



Beschlussvorlage		
- öffentlich -		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AÖR	Z/VIII/2010/0022	5

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	12.03.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	15.03.2010	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AöR	15.03.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	17.03.2010	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	25.03.2010	Kenntnisnahme

Datum: 22.02.2010

Betreff
Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag
Kenntnisnahme

Sachstandsbericht

Inhaltsverzeichnis:

1. DB-Rechtsstreit
2. Anhangsprüfung und Gesamtbericht gem. VO (EG) Nr. 1370/2007
3. Betriebsaufnahme des Teilnetzes „Maas-Rhein-Lippe“
4. Betriebsaufnahme Niers-Rhein-Emscher-Netz
5. Einführung modifiziertes S-Bahn Netz
6. Einnahmen- und Fahrtenentwicklung Januar – November 2010
7. Ticketentwertung an stationären Automaten
8. RRX-Design
9. Schnuppeabo als verkaufsfördernde Maßnahme
10. RUHR.2010 Ticket
11. Ticketberater
12. Sortimentsänderung 2011
13. Beteiligung an der Ruhrpilot Besitzgesellschaft
14. Auskunftssystem - DIVA 4
15. Förderung des Bundes zur Vorbereitung von Chipkartenlesegeräten (neuer Personalausweis)
16. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
17. Weiterentwicklung des VRR-Logos

1. DB-Rechtsstreit

Mit dem am 24.11.2009 abgeschlossenen Vertrag zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtsstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR (nachfolgend: Übereinkunft) wurden insgesamt drei Rechtsstreitigkeiten vor den Verwaltungsgerichten in Gelsenkirchen und Düsseldorf außergerichtlich beigelegt und zahlreiche Verbesserungen im Leistungsangebot beschlossen. Vereinbarungsgemäß wurde der Abschluss der Übereinkunft, genauso wie die Absicht zum Abschluss der Übereinkunft, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt gemacht.

Innerhalb der gesetzlichen Frist von 30 Kalendertagen ab der Veröffentlichung wurden zwei Nachprüfungsanträge gegen den Abschluss der Übereinkunft bei der Vergabekammer der Bezirksregierung in Münster eingereicht. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio Rail NRW GmbH und WERSUS Public Passenger Transport Ltd. beantragten die Feststellung der Unwirksamkeit des Abschlusses hinsichtlich der S-Bahn-Linie S5 bzw. der gesamten Übereinkunft. Inhaltlich stützen die EVU ihre Anträge im Wesentlichen darauf, dass es sich bei dem Abschluss der Übereinkunft um einen vergabepflichtigen Beschaffungsvorgang von SPNV-Leistungen handelt und der VRR die wesentlichen Vertragsänderungen in einem transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerb hätte vergeben müssen.

Der VRR hat inhaltlich erwidert und gleichzeitig die von den Antragsstellern beantragte Akteneinsicht im Wesentlichen mit den Argumenten abgelehnt, dass es sich bei der Übereinkunft um einen vergaberechtsfreien Vergleichsvertrag handelt und auch keine vergabepflichtige Vertragsänderung vorgenommen wurde. Im Übrigen sind nach Ansicht des VRR beide Nachprüfungsanträge bereits unzulässig.

Zu beiden Vergabenachprüfungsverfahren wurde die DB Regio NRW GmbH beigeladen.

Mit Schreiben vom 17.02.2010 hat die Vergabekammer Münster den Verfahrensbeteiligten mitgeteilt, dass sie beabsichtigt den Antragsstellerinnen die Akteneinsicht in dem erforderlichen Umfang zu gewähren, da die Anträge nicht offensichtlich unzulässig sind. Die Vergabekammer beabsichtigt zu prüfen, ob ein entgeltlicher Beschaffungsvertrag im Sinne von § 99 GWB vorliegt.

Beide Nachprüfungsanträge werden am 05.03.2010 mündlich verhandelt und eine Entscheidung der Vergabekammer Münster, ist bis zum 27.03.2010 zu erwarten.

2. Anhangsprüfung und Gesamtbericht gem. VO (EG) Nr. 1370/2007

Anhangsprüfung

Am 3. Dezember 2009 trat die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007) in Kraft.

