



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Corona-Lage im VRR			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2022/0270	11.03.2022	10

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	23.03.2022	<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 und 3G-Regelungen
 - 2.2. Zusätzliches Sicherheitspersonal im SPNV
 - 2.3. Kontrolltag Einhaltung Maskenpflicht und 3-G Regel
3. Impfangebote
4. Adhoc-Marktforschung
 - 4.1. Die wichtigsten Ergebnisse
 - 4.2. Homeoffice

- 4.3. Allgemeine Einstellung
- 4.4. 3G-Regel im ÖPNV
- 4.5. Fazit
- 5. Vertriebsentwicklung im SPNV
- 6. Corona-Rettungsschirm für den ÖPNV
- 6.1. Corona-Rettungsschirm für das Jahr 2021
- 6.2. Finanzierungsbedarf für das Jahr 2022

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 in 2022 werden weiterhin mindestens einmal wöchentlich Corona-Telefonkonferenzen durch das KC Sicherheit NRW beim VRR organisiert. Seit dem 22.01.2022 werden wegen der verschärften Corona Lage bis auf Weiteres zwei Sitzungen je Woche abgehalten.

In den Telkos werden die Daten, die Auswirkungen auf den Betrieb (Krankenständen von Personal, Lieferengpässe etc.) haben erfasst, vom KCS aggregiert und an das VM und die AT übermittelt. Zusätzlich werden allgemeine Themen zur Coronalage (Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen, schwerwiegende Vorfälle, Kommunikationsthemen etc.) besprochen.

Der Teilnehmerkreis besteht in der Regel aus Vertretern der Aufgabenträger und Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, des Verkehrsministeriums, der Bundespolizei und des Deutschen Städtetags. Weitere Vertreter wie beispielsweise des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen oder anderer Organisationen werden bei Bedarf hinzugezogen.

Die in den wöchentlich erfassten Daten zur Lage bei den EVU und EIU werden hier aggregiert aufgeführt. Insgesamt sieht die Lage (Stand: 16.02.2022) wie folgt aus:

- Personallage:
Die Lage ist weiterhin bei allen EVU angespannt. Bei weiteren Ausfällen von Personal ist mit betrieblichen Einschränkungen zu rechnen.
- Betriebslage:

Bei einem EVU ist die Lage im Februar/März besonders bei den Triebfahrzeugführern angespannt und führt bereits zu Ausfällen. Derzeit wird für den Zeitraum vom 21.02.2022 – 06.03.2021 ein reduziertes Fahrtenangebot mit den AT abgestimmt.

- Sonstiges:

Ein EVU weist darauf hin, dass auch die Lage bei den Zulieferbetrieben für Ersatzteile immer schlechter wird. Noch sind keine Einschränkungen des Verkehrs dadurch festzustellen, es werden aber zukünftig Auswirkungen auf den Betrieb erwartet.

Derzeit kommt es bei den kommunalen VU nur noch punktuell zu krankheitsbedingten Fahrausfällen. Einzelne Unternehmen mussten in den vergangenen Wochen zwischenzeitlich nach einem ausgedünnten Fahrplankonzept verkehren. Diese Situation hatte sich Anfang März entspannt.

1.2. Auslastungsgrad der Fahrzeuge/ Züge

Die Auslastung der Züge ist nach stetigem Anstieg bis Oktober seitdem wieder leicht gesunken. In den Hauptverkehrszeiten, aber auch im Wochenendverkehr auf stark ausgelasteten Linien, gibt es mittlerweile wieder durchaus Leistungen, die in Bezug auf die Sitzplätze mit mehr als 100 % ausgelastet sind.

2. Maskenpflicht im ÖPNV

Die CoronaSchVO schreibt für den Nahverkehr die Maskenpflicht in bestimmten Bereichen vor. Hierbei muss mindestens eine medizinische Maske (sogenannte OP-Maske) getragen werden.

Für den Nahverkehr gelten an folgenden Orten die Maskenpflicht:

- 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
- im Freien in Warteschlangen und Anstellbereichen

Für Bahnsteige und Haltestellen sind die allgemeinen Verhaltensregeln im Freien zu Abstand, Hygiene und Masken (sogenannte AHA-Regeln) möglichst umfassend einzuhalten. Eine Maskenpflicht gilt hier nur in Warteschlangen und Anstellbereichen und/oder wenn ein Abstand von 1,5 m nicht eingehalten werden kann.

