



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Bundesinitiative 9-Euro-Ticket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2022/0327/2	06.06.2022	13

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	14.06.2022	☐

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein nimmt den 2. Nachtrag zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Ausgangslage

In der Vorlage M/X/2022/0328 wurde bei Drucklegung der zu dem Zeitpunkt gültige Sachstand berichtet, dass gewisse tarifliche und finanzielle Details noch zu klären waren. Zwischenzeitlich fanden weitere Gespräche auf Bundes-, Landes- und VRR-Ebene statt, in welchen offene Fragestellungen geklärt wurden. Des Weiteren kann jetzt über die ersten Betriebstage des 9-Euro-Tickets berichtet werden.

Corona-Rettungsschirm für den ÖPNV

Die deutliche Absenkung der ÖPNV-Tarife auf das 9-Euro-Ticket wird zu erheblich höheren Fahrgeldausfällen und weiteren Mindereinnahmen in der ÖPNV-Branche über die bisher prognostizierten Schäden innerhalb des ÖPNV-Rettungsschirms hinausführen. Das zu

erwartende Gesamtdefizit für das Jahr 2022 wird das für das Jahr 2021 vorläufig ermittelte Gesamtdefizit deutlich übersteigen. Zum Ausgleich der erhöhten Mindereinnahmen wurde eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen, mit der den Ländern neben den Bundesmitteln zur hälftigen Mitfinanzierung des ÖPNV-Rettungsschirms für das Jahr 2022 weitere Bundesmittel bereitgestellt werden, die zum vollständigen Ausgleich für das 9-Euro-Ticket ausreichen sollen.

Der Ausgleich soll wie beim Corona-Rettungsschirm über eine Muster-Richtlinie erfolgen, die derzeit bundesweit abgestimmt wird. Zur Sicherung der Liquidität ist eine formlose Antragstellung für Abschlagszahlungen möglich. Hierzu können bis zu 100% der Corona-Mittel des vorläufigen Bescheides 2021 beantragt werden. Es ist vorgesehen, dass der erste Abschlag der bereitgestellten Mittel im Juni 2022 an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden kann. Auf die Ausführungen der Drucksache „Bericht Sondersituation Corona“ (V/X/2022/0330) wird verwiesen.

Nachfrageerwartungen im SPNV und mögliche Handlungsmöglichkeiten durch Traktionsstärkungen an Wochenenden

Die genauen verkehrlichen Effekte des seit dem 1. Juni gültigen 9-Euro-Tickets belastbar zu prognostizieren, war im Vorfeld nur ansatzweise möglich. Der VRR hat zur Untermauerung der Prognose eine Frage im Rahmen der seit Corona-Beginn durchgeführten Wellenbefragungen gestellt: Jeder zweite Erwachsene im VRR-Gebiet, der bisher kein Abonnement hat, möchte den ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket nutzen. Unter diesen ca. 2,5 – 3 Mio. Menschen sind eine knappe Million Menschen, die den ÖPNV sonst gar nicht nutzen. Zudem wird die bundesweite Gültigkeit auch bestehende Abonnent*innen voraussichtlich zu weiteren Fahrten animieren.

Die normale Nachfrage im SPNV ist im Mai noch durch eine Nachfragedelle als Auswirkung der Corona-Pandemie gekennzeichnet, wobei im Bereich des Freizeitverkehrs am Wochenende eine hohe Nachfrage erkennbar ist. Daher ist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass ab Juni insbesondere an Wochenenden zusätzliche Fahrten auch durch neue Nutzer mit dem 9-Euro-Ticket mit dem SPNV unternommen werden, die sonst gar nicht oder mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt worden wären. Betroffen werden hiervon wahrscheinlich insbesondere die touristischen Regionen in NRW sein wie Sauerland, Rheintal, Eifel oder Münsterland aber auch Großstädte, die ein großes Angebot für den touristischen und Freizeitsektor aufweisen, wie beispielsweise Düsseldorf, Münster oder Köln. Der VRR rechnet damit, dass die Nahverkehrszüge in NRW gerade an den Wochenenden stark für Transitreisen genutzt

werden, um Ziele in ganz Deutschland zu erreichen. Hierbei wird der Nahverkehr ggf. auch von Fahrgästen als Alternative zum Fernverkehr genutzt.

Insgesamt kann auf die zu erwartende Nachfrage mit zusätzlichen neuen Leistungen (neue Linien / zusätzliche Fahrten) kaum reagiert werden, da einerseits kurzfristig keine Trassen insbesondere auf den Hauptachsen zur Verfügung stehen und andererseits auch keine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen.

Obwohl der Bund keine Mittel für zusätzliche Verkehre bereitstellt, setzt der VRR alles daran, den Verkehr auf der Schiene so reibungslos wie möglich abzuwickeln. Auf den zentralen Achsen kommen alle verfügbaren Fahrzeuge als Verstärker zum Einsatz. Die dort verkehrenden Linien sind mit maximaler Kapazität unterwegs und die sonst an Wochenenden stattfindende Reduzierung der Kapazitäten unterbleibt weitestgehend.

Hierzu zählen im VRR folgende Achsen:

- Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln (Linie RRX1, RRX6, RRX11)
- Hamm – Dortmund – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf (Linie RE3)
- Düsseldorf – Mönchengladbach – Viersen – Venlo (Linie RE13)
- Wuppertal – Solingen – Köln (Linie RB48)
- Dortmund/Hagen – Sauerland (Linien RE17, RE57)
- Essen – Münster (wird an WE schon in maximaler Traktionsstärke gefahren)
- RE19 zwischen Düsseldorf und Wesel: Traktionsverstärkung abends am Wochenende

Da es sich bei der Traktionsstärkung nur um einzelne Fahrten am Wochenende handelt (26 Tage), sind die damit verbunden Kosten überschaubar und bereits in den Regelungen der Verträge angelegt.

Tarif

Im KVIV Arbeitskreis Marketing, Tarif und Vertrieb am 20.05.2022 wurde zwischen Verkehrsunternehmen und VRR vereinbart, dass während des Aktionszeitraums alle neu abgeschlossenen VRR-Abonnements jederzeit zum Monatsende kündbar sind. Dabei entfällt bei den während des Aktionszeitraums Juni bis August 2022 neu abgeschlossenen Abonnements die Kündigungsgebühr im gesamten ersten Vertragsjahr.

Der VRS fasste den Beschluss, dass bis zum Ende des Jahres 2022 keine Gebühren oder Differenzbeträge für kündigende Kund*innen anfallen sollen, unabhängig davon, welches Abonnement sie besitzen und wann das Einstiegsdatum in das Abonnement war. Vermutlich wird ab dem 1. Januar 2023 eine Rückkehr zu den bisherigen Kündigungsmodalitäten angestrebt.

Status 07.06.2022

Verkaufszahlen

Bis zum 07.06.2022 wurden VRR-weit mehr als 900.000 9-Euro-Tickets verkauft. Aufgrund des großen Andrangs zu den 9-Euro-Tickets war bisher eine ausführliche Abonnement-Beratung in den KundenCentern nicht möglich. Dies wird sich voraussichtlich in den kommenden Wochen nach Abklingen des ersten Andrangs verbessern.

Situation SPNV

Das vergangene Pfingstwochenende war das erste Geltungswochenende des 9-Euro-Tickets. Der VRR war mit Hilfe der Profitester*innen und Mitarbeiter*innen Freitag, Samstag und Sonntag jeweils von 6 bis 22 Uhr in Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Hagen vor Ort. Zusätzlich wurde von Freitag bis Montag an allen Tagen stundenweise die Situation auf den Linien RE13 und RE19 nach Venlo und Arnhem beobachtet. Hier war insbesondere der RE13 nach Venlo vielfach so voll, dass in Viersen viele Hundert Menschen zurückbleiben mussten.

Dieses Bild zeigte sich noch deutlicher auf anderen Hauptlinien, denn viele tausend Menschen passten nicht mehr in die Züge und mussten auf spätere Zugleistungen ausweichen. Insbesondere die Hauptachse von Köln über Düsseldorf durch das Ruhrgebiet nach Hamm mit den Linien RE1, RE2, RE5, RE6 und RE11 war jeweils so überlastet, dass praktisch alle Züge über Stunden immer wieder zahlreiche Fahrgäste zurücklassen mussten. Das betraf insbesondere Freitagnachmittag, Samstagvormittag und den späten Samstagnachmittag. Besonders negativ betroffen war auch der RE16 (Ruhr-Sieg-Express), auf dem am Samstag ohne Ersatz zahlreiche Züge wegen Personalmangel (DB Regio) ausfielen oder nur mit verkürzten Zügen fahren konnten. Hinzu kam noch der erneute Komplettausfall der S3 (DB Regio) am Sonntag aufgrund von Personalmangel.

Auf 15 von 50 SPNV-Linien im VRR waren die Züge dermaßen überfüllt, dass relevante Anzahlen von Fahrgästen nicht mehr zusteigen konnten. Dieses Bild zeigte sich insbesondere auf den folgenden Linien: RE1, RE2, RE4, RE5, RE6, RE7, RE11, RE13, RE14, RE16, RE17, RE19, RE42, RB52, RB91. Im Gegensatz dazu liefen der Betrieb und

die Nachfrage auf den S-Bahn-Linien mit Ausnahme der S3 normal ab.

Das Lagebild des VRR zum Pfingstwochenende ist nahezu deckungsgleich mit dem Lagebild des gesamthaften nordrhein-westfälischen SPNV und ähnelt in großen Teilen auch der gesamtdeutschen Nachfragesituation im SPNV am zurückliegenden Pfingstwochenende.

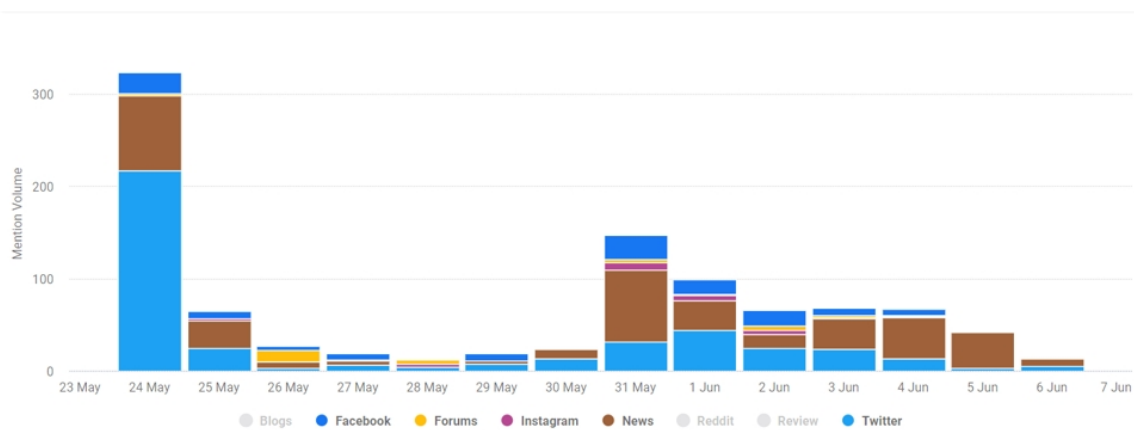
VRR, NWL und NVR, sowie Verkehrsministerium und EVU werden am 07.06.2022 eine gemeinsame Auswertung vornehmen und die nächsten Tage nutzen, um aus den Problemen gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern und den EVU Optimierungspunkte herauszuarbeiten. Grundsätzlich ist schon jetzt festzustellen, dass die Ressourcen begrenzt sind, so dass tatsächliche Kapazitätserweiterungen in den Spitzenstunden auf der Hauptachse nicht möglich erscheinen. Alles, was an Fahrzeugmaterial vorhanden und sonst an den Wochenenden als Reserve verfügbar war, wurde bereits am Pfingstwochenende eingesetzt.

Situation ÖSPV

Im ÖSPV ist es nach unserem Kenntnisstand nicht zu flächendeckenden Überfüllungen gekommen. Es waren insbesondere am Sonntag allerdings signifikante Fahrgastzuwächse (punktuell +20 bis 40%) im Vergleich zu einem „regulären“ Sonntag zu beobachten. Dies betraf in der Regel die kommunalen Schienenverkehre. Der kommunale Busbereich verlief verbundweit betrachtet weitestgehend unauffällig. Derzeit werden die Zahlen noch genauer analysiert und aufbereitet, danach ist eine konkrete Aussage möglich.

Medien

Seit Beginn des Verkaufsstarts am 23.5.22 war das 9-Euro-Ticket erwartungsgemäß auch Thema in den sog. sozialen Netzwerken und diversen Blogs im Internet. Bezogen auf die Kanäle des VRR und allgemeine Presse- und Blogseiten im Internet gab es ein quantitativ durchaus überproportionales Beitragsaufkommen:



Deutlich über 1.200 Beiträge wurden auf VRR-Kanälen bzw. im Zusammenhang mit der Organisation VRR im Internet gepostet. Etwa die Hälfte der Beiträge kam dabei von den Online-Seiten der Presse.

Erwähnt werden hier insbesondere Verlagerungen vom Auto zum Zug, die „Pegelstände der Verkäufe“ des 9-Euro-Tickets in einzelnen Kommunen und die Anerkennung der VRR-seitigen Verstärkungen bzw. Nichtreduzierungen von Traktionen auf einzelnen Linien. Vor dem eigentlichen Start am 1.6. waren Verkaufsbeobachtungen/Absatzzahlen und Befürchtungen zu Überlastungen vorherrschendes Thema. Quantitativ bedeutend war das oft zitierte und geteilte Statement des Städte- und Gemeindebundes in Düsseldorf für eine dauerhafte Etablierung eines „Billigtickets“ für ganz Deutschland.

Auf Kund*innenseite werden besonders über Twitter verschiedene Themen aufgebracht: Im Vorfeld ging es vermehrt um vertriebliche Aspekte, seit Maßnahmenstart auch um Fahrradmitnahme (tariflich/Aboempfehlung Ticket2000), die Fahrtberechtigung in die Niederlande, erste Nutzungserfahrungen, die Beachtung der Hygieneregeln (Maskenpflicht und deren korrekte Einhaltung) und spezifische Fragen zur Gültigkeit des 9-Euro-Tickets, zuweilen auch vergewissernder Natur, insbes. im Hinblick auf die Nutzung über den VRR-Raum hinaus. Eine Vielzahl von Beiträgen forderte Klarheit bzgl. der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets in von DB-Fernverkehr (teilweise) betriebenen Strecken. In NRW war dort nur die Relation Willingen - Letmathe zu klären.

Ganz allgemein war das 9-Euro-Ticket und speziell der SPNV stark in den klassischen und sozialen Medien vertreten. Von besonderem Interesse dabei waren die Verunfallung eines RE nahe Garmisch-Partenkirchen und der Ansturm auf touristische Regionen, wobei Letzteres sich bereits im Vorfeld der Aktion angedeutet hatte (#Sylt).