Grundsätzlich ist die VO (EG) Nr. 1370/2007 bei Ausnutzung der Übergangsregelungen ge-

mäß Artikel 8 Absätze 2 und 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur hinsichtlich der Veröffentlichungs- und Transparenzpflichten anwendbar. Auf den Verkehr im VRR ist die VO (EG) Nr. 1370/2007 solange nicht anwendbar, wie die bestehenden Aufträge weiterlaufen und nicht wesentlich verändert werden. Von den Aufgabenträgern wurden im Rahmen des VRR-Finanzierungssystems Betrauungen in der Regel bis 2019 ausgesprochen. Daher liegen im VRR Bestandsbetrauungen vor, die die Inanspruchnahme von den Übergangsregelungen gemäß Artikel 8 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich machen.

Mit den Beschlüssen der Verbandsversammlung vom 17. Dezember 2009 zur Änderung der Zweckverbandssatzung und der Finanzierungsrichtlinie wurde das Finanzierungsregelwerk des VRR an die Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Durch diese Änderungen der Finanzierungsregularien ist u. a. die Anwendung des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 für Bestandsbetrauungen verbindlich vorgegeben worden. Dies bedeutet, dass im VRR auch bei Anwendung der Übergangsregelungen, Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 bereits heute freiwillig angewandt werden.

Auch im Rahmen der Übergangsregelungen wird der VRR wie bisher prüfen, ob eine Überkompensation bei den Verkehrsunternehmen vorliegt. Aufgrund der neuen Regelung des VRR-Regelwerkes (insbesondere § 18 Absatz 3 Zweckverbandssatzung) wird ab dem 3. Dezember 2009 die Prüfung freiwillig analog den Vorgaben des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt. Dieser Prüfmaßstab hat sich der VRR - wie bereits dargestellt - auch schon für die Übergangszeit freiwillig auferlegt.

In dem bisherigen Verfahren werden bereits jetzt weitestgehend alle Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfüllt. Der VRR wird das bestehende Berichtswesen an den noch offenen Punkt weiter optimieren und ergänzen. Somit ist auch im Rahmen der Übergangszeit bereits ein Berichtswesen gem. den Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich. Der VRR wird die Prüfung im Rahmen der Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger vornehmen, d. h. eine gesonderte Prüfung vor Ort muss nicht mehr erfolgen.

Gesamtbericht

Neben der Anhangsprüfung verlangt die VO (EG) Nr. 1370/2007 die Erstellung eines Gesamtberichts. Wie oben bereits dargestellt, sind diese Vorgaben zu den Veröffentlichungs- und Transparenzpflichten auch bei Ausnutzung der Übergangsregelungen anzuwenden.

Gem. Artikel 7 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 muss jährlich ein Gesamtbericht über die in den Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde fallenden gemeinwirtschaftlichen Ver-

pflichtungen, die ausgewählten Betreiber und die gewährten Ausgleichsleistungen erstellt werden. Er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung ermöglichen.

Im Rahmen der VRR-Finanzierung liegen dem VRR detaillierte Informationen über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die entsprechenden Ausgleichsleistungen vor. Hierzu gehören beispielsweise die Qualitäten der Fahrzeuge und die Beurteilung von Schwachverkehrszeiten.

Der VRR wird im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Finanzierung den Gesamtbericht gemäß Artikel 7 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erstellen, da er bereits weitestgehend über die entsprechenden Informationen aus der Anhangsprüfung verfügt. Die hierdurch entstehenden Synergieeffekte werden ausgenutzt und ein VRR-weites einheitliches Vorgehen und ein einheitlicher Standard werden gewährleistet. Es ist somit nicht erforderlich, dass Aufgabenträger separate Berichte entwickeln und erstellen müssen. Ggf. abweichende und nicht vergleichbare Aussagen werden somit vermieden.

3. Betriebsaufnahme des Teilnetzes „Maas-Rhein-Lippe“

Aufgrund der Nicht-Zulassung von 14 der insgesamt 18 vertraglich vereinbarten Neufahrzeuge vom Typ Stadler „Flirt“ wurde zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Eurobahn / Keolis und den Aufgabenträgern VRR und ZRL folgendes Ersatzkonzept für den Zeitraum bis Ende Januar 2010 verabredet:

Linie RE3

Linienabschnitt Düsseldorf – Dortmund

Es wurde ein Betrieb mit den vier 4-teiligen Flirt sowie Fahrzeugen aus dem Hellweg-Netz durchgeführt. Folge waren teilweise deutlich zu geringe Kapazitäten aufgrund kleinerer Fahrzeuge und fehlender Doppeltraktionen. Aufgrund des massiven Fahrzeugmangels wurde der Einsatz der Flirts auf den Linienabschnitt bis Dortmund begrenzt, sodass ein Brechen der Linie in Dortmund notwendig wurde. Alle fahrplanmäßigen Fahrten wurden erbracht.