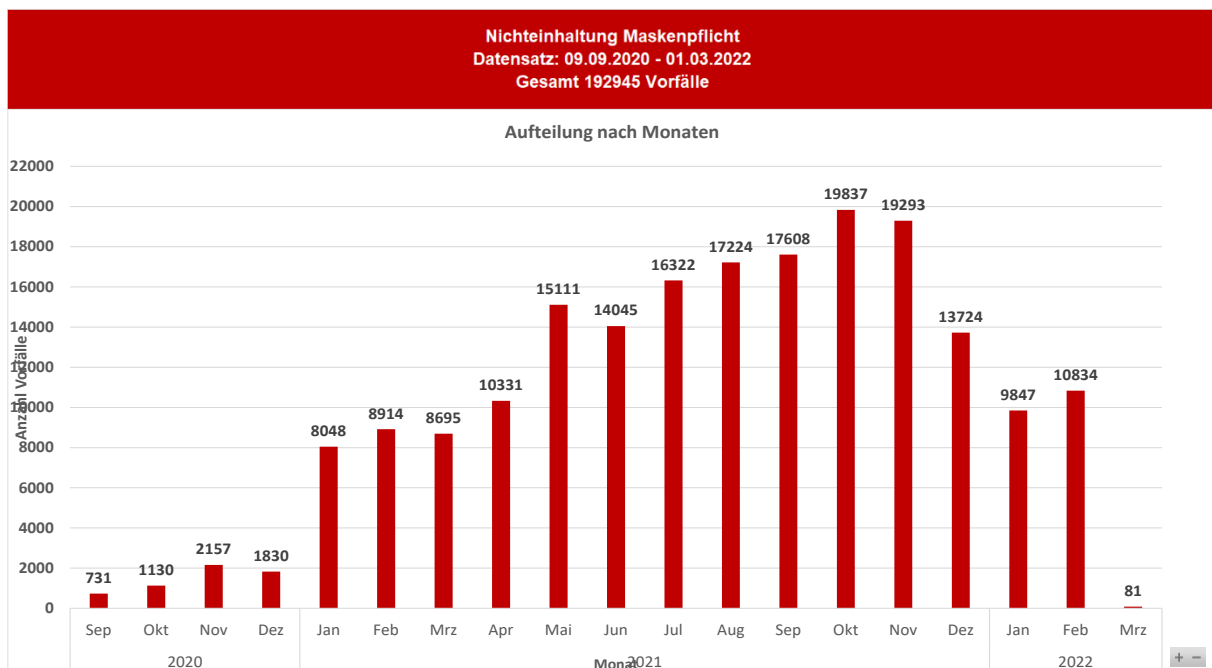
Neben der Maskenpflicht gilt in NRW seit dem 24.11.2021 im Nahverkehr die 3G-Regel. Wer nicht geimpft, genesen oder getestet in Bus und Bahn unterwegs ist, muss auch in Nord-

rhein-Westfalen ab sofort mit einem Bußgeld rechnen.

2.1. Einhaltung der Maskenpflicht und 3G-Regelungen

Mittels der Sicherheitsdatenbank (Sidaba) des KC Sicherheit erfassen die EVU die Einhaltung der Maskenpflicht, darüber hinaus liefert DB Station & Service Daten aus Ihrem Erfassungssystem dazu. Die zusammengefasste Statistik dazu wird in den wöchentlichen Telkos vorgestellt und bildet die Grundlage für Maßnahmen zur Einhaltung der Maskenpflicht. Durch die Kundenbetreuer und Sicherheitspersonale wurden auf den SPNV Linien und auf den Bahnhöfen folgende Verstöße gegen die Maskenpflicht erfasst:

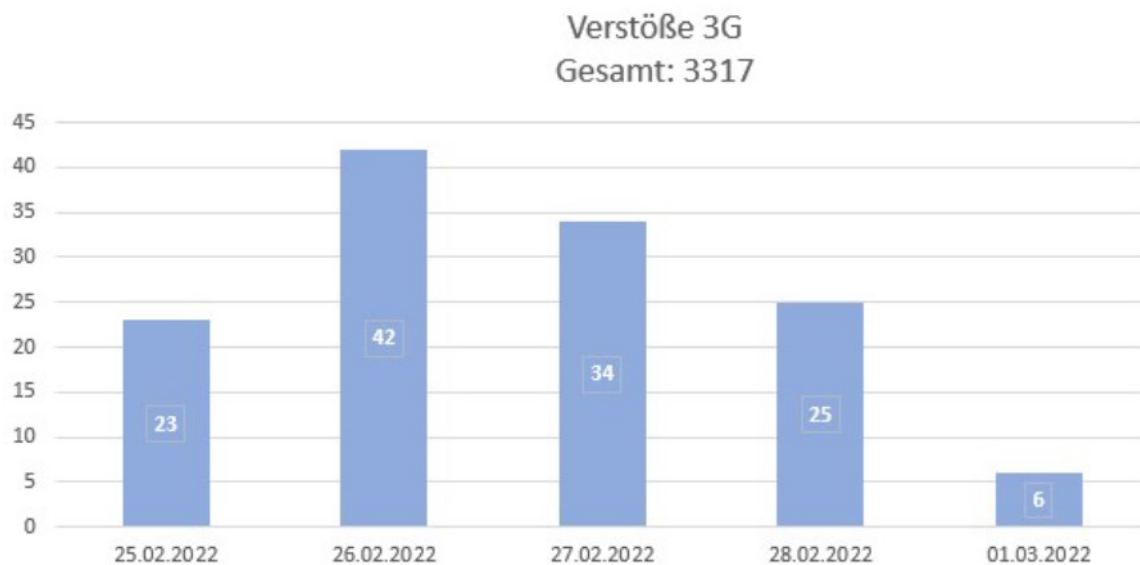
Mittels der Sicherheitsdatenbank (Sidaba) des KC Sicherheit erfassen die EVU die Einhaltung der Maskenpflicht, darüber hinaus liefert DB Station & Service Daten aus Ihrem Erfassungssystem dazu. Die zusammengefasste Statistik dazu wird in den wöchentlichen Telkos vorgestellt und bildet die Grundlage für Maßnahmen zur Einhaltung der Maskenpflicht. Durch die Kundenbetreuer und Sicherheitspersonale wurden auf den SPNV Linien und auf den Bahnhöfen folgende Verstöße gegen die Maskenpflicht erfasst:



Die Erfassung bezieht sich auf den Zeitraum 09.09.2020 – 16.02.2022 auf ganz NRW. Es sind insgesamt 185.930 Vorfälle in NRW zu verzeichnen.

Seit Mitte Dezember ist die Erfassung von Vorfällen zum Verstoß der 3G-Regel in die Sicherheitsdatenbank des KCS integriert. Die Daten wurden aus der Sicherheitsdatenbank des KCS und Angaben von DB Sicherheit zusammengeführt. Die nachfolgende Tabelle gibt dazu

eine Übersicht. Auch diese Daten werden in den wöchentlich stattfindenden Telkos zur Corona Lage vorgestellt.



Die Erfassung bezieht sich auf den Zeitraum 15.12.2021 – 15.02.2022 auf ganz NRW. Es sind insgesamt 2.817 Vorfälle in NRW zu verzeichnen.

Schwere Vorfälle (Körperverletzungen) in Bezug auf die Nichteinhaltung der Maskenpflicht oder der 3G-Regel sind bei den Meldungen der EVU (Sidaba, wöchentliche Telkos) nur vereinzelt zu verzeichnen. Ein organisiertes Vorgehen ist nicht festzustellen. Die Maskenpflicht ist etabliert und wird im Regelfall von den Fahrgästen akzeptiert. Vereinzelt bereiten Fahrgäste, die die 3G-Regel nicht akzeptieren Schwierigkeiten.

2.2. Zusätzliches Sicherheitspersonal im SPNV

Der Haushalts- und Finanzausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen hat im Dezember, neben den bereits genehmigten 9,4 Mio. Euro aus November für zusätzliches Sicherheitspersonal im SPNV, der Bereitstellung von zusätzlichen 28 Mio. Euro zur Finanzierung der Kontrolle der Maskenpflicht und 3G-Regel im SPNV und ÖSPV zugestimmt.

2.3. Kontrolltag Einhaltung Maskenpflicht und 3-G Regel

Vom 13.12.2021 – 15.12.2021 (jeweils zwischen 7 und 15 Uhr) wurden in einer überregionalen Aktion die Einhaltung der 3G-Pflicht in Bussen und Bahnen in Nordrhein-Westfalen kontrolliert. Auf den ausgewählten Zulaufstrecken zu insgesamt zehn Hauptbahnhöfen in Nordrhein-Westfalen haben Verkehrsunternehmen und Ordnungsbehörden kontrolliert. Ziel der gemeinsamen Aktion des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, der

SPNV- Aufgabenträger, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Deutschen Bahn AG und weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Bundespolizei war es, Fahrgäste für die Einhaltung der 3G-Regel zu sensibilisieren. Den Ordnungsbehörden wurden am Ende der Kontrolltage die Anzeigen, die die BPol erfasst hatte, zugeleitet.

Die Sicherheitspersonale kontrollierten dabei in den Zügen, die auf die Knotenbahnhöfe zu führen. Verkehrsunternehmen und Ordnungsbehörden haben dabei 559 Fahrgäste ohne den erforderlichen 3G-Nachweis angetroffen.

Zeitgleich zu den Kontrollen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben auch die kommunalen Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Ordnungsämtern in Bussen und Straßenbahnen in großen Städten kontrolliert.

3. Impfangebote

Die DB AG betreibt in NRW zwei eigene Impfzentren in Köln-Deutz und Duisburg-Wedau. Die DB hat die genannten Impfzentren und das damit verbundene Impfangebot für alle Mitarbeiter der EVU, EIU und der AT geöffnet. Darüber hinaus gibt es die sogenannten Aktionstage, welche mobile Teams aus Duisburg auch an anderen Standorten wie z.B.: Hamm, Oberhausen, Wanne-Eickel. Die DB hat dazu ein Infoblatt erstellt, dass in der wöchentlichen Corona Telko vorgestellt und verteilt wurde, mit der Bitte es in den Organisationen zu weiter zu verteilen.

4. Adhoc-Marktforschung

Der VRR hat 2020 und 2021 anlässlich Corona eine Panel-Marktforschung in 10 Wellen im VRR-Raum durchgeführt (Vgl. hierzu zuletzt Drucksache V/X/2021/0208 und Ergänzung vom 26.11.2021).

2022 führt der VRR weitere Erhebungen dieser Art quartalsweise (4 Wellen) durch.

Primäres Untersuchungsziel ist, Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung (alle Verkehrsträger) zu ermitteln und nachzuzeichnen, wobei der Schwerpunkt auf der aktuellen Verkehrsmittelwahl liegt und nur für ausgewählte Fragestellungen der unmittelbare „Vor-Corona-Vergleich“ angestellt wird. Darüber hinaus werden Teilnehmer*innen nach einer Selbsteinschätzung für eine zukünftige Verkehrsmittelwahl und zu den wichtigsten Einflussfaktoren für die Verkehrsmittelwahl befragt. Zudem wird anlassbezogen Fragen zu verschiedenen Themen wie Homeoffice, Vertrieb und Mobilitätseinstellungen nachgegangen. Die Panelbefragungen werden in sog. Online-Access-Panels durchgeführt und vom VRR selbst ausgewer-

tet.

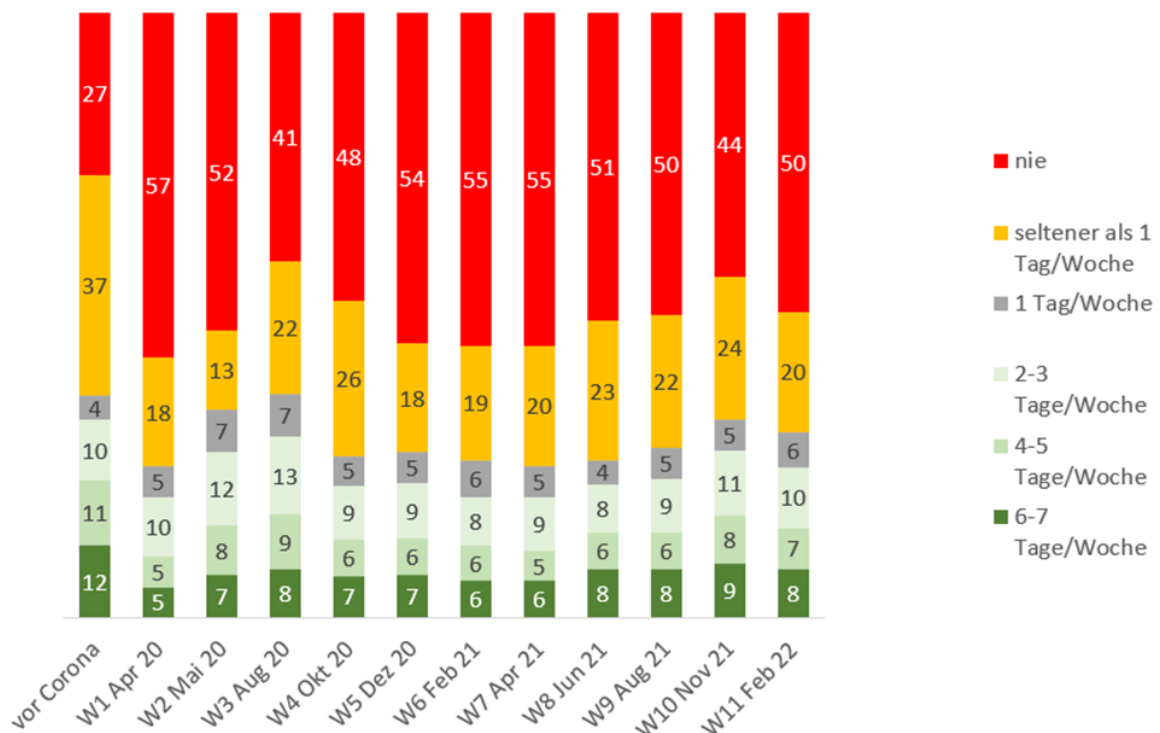
Die Feldzeit für die erste Befragungswelle 2022 war 30.1.-4.2.22. Die Befragungen haben jeweils ca. 1000 Teilnehmer*innen. Alle VRR-Regionstypen (große Großstädte, mittlere Großstädte und Kreise) sind zu etwa gleichen Teilen vertreten, die Altersspanne reicht von 18-80 Jahre bei ausgeglichener Geschlechterverteilung.

Im Laufe der Wellen wurde zum zweiten Mal das Access-Panel nach Ausschreibung gewechselt, zum Oktober 2020 und nun zum Januar 2022. Da ein Panelwechsel i.d.R. zu strukturellen Abweichungen im Detail führen kann, sind nicht für alle Subgruppen der Befragten Zeitreihenaussagen über alle Wellen hinweg möglich.

4.1. Die wichtigsten Ergebnisse

ÖPNV-Nutzung

Abb. 1: Verlauf der ÖPNV-Nachfrage im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit



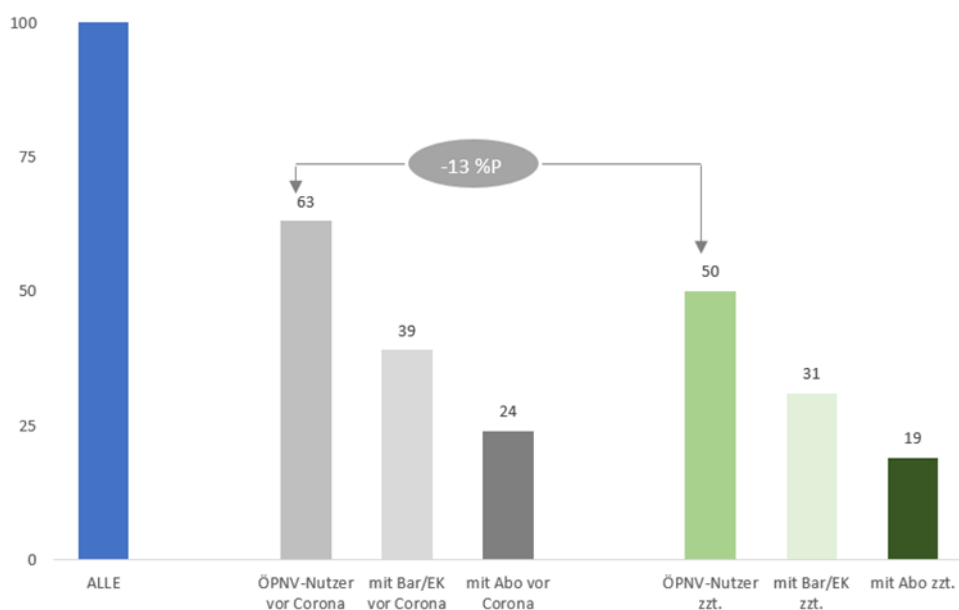
n=1000, 786, 1097, 1012, 986, 1014, 1058, 1051, 1035, 1031,1034

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 liegt der Anteil der ÖPNV-Nichtnutzer*innen zurzeit bei 50%. Nach zwischenzeitlicher kurzer Erholung hat „Omikron“ und die damit verbundenen Restriktionen bzw. Deattraktivierungen für den Freizeit- und Einkaufsverkehr die Nutzung des ÖPNV wieder eingebremst.

Auf der Personenebene waren generell 13 Prozentpunkte (63%) mehr Menschen mit dem ÖPNV unterwegs als derzeit (50%). Gab knapp ein Viertel der Befragten an, vor Corona über ein Abo bzw. SemesterTicket verfügt zu haben, waren es zuletzt knapp ein Fünftel. (vgl. Abb. 2)

Dagegen lag die PKW-Nutzungshäufigkeit Ende Januar / Anfang Februar 2022 wieder komplett auf dem Vor-Corona-Niveau, während das Fahrrad jahreszeittypisch auf demselben Niveau wie im Februar 2021 liegt.

Abb. 2: Veränderung ÖPNV-Nutzer*innen generell (Personenebene)



Selbsteinschätzung für weitere ÖPNV-Nutzung

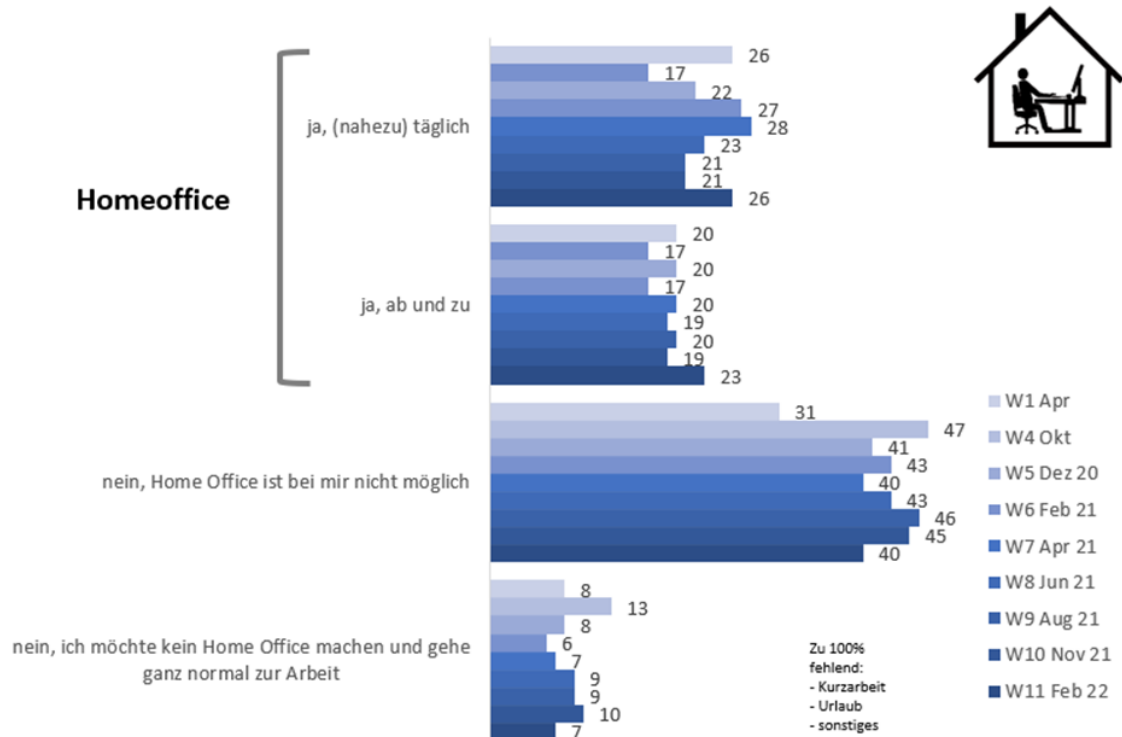
Im Rahmen der Befragung werden die Befragungsteilnehmer*innen gebeten, für sich eine Selbstprognose zu ihrer voraussichtlichen ÖPNV-Nutzung ab 2023 abzugeben. Hier hält sich der aus den vorherigen Wellen stabile Wert von zzt. 26% als Anteil derjenigen ÖPNV-Nutzer*innen, die in Zukunft seltener mit dem ÖPNV zu fahren gedenken, während nur 9% ihre ÖPNV-Nutzung intensivieren wollen. Bei der PKW-Nutzung ist das Verhältnis ausgeglichen (im Saldo 6% Mehrnutzung), während die Befragten zu im Saldo ca. 20% angeben, das Rad häufiger nutzen zu wollen.

4.2. Homeoffice

Corona hat dafür gesorgt, dass viele Voll- und Teilzeitbeschäftigte mehr oder weniger freiwillig im Homeoffice gearbeitet haben. Knapp 50% der berufstätigen Befragten arbeiteten im Januar 2022 mindestens ab und zu im Homeoffice, bei ca.40-45% ist Homeoffice nicht möglich, 7-10% könnten, aber wollten zuletzt nicht im Homeoffice arbeiten. Für 43% der Home-

officer war das Homeoffice eine neue Erfahrung. Sie betrieben vor Corona nie oder nur ganz selten Telearbeit.

Abb. 3: Homeoffice-Nutzung



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

4.3. 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 43% den ÖPNV gern. Diese Werte sind über die letzten drei Wellen hinweg stabil.

Geht es um eine wichtige Rolle bei Klimawandel und Verkehrswende, verorten ca. 50% der Befragten diese Rolle beim ÖPNV, 58% beim Fahrrad und nur 20% beim Auto (Mehrfachnennungen). Dies spiegelt sich allerdings nicht zwingend in der eigenen Verkehrsmittelwahl wider: Hier bleibt der Anteil derer, die beabsichtigen, in Zukunft häufiger mit dem ÖPNV unterwegs sein zu wollen, mit ca. 20% zurück gegenüber den o.g. 50%, die dem ÖPNV eine wichtige Rolle bei der Verkehrswende zusprechen. In diesem Zusammenhang gaben sogar gut 40% an, künftig häufiger mit dem PKW unterwegs zu sein.

4.4. 3G-Regel im ÖPNV

7% der Befragten nutzen den ÖPNV wg. 3G nicht (mehr). Andererseits würden 23%, also 3x so viele Befragte, ohne 3G-Regel fernbleiben. Insgesamt ist die 3G-Regel für die Gesamtheit der Fahrgäste daher eine gute Entscheidung. Die Einschätzungen zu einem Mehr an Ansteckungs-sicherheit und der Einhaltung von 3G sind unabhängig davon ambivalent.

4.5. Fazit

Insgesamt wirkt Corona nach wie vor negativ auf die Nutzung speziell des Verkehrsträgers ÖPNV. Die Homeoffice-Inanspruchnahme zeigt sich nach wie vor auf hohem Niveau stabil. Hier scheinen sich neue Routinen etabliert zu haben, deren möglichen Niederschlag im Absatz neuer flexibler Ticketangebote der VRR mit Spannung entgegenseht.

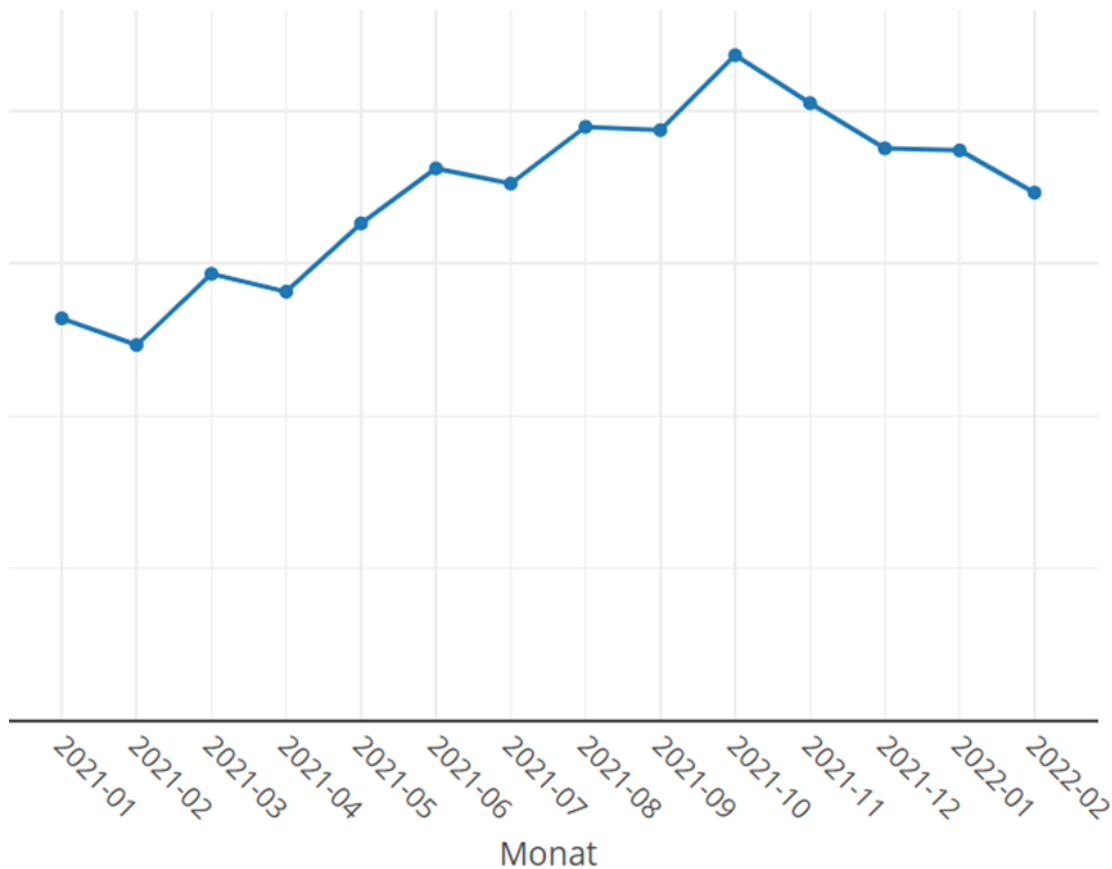
Es bleibt abzuwarten, wie deutlich und schnell ein – hoffentlich baldiger – Übergang in eine endemische Lage zu einer Stabilisierung der ÖPNV-Nachfrage führt.

Die zweite Welle 2022 wird Mitte-Ende April ins Feld gehen. Hierzu wird im Juni-Sitzungsblock berichtet.

5. Vertriebsentwicklung im SPNV

Die Verkaufszahlen im SPNV-Vertrieb liegen nach wie vor unter dem Stand Anfang 2020, haben sich nach einem Spitzenwert im Oktober nun auf dem Niveau von August/September 2021 stabilisiert. Insbesondere von September nach Oktober war – trotz Ferien und zahlreicher baustellenbedingter Einschränkungen – eine deutliche Steigerung zu erkennen. Anschließend sank der Umsatz offensichtlich aufgrund der Dynamik der Omikron-Welle. Der Februar ist gegenüber dem Januar als weitgehend stabil zu werten, wenn man die Sondereffekte Unwetter und 28-Tage statt 31-Tage bewertet. Für den Überblick wird hier einen Überblick ab Januar 2021 gegeben.

Ticketumsatzentwicklung



6. Corona-Rettungsschirm für den ÖPNV

Auf die Ausführungen der letzten Drucksachen „Bericht Sondersituation Corona“ wird Bezug genommen.

6.1. Corona-Rettungsschirm für das Jahr 2021

Mittlerweile wurden alle vom Land NRW auf Basis des vorläufigen Antrags bewilligten Mittel an den VRR ausgezahlt. Dieser hat die Mittel an die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und ÖSPV-Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Für das Jahr 2021 wurden vom VRR Mittel des Corona-Rettungsschirm in folgender Höhe vom VRR beantragt und durch die Bezirksregierung beschieden:

Bereich	Billigkeitsleistung
SPNV	129,1 Mio. €
ÖSPV	214,4 Mio. €

Erste überschlägige Kalkulationen auf Basis der vorliegenden Meldedaten lassen für den VRR-Tarif eine tendenzielle Überzahlung durch diese vorläufige Abrechnung erkennen. Vor

diesem Hintergrund geht der VRR von einer Auskömmlichkeit der Mittel aus. Abschließende Aussagen können jedoch erst nach der finalen Antragstellung aller Mittelempfänger in NRW getätigt werden.

Die Nachweisführung der Verwendung der Mittel muss bis zum 31. März 2023 gegenüber dem Land erfolgen. Trotz dieser Frist, strebt der VRR eine Beschlussfassung über die endgültige Einnahmenaufteilung 2021 und damit die Schadensermittlung des Jahres 2021 für den zweiten Sitzungsblock 2022 an, um den Verkehrsunternehmen zeitnah die Daten bereitstellen zu können. Dies entspricht der geübten Praxis des Rettungsschirms 2020.

6.2. Finanzierungsbedarf für das Jahr 2022

Nach wie vor ist davon auszugehen, dass eine Erholung der Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Jahres 2019 (abhängig vom Szenario) frühestens im Jahr 2024 zu erwarten ist.

Mit Blick auf die damit verbundenen Einnahmenausfälle ist es zu begrüßen, dass der Koalitionsvertrag der Bundesregierung vorsieht, dass die pandemiebedingten Einnahmeausfälle auch 2022 ausgeglichen werden sollen. Aktuelle Prognosedaten werden derzeit zusammengestellt und dienen dann als Basis für den Rettungsschirm in 2022. Die Formalitäten und Abwicklungsmechanismen werden derzeit erarbeitet. Der VRR geht davon aus, die Regelungen weitestgehend unverändert bleiben.