



Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AÖR	Z/VII/2008/0237	3

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	20.11.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AÖR	24.11.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AÖR	27.11.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AÖR	03.12.2008	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AÖR	10.12.2008	Kenntnisnahme

Datum: 03.11.2008

Betreff

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme

Sachstandsbericht

siehe nachfolgende Seiten

Inhaltsverzeichnis:

1. Änderung des ÖPNV-Rechtsrahmens
2. Modernisierung von Bahnhöfen
3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - September 2008
4. Sozialticket im VRR
5. SchnupperAbo im VRR 2008
6. IC-Nutzung in 2009
7. Tarifliche Integration der VGN in den VRR
8. Service und Sicherheitskräfte auf S-Bahnen
9. Netzzustandsbericht
10. Verwendung der Förderung aus Mitteln des § 11 ÖPNVG für das Jahr 2008
11. Zinsrechnung zum Verbundetat/Umlagensatzung
12. Luftreinhaltepläne / Umweltzonen im VRR-Gebiet
13. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

1. Änderung des ÖPNV-Rechtsrahmens

1.1 Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an den internen Betreiber im VRR

Der neue europaweit geltende Rechtsrahmen wird durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1191/69 und (EG) Nr. 1107/70 des Rates festgelegt.

Diese Verordnung geht im Grundsatz von der wettbewerblichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge aus. Wettbewerbliche Vergabe bedeutet die Durchführung eines transparenten, diskriminierungsfreien und fairen Vergabeverfahrens.

Ausnahmsweise besteht allerdings auch die Möglichkeit einer Direktvergabe, also die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ohne Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens.

Art. 5 Abs. 2 der VO 1370 lässt die Direktvergabe an den internen Betreiber unter bestimmten Voraussetzungen zu. Diese Vorschrift lautet wie folgt:

Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde – unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet – beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennt Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens ein zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

a) Vorrang des Vergaberechts

Die Anwendbarkeit dieser Verordnung beschränkt sich auf den Bereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge, der nicht von den Vergabevorschriften erfasst wird. Von den Vergabevorschriften erfasst werden alle entgeltlichen Verträge über die Dienstleistungen nach Anhang 1a und 1b der entsprechenden EU Richtlinie (vergaberechtliche Dienstleistungsaufträge). Nach OLG Düsseldorf ist der Entgelt-Begriff weit auszulegen. Erfasst ist jede Art von Vergütung, die einen Geldwert haben kann. Voraussetzung ist demnach ein gegenseitiger Vertrag, der typischerweise auf den Austausch der beiderseitigen Leistungen gerichtet ist. Hierbei ist

gleichgültig, an wen die Leistung zu erbringen ist.

Die Entgeltlichkeit liegt also dann vor, wenn das Rechtsverhältnis ein Leistungs-/Gegenleistungsverhältnis im Sinne eines Austauschverhältnisses ist. Dementsprechend werden von der VO 1370 nur sogenannte Dienstleistungskonzessionen erfasst sowie sonstige Rechtsverhältnisse, die weder ein vergaberechtlicher Dienstleistungsauftrag noch eine Dienstleistungskonzession sind.

Dienstleistungskonzessionen sind Verträge, die von vergaberechtlichen Dienstleistungsaufträgen nur insoweit abweichen, als die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistungen ausschließlich in dem Recht zur Nutzung der Dienstleistung oder in diesem Recht zzgl. der Zahlung eines Preise besteht. Nach OLG Düsseldorf besteht der Unterschied zwischen einer Dienstleistungskonzession und einem entgeltlichen Vertrag im Kern darin, dass bei der Konzession der Private als Gegenleistung für seine Leistung statt (oder neben) einer Vergütung das ausschließliche Recht zur kommerziellen Nutzung und Verwertung des Leistungssubstrats erhält. Das impliziert eine Verlagerung der mit der Leistung verbundenen wirtschaftlichen Risiken auf den Konzessionär, der seine Vergütung über den Benutzer der Leistungen erzielt. Entscheidendes Abgrenzungskriterium ist nach der Rechtsprechung des EuGH das Erfordernis der Ausschöpfung der Nutzungsbefugnis auf eigenes Risiko.

Dementsprechend ist zunächst als Vorfrage immer zu klären, ob es sich bei dem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen um einen vergaberechtlichen Dienstleistungsauftrag handelt, der dem allgemeinen Vergaberecht unterfällt oder um eine Dienstleistungskonzession oder einen sonstigen Rechtsakt, der nicht als entgeltlicher Vertrag zu qualifizieren ist.

b) Vorrang des nationalen Rechts

Weiterhin ist als Vorfrage zu klären, ob eine Direktvergabe nach nationalem Recht untersagt ist. Eine einheitliche Rechtsmeinung hierzu hat sich in Deutschland bisher noch nicht herausgebildet. Es gibt einige Rechtswissenschaftlicher, die erhebliche Bedenken an der Zulässigkeit einer Direktvergabe in Deutschland äußern, da aus ihrer Sicht eine Direktvergabe mit Art. 3 und Art. 12 GG nicht vereinbar sei.

Für die folgenden Überlegungen soll aber davon ausgegangen werden, dass einer Direktvergabe nationales Recht nicht entgegensteht.

c) Weisungsrecht wie auf eine eigene Dienststelle

Erste materielle Voraussetzung im Rahmen einer Prüfung der Direktvergabeoption ist die Frage, ob es sich bei dem zu beauftragenden Verkehrsunternehmen um einen sogenannten internen Betreiber handelt. Ein interner Betreiber ist eine von der Behörde rechtlich getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde – oder im Fall einer Gruppe von Behörden wenigstens ein zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Nach Art. 5 Abs. 2 a gilt hierzu folgendes:

Um festzustellen, ob die zuständige örtliche Behörde diese Kontrolle ausübt, sind Faktoren zu berücksichtigen, wie der Umfang der Vertretung im Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremium, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentumsrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen.

Der Begriff des „Weisungsrechts wie auf eine eigene Dienststelle“ entstammt dem vergaberechtlichen Vokabular für ein vergaberechtsfreies Inhouse-Geschäft. Der BGH hat in einer aktuellen Entscheidung aus Juli 2008 ein solches „Weisungsrecht wie auf eine eigene Dienststelle“ bei Aktiengesellschaften abgelehnt, da das Aktiengesetz die Weisungsungebundenheit des Vorstandes festlegt.