Linienabschnitt Dortmund - Hamm

Es wurde ein Ersatzbetrieb durch DB Regio NRW durchgeführt. Zum Einsatz kamen ET 426. Die geringeren Kapazitäten haben sich auf diesem weniger stark belasteten Abschnitt nicht als Problem erwiesen. Das Brechen der Linie in Dortmund hat aufgrund abgestimmter Anschlüsse und einem bahnsteiggleichen Übergang gut funktioniert. Alle fahrplanmäßigen

Fahrten wurden erbracht.

Linie RE13

Linienabschnitt Venlo - Mönchengladbach

Es wurde ein Ersatzbetrieb durch DB Regio NRW durchgeführt. Zum Einsatz kamen lokbespannte n-Wagen (Nahverkehrsreisewagen älterer Bauart), die eine Zulassung für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Venlo besitzen. Die großzügigen Kapazitäten haben sich auf diesem Abschnitt als angemessen erwiesen. Aufgrund der wenigen kurzfristig zur Verfügung stehenden Fahrzeuggarnituren dieser Bauart musste die Linie in Mönchengladbach gebrochen werden.

Linienabschnitt Mönchengladbach - Hagen

Es wurde ein Ersatzbetrieb durch DB Regio NRW durchgeführt. Zum Einsatz kamen lokbespannte X-Wagen (S-Bahnzüge Rhein-Ruhr älterer Bauart). Die geringeren Kapazitäten haben sich auf diesem sehr stark belasteten Abschnitt als großes Defizit erwiesen. Aufgrund der Bahnsteighöhen konnten diese Fahrzeuge nicht bis Hamm verkehren, sodass in Hagen ein Brechen der Linie notwendig wurde. Nach einer Anlaufphase von wenigen Tagen wurden alle fahrplanmäßigen Fahrten erbracht.

Linienabschnitt Hagen – Hamm

In der ersten Woche wurde ein teilweiser Ersatzbetrieb durch DB Regio NRW durchgeführt. Zum Einsatz kam ein „Schülerzug“ morgens mit Mehrfachtraktion VT 628. Nachdem Keolis eigene Ersatzfahrzeuge beschafft hatte, kamen diese Dieseltriebwagen zum Einsatz. Aufgrund der geringeren Antriebsleistung kam es zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen in Hagen. Ab Anfang Januar wurden alle fahrplanmäßigen Fahrten erbracht.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass sehr kurzfristig ein relativ zuverlässiger Ersatzbetrieb aufgezo- gen worden ist.

Der VRR hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen Eurobahn / Keolis von Anfang an deutlich darauf hingewiesen, dass dieses Ersatzkonzept vor allem bezogen auf die Kapazitäten noch unzureichend ist. Die Aufgabenträger VRR und ZRL haben die Eurobahn mehrfach schriftlich aufgefordert, kurzfristig die Kapazitäten aufzustocken, um für die Fahrgäste Entlastungen zu erreichen.

Der VRR hatte unter Beteiligung des ZRL die Eurobahn für den 15.01.2010 nach Gelsenkir-

chen geladen, um der Eurobahn Gelegenheit zu geben, die Maßnahmen direkt zu erläutern. Bei dieser Gelegenheit wurde vor allem das künftige Ersatzkonzept ab Februar 2010 vorgestellt.

Auch der Fahrzeughersteller Stadler war zu diesem Termin eingeladen. Stadler hat noch einmal deutlich gemacht, dass es zur Zeit bundesweit große Verzögerungen bei der Zulassung von neuen Eisenbahnfahrzeugen gibt. Alle Fahrzeughersteller sind davon betroffen. Das für die Zulassung zuständige Eisenbahnbundesamt hat aus Sicherheitsgründen mehrere Zulassungsvorschriften neu ausgelegt mit der Folge, dass weitere Gutachten, Nachweise etc. von den Fahrzeugherstellern vorgelegt werden müssen.

Die Aufgabenträger hatten den Vorschlag in die Diskussion eingebracht, selbst auf das Eisenbahnbundesamt zuzugehen und damit die Bemühungen um eine zeitnahe Zulassung der Fahrzeuge zu unterstützen. Stadler hat dem VRR und dem ZRL für die angebotene Unterstützung gedankt und angekündigt, zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise darauf zurückkommen zu wollen.

Ab dem 01.02.2010 wurde das Ersatzkonzept für die Linie RE3 und vor allem für die Linie RE13 überarbeitet und aufgestockt, um zum Beispiel den Betrieb bis Hamm wieder durchgängig durchführen zu können:

Linie RE3

Linienabschnitt Düsseldorf – Dortmund

Der Ersatzbetrieb wird im Wesentlichen unverändert fortgeführt.

Die Eurobahn hatte vorgeschlagen, ein weiteres Fahrzeug vom Typ „Flirt“ aus dem Hellweg-Netz auf der Linie RE3 einzusetzen, um alle vertraglich vereinbarten Doppeltraktionen fahren zu können. Dieser Vorschlag wurde von den westfälischen Aufgabenträgern abgelehnt mit dem Hinweis, dass es dann zu unzumutbaren Engpässen in diesem Netz kommen würde. Im Ergebnis werden jetzt auf der RE3 immerhin zwei von vertraglich vereinbarten drei Umläufen in Doppeltraktion gefahren.

Linienabschnitt Dortmund - Hamm

Der Ersatzbetrieb wird unverändert fortgeführt.

Linie RE13

Linienabschnitt Venlo - Mönchengladbach

Der Ersatzbetrieb wird unverändert fortgeführt.

Linienabschnitt Mönchengladbach - Hamm

Es wird ein Ersatzbetrieb durch die Eurobahn / Keolis durchgeführt. Zum Einsatz kommen jetzt lokbespannte Reisezugwagen älterer Bauart. Diese Reisezugwagen wurden vor ihrem Einsatz auf der RE13 von der Eurobahn gründlich geprüft und gereinigt. Zum Teil handelt es sich um historisch wertvolle Fahrzeuge wie zum Beispiel Waggons des TEE Rheingold. Die nach wie vor geringeren Kapazitäten erweisen sich auf diesem teilweise stark belasteten Abschnitt als Defizit. Die Eurobahn hat angekündigt, weitere Waggons anzumieten, um die Kapazitätsengpässe zu verringern. Der VRR hat die Eurobahn nochmals aufgefordert, die vertraglich vereinbarten Kapazitäten kurzfristig zur Verfügung zu stellen.

Am 19.02.2010 hat das Eisenbahnbundesamt die Zulassung für die FLIRT-Fünfteiler für das Maas-Rhein-Lippe-Netz erteilt. Die nun anstehende Abnahme jedes einzelnen Fahrzeugs erfolgt voraussichtlich ab Mitte der 8. KW. Ab dem 01.03.2010 soll die RE3 vertragsmäßig verkehren.

4. Betriebsaufnahme Niers-Rhein-Emscher-Netz

Am 13. Dezember hat die NordWestBahn GmbH (NWB) mit Sitz in Osnabrück den Betrieb auf einem Teil der Linien des Niers-Rhein-Emscher-Netzes (NRE-Netz) aufgenommen. Es sind dieses die Linien:

RE10 Düsseldorf – Krefeld – Kleve und

RB31 Duisburg – Moers – Xanten

Zum diesjährigen Fahrplanwechsel am 12.12.2010 folgen im gleichen Netz noch die Linien

RB36 Oberhausen – Duisburg-Ruhrort und

RB44 Oberhausen – Bottrop – Dorsten

Die NWB ist bereits seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 für den VRR tätig (vgl. Sachstandsbericht /2007). Zu diesem Zeitpunkt hat die NWB den Betrieb auf den Strecken des Emscher-Münsterland-Netzes (B1-Netz) aufgenommen. Es sind dieses die Linien RE 14, RB 43 und RB 45.

Eingesetzt werden fabrikneue Fahrzeuge des Typs LINT 41 H von Alstom/LHB. Fahrzeuge dieses Typs sind für den VRR bereits durch die DB im Sauerlandnetz im Einsatz. Es handelt sich dabei um zweiteilige Fahrzeuge, die u. a. mit Klimaanlage und Videoüberwachung ausgestattet sind und 136 Sitzplätze aufweisen. Diese werden im NRE-Netz nachfragegerecht in Einfach-, Doppel- oder Dreifachtraktion eingesetzt.

Da nicht alle Fahrzeuge rechtzeitig vom Hersteller geliefert wurden, kamen übergangsweise auf der Linie RB31 mindestens gleichwertige Fahrzeuge des Typs Talent – wie sie im o. g. Emscher-Münsterland-Netz fahren – zum Einsatz.

Die Betriebsaufnahme im NRE-Netz war jedoch durch widrige Wetterverhältnisse (Eis und Schnee) gekennzeichnet, so dass zunächst qualifizierte Analysen und Aussagen zur Betriebsstabilität nur eingeschränkt möglich waren. So gab es einige Startschwierigkeiten (z. B. Fahrzeugstörungen, Verspätungen aufgrund von Fahrzeugstörungen und Infrastrukturmängeln und daraus resultierenden Anschlussverlusten), die jedoch durchaus im Rahmen eines Betreiberwechsels zu erwarten sind.

Die genaue Beobachtung der Leistungserbringung zeigt jedoch inzwischen eine deutliche Besserung in allen konfliktbehafteten Bereichen.

Die aufgrund stark begrenzter Finanzmittel knapp ausgeschriebenen Kapazitäten waren vom ersten Betriebstag der NWB an Grund, das Verkehrsaufkommen mit besonderem Augenmerk zu versehen.

Nach einem reibungslosen Start am 13.12.2009 konnte ab dem 14.12.2009 von einer nahezu Vollaussnutzung, auch der Stehplätze, gesprochen werden.

Seit dem 14.12.2006 führte der VRR daher mit eigenen Mitarbeitern umfangreiche Fahrgastzählungen und –beobachtungen, insbesondere auf dem neuralgischen Abschnitt Kempen (Niederrhein) – Krefeld Hbf, zur Hauptverkehrszeit durch. Die so gewonnenen Erkenntnisse sind in einem Statusgespräch mit der NWB am 09.02.2010 bewertet worden.

Auf der Basis einiger Vorüberlegungen des VRR wird die NWB nunmehr Lösungsmöglichkeiten für das HVZ-Kapazitätsproblems erarbeiten und prüfen mit dem Ziel über eine fahrzeugneutrale weitere Umlafoptimierung zusätzliche Kapazitäten zwischen Kempen (Niederrhein) und Krefeld Hbf zur Verfügung zu stellen. Eine Umsetzung der Planungen soll unterjährig erfolgen.

Ein Engpass konnte kurzfristig behoben werden. So wird in den Frühstunden eine von Schülern im Kreis Kleve stark nachgefragte Fahrt ohne Beschaffung eines zusätzlichen Fahrzeugs von Einfach- auf Doppeltraktion verstärkt.

Ziel wird es sein durch einen weiter optimierten Fahrzeugeinsatz – auch aufgrund der jetzt gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse und ohne den Einsatz neu zu beschaffender Fahrzeuge - das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zu verbessern.

5. Einführung modifiziertes S-Bahn Netz

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde das modifizierte S-Bahn Netz im VRR umgesetzt. Die wesentlichen Änderungen:

- **S1/S7:** Die S1 wurde von Düsseldorf Hbf nach Solingen Hbf verlängert und ersetzt auf diesem Linienabschnitt die S7.
- **S11/S7:** Die S11 wurde von Düsseldorf Hbf zum Flughafen-Terminalbahnhof verlängert und ersetzt auf diesem Linienabschnitt die S7.
- **S5:** Bei der S5 wurde die so genannte „Sonntagsbedienung“ umgesetzt. Dies bedeutet, dass die S5 im 30'-Takt zwischen Dortmund und Witten verkehrt und ein Takt der S5 weiter nach Hagen geführt wird. Der in Witten endende Takt der S5 hat dort Anschluß auf die RB 40, so dass weiterhin zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde zusätzlich zum RE4 auf der Relation Dortmund – Witten – Hagen angeboten werden.
- **S8:** Der 20'-Takt der S8 wurde zwischen W-Oberbarmen und Schwelm auf 2 Fahrten/h ausgedünnt.
- Weiterhin sind die **Verstärkerleistungen** im Raum Düsseldorf angepasst worden. So sind neu die Verstärkerleistungen zwischen Wuppertal und Düsseldorf (ehem. S11) und Langenfeld und Düsseldorf (ehem. S6) miteinander verbunden und verkehren unter der Liniennummer S68. Weiterhin sind aufgrund der Fahrgastnachfrage alle Verstärkerleistungen zwischen Ratingen-Ost und Düsseldorf Hbf (bis auf drei morgendliche HVZ-Verstärker) entfallen. Auch ist die Anzahl der Verstärkerzüge zwischen Solingen und Düsseldorf reduziert worden.

Zur Planung der kommunalen Zu- und Abbringerverkehre sind den kommunalen Verkehrsunternehmen, denen das Netz bereits seit 2007 bekannt war, ab Mai 2009 konkrete Fahrpläne übermittelt worden, die während des Sommers aktualisiert und im Herbst letztendlich bestätigt wurden.

Neben den verkehrlichen Vorteilen, geschaffen durch neue Direktverbindung und durch die Optimierung von Umsteigemöglichkeit innerhalb des S-Bahn-Netzes, war es insbesondere Ziel des neuen S-Bahn Netzes, die betriebliche Qualität durch den Wegfall einer Linie und eine verbesserte Zugfolge im Bereich des Düsseldorfer Hbf zu steigern.

Die Betriebsaufnahme des neuen S-Bahn Netzes war jedoch durch widrige Wetterverhältnisse (Eis und Schnee) gekennzeichnet, so dass zunächst qualifizierte Analysen und Aussagen zur Betriebsstabilität nur eingeschränkt möglich waren. In der klimatisch unproblematischen 3. KW konnte allerdings ein außerordentlich stabiler Betriebsablauf festgestellt werden.

Zudem sind in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern von DB-Regio, DB-Netz und VRR alle betrieblichen Probleme seit Einführung des neuen S-Bahn-Netzes zusammengetragen und analysiert worden.

Hierbei konnte als Hauptproblem die Betriebsdurchführung in der Hauptverkehrszeit im Düsseldorfer Hbf mit der hohen Anzahl an HVZ-Zügen analysiert werden. Zur Verbesserung wurde eine Vielzahl von Maßnahmen erarbeitet, die sukzessive umgesetzt werden sollen bzw. schon umgesetzt worden sind. Hierzu zählen u.a.

- verbesserte Betriebsführung durch die Fahrdienstleiter durch veränderte Zuglenkung (Anpassung der Durchrutschwege und Einfahrgeschwindigkeiten)
- Entlastung der S-Bahn-Gleise durch Bahnsteigverlegung von einzelnen HVZ-Zügen
- Abbau von Einfahrkreuzungen durch geänderte Bahnsteigbelegung von HVZ-Zügen
- Veränderung der Betriebsdurchführung von endenden Zügen im Düsseldorfer Hbf
- Bahnsteigverlegung von Fernverkehrszügen

Als außerordentlich nachteilig für die Betriebsqualität des S-Bahn-Netzes haben sich die drei verbliebenen Verstärkerzüge in der morgendlichen HVZ von Ratingen Ost nach Düsseldorf erwiesen. Diese werden durch den Fahrgast auch nur gering nachgefragt. Zur Abstellung der dadurch ausgelösten nachteiligen Effekte ist daher zum kleinen Fahrplanwechsel ab 13.06.2010 geplant, die Verstärkerfahrten nicht mehr durchzuführen. Zur Kompensation der Fahrgastnachfrage werden 4 aufeinanderfolgende Regelleistungen der S6 in der HVZ mit den neuen S-Bahn Fahrzeugen (ET422) in Doppeltraktion ausgestattet, so dass eine ausreichende Platzkapazität zur Verfügung steht.

6. Einnahmen- und Fahrtenentwicklung von Januar – November 2009

Die Entwicklung bis November ist bei den Einnahmen weiterhin positiv. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **36,041 Mio. € (+4,3%)** gestiegen. Die Fahrten stabilisieren sich mit insgesamt **1,017 Mrd. Fahrten** auf hohem Niveau.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Nov 2008	Jan-Nov 2009		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.559.479	1.603.028	43.549	2,8
	Barsortiment	201.949.408	203.039.994	1.090.586	0,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	100.269.636	100.732.619	462.983	0,5
	davon 4erTicket Erwachsene	69.103.256	70.584.248	1.480.992	2,1
	FirmenTickets	50.499.450	54.775.396	4.275.946	8,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	38.380.460	40.381.325	2.000.864	5,2
	Regelzeitkarten	346.115.610	366.236.622	20.121.012	5,8
	davon Ticket2000 Abo	173.322.348	183.899.534	10.577.187	6,1
	davon Ticket1000 Abo	66.085.849	76.624.458	10.538.608	15,9
	davon BärenTicket	29.879.649	31.560.401	1.680.752	5,6
	Schüler/AzubiTickets	196.389.117	205.322.596	8.933.479	4,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	76.242.681	79.047.483	2.804.802	3,7
	davon YoungTicketplus	33.950.101	36.398.733	2.448.632	7,2
	StudentenTickets	23.281.100	25.428.600	2.147.500	9,2
	NRW-weite Tickets	15.706.967	15.135.488	-571.479	-3,6
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	91.468.953	88.087.203	-3.381.750	-3,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	43.851.119	41.926.668	-1.924.451	-4,4
	davon 4erTicket Erwachsene	34.324.688	33.879.584	-445.104	-1,3
	FirmenTickets	41.902.683	43.522.851	1.620.168	3,9
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	28.972.827	28.842.211	-130.616	-0,5
	Regelzeitkarten	395.598.972	398.802.044	3.203.072	0,8
	davon Ticket2000 Abo	214.581.165	216.106.421	1.525.256	0,7
	davon Ticket1000 Abo	76.992.385	86.165.794	9.173.409	11,9
	davon BärenTicket	24.259.995	23.393.295	-866.700	-3,6
	Schüler/AzubiTickets	436.536.608	433.538.266	-2.998.342	-0,7
	davon SchokoTicket Selbstzahler	223.415.604	221.237.596	-2.178.008	-1,0
	davon YoungTicketplus	57.432.675	58.866.675	1.434.000	2,5
	StudentenTickets	48.567.690	50.449.770	1.882.080	3,9
	NRW-weite Tickets	2.382.288	2.475.536	93.248	3,9
Gesamt: Summe von Einnahmen		835.501.132	871.541.725	36.040.593	4,3
Gesamt: Summe von Fahrten		1.016.457.194	1.016.875.670	418.477	0,0

Die Abonnentenzahlen entwickeln sich weiterhin sehr positiv, so konnten in den ersten elf Monaten 2009 **ca. 19.300 neue Abonnenten** dazu gewonnen werden. Die meisten davon (16.000) haben sich für eine der Ticket2000-/1000-Varianten entschieden. Leichte Zuwächse konnten auch bei den SemesterTickets (5.700), dem YoungTicketPLUS (1.700) und den FirmenTickets (2.100) erreicht werden. Die Anzahl der BärenTicket-Kunden ist um 1.750 Kunden leicht zurückgegangen und der Rückgang der SchokoTickets um 4.500 Kunden folgt der rückläufigen Schülerentwicklung in diesem Schuljahr.

7. Ticketentwertung an stationären Automaten

Der Verwaltungsrat hat im Dezember 2007 beschlossen, dass die Ausgabe der Tickets aus dem VRR-Bartarif aus stationären Ticketautomaten verbundweit einheitlich so zu gestalten ist, dass die Kunden Tickets im Vorverkauf erwerben können. Bis dato haben die Ticketautomaten der DB die Tickets ausschließlich zum sofortigen Fahrtantritt mit Entwertung ausgegeben.

In Abstimmung mit der DB wird jetzt folgendes Verfahren ab Juni umgesetzt:

An allen SPNV-Halten stehen stationäre Ticketautomaten mit Touchscreen-Bildschirmen desselben Typs. Eine verbundweit einheitliche Bildschirmführung ist daher gegeben. Hier wird mit dem nächsten Release dem Kunden die Entscheidung bei jedem Kauf angeboten, ob er das Ticket entwertet (also zum sofortigen Fahrtantritt) oder im Vorverkauf erwerben möchte.

Mit dieser Entscheidung wird sowohl der Forderung aus der Politik Rechnung getragen, dass die Kunden einheitlich aus stationären Automaten im VRR Tickets im Vorverkauf bekommen, als auch der Forderung der Kunden, die ein Ticket kaufen und sofort losfahren wollen. Ein gleