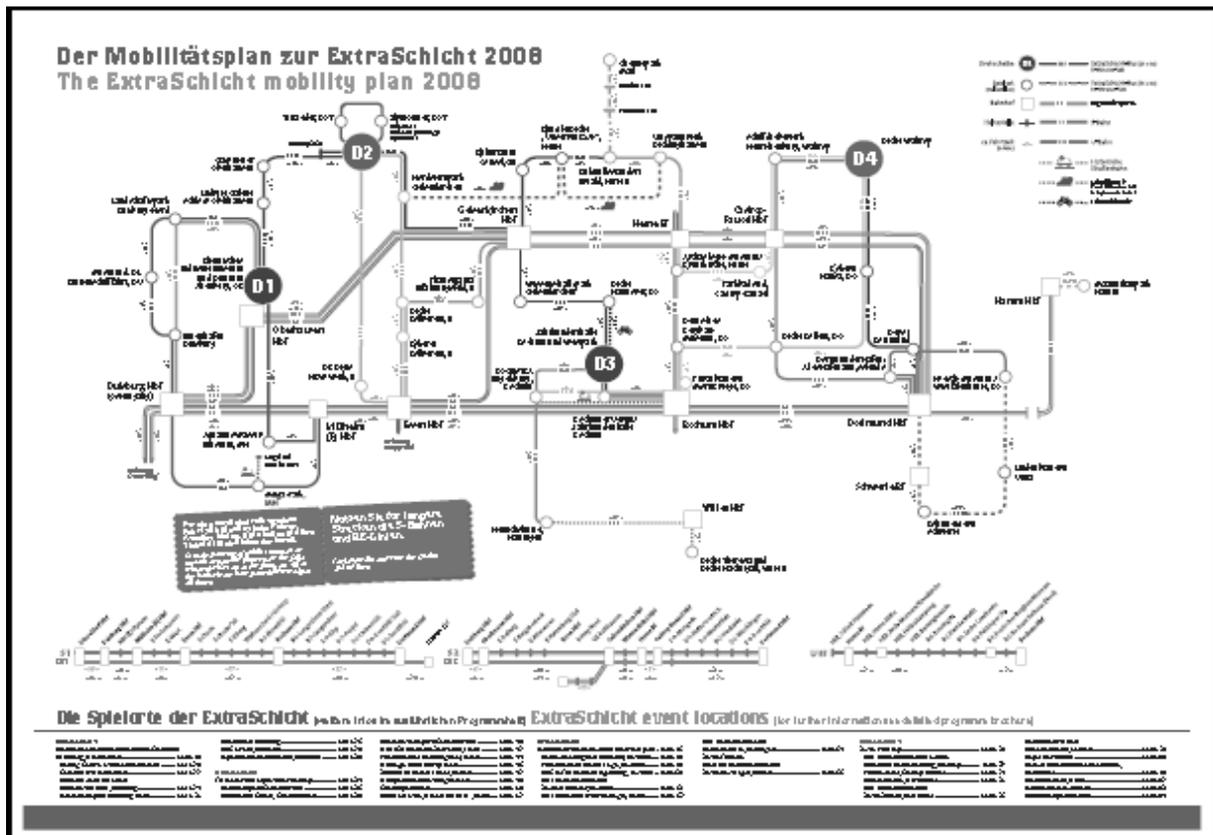


Abbildung 1: Mobilitätsplan ExtraSchicht 2008

40 Spielorte in 20 Städten zwischen Rhein und Ruhr beteiligten sich mit den Drehscheiben Rheinisches Industriemuseum in Oberhausen, Tetraeder und Alpincenter Bottrop, Jahrhunderthalle Bochum sowie Zeche Waltrop an der ExtraSchicht 2008. 200 Lotsen sorgten für Orientierung und halfen bei Fragen weiter. Die Finanzierung der ÖPNV/SPNV-Sonderleistungen im Rahmen der ExtraSchicht, die ähnlich wie im Vorjahr von ca. 70 % der ExtraSchicht-Besucher genutzt wurden, wurde durch die RTG sichergestellt. Als ein Bestandteil der Vorbereitung auf die Kulturhauptstadt 2010 wird es auch am 27. Juni 2009 wieder eine ExtraSchicht geben.

## 9. Stand und Hinweise zur Zinsrechnung nach Ergebnisrechnung der allgemeinen Verbandsumlage

Vor dem Hintergrund der neuen Finanzierung stellt sich die Anwendung des Zweckverbandsbeschlusses zur Zinsrechnung in der bisherigen Form als problematisch dar. Der Beschluss aus dem Jahr 1990 besagt, dass im Falle zu hoher bzw. zu niedriger Umlagevorauszahlungen eine Zinsregelung anzuwenden ist.

Im Rahmen der neuen Finanzierung ab 2005 stehen mehrere Aspekte im Gegensatz zu den

Regelungen des Beschlusses. Danach ist ein Ausgleich der Finanzierungsbeträge im Nachhinein grundsätzlich nicht mehr möglich. Eine Regelung bezogen auf Abschlagszahlungen, die unterjährig geändert werden, ist nicht vorgesehen. Zudem sollten aufgrund der geführten Anhörungsgespräche gem. § 19 Abs. 3 ZVS Abweichungen der Ist-Finanzierungsbeträge von den vereinbarten Finanzierungsbeträgen künftig so geringfügig ausfallen, dass eine Verzinsung entfallen kann.

Der VRR wird im Dezember-Sitzungsblock 2008 einen Vorschlag bezüglich der Behandlung der Zinsrechnung ab dem Abrechnungsjahr 2006 sowie für das Übergangsjahr 2005 vorlegen.

Die Zinsrechnung für das Jahr 2004 wird derzeit nach bisheriger Systematik erstellt.

#### **10. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld**

Die EU Kommission hat mit Schreiben vom 10.07.2008 weitere Informationen zum Beihilfeprüfverfahren Langenfeld angefordert. Die Fragen beziehen sich z.T. auf unternehmensspezifische Belange eines der betroffenen Unternehmen, die das Finanzierungssystem des VRR als solches nicht betreffen. Zusätzlich wurde dem Schreiben der Kommission unkommentiert eine neue Stellungnahme des bisher schon im Verfahren aufgetretenen Dritten - vertreten durch die Kanzlei Köhler Klett - beigefügt. In der Stellungnahme des Dritten werden weitere, bisher noch nicht abgehandelte Themenbereiche angesprochen. Um eine ausreichende und sorgfältige Bearbeitung der Fragestellungen zu ermöglichen, wurde eine Fristverlängerung zur Beantwortung der Fragen bis zum 30.09.2008 beantragt und von der Kommission genehmigt.

Ursprünglich war vorgesehen, dass die Kommission im Herbst 2008 eine abschließende Entscheidung zum Langenfeldverfahren trifft. Ob und inwieweit durch die neuen Fragen und die Fristverlängerung Verzögerungen im Zeitplan eintreten, ist noch ungeklärt.

#### **11. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

##### **Pressearbeit**

Die Arbeit der Stabstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit war in den letzten Monaten vor allem durch die beiden großen Themen „Kündigung Verkehrsvertrag DB“ und der „Tarifstrukturreform“ geprägt.

Zur Tarifstrukturreform wurde Mitte Juli, in Absprache mit den Verkehrsunternehmen, eine Pressemeldung zur Abfahr- und Umtausch-Regelung verschickt. Bereits im Dezember, unmittelbar im Anschluss an die Verwaltungsratssitzung sind den Medien in einer Pressekonferenz die Grundzüge und Hintergründe der neuen Tarifstrukturreform erläutert worden. Die Presse wurde jetzt noch auf den Internetauftritt des Verbundes hingewiesen, wo sämtliche Inhalte zur TSR redaktionell aufbereitet zu finden sind. Die Berichterstattung zur TSR war umfangreich und vielfach sachlich-neutral. Kritik gab es zu den Tarifierungen im Bereich der Preisstufe D und beim BärenTicket.

Zur Kommunikation in puncto DB entschied man sich, direkt am 12. Juni nach der hilfswisen Kündigung des DB-Vertrages die Presse mit einer Meldung zu informieren. Dabei wurde eindeutig und unmissverständlich Stellung zu den aktuellen Entwicklungen genommen. Am darauf folgenden Tag fand zusätzlich im Rathaus Essen eine Pressekonferenz statt. Das Thema fand bundesweite Aufmerksamkeit und die Resonanz auf die Kündigung war meist positiv. Die Berichterstattung zeigte, dass trotz komplexem Sachverhalt, ein offensiver Umgang mit diesem Thema von den Medien positiv aufgegriffen wurde.

Die Stabstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit hat gemeinsam mit den beteiligten Partnern die Pressearbeit rund um die Loveparade begleitet. Dazu hat Ende Mai eine Pressekonferenz in Dortmund stattgefunden, wo das Verkehrskonzept für den 19. Juli vorgestellt wurde. Zusätzlich hat der VRR auch an der Bilanzpressekonferenz am Sonntag nach der Loveparade teilgenommen und eine positive Bilanz gezogen. Das Verkehrskonzept ist aufgegangen und hat sich bewährt. Störungen und Verzögerungen gab es, weil etliche Besucher am Tag der Loveparade unbefugt die Gleisanlagen betreten haben.

### **Publikationen**

Der neue Verbundbericht erscheint im August 2008 als Doppelausgabe für die Jahre 2007 und 2008. Durch die Veröffentlichung zur Jahresmitte gelingt es, sowohl einen Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr zu werfen als auch aktuelle Themen und Entwicklungen des laufenden Geschäftsjahres mit zu berücksichtigen. Der angehängte „Zahlenteil“ bildet das Jahr 2007 ab.