Ob die Rechtsprechung auch in dem Bereich der Vergabe von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen an interne Betreiber einen solchen strengen Maßstab anlegen wird, bleibt abzuwarten. Die Direktvergabe an eine Aktiengesellschaft als einen internen Betreiber bleibt vor diesem Hintergrund zumindest ein bedeutsames rechtliches Risiko.

d) Räumliche Begrenzung der Direktvergabe

Weitere Voraussetzung ist, dass das zu beauftragende Verkehrsunternehmen seine öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebietes der jeweiligen zuständigen Behörde, also des Aufgabenträgers, erbringt. Das bedeutet im Ergebnis, dass eine Beauftragung solcher öffentlicher Personenverkehrsdienste innerhalb der politischen Grenzen des zuständigen Aufgabenträgers als Direktvergabe grundsätzlich möglich ist.

Diese Beschränkung auf die politischen Grenzen des jeweiligen Aufgabenträgers erfährt eine Ergänzung durch den Zusatz in Art. 5 Abs. 2 b. Darin heißt es:

„Ungeachtet der abgehenden Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlichen Behörden führen.“

Wie diese Begriffe „abgehende Linie oder sonstige Teildienste“ im Einzelnen auszulegen sind, ist noch nicht geklärt. Da es sich hierbei jedoch um eine Ausnahmegesetzvorschrift handelt, die die Kompetenz eines Aufgabenträgers auf das Gebiet eines anderen Aufgabenträgers ausdehnt, und die Rechtsprechung in aller Regel Ausnahmegesetzvorschriften sehr restriktiv auslegt, sollte diese Vorschrift mit der gebotenen Vorsicht und Sorgfalt angegangen und nicht überdehnt werden.

Mit relativer Sicherheit kann davon ausgegangen werden, dass Linien, deren Schwerpunkt sich im Gebiet des beauftragenden Aufgabenträgers befindet, unter die Ausnahmegesetzvorschrift fallen dürften. Allerdings ist auch der Begriff Schwerpunkt auslegungsfähig. Schwerpunkt kann danach zum einen sein:

- der weit überwiegende Teil der geleisteten Bus-km oder auch
- der weit überwiegende Teil der erzielten Einnahmen

Alle anderen Verkehre, die einen so definierten Schwerpunkt nicht im Zuständigkeitsgebiet des beauftragenden Aufgabenträgers haben, sind zumindest vor dem Hintergrund des Art. 5 Abs. 2 b mit einem rechtlichen Risiko behaftet.

Kehrseite der Beauftragung eines Verkehrsunternehmens im Wege der Direktvergabe außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs ist allerdings auch die Festlegung einer klaren Regelung über die Finanzierung dieser dort erbrachten Verkehrsleistungen. Ein Aufgabenträger, der Verkehrsleistungen außerhalb seines Zuständigkeitsgebiets beauftragt, muss diese auch finanzieren. Soll der benachbarte Aufgabenträger an der Finanzierung der Verkehrsleistungen beteiligt werden, ist dies mit diesem zu verhandeln und eine entsprechende Vereinbarung auf der hoheitlichen Ebene zwischen den Aufgabenträgern zu schließen. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, bleibt die Pflicht zur Finanzierung dieser Verkehre beim beauftragenden Aufgabenträger. Diese Pflicht kann nur entfallen, wenn die entsprechende direkte Beauftragung insoweit rückgängig gemacht wird, also wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Möglichkeit der Abbestellung dieser Verkehre vorsieht.

Nach der neuen Verordnung sind die Beauftragung und die Finanzierung von Verkehrsleistungen zwingend miteinander verbundene Bestandteile des öffentlichen Dienstleistungsauf-

trages und somit sozusagen zwei Seiten der gleichen Medaille. Diese müssen nicht zwingend in einem Rechtsakt erfolgen, sie müssen aber nach dem Wortlaut der VO 1370 von der gleichen zuständigen Behörde ausgehen.

e) Verbündeprivileg

Eine Möglichkeit, größere Rechtssicherheit für die Direktvergabe von Verkehrsleistungen außerhalb der Grenzen des beauftragenden Aufgabenträgers zu erreichen, bietet die VO 1370 allerdings auch. Dazu ist die Anwendung des sogenannte „Verbündeprivilegs“ erforderlich.

Das Verbündeprivileg, das Minister Tiefensee seinerzeit *expressis verbis* als deutsches Unikat in die Verhandlungen über die Formulierung der VO 1370 eingeführt hat, besagt, dass auch eine Gruppe von Behörden, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet, Verkehrsleistungen direkt beauftragen kann. Voraussetzung ist dann lediglich, dass mindestens einer Behörde dieser Gruppe dem Verkehrsunternehmen gegenüber ein Weisungsrecht wie auf eine eigene Dienststelle zusteht.

Integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste sind Beförderungsleistungen, die innerhalb eines festgelegten geografischen Gebiets im Verbund erbracht werden und für die ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan besteht.

Diese Gruppe von Behörden kann dann unter den oben genannten Voraussetzungen die Verkehrsleistungen im gesamten festgelegten geografischen Gebiet direkt beauftragen, also auch außerhalb der Grenzen des jeweiligen zuständigen lokalen Aufgabenträgers bzw. der Eigentümergebietskörperschaft.

Wie eine solche Gruppe zu bilden ist, bzw. welche Voraussetzungen an die Entstehung einer solchen Gruppe zu knüpfen sind richtet sich nach dem nationalen Recht, also in Deutschland die entsprechenden Gesetze über die Zusammenarbeit von Behörden.

Der Zweckverband VRR könnte beispielsweise eine solche Gruppe sein, da er nach den nationalen Regeln (Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit) entstanden ist und ein Zusammenschluss aller im VRR-Raum bestehender zuständiger örtlicher Behörden i.S. der VO 1370 ist. Es besteht deshalb im VRR die gesetzlich festgeschriebene Option, dass der Zweckverband VRR (bzw. die VRR AöR aufgrund der ihr übertragenen Zuständigkeiten) die Befugnis erhalten könnte, alle kommunalen Verkehrsunternehmen (die Frage, ob eine AG direkt beauftragt werden kann, bleibt zunächst dahingestellt) direkt mit allen in den Grenzen

des VRR erbrachten Verkehrsleistungen zu beauftragen.

Da die beihilferechtskonforme Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bereits auf den VRR übertragen wurde, befindet sich bereits ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags in seiner Zuständigkeit.

Vor diesem Hintergrund ist es rechtlich zulässig, diese auf den VRR übertragene Aufgabe mit einer weiteren Aufgabe zu ergänzen, nämlich die Zuständigkeit, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach VO 1370 auf Basis von Art. 5 Abs. 2 direkt zu beauftragen. Da nach der Definition des öffentlichen Dienstleistungsauftrages diese auch ein einseitiger Akt sein kann, besteht die Möglichkeit, den bereits vorhandenen Zuwendungsbescheid des VRR an die kommunalen Verkehrsunternehmen um diese „Beauftragung im Wege der Direktvergabe“ zu ergänzen. Wie das im einzelnen technisch umzusetzen wäre, ist noch genauer zu prüfen. Die Änderung des PBefG und des übrigen nationalen Rechtsrahmens spielt dabei eine entscheidende Rolle.

1.2 Aktueller Stand zur Änderung des PBefG

Der vom BMVBS vorgelegte Entwurf für eine Änderung des PBefG hat zu vielfältigen Diskussionen geführt. Die Stellungnahmen der Länder lassen sich grundsätzlich in zwei große Gruppen einteilen:

- Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Saarland, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt sprechen sich für den grundsätzlichen Vorrang kommerzieller Verkehre aus. Die Aufgabenträger könnten dann lediglich die aus ihrer Sicht zusätzlichen Verkehrsleistungen dazustellen. Diese Position entspricht der des privaten Omnibusgewerbes.
- Die Länder Hessen, Berlin, Brandenburg und Hamburg sowie mit Abstrichen die Länder Schleswig-Holstein, Thüringen, Sachsen sprechen sich für den Vorrang der aufgabenträgerinitiierten Verkehre aus. Lediglich dann, wenn die Aufgabenträger keine Initiative ergreifen, bliebe Raum für die sogenannten kommerziellen Verkehre. Dies entspricht der Position der kommunalen Spitzenverbände und der Verbündesparte des VDV.

Die Position des VDV hat in den Länderstellungnahmen wenn überhaupt nur rudimentär Eingang gefunden. Der AK ÖPNV sowie die Verkehrsministerkonferenz (als Gremien des Bun-

desrates) haben den Auftrag, die Stellungnahme des Bundesrates auf Basis der Vorschläge der Länder zu koordinieren und zu einer einheitlichen Position zu führen, zurückzugeben. Dieses wird mit der vollständig fehlenden Aussicht auf eine Einigung zwischen den Ländern begründet.

Der Bund-Länder-Fachausschuss (als Gremium der Bundesregierung und dort des Verkehrsministeriums) befasst sich weiterhin mit der Materie. Dort wird insbesondere der Vorschlag für eine Ausgestaltung des wettbewerblichen Verfahrens, den Mofair vorgelegt hat, diskutiert. Darüber hinaus sollen im Laufe des Monats November dort verschiedene, vom BMVBS aufbereitete Fallgruppen durchgesprochen werden.

Gerüchten zu Folge soll Verkehrsminister Tiefensee den vorliegenden Gesetzesentwurf seines Hauses als „Murks“ bezeichnet haben. Man habe die Quadratur des Kreises versucht, nämlich alle Positionen in einem Gesetzesentwurf zu vereinigen. Dieses sei missglückt. Überlieferten Berichten zu Folge soll Minister Tiefensee geäußert haben, dass dieser Entwurf sein Haus als Referentenentwurf nicht verlassen werde.

Nach hiesiger Kenntnis werden zurzeit auf Bundesebene zwei Optionen diskutiert. Die eine Option sieht vor, dass das PBefG nicht geändert wird. Das hätte zur Folge, dass im Falle von Rechtsstreitigkeiten das derzeitige PBefG mit Lichte des Europarechtes, also der Verordnung 1370 und des Primärrechts, ausgelegt werden müsste. Zu welchen Ergebnissen eine solche Auslegung führen würde, ist kaum prognostizierbar. Es gibt zahlreiche Vorschriften im PBefG, die mit der VO 1370 nicht vereinbar sind.

Als zweite Option steht auf Initiative des Freistaats Sachsen in der Diskussion, die Zuständigkeit für den ÖPNV im Rahmen der Föderalismusreform im Kern in die Länderverantwortung zu übertragen. Auf Bundesebene verblieben dann nur noch die allgemeinen Themen wie im AEG, also z.B. die Lizenzierung der Unternehmen. Das hätte wiederum zur Folge, dass das Land NRW sein ÖPNVG innerhalb kürzester Zeit mit den entsprechenden materiellrechtlichen Regelungen ergänzen müsste. Ob dieses bis zum 03.12.2009, dem Inkrafttreten der VO 1370, gelingen wird, ist fraglich.

Es ist deshalb für einen gewissen Übergangszeitraum mit einer erhöhten Rechtsunsicherheit infolge des nicht an den EU-Rechtsrahmen angepassten PBefG zu rechnen. Da die weite Auslegung des Begriffs der Eigenwirtschaftlichkeit in § 13 PBefG auf die Teilbereichsausnahme in Art. 2 der EG Verordnung 1191 zurückzuführen ist, die VO 1370 jedoch zukünftig keine Teilbereichsausnahmen mehr vorsehen wird, kann zukünftig der Begriff der Eigenwirt-

schaftlichkeit nicht mehr wie bisher ausgelegt werden. Das könnte dazu führen, dass die Verkehre, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sind, zukünftig nur nach § 13 a genehmigt werden können. In § 13 könnten sich dann die vom BDO protegierten „kommerziellen Verkehre“ wiederfinden.

Mit einer solchen Lösung wäre dem Ansinnen des BDO, nämlich dem Vorrang kommerzieller Verkehre, quasi durch die Hintertür Rechnung getragen.

Die Gefahr einer möglichen Rosinenpickerei ist damit nicht gebannt. Privat geführte Verkehrsunternehmen könnten auf dieser Weise die Genehmigung für ertragsstarke Linien erlangen. Die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR gleichen heute mit den Gewinnen ertragsstarker Linien die Verluste schwächerer Linien aus. Diese ertragsstarken Linien würden dann den kommunalen Verkehrsunternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen. Damit besteht die große Gefahr, dass die Ausgleichszahlungen an die kommunalen Unternehmen infolge verringerter Einnahmen steigen.

Neben möglicherweise weitaus höheren Ausgleichszahlungen wären unter Umständen eine schlechte Qualität und darüber hinaus der Verlust weiterer Synergien durch die Zerlegung von Netzsystemen bei erhöhtem Koordinierungsaufwand die Folge. Insbesondere die Einnahmenaufteilung könnte hier zu erheblichen Auseinandersetzungen zwischen den kommunalen Unternehmen, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sind, und den privaten Unternehmen, die die ertragsstarken Linien bedienen, führen.

2. Modernisierung von Bahnhöfen

a) Großbahnhöfe im Zuge der Kulturhauptstadt 2010

Die DB Station & Service AG beabsichtigt insgesamt 4 Großbahnhöfe in NRW im Zuge der Kulturhauptstadt 2010 zu modernisieren. Gefördert werden die Projekte zum einen aus Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG-Mittel), die vom Eisenbahnbundesamt bewilligt werden, und zum anderen aus Mitteln des § 13 ÖPNVG NRW (Maßnahmen im besonderen Landesinteresse). Es handelt sich um die nachfolgend genannten Bahnhöfe und den entsprechenden Sachständen:

- Hbf. Dortmund

Eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Station & Service AG, dem Land NRW und der VRR AöR ist derzeit in der Aufstellungsphase. Die Aufteilung der Gesamtkosten von 23,00 Mio. € ist zurzeit wie folgt geplant:

- BSchwAG-Mittel:	13,90 Mio. €
- § 13 ÖPNVG NRW – Mittel:	2,52 Mio. €
- Eigenanteil der DB:	5,30 Mio. €
- Beiträge Dritter:	1,28 Mio. €

In einem ersten Bauabschnitt soll das Bahnhofsgebäude modernisiert und darüber hinaus soll ein barrierefreier Zugang zum Kopfbahnhofsteil (Bahnsteige Gleise 2 – 5) in Dortmund Hbf geschaffen werden.

- Hbf. Essen

Die Maßnahme ist im Bau. Die Fertigstellung ist für Dezember 2009 vorgesehen. Die Aufteilung der Gesamtkosten von 57,05 Mio. € ist wie folgt vereinbart:

- BSchwAG-Mittel:	40,40 Mio. €
- § 13 ÖPNVG NRW – Mittel:	3,73 Mio. €
- Eigenanteil der DB:	12,92 Mio. €

Neben den Maßnahmen der DB Station & Service AG werden noch zwei weitere begleitende, kommunale Maßnahmen im Zuge der Modernisierung des Hbf. Essen umgesetzt. Zum einen handelt es sich um den Bau des sogenannten Pavillion (Zugang zur U-Bahnstation) und zum anderen um den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs unterhalb der Eisenbahnbrücke „Am Hauptbahnhof“.

- Hbf. Duisburg

Eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Station & Service AG, dem Land NRW und der VRR AöR ist derzeit in der Aufstellungsphase. Die Aufteilung der Gesamtkosten von 10,10 Mio. € ist zurzeit wie folgt geplant:

- BSchwAG-Mittel:	8,30 Mio. €
- § 13 ÖPNVG NRW – Mittel:	1,30 Mio. €
- Eigenanteil der DB:	0,50 Mio. €

In einem ersten Bauabschnitt soll das Bahnhofsgebäude modernisiert werden. Hierbei soll insbesondere den Erfordernissen des Brandschutzes Rechnung getragen werden.

- Hbf. Münster

Diese Maßnahme liegt im Zuständigkeitsbereich des Kooperationsraumes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

b) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2)

Die MOF 2 ist die Nachfolgevereinbarung zur Modernisierungsoffensive 1 aus dem Jahr 2000. Im Zuge der Umsetzung der MOF 2 sollen insgesamt 104 kleinere und mittlere Bahnhöfe in NRW modernisiert und barrierefrei gestaltet werden. Von diesen 104 Bahnhöfen liegen 46 im Zuständigkeitsbereich der VRR AöR.

Einer dieser Bahnhöfe ist der Hbf. Mülheim an der Ruhr, bei dem sowohl der Verkehrsbereich als auch das Empfangsgebäude im Zuge der MOF 2 modernisiert werden soll.

Zurzeit befindet sich die vertragliche Vereinbarung zur MOF 2, die vom Land NRW und der DB Station & Service AG sowie von den drei Kooperationsräumen (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR AöR), Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)) unterzeichnet werden soll, in der Aufstellungs- und Abstimmungsphase.

3. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - September 2008

Die Entwicklung in den ersten neun Monaten im Jahre 2008 ist sowohl bei den Einnahmen wie auch bei den Fahrten positiv. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **ca. 32,4 Mio. € (+ 5,0%)** und die Fahrten um **8,7 Mio. (+ 1,1%)** gestiegen.

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Sep 2007	Jan-Sep 2008		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.220.680	1.255.679	34.998	2,9
	Barsortiment	162.061.813	162.569.993	508.180	0,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	80.028.608	81.150.573	1.121.965	1,4
	davon 4erTicket Erwachsene	55.744.363	54.941.122	-803.241	-1,4
	FirmenTickets	38.307.706	40.718.980	2.411.274	6,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	30.411.862	31.068.708	656.847	2,2
	Regelzeitkarten	257.734.058	279.247.073	21.513.015	8,3
	davon Ticket2000 Abo	92.707.394	98.122.711	5.415.318	5,8
	davon Ticket1000 Abo	31.471.579	41.854.659	10.383.080	33,0
	davon BärenTicket	21.960.674	24.021.954	2.061.280	9,4
	Schüler/AzubiTickets	151.502.728	157.850.843	6.348.115	4,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	59.093.992	61.864.413	2.770.420	4,7
	davon YoungTicketplus	24.163.597	26.931.790	2.768.193	11,5
	StudentenTickets	18.256.914	18.824.811	567.896	3,1
	NRW-weite Tickets	12.190.038	13.172.502	982.463	8,1
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	76.563.706	74.233.448	-2.330.259	-3,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	36.396.510	35.823.440	-573.070	-1,6
	davon 4erTicket Erwachsene	28.687.164	27.483.020	-1.204.144	-4,2
	FirmenTickets	32.955.213	34.080.282	1.125.069	3,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	24.231.501	23.689.114	-542.387	-2,2
	Regelzeitkarten	311.414.168	321.905.209	10.491.041	3,4
	davon Ticket2000 Abo	113.036.697	114.121.101	1.084.404	1,0
	davon Ticket1000 Abo	35.503.146	46.868.283	11.365.137	32,0
	davon BärenTicket	19.540.395	19.866.105	325.710	1,7
	Schüler/AzubiTickets	355.638.024	355.734.633	96.609	0,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	184.708.044	182.747.624	-1.960.420	-1,1
	davon YoungTicketplus	42.771.000	45.958.800	3.187.800	7,5
	StudentenTickets	39.810.450	39.360.480	-449.970	-1,1
	NRW-weite Tickets	2.319.783	2.131.346	-188.437	-8,1
Gesamt: Summe von Einnahmen		641.273.938	673.639.880	32.365.942	5,0
Gesamt: Summe von Fahrten		818.701.344	827.445.398	8.744.054	1,1

In den ersten beiden Monaten nach der Tarifstrukturreform zum 01.08.2008 lässt sich noch keine endgültige Aussage über die Auswirkungen dieser Reform treffen. Gleichwohl ist erkennbar, dass sich die Einnahmen positiv entwickeln.

Die Abonnententickets des VRR zeigen weiterhin den positiven Verlauf der Vorjahre und spiegeln somit sicherlich die Kundenzufriedenheit in unserem Verbund wider.

Die Absätze im Barsortiment sind weiterhin rückläufig. Gerade im Bereich der **EinzelTickets Erwachsene (- 0,573 Mio., - 1,6%), den 4erTickets Erwachsene (- 0,301 Mio., - 4,2%) und den Gruppentickets (- 0,072 Mio., - 15,2%)** muss die weitere Entwicklung kritisch beobachtet werden.

