



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Corona-Lage im VRR			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2021/0144	17.09.2021	10

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	28.09.2021	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt diesen Bericht zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Inhaltsverzeichnis

1. Betriebslage im ÖSPV und SPNV
 - 1.1. Fahrplanangebot
 - 1.2. Auslastungsgrad der Fahrzeuge/ Züge
2. Maskenpflicht im ÖPNV
 - 2.1. Einhaltung der Maskenpflicht
 - 2.2. Zusätzliches Sicherheitspersonal im SPNV
3. Adhoc-Marktforschung
4. Ergebnisse der Arbeitsweg-Untersuchung im Rhein-Ruhr-Raum
5. Entwicklung im Vertrieb
 - 5.1. Marketing-Aktionen

- 5.2. Vertriebsentwicklung im SPNV
- 6. Corona-Rettungsschirm für den ÖPNV
 - 6.1. Corona-Rettungsschirm für das Jahr 2020
 - 6.2. Corona-Rettungsschirm für das Jahr 2021 und Verbundetat 2021
 - 6.3. Prognose Mindereinnahmen 2022 ff.

1. Betriebslage im ÖSPV und SPNV

Die aktuelle Betriebslage im ÖSPV und SPNV stellt sich zum Zeitpunkt der Drucklegung wie folgt dar:

1.1. Fahrplanangebot

Auch weiterhin werden wöchentliche Corona-Telefonkonferenzen durch das KC Sicherheit NRW beim VRR organisiert. Der Teilnehmerkreis besteht aus Vertretern der Aufgabenträger und der Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gastvertreter der Bundespolizei und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen oder anderer Organisationen werden bei Bedarf hinzugezogen.

Zur allgemeinen Lage ist festzustellen, dass es nahezu keine Corona bedingten Einschränkungen im Fahrbetrieb des SPNV gibt. Im ÖSPV wird auch der Regelfahrplan erbracht.

1.2. Auslastungsgrad der Fahrzeuge/ Züge

Gegenüber April 2021 sind die Fahrgastzahlen bis August um rund 20 Prozent angestiegen. Damit ist auch die Auslastung in bestimmten Bereichen wieder regelmäßig bei über 50 %.

2. Maskenpflicht im ÖPNV

Seit der Anpassung der Coronaschutzverordnung vom 20.08.2021 gelten im öffentlichen Verkehr folgende Vorgaben zum Tragen einer Maske (Mindeststandard: medizinische Maske):

- in Fahrzeugen des öffentlichen Personennah- oder -fernverkehrs
- in Innenräumen, in denen mehrere Personen zusammentreffen, soweit diese Innenräume – mit oder ohne Eingangskontrolle – auch Kundinnen und Kunden beziehungsweise Besucherinnen und Besuchern zugänglich sind
- in Warteschlangen und Anstellbereichen

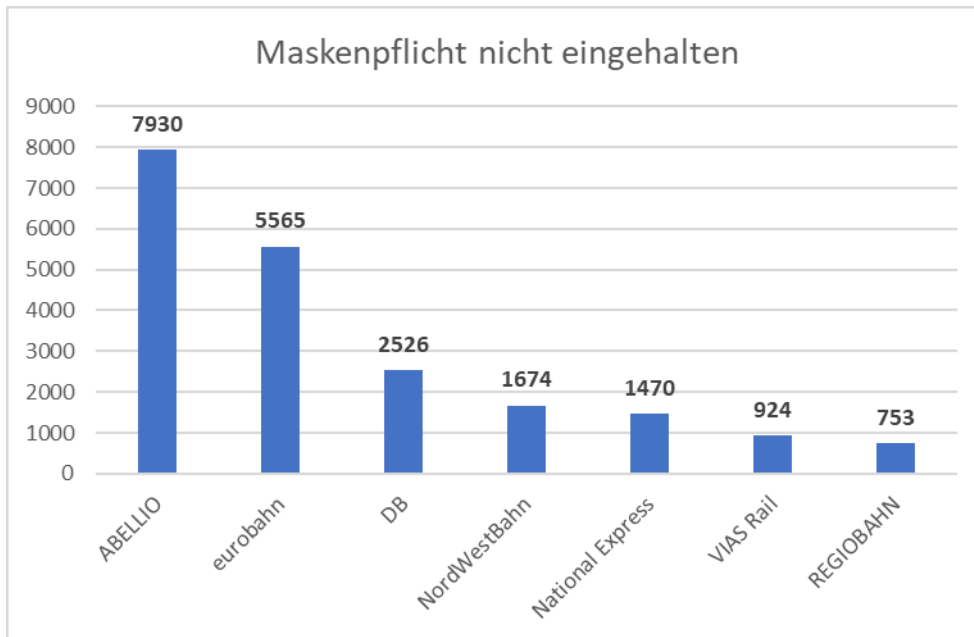
Für Bahnsteige und Haltestellen, die zu den öffentlichen Räumen zählen, kann auf ein Tragen von Masken verzichtet werden, wenn der Mindestabstand von 1,5 m eingehalten werden

kann.

2.1. Einhaltung der Maskenpflicht

Mittels der Sicherheitsdatenbank Sidaba des KC Sicherheit erfassen die EVU die Nichteinhaltung der Maskenpflicht. Die Vorfälle sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Die Erfassung bezieht sich auf den Zeitraum 01.01.2021 – 01.08.2021. Es sind insgesamt 20.842 Vorfälle im Verbundgebiet des VRR zu verzeichnen:



Zur Unterstützung der EVU koordiniert das KC Sicherheit den Einsatz der Verfügungsdienste im VRR auf den Linien je nach aktueller Lageentwicklung.

Es sind nahezu keine schweren Vorfälle in Bezug auf die Nichteinhaltung der Maskenpflicht zu verzeichnen. Die Maskenpflicht ist etabliert und wird im Regelfall von den Fahrgästen akzeptiert.

Auch die Verkehrsunternehmen des ÖSPV informieren nach wie vor ihre Fahrgäste über verschiedene Kanäle zum Schutz ihrer Gesundheit (schriftliche Hinweise, akustische Durchsagen an Haltestellen und in Fahrzeugen, Piktogramme an Türen und Haltestellen). Das Fahrpersonal ist ebenfalls angewiesen, die Fahrgäste aktiv auf die Maßnahmen hinzuweisen. Zur Durchsetzung der Maskenpflicht nutzen alle Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Hilfe durch Ordnungspartner und/ oder Polizei einzuholen.

2.2. Zusätzliches Sicherheitspersonal im SPNV

Die seit dem letzten Jahr eingesetzten zusätzlichen Sicherheitspersonale werden mittels eines Förderprogrammes des Landes bis Ende des Jahres 2021 eingesetzt. Die zusätzlichen Sicherheitspersonale unterstützen die Kundenbetreuer*innen auf Zügen bei der Durchsetzung der Maskenpflicht und werden auch an Bahnhöfen zur Unterstützung eingesetzt. Das Land prüft derzeit eine weitere Verlängerung des Förderprogramms.

3. Adhoc-Marktforschung

Der VRR führt anlässlich Corona eine Panel-Marktforschung in mehreren Wellen in der Bevölkerung der Region durch. Primäres Untersuchungsziel ist, Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung (alle Verkehrsträger) zu ermitteln. Darüber hinaus werden Teilnehmer*innen nach einer Selbsteinschätzung für eine zukünftige „Nach-Corona-Verkehrsmittelwahl“ befragt. Zudem wird anlassbezogenen Fragen zu verschiedenen Themen wie z.B. Veränderungen im Payment allgemein, Maskenpflicht, subjektive Einstellungen zu Verkehrsmitteln oder Homeoffice nachgegangen. Die Panelbefragungen werden in sog. Online-Access-Panels durchgeführt und vom VRR selbst ausgewertet.

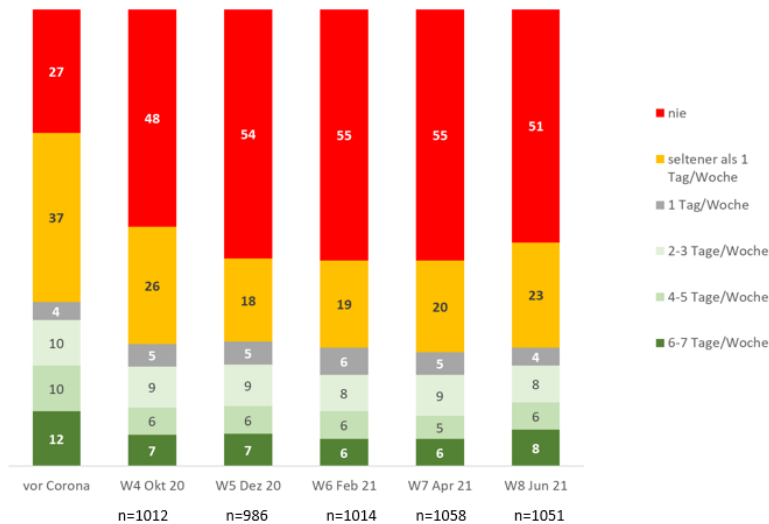
Zeiträume bisheriger Wellen waren 22.-30.04.2020, 19.-24.05.2020 – nach den ersten Lockerungen – 13.-21.08.2020 (zum Ende der Sommerferien bzw. Schul-Wiederbeginn), 14.-21.10.2020, 04.-13.12.2020, 04.-12.02.2021, 15.-23.04.2021 und 14.-22.06.2021. Die Befragungen haben jeweils ca. 1.000 Teilnehmer*innen. Alle VRR-Regionstypen (große Großstädte, mittlere Großstädte und Kreise) sind zu etwa gleichen Teilen vertreten, die Altersspanne reicht von 18-80 Jahre bei ausgeglichener Geschlechterverteilung.

Ab der Befragung im Oktober 2020 wurde nach Neuausschreibung der Panel-Anbieter für weitere Befragungswellen gewechselt. Die Panelteilnehmer*innen unterscheiden sich dabei in ihrer Vor-Corona-Verkehrsmittelnutzung, insbes. bei ÖPNV und Fahrrad. Ein Abgleich mit der repräsentativen Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für den VRR-Raum zeigt auf, dass die jeweiligen Nutzungshäufigkeiten vor Corona ab der Oktober-Erhebung klar besser zu den MiD-Werten passen. Für den aktuellen Stand beschränken wir uns daher für Aussagen zur Verkehrsmittelwahl – speziell ÖPNV – auf die Erhebungen ab Oktober 2020.

Die wichtigsten Ergebnisse

ÖPNV-Nutzung

Abb. 1: Verlauf der ÖPNV-Nachfrage seit Mitte Oktober 2020 im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit

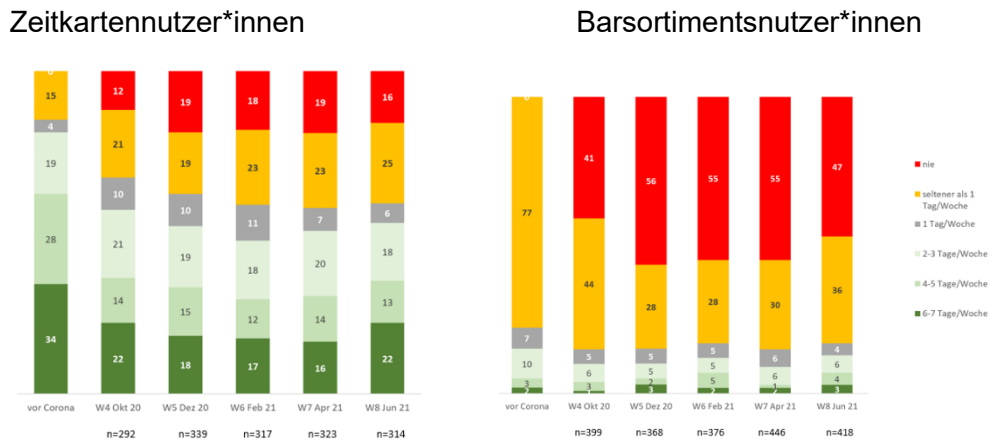


Waren vor Beginn von Corona das aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) bekannte gute Viertel der VRR-Bewohner*innen ab 18 Jahren nie mit dem ÖPNV unterwegs, so steigerte sich der Anteil der Nichtnutzer auf 55%, womit nach zwischenzeitlicher Erholung aktuell in etwa das Niveau des 1. Lockdowns (57%) erreicht war. Zum Sommerbeginn 2021 liegt die Nachfrage in etwa auf dem Niveau von Oktober 2020, hat sich also wiederum leicht erholt. Der Anteil der intensiven Nutzer*innen (ab mind. 4 Tage/Woche) liegt immer noch um ca. 8 Prozentpunkte unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Bis Juni 2021 folgt ÖPNV-Nutzung der Stagnation der Corona-Lage insgesamt, die mit entfallenden Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten einhergeht und in der so viele Menschen wie möglich von zu Hause aus arbeiten sollen. Ob und wie die sich stetig erhöhende Quote Erst- und Zweitgeimpfter und die Wiederöffnung von Freizeit- und Kultureinrichtungen, sowie das Wiederaufleben von Shopping und Gastronomie auf die ÖPNV-Nachfrage auswirken, bleibt noch abzuwarten.

Die Differenzierung der in Abb. 1 dargestellten Nachfrageveränderung nach Zeitkarten- und Barsortimentsnutzern zeigt: Eine gute Hälfte (53%, Tendenz zunehmend) der Vor-Corona-Zeitkarten-Kunden*innen nutzen den ÖPNV derzeit in einer typischen Weise, also mind. an 2 Tagen pro Woche. Ca. jeder sechste Vor-Corona-Zeitkartennutzer*in (16%) fährt zurzeit gar nicht mit dem ÖPNV. Die schon vor Corona seltenen ÖPNV-Nutzer*innen – die mit 77% größte Gruppe unter den Barsortimentnutzer*innen – scheint allmählich zurückzukommen. Dennoch setzen 47% der Vor-Corona-Barticketnutzer*innen auch zurzeit noch keinen Fuß in

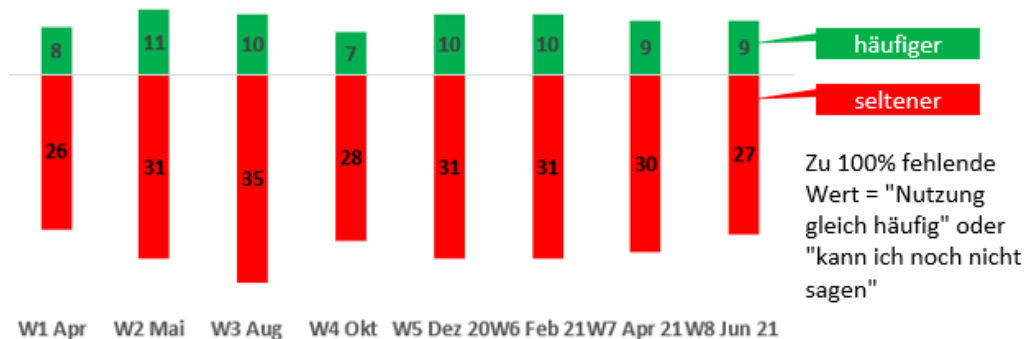
Bus&Bahn.

Abb. 2: Stand der ÖPNV-Nachfrage für Zeitkarten- und Barticket-Nutzer*innen



Im Rahmen der Befragung werden die Befragungsteilnehmer*innen gebeten, für sich eine Selbstprognose zu ihrer voraussichtlichen ÖPNV-Nutzung „nach Corona“ abzugeben. Hier lassen sich über alle Wellen hinweg Ergebnisse konsistent darstellen.

Abb. 3: Befragten-Selbstprognose zur ÖPNV-Nutzung nach Corona

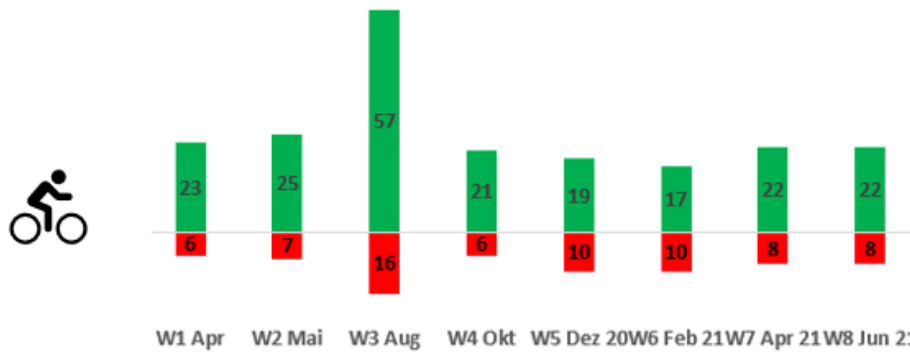


Erkennbar ist, dass sich die Seltener-Nutzungsabsicht auf einem eher stabilen Niveau bewegt. Ein gutes Viertel der Befragten gibt im Juni 2021 an, nach Corona den ÖPNV seltener als zuvor nutzen zu wollen. Das ist eine kleine Verbesserung gegenüber den letzten Wellen, jedoch ist dies von den verschiedenen Verkehrsträgern der höchste Wert.

Als Begründung für die Wenigernutzungs-Selbsteinschätzung gibt dieses Drittel der Befragten an: auch weiterhin latente Sorge vor Ansteckung, allgemein weniger Mobilitätsbedarf, häufigerer oder kompletter Wechsel zum Fahrrad/Fußwegen oder zum Auto, Beibehaltung der aktuellen Telearbeit oder auch Unzufriedenheit mit dem ÖPNV, die schon vor Corona bestand.

Anders stellt sich das beim Verkehrsmittel Fahrrad dar (Abb. 4). Zwar ist der Einfluss von Herbst und Winter auf die Fahrrad-Euphorie in den Schönwetter-Zeiten deutlich erkennbar, dennoch ist das Rad das einzige Verkehrsmittel mit einer durchgehend positiven Bilanz bzgl. einer zukünftigen Nutzung.

Abb. 4: Befragten-Selbstprognose zur Fahrrad-Nutzung nach Corona



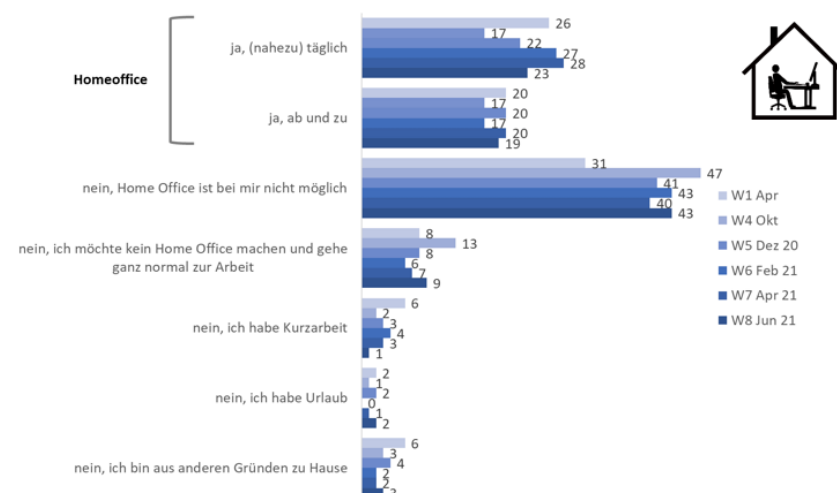
Zu 100% fehlende Wert = "Nutzung gleich häufig" oder "kann ich noch nicht sagen"

Homeoffice

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

42% der berufstätigen Befragten arbeiteten im April 2021 mindestens ab und zu im Homeoffice, bei gut ca. 40% ist Homeoffice nicht möglich, 9% (im Oktober 2020 noch 13%) könnten, aber wollen zurzeit nicht im Homeoffice arbeiten. Für 42% der aktuellen Homeofficer war das Homeoffice eine neue Erfahrung. Sie betrieben vor Corona nie oder nur ganz selten Telearbeit.

Abb. 5: Homeoffice-Nutzung



Wer nur „ab und zu“ im Homeoffice arbeitet, tut dies über alle Befragungswellen hinweg stabil, an zwei bis drei Tagen pro Woche.

Allgemeine Einstellung

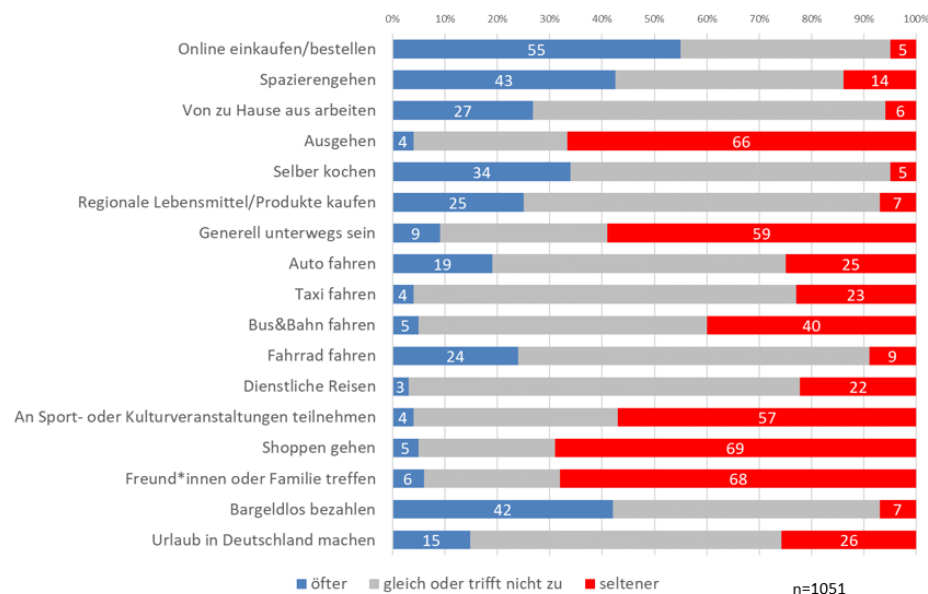
Wirklich gern unterwegs mit dem ÖPNV sind derzeit von allen Befragten ca. 20%. Von den intensiveren ÖPNV-Nutzern*innen (mind. 2 Tage/Woche) unter diesen nutzen immerhin 48% den ÖPNV gern.

Geht es um eine wichtige Rolle bei Klimawandel und Verkehrswende, verorten ca. 42% der Befragten diese Rolle beim ÖPNV, 60% beim Fahrrad und nur 18% beim Auto (Mehrfachnennungen).

Veränderungen der Häufigkeit zu ausgewählten Tätigkeiten

In der Befragungswelle 8 wurde gefragt, welchen Tätigkeiten im Zuge von Corona öfter bzw. seltener nachgegangen wurde bzw. wird.

Abb. 6: Häufigkeitsveränderungen für ausgewählte Tätigkeiten



Augenfällig und erwartbar sind unter „seltener“ Mobilitätsanlässe mit direktem menschlichem Kontakt von den Befragten benannt worden. Besonders stark unter „öfter“ Online-Einkauf, Spazieren, bargeldloses Zahlen, Homeoffice, Radfahren und Regionalität.

Während es bei den coronabedingt seltener nachgegangen Tätigkeiten generell nur eine geringe Neigung gibt, diesen Verzicht auch nach Corona weiterzuführen, gehören Radfahren und Spaziergehen, sowie Homeoffice und bargeldloses Zahlen zu den Dingen, die Befragte auch nach Corona gern beibehalten möchten und die die unmittelbarsten Einflüsse auf den

ÖPNV (generelle Nutzung/Verkehrsmittelwahl, Vertrieb, Mobilitätsbedarf) haben.

Fazit:

Insgesamt hat Corona das Wahlverhalten für alle Verkehrsträger deutlich verändert und durch entfallende Arbeits- und Freizeitwege das Wegeaufkommen insgesamt reduziert. Für die Präsenzkultur bei grundsätzlich Telearbeit-geeigneten Arbeitsplätzen sind – auch gemäß verschiedener anderer sekundärer Studien – langfristige Veränderungen zu erwarten. Der VRR trägt dem u.a. mit neuen Tarifangeboten, die einen kontinuierlichen, aber reduzierten ÖPNV-Bedarf geeignet abdecken, Rechnung.

Es zeichnet sich ab, dass es nach Corona nicht einfach wieder eine Mobilitätsnachfrage wie vor Corona geben wird. Viele Bürger*innen haben im Laufe der Corona-Zeit neue Mobilitäts-routinen erprobt und auch schätzen gelernt.

Es bleibt abzuwarten, wie deutlich und schnell der Fortschritt bei der Impfkampagne und eine Wiederöffnung des öffentlichen Lebens zu einer Intensivierung der ÖPNV-Nachfrage führt.

Der VRR wird weitere Erhebungswellen ca. im 2-Monats-Abstand bis Herbst 2021 durchführen. Die nächste Befragung steht Mitte/Ende August 2021 an. Über die wichtigsten Ergebnisse wird kontinuierlich berichtet.

4. Ergebnisse der Arbeitsweg-Untersuchung im Rhein-Ruhr-Raum

•Die Corona-Pandemie hat das Verhältnis der Menschen zur Arbeit in vielerlei Hinsicht verändert. Das Arbeiten von Zuhause und auch die flexible Gestaltung von Arbeitszeiten scheinen zum Beispiel heute sehr viel mehr akzeptiert zu sein als noch vor der Pandemie. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklungen, die während der Corona-Pandemie zu beobachten waren, auch langfristig Auswirkungen auf das Arbeiten und auf die Arbeitsmobilität haben werden. Um frühzeitig Rückschlüsse für ein geändertes Mobilitätsverhalten der Menschen ziehen zu können und die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Arbeitsmobilität abzuschätzen, hat der VRR in Kooperation mit den Industrie- und Handelskammern (IHK) im VRR-Raum das Mobility Institute Berlin (mib) mit einer entsprechenden Umfrage beauftragt.

In dieser Umfrage wurden mit Unterstützung der IHKs Unternehmen im VRR-Raum angesprochen und über zukünftige Regelungen in den Bereichen „arbeiten von Zuhause“, „flexible Arbeitszeiten“, „Umgang mit Terminen außer Haus“ und „betriebliches Mobilitätsmanage-

ment“ befragt. Die Umfrage wurde von Ende März bis Anfang Mai 2021 durchgeführt. Insgesamt nahmen fast 600 Unternehmen und Organisationen an der Umfrage teil, die schätzungsweise 270.000 Arbeitnehmer*innen repräsentieren (rd. 7,5 % aller Arbeitnehmer*innen im VRR-Raum).



Die Untersuchung legt nahe, dass rund ein Viertel aller Arbeitnehmer*innen zukünftig voraussichtlich an einigen von Zuhause arbeiten. Das würde rund eine Verdopplung im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie bedeuten, als nur jede/r zehnte Beschäftigte von Zuhause gearbeitet hat. Zusätzlich erwarten die Unternehmen, dass die Beschäftigten im Durchschnitt mehr Tage von Zuhause arbeiten werden – statt rund 1,4 Tage pro Woche in der Vergangenheit, könnten dies zukünftig rund 2 Tage die Woche sein. Andere Studien legen nahe, dass der letztere Wert ggf. sogar noch etwas höher liegen könnte. Besonders beliebt für das Arbeiten von Zuhause sind demnach Montag, Donnerstag und Freitag.

Dies hat Auswirkungen auf die Arbeitsmobilität: Isoliert betrachtet könnte diese um rund 5,5 % - 8 % zurückgehen.

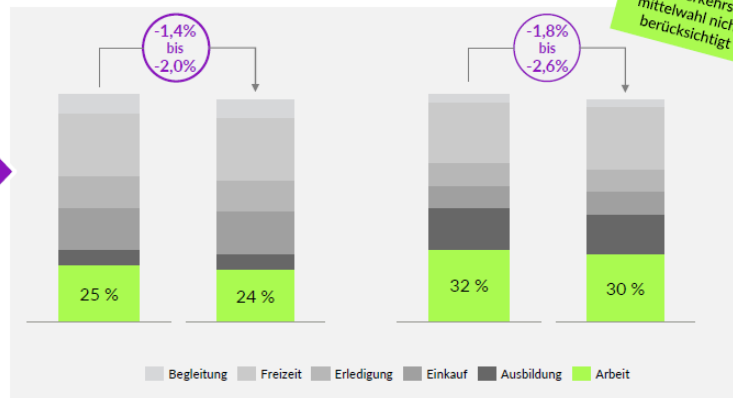
Arbeiten von Zuhause könnte zu 5,5% bis 8% Rückgang bei der Arbeitsmobilität führen



Auswirkungen auf Anzahl Wege insgesamt¹

Auswirkungen auf Anzahl Wege mit ÖPV²

Wichtig: Veränderungen der Verkehrsmittelwahl nicht berücksichtigt



1. MID 2017: Verteilung aller zurückgelegter Wege nach Hauptzweck. Zwecke „Arbeit“ und „Dienst“ zusammen betrachtet unter der Kategorie „Arbeit“. 2. MID 2017, Anzahl mit dem ÖPV zurückgelegte Wege nach Hauptzweck. Zwecke „Arbeit“ und „Dienst“ zusammen betrachtet unter der Kategorie „Arbeit“. ÖPV – Öffentlicher Personenverkehr.

Arbeitswege in die Großstädte des VRR-Raumes werden dabei voraussichtlich etwas stärker zurückgehen als solche zu Arbeitgebern in ländlich geprägten Gebieten. Wichtig ist, dass das Arbeiten von Zuhause nicht der einzige Weg ist, wie die Corona-Pandemie die Arbeitsmobilität verändern könnte. Die Pandemie könnte auch dafür sorgen, dass Menschen wieder eher auf das private Auto umsteigen. Daraus könnten sich zusätzliche Nachfrageeinbußen ergeben. Dieser Effekt war nicht Teil der Untersuchung. Auch über die Arbeitsmobilität hinaus könnte die Corona-Pandemie das Mobilitätsverhalten längerfristig verändern. Hierzu wären weitere Analyse notwendig.

Im Bereich flexible Arbeitszeiten sehen die Unternehmen nur begrenzte Veränderungen. Zwar sind flexible Arbeitszeiten – ebenso wie das Arbeiten von Zuhause – in Unternehmen zunehmend akzeptiert.

Die Veränderungen bei flexiblen Arbeitszeiten und Terminen außer Haus sind geringer



Kernarbeitszeiten werden sich voraussichtlich nicht wesentlich ändern im Vergleich zu vor der Corona-Pandemie.



Rund 36% aller Arbeitnehmer*innen werden zukünftig voraussichtlich ihre Arbeitszeiten flexibel gestalten. (vor der Pandemie 34%)



Rund 36% der Termine außer Haus könnten in Zukunft virtuell stattfinden. Auswirkungen auf den ÖPNV sind jedoch gering.

© mib-Mobility GmbH 2021

Dennoch werden sich in den meisten Unternehmen weder Kernarbeitszeiten signifikant ändern noch der Anteil der Belegschaft, der die eigenen Arbeitszeiten flexibel gestalten kann. Letzterer könnte von 34% vor der Pandemie auf rund 36% nach der Pandemie steigen.

Mehr als ein Drittel der „Termine außer Haus“ könnte zukünftig virtuell stattfinden, jedoch mit geringen Auswirkungen auf den ÖPNV

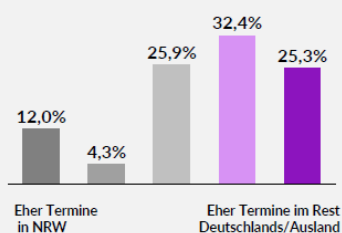


Rund 36% der Termine außer Haus könnten in Zukunft virtuell stattfinden.¹
Auswirkungen auf ÖPNV jedoch gering (siehe rechts).

© mib-Mobility GmbH 2021

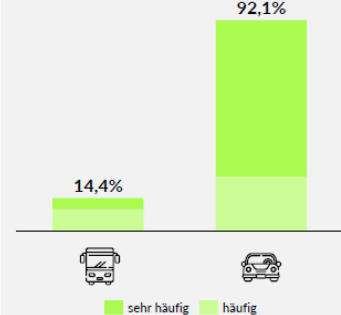
Vor allem überregionale Termine werden im Zukunft ersetzt

Welche Termine außer Haus werden Sie nach dem Ende der Pandemie eher durch virtuelle Termine (z.B. Videocalls) ersetzen?²



Termine wurden hauptsächlich mit dem PKW zurückgelegt.³

Wie häufig wurden bei Terminen außer Haus die folgenden Verkehrsmittel genutzt?³



1. Antwort Frage U39. 2. Antwort Frage U41; nach Anzahl antworten, nicht gewichtet nach Branche/Arbeitnehmer*innen. 3. Antwortoptionen „häufig“ & „sehr häufig“ für ÖPNV bzw. PKW, Frage U38; nach Anzahl antworten, nicht gewichtet nach Branche/Arbeitnehmer*innen.

Mehr als ein Drittel (36%) der außer Haus wahrgenommene Termine könnten in der Zukunft virtuell durchgeführt werden. Dieser Effekt wird aber voraussichtlich eher überregionale Termine (außerhalb des VRR-Raumes) betreffen und weniger Termin im VRR-Raum selbst.



Arbeiten von Zuhause und flexible Arbeitszeitgestaltung werden ein **zunehmend akzeptierter Teil der Unternehmenskultur.**



Mehr als der Hälfte der Unternehmen (52%) ist **nachhaltige Mobilität der Belegschaft wichtig.** Das Jobrad ist der größte Gewinner.



Unternehmen wünschen sich **steuerliche Erleichterungen und vom ÖPNV v.a. dichtere Takte und neue Tarife**

© mib-Mobility GmbH 2021

210629_Ergebnispräsentation der Umfrage im VRR-Gebiet_vfinal.pptx

16

More **flexible** Mobility. More **flexible** cities.

Mehr als der Hälfte der Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, ist es wichtig, dass die Belegschaft ihre Arbeitsmobilität nachhaltig gestaltet (52%). Bei den Mobilitätsangeboten, die Arbeitgeber*innen zur Verfügung stellen, gewinnt das Jobrad: Rund 53% der Unternehmen planen entsprechende Angebote für die Zeit nach der Pandemie, vor der Pandemie wurden sie nur von 32% der Unternehmen angeboten.

5. Entwicklung im Vertrieb

Verschiedene Maßnahmen werden genutzt, um das Vertrauen der Kund*innen in den ÖPNV zu stärken und damit den ÖPNV zu attraktiveren.

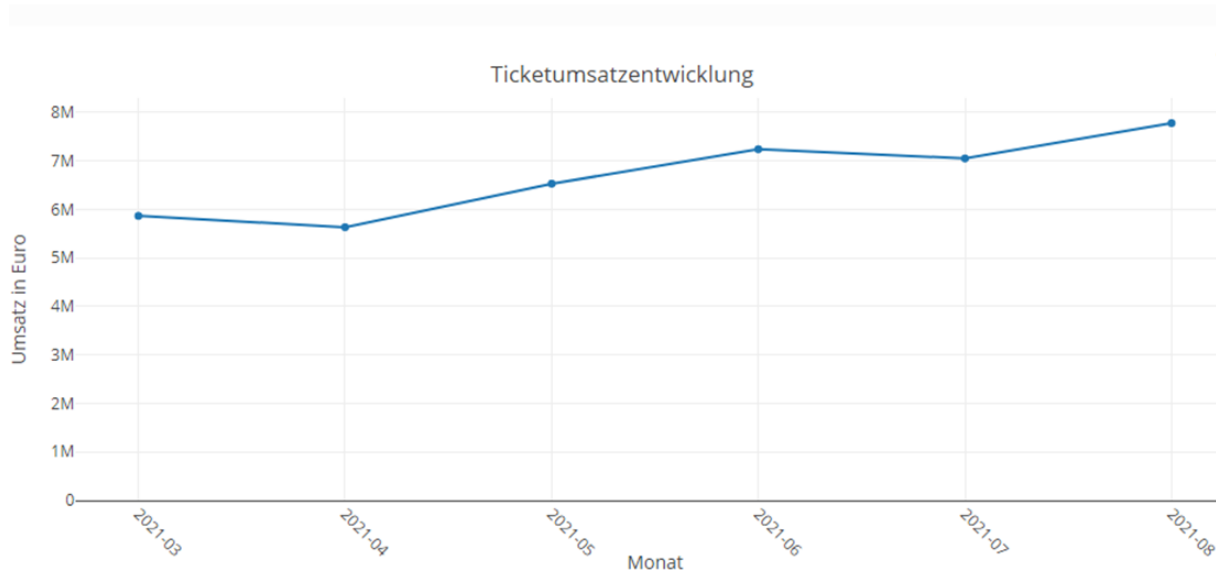
5.1. Marketing-Aktionen

Wie in der Vorlage „Marketingangelegenheiten“ (Drucksache M/X/2021/0124) unter Punkt 2 „Kundenkommunikation Tarif –und Marketing“ u. a. detailliert dargestellt, bedankten sich die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen aus ganz NRW mit einer besonderen Aktion bei allen Ticket-Abonnent*innen, die dem Nahverkehr auch in der Corona-Pandemie treu geblieben sind. Weitere Maßnahmen, z. B. die 4erTicket-Aktion und die #besserweiter-Aktion (Deutschland Abo-Upgrade VDV) werden ebenfalls hier beschrieben.

Punkte Punkt 3 „VRR-Aktivitäten zur europäischen Mobilitätswoche 16.-22.09.2021“ der o. g. Vorlage werden die VRR-Aktivitäten zur europäischen Mobilitätswoche erläutert.

5.2. Vertriebsentwicklung im SPNV

Die Verkaufszahlen im SPNV-Vertrieb liegen nach wie vor unter dem Stand Anfang 2020. Weiterhin werden an dieser Stelle die gesamte Ticketumsatzentwicklung im SPNV-Vertrieb über die letzten sechs Monate dargestellt. Die Werte beinhalten alle Tarife.



6. Corona-Rettungsschirm für den ÖPNV

Auf die Ausführungen der letzten Drucksachen „Bericht Sondersituation Corona“ (V/IX/2020/0775 und V/IX/2020/0820, V/IX/2021/0035 und V/IX/2021/0089 (inkl. Nachtrag)) wird Bezug genommen.

6.1. Corona-Rettungsschirm für das Jahr 2020

Für das Jahr 2020 wurden von Bund und Land insgesamt rd. 956 Mio. € in mehreren Abschlägen zur Verfügung gestellt. Wie bereits in der vorgehenden Vorlage berichtet, werden zurzeit von den Verkehrsunternehmen und dem VRR als Aufgabenträger und zuständige Stelle für die Einnahmenaufteilung die endgültigen Antragstellungen 2020 (= Verwendungsnachweis 2020) vorbereitet. Bis zum 30. September 2021 sind die Verwendungsnachweise für die Mittel des Corona-Rettungsschirms gegenüber der Bezirksregierung Düsseldorf zu führen.

Erst nach der o. g. endgültigen Antragstellung können Aussagen zu der tatsächlichen Höhe der Billigungsleistungen aus dem Corona-Rettungsschirm getätigt werden. Da die endgültige Antragstellung landesweit noch aussteht, kann somit noch keine belastbare Aussage zu der Höhe möglicher Restmittel, die ggf. in das Jahr 2021 übertragen werden könnten, getätigt werden.

6.2. Corona-Rettungsschirm für das Jahr 2021 und Verbundetat 2021

Bund und Land haben auch im Jahr 2021 Mittel für einen Corona-Rettungsschirm zur Verfügung gestellt (jeweils 185 Mio. €). Für die Jahre 2020 und 2021 stehen somit NRW-weit geschätzt 1,326 Mrd. € zur Verfügung. Die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel im Jahr 2021 hängt – wie oben bereits beschrieben – auch maßgeblich von der Übertragung von Mittel des Jahres 2020 ab, d. h. die Jahre 2020 und 2021 werden quasi gesamthaft betrachtet. In der Drucksache „Tarifangelegenheiten“ (Nr. M/X/2021/0122) wird unter dem Punkt B) Sachstände, 1. Einnahmen und Fahrten Januar – Juni 2021 auf die Einnahmenprognose für das Jahr 2021 eingegangen. Im Vergleich zum Planwert 2021 (ohne Corona) gehen VRR-eigene Prognosen von einer Mindereinnahme in Höhe von ca. 340-345 Mio. € aus.

Aufgrund der bisher unklaren Lage bzgl. eines Rettungsschirms 2021, wurde der Verbundetat 2021 noch nicht zur Beschlussfassung vorgelegt. Nachdem nun zumindest die groben finanziellen Rahmenbedingungen bekannt sind und somit eine belastbarere Datenlage vorliegt, zeigt sich, dass in Einzelfällen noch Konkretisierungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Höhe der Finanzierungsbeträge besteht. Um diesem Bedarf gerecht zu werden und soll der Verbundetat 2021 erst im Dezember-Sitzungsblock 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

6.3. Prognose Mindereinnahmen 2022 ff.

Es ist nicht zu erwarten, dass es für die Jahre 2022 ff. wieder eine Corona-Rettungsschirm des Bundes und des Landes geben wird. Trotzdem ist davon auszugehen, dass es – abhängig vom Szenario – mindestens noch in den Jahren 2022 und 2023 zu Mindereinnahmen durch die Effekte der Corona-Pandemie kommen wird. Eine Erholung der Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Jahres 2019 abhängig vom Szenario frühestens im Jahr 2024 zu erwarten. Vorbehaltlich einer NRW-weiten Abstimmung der Prämissen (auch mit den KCM) gehen VRR-interne Prognosen zum Zeitpunkt der Drucklegung von folgenden Mindereinnahmen aus:

- 2022: Best-Case: 216 Mio. €; Worst-Case: 292 Mio. €
- 2023: Best Case: 107 Mio. €; Worst-Case: 191 Mio. €
- 2024: Best-Case: 0 Mio. €; Worst Case: 92 Mio. €

Der VRR steht im engen Kontakt zu den Branchenverbänden (u. a. VDV) und dem Land NRW, um die Thematik zu platzieren und gemeinsame Lösungsmöglichkeiten auszuloten.