4. Sozialticket im VRR

Im August / Septembersitzungsblock wurde in den Fraktionen über die in Dortmund bis dato gemachten Erfahrungen zur Einführung eines Sozialtickets berichtet. Dabei wurde neben der wirtschaftlichen Betrachtung auch die rechtliche Zulässigkeit eines preislich ermäßigten Tickets für eine bestimmte Kundengruppe geprüft. Festzuhalten ist, dass aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus ein Sozialticket zum Abgabepreis von 15.- € für den Kunden wie in Dortmund nicht die ursprünglichen Einnahmen deckt. Eine wie in Dortmund vertraglich vereinbarte kommunale Komplementärfinanzierung widerspricht den derzeitigen Verträgen und Regularien der Verbundfinanzierung. Alle Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind

umgehend über diese rechtlichen Bedenken durch den VRR informiert worden.

Vor der jüngsten Beratung in den Zweckverbandsgremien waren in mehreren Städten des Verbundraums Empfehlungen, Prüfaufträge oder sogar Beschlüsse für die Einführung eines dem Dortmunder Vorbild ähnlichen Sozialtickets in der jeweiligen Stadt gefasst worden.

Infolge der rechtlichen Bedenken seitens des VRR sind einige Kommunen von ihrem einstigen Vorhaben abgerückt.

Aktuell wird in der Stadt Essen intensiv über die Schaffung von rechtlich zulässigen und finanziell tragbaren Voraussetzungen für die Einführung eines Sozialtickets beraten. In diesen Prozess sind alle betroffenen Stadtämter und die Essener Verkehrs AG eingebunden. Die derzeitige Planung geht ähnlich wie in Dortmund von dem vertrieblichen Großkundenmodell aus, wobei für den einzelnen Kunden deutlich höhere Eigenbeteiligungen im Raum stehen.

Unabhängig von diesen in einigen Orten des Verbundraums angestellten Überlegungen sind auch landesweit einzelne Institutionen oder Interessensverbände bestrebt, finanzielle und rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, die sozial benachteiligten Kundengruppen in allen Gemeinden NRWs einen preislich ermäßigten Zugang zum ÖPMV gewährleisten sollen. Initiatoren für landesweite Aktivitäten sind u. a. der DGB – Landesverband, die Landtagsfraktionen der SPD und von Bündnis 90 / Die Grünen sowie die Gemeinschaft der SPD – Fraktionen in den Räten der Ruhrgebietskommunen.

Das Verkehrsministerium hat bereits als erste Reaktion auf die Anfrage zwecks eines finanziellen Beitrags des Landes einen negativen Bescheid signalisiert.

5. SchnupperAbo im VRR 2008

Wie schon im vergangenen Jahr wird auch im Jahr 2008 erneut die so genannte Schnupper-Abo-Aktion als Verkaufsförderungsaktion im VRR durchgeführt: Zum 01.10., 01.11. oder 01.12.2008 können Bus- und Bahnkunden drei Monate lang die Vorteile eines VRR-AboTickets testen. Bei dieser übergreifenden Aktion sind insgesamt 18 Verkehrsunternehmen beteiligt und bieten ein dreimonatiges Probeabo für Bus und Bahn an. Das SchnupperAbo des VRR richtet sich vor allem an Fahrgäste, die zwar öfter mit Bus und Bahn unterwegs sind, bislang aber kein reguläres Abonnement abgeschlossen haben, weil ihnen z.B. die Vertragslaufzeit zu lang erschien. Mit dem dreimonatigen Abo zur Probe sollen die Kunden die Möglichkeit nutzen, die AboTickets des VRR mit allen ihren Vorteilen ausgiebig zu testen, Preisvorteil inklusive.

Die Kommunikation mit dem Bild eines Marktschreiers wird durch Großflächen, Plakate in Fahrzeugen und Kundencentern sowie durch Hörfunkspots intensiv unterstützt. Des Weiteren setzten die Verkehrsunternehmen vor Ort zahlreiche Promotionaktionen auf Märkten und in Fußgängerzonen ein, um den direkten Kundenkontakt für die Anwerbung neuer Abonnenten zu nutzen. Im ersten Monat der dreimonatigen Aktion wurden bereits ca. 5200 neue Abo-

Anträge abgeschlossen. Diese verteilen sich auf die unterschiedlichen Zielgruppen des Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket und YoungTicketPLUS.



Jetzt 3 Monate testen: Das SchnupperAbo für Bus & Bahn!

- Fahren und Sparen
- Für Ticket2000, Ticket1000, BärenTicket und YoungTicketPLUS
- Infos im KundenCenter oder Internet

• Ticketcost, ResonanzA

www.evag.de



Um herauszufinden, wie sich diese Maßnahme u. a. betriebswirtschaftlich auf die VRR-Verkehrsunternehmen auswirkt, in welchem Umfang sie neue Abonnement-Kunden gewinnt und welchen Einfluss die Vertragsanbahnung des SchnupperAbos auf die Beziehung Kunde - Verkehrsunternehmen ausübt, wird die Aktion mit einer begleitenden Marktforschung evaluiert. Der entsprechende Auftrag wurde an das Institut Info GmbH aus Berlin vergeben.

Aus den Erhebungsdaten soll auch abgeschätzt werden, wie sich die durchgeführten Schnupper-Aktionen auf die Fahrgeldeinnahmen auswirken.

Die Untersuchungsvorbereitungen sind planmäßig im September 2008 angelaufen; nahezu planmäßig konnte die erste Erhebungswelle Mitte Oktober 2008 mit ca. 190 Befragten abgeschlossen werden. Das Marktforschungsinstitut schätzt die Resonanz der Befragten als sehr gut ein. Auch werden für die zweite Befragungswelle ab Januar 2009 keine großen Ausfälle erwartet. Da die letzte Befragungswelle bis Mitte März 2009 dauert, werden die Auswertungsergebnisse in der zweiten Hälfte des April 2009 vorliegen.

Über das Ergebnis der Befragung wird im Sommer-Sitzungsblock 2009 berichtet.

6. IC – Nutzung in 2009

Nach langwierigen Verhandlungen konnte zwischen DB Fernverkehr und VRR eine Einigung über die Nutzung der Inter – und Euro – City – Züge im VRR für VRR – Kunden erzielt wer-

den. Auch in 2009 können demzufolge Inhaber eines Verbunddauertickets gegen Zuzahlung eines Aufpreises diese Fernverkehrszüge benutzen. Der Aufpreis beträgt dann pro Woche 19,- €, pro Monat 59,50 € oder im Jahresabonnement 50,40 € pro Monat. Gegenüber den aktuellen Aufpreisen bedeutet dies eine Preiserhöhung um rd. 4 %. Dieser Wert orientiert sich am Erhöhungsmaß der übrigen DB – Tarife zum Fahrplanwechsel Dezember 2008.

Der Aufpreis ist zuzüglich zum VRR – Ticketpreis vom Kunden zu bezahlen. Die entsprechenden DB – Zuschläge sind ausschließlich bei DB – Verkaufsstellen erhältlich.

Dem Fernverkehr der DB steht zusätzlich zu diesem vom Kunden entrichteten Aufpreis ein Fahrgeldanteil aus dem VRR – Ticketpreis zu. Über die Regularien der Einnahmeverteilung und dem daraus resultierenden Betrag konnte zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Land NRW Einvernehmen erzielt werden.

Bereits Anfang Dezember dieses Jahres beginnen die Gespräche mit dem Fernverkehr der DB, um auch in den Folgejahren ab Dezember 2009 eine Fortsetzung dieses Angebotes für VRR – Kunden sicherzustellen.

7. Tarifliche Integration der VGN in den VRR

Bereits zum 1. August 2008 wurde ein weiterer Schritt zur Annäherung von VRR und der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) umgesetzt. Die neue Preisstufe C des VRR-Tarifs wurde auch in den Kragentarif (Anerkennungsbereich des VRR – Tarifs in der VGN) zwischen VRR und VGN übertragen. Damit erweiterte sich der räumliche Geltungsbereich für durchgehende Tickets zwischen den beiden Verbundräumen (vgl. Abb.1).

Abb1: Geltungsbereich des sogenannten Anerkennungstarifs



Braun : Geltungsbereich seit 1991, grün : zusätzlicher Geltungsbereich seit 1.8.2008

Die VGN prüft derzeit, welche Auswirkungen die Übernahme des VRR -Tarifs nach Einführung der Tarifstrukturreform im VRR auf die Ertragssituation haben würde.

Zu diesem Zweck wurde das Ingenieurbüro IVV aus Aachen beauftragt, die Ergebnisse einer bereits in 2006 durchgeführten Untersuchung mit dem Ziel fortzuschreiben, unternehmensspezifische Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen auf der Basis des neuen VRR – Tarifs zu treffen.

Im Einzelnen werden dabei unterschiedliche Lösungsansätze untersucht. Über das Ergebnis der IVV-Untersuchung wird berichtet.

8. Service und Sicherheitskräfte auf S-Bahnen

Am 12. Juni 2008 wurde der am 12. Juli 2004 zwischen dem ZV VRR und der DB Regio NRW GmbH geschlossenen Verkehrsvertrag hilfsweise außerordentlich gekündigt. Mit Bescheid vom 13. Juni 2008 hat der VRR der DB Regio zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedingung der Allgemeinheit die SPNV Betriebs-, Tarif- und Beförderungspflichten, auferlegt. Wegen der Schwere des Verstoßes und des Vertrauensverlustes wurde die Erbringung der Sicherheits-/Servicepflicht in der S-Bahn nach 19.00 Uhr lediglich bis zum 31. Juli 2008 der DB auferlegt.

Ab dem 01. August 2008 beauftragte der VRR 5 Sicherheitsunternehmen mit der Betreuung der S-Bahn Linien. Nach Ablauf der befristeten Beauftragung werden die Leistungen im Wettbewerb vergeben. Von den vorhandenen 10 S-Bahnlinien wurden jeweils 2 Linien einem Unternehmen zugeordnet. Die Auswahl und Unterteilung der Linien erfolgte lage- und ortsbezogen. Grundlage für die Unterteilung waren Daten aus der ZeRP-Datenbank (Lagebild, Gefährdung von Linien) sowie die örtliche Verteilung und der Verlauf der Linien.

Um den hohen Anforderungen gerecht zu werden, wurde seitens des VRR eine qualifizierte Ausbildung der Service- und Sicherheitskräfte (gem. dem Landesprogramm Sicherheit und Service) verlangt.

Status Quo

Seit dem 1. August werden die Sicherheits- und Servicekräfte in den S-Bahnen eingesetzt und auch die DB setzte zeitgleich einen Teil ihrer Sicherheitskräfte in den S-Bahnen ein. Schon im Vorfeld verständigten sich der VRR und DB Regio auf eine kooperative Zusammenarbeit zum Nutzen der Kunden, was bisher weitestgehend erreicht wurde. Eine rechtliche Verpflichtung der DB, Sicherheits- und Servicekräfte nach 19 Uhr in den auferlegten S-Bahn-Verkehren einzusetzen, besteht aus der Sicht des VRR nicht.

Qualitätsgespräche

Im Vertrag mit den Dienstleistern hat der VRR regelmäßige Treffen zur Erörterung der geleisteten Qualität der Arbeit sowie der Lagedarstellung und -beurteilung festgehalten. Bisher haben zwei Qualitätsgespräche stattgefunden.

Zu den Qualitätsgesprächen werden die 5 Sicherheitsdienstleister sowie DB-Regio und DB-Sicherheit eingeladen. Es werden anhand der ZeRP-Datenbankauswertungen (monatlich), sowie anhand der zusätzlichen Erkenntnisse der Sicherheitsunternehmen Auswertungen und eine Lageabschätzung vorgenommen, aus der wiederum Maßnahmen abgeleitet werden. Auch die Bundespolizei wird zu den Qualitätsgesprächen eingeladen, sobald dort die Neustrukturierung abgeschlossen ist.

Controlling

Das Controlling (Anwesenheit, Qualität) wird durch 14 Profitester regelmäßig durchgeführt. Auch diese Ergebnisse werden mit den, durch den VRR beauftragten, Dienstleistern besprochen. Bis auf minimalen Nachbesserungsbedarf wurde bisher die Erfüllung der vertraglich vereinbarten Leistungen bestätigt.

In den Monaten August und September wurden insgesamt 1.500 Vorfälle (das entspricht einer 700%-igen Steigerung gegenüber den Vergleichsmonaten in 2007) durch die Sicherheits- und Servicekräfte gemeldet. Der weitaus größte Teil (90%) betraf Handlungen gegen Personen im Bereich „Belästigungen“. Zur Belästigung zählt z. B aggressives Betteln, Beleidigung, Bedrohung, provozierendes Verhalten etc. Eine belastbare Aussage zur Beurteilung der Gesamtsituation kann aber erst nach der Auswertung des ersten halben Jahres gemacht werden.

9. Netzzustandsbericht

Im Sitzungsblock März 2008 ist die Verwaltung gemäß Drucksache N/VII/2008/181 aufgefordert worden, einen Netzzustandsbericht (NZB) für den Sitzungsblock Dezember 2008 vorzulegen.

Der NZB wird als Anlage beigefügt; er gliedert sich in zwei Teile. Teil I beschreibt die gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen zum Betrieb und zur Benutzung der Schienennetzinfrastruktur. Ferner enthält er Ausführungen zu investiven Vorhaben zur Verbesserung der Infrastruktur. Dieser Teil wird je nach dem aktuellen Stand der gesetzlichen Rahmenbedingungen fortgeschrieben und kann ggf. um erläuternde Darstellungen und Anlagen ergänzt werden.

Der Teil II soll die zum jeweiligen Zeitpunkt vorliegenden Erkenntnisse und Ergebnisse der VRR - Untersuchungen zum Netzzustand im VRR enthalten. Dies ist ein kontinuierlicher Prozess, und insoweit muss der Teil II regelmäßig fortgeschrieben werden.

Um belastbare Aussagen über den Netzzustand zu erhalten, wird – gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern – eine möglichst standardisierte Vorgehensweise bei der Erfassung und Bewertung des Schienennetzes entwickelt. Dabei könnte eine Qualitätseinschätzung auf der Grundlage gemessener Geschwindigkeiten im Netz erfolgen.

Der VRR hat diesen Ansatz im letzten halben Jahr so weit entwickelt, dass erste Ergebnisse von Messfahrten für drei Strecken vorliegen. Erkennbar ist auch, dass je nach gewählter Methodik sichere Erkenntnisse erst nach Anwendung von Messungen über mehrere Jahre vorliegen können.

In weiteren Arbeitsschritten müssen die Grundlagen für eine Entscheidung über die Tauglichkeit dieses Verfahrens zur Erzielung belastbarer Aussagen über den Netzzustand geschaffen werden. In dem Zusammenhang muss auch eine Prüfung über die Tauglichkeit anderer Verfahren zur Zustandserfassung, z. B auf der Grundlage direkter Messungen des Gleiszustandes mit Messfahrten, erfolgen.

Die Fortschreibung des Netzzustandsberichtes wird den Gremien im Sitzungsblock Dezem-

ber 2009 vorgelegt.

Im Sitzungsblock Juni 2009 wird die Verwaltung ggf. über Zwischenergebnisse und den Stand der Untersuchung informieren.

10. Verwendung der Förderung aus Mitteln des § 11 ÖPNVG NRW für das Jahr 2008

Gemäß Zuwendungsbescheid der Bezirksregierung Düsseldorf erhält der VRR für das Jahr 2008 55,92 Mio. € als ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Die Höhe der Zuwendungen ist bis 2010 festgeschrieben. Dem Beschluss vom 12.06.2008 entsprechend werden zunächst 20% der Summe (11,18 Mio. €) als Aufgabenträgeranteil ermittelt, dieser Aufgabenträgeranteil ist entsprechend den örtlichen Beschlüssen- 10 oder 20%- im September/Oktober 2008 in Höhe von 6,40 Mio. € an die Städte und Kreise überwiesen worden. Von den Städten und Kreisen, die aus der Aufgabenträgerpauschale 10% beanspruchen werden 4,78 Mio. € entsprechend des Beschlusses vom 12.06.2008 beihilfekonform an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Für die Jahre 2009 und 2010 ist vorgesehen die Zuweisung an die Städte und Kreise bereits im März des Förderjahres zu verausgaben.

Die Vorhaltekostenförderung in Höhe von 10% (5,59 Mio. €; plus erwirtschafteter Zinsen) wird den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen im VRR erbringen über die Schlüssel Rechnungswagenkilometer und Rechnungswagenstunden im November 2008 zugewiesen.

Für die Beschaffung von Linienbussen sowie Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen stehen im Förderjahr 2008 die verbleibenden 70% (39,14 Mio. €; plus erwirtschafteter Zinsen) zur Verfügung. Mit diesen Mitteln wird die Beschaffung von:

- 268 Niederflur Standardbussen
- 147 Niederflur Gelenkbussen
- 4 Niederflur Midibussen
- 47 Niederflur Spurbussen (16 SL und 31 GL) und
- 15 Niederflur Gelenk-Oberleitungsbussen und
- 4 Kleinbussen

sowie die Anzahlungen oder Abschlagszahlungen für:

- 92 Stadtbahnwagen
- 18 Straßenbahnwagen

gefördert. Die Zuwendungsbescheide werden im November 2008 erstellt.

Einschließlich der erwirtschafteten Zinsen wird die Förderquote 2008 bei 54,4% liegen. Die derzeit für das Förderjahr 2009 vorliegenden Förderanträge im leitungsgebundenen Bereich (Straßen- und Stadtbahnen) und eine im Vergleich zu 2008 unterstellt unveränderte Anzahl von Busbeschaffungen lässt für das kommende Jahr eine Förderquote von ca. 58 bis 59% erwarten.

11. Zinsrechnung zum Verbundetat/Umlagensatzung

Im letzten Sachstandsbericht (ZV-Drucksache Z/VII/2008/0224) wurde darüber berichtet, dass sich vor dem Hintergrund der neuen Finanzierung die Anwendung des Zweckverbandsbeschlusses zur Zinsrechnung in der bisherigen Form als problematisch darstellt. 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 stehen mehrere Aspekte im Gegensatz zu den Regelungen des Beschlusses bzw. erschweren die Anwendung des Beschlusses:

- Aufgrund der Deckelung der Finanzierungsbeträge, die durch die lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19 (3) Zweckverbandssatzung angepasst werden können, ist eine Überschreitung der Finanzierungsbeträge im Nachhinein grundsätzlich nicht mehr vorgesehen.
- Unterjährige Änderungen der Abschlagszahlungen, sind von dem o. g. Beschluss nicht erfasst.
- Gebietskörperschaften haben in den lokalen Anhörungsgesprächen mit den Verkehrsunternehmen eine Abschlagsregelung auf den möglichen EU-konformen Rahmen besprochen, was nicht von der bisherigen Zinsregelung erfasst wird.
- 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.

Diese Aspekte erschweren eine Zinsrechnung nach den bisherigen Regularien und erfordern eine grundlegende Überarbeitung des Beschlusses. Ein zu betreibender Aufwand bei der Zinsberechnung unter Einbeziehung der bisher nicht geregelten Sachverhalte steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den zu erwartenden Zinsen.

Da sich aufgrund der lokalen Anhörungsgespräche die Differenz zwischen dem Verbundetat

und der Ergebnisrechnung i. d. R. immer weiter vermindert, wird eine Abschaffung der Zinsrechnung ab dem Abrechnungsjahr 2006 angestrebt. Da für das Übergangsjahr 2005 diverse unterjährige Änderungen der Abschlagszahlungen vorgenommen wurden und darüber hinaus das Jahr im Vorgriff auf die neue Finanzierung bereits nach diesen Mechanismen abgerechnet wurde, wird auch für das Jahr 2005 angestrebt, keine Zinsrechnung mehr durchzuführen.

Die dafür notwendige Beschlussfassung ist für den ersten Sitzungsblock in 2009 vorgesehen.

12. Luftreinhaltepläne / Umweltzonen im VRR-Gebiet

Nach intensiven und teilweise schwierigen Beratungen ist der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet mit seinen drei Teilplänen am 04.08.2008 in Kraft getreten. Neben zahlreichen anderen Maßnahmen beinhaltet der Luftreinhalteplan auch die Einführung von 9 Umweltzonen (einschl. Bochumer Str. in Recklinghausen). Da es landesweit einheitliche Regelungen für Ausnahmen vom Fahrverbot und zunächst eine großzügige Handhabung der Überprüfung gibt, sind bisher keine besonderen Probleme aufgetaucht.

Da Fahrverbote nur für Fahrzeuge ohne Plaketten gelten und die Umweltzonen relativ klein sind, haben die Umweltzonen auch bei den kommunalen Unternehmen nicht zu Schwierigkeiten geführt.

Zwischenzeitlich hat die Bezirksregierung Düsseldorf entschieden, dass auch in den Luftreinhalteplänen Düsseldorf und Wuppertal Umweltzonen ausgewiesen werden. Sie sollen zum 15.02.2009 in Kraft treten.

Welche Wirksamkeit die Umweltzonen in dieser Größe und bei den großzügigen Ausnahmeregelungen letztlich entfalten, wird die geplante Evaluation zeigen. Die Evaluation wird sich zum einen auf die Entwicklung der Feinstaub- und Stickoxyd-Belastung beziehen. Dazu werden die bisherigen Messungen und Hochrechnungen fortgeführt und Ende 2010 neue Belastungskarten (Ampelkarten) erstellt, die dann Grundlage für die weiteren Entscheidungen sind. Gleichzeitig will das Umweltministerium die Umsetzung der im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen durch die Verantwortlichen (z. B. Kommunen und Verkehrsunternehmen) überprüfen. Zur Vorbereitung finden noch in diesem Jahr Gespräche statt, an denen der VRR beteiligt ist.

Die Verkehrsunternehmen im VRR haben in den Gesprächen über die Einrichtung von Umweltzonen und evt. Ausnahmegenehmigungen für den ÖPNV durch Beschluss der KVIV-Gesellschafterversammlung vom 19.02.2008 konkrete Zusagen zur beschleunigten Erneuerung der Busflotte gemacht. Nach den dem VRR vorliegenden Anträgen zur Fahrzeugförderung für 2008 wird diese Zusage in diesem Jahr im wesentlichen eingehalten – vorgesehen

ist die Beschaffung von über 230 neuen Bussen (kommunale VU + Töchter sowie NIAG und BVR). Für das Jahr 2009 muß mit Blick auf die eventuelle Ausweitung und Verschärfung von Umweltzonen im Jahr 2011 eine Busbeschaffung in der zugesagten Größenordnung erfolgen bzw. eine mittelfristige Beschaffungsplanung beschlossen werden, die die Erreichung der Ziele sicherstellt. Dies gilt insbesondere für die Unternehmen und Aufgabenträger, die im Bereich von Umweltzonen liegen und die deshalb von der vorgesehenen Maßnahmen-Evaluation betroffen sein werden.

Unabhängig von solchen äußeren Gegebenheiten, bedeutet eine Busflotte, die hohen Umweltanforderungen genügt, auch einen wesentlichen Imagegewinn für das Verkehrsunternehmen und die jeweilige Kommune. Gesunde Lebensbedingungen in der Stadt und ein attraktiver ÖPNV sind angesichts des demographischen Wandels gerade im Ruhrgebiet zunehmend wichtige Standortbedingungen. Verschiedene Verkehrsunternehmen (z. T. in Kooperationen) haben sich auch vor diesem Hintergrund um die Teilnahme an einem Förderprojekt des Bundesumweltministeriums zum Einsatz von jeweils mindestens Hybridbussen beworben. Darüberhinaus haben die Verkehrsunternehmen, die im KVIV-Arbeitskreis Technik vertreten sind, in Gesprächen mit der Energieagentur NRW ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, an einem Forschungsprojekt zum Einsatz von Biokraftstoffen der 2. Generation mit zu wirken.

13. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Vorbereitungen zur zweiten Veranstaltung der „Perspektive Nahverkehr“ hat begonnen. Im Rahmen dieser VRR-Veranstaltungsreihe findet am 17. und 18. November 2008 das 2. ÖPNV-Forum an Rhein und Ruhr statt. Es steht unter dem Titel „Weichen stellen Richtung Zukunft: Wettbewerb auf der Schiene“. Die Teilnehmer des Expertenforums treffen sich dieses Mal im Düsseldorf. Dazu setzt das Programm des ÖPNV-Forums drei Schwerpunkte: Es geht um das Potenzial von Public Private Partnerships, um Modelle zur Fahrzeugfinanzierung sowie um EU-konforme Wettbewerbsverfahren.

Der VRR-Verbundbericht Ausgabe 2007/2008 ist Ende September erschienen und verschickt worden.

Zum 10-jährigen Jubiläum der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) hat die Pressestelle beim VRR in Absprache mit den ZeRP-Kollegen eine Jubiläumsbroschüre aufgelegt und produziert.

An zwei Pressekonferenzen war der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in letzte Zeit umfassend beteiligt. Zum ersten am 18. August in Geldern, wo der VRR den ersten Zuwendungsbescheid für die Park & Ride-Anlage und einen Tunneldurchstich zur Erschließung des Bauges-

bietes westlich des Gelderner Bahnhofs übergeben hat. Zum zweiten am 26. Oktober in Krefeld, wo gemeinsam mit den Stadtwerken Krefeld das Pilotprojekt „10Plus – Pünktlichkeit und mehr“ vorgestellt wurde. Ein 10 Minuten Versprechen an die Kunden, die den Fahrpreis zurück erstattet bekommen, sofern die Linien der SWK mindestens 10 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesen Ihre Zielhaltestelle erreichen.

Der VRR und Abellio Rail NRW haben die Fahrgäste der Regionalbahn 46 zur Teilnahme an einem Namenswettbewerb auf: Gesucht wird ein neuer Name für die RB 46, die zwischen Bochum und Gelsenkirchen Hauptbahnhof verkehrt. Sie soll nach dem endgültigen Abzug des Handyherstellers NOKIA aus Bochum künftig nicht mehr NOKIA-Bahn heißen. Die Aktion wird auch auf den Internetseiten des VRR „beworben“. Eine Taufe findet Mitte November in Bochum statt.

Am 23. Oktober 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 BOGESTRA in die Engelsburg nach Bochum ein.

Anlage zum Pkt. 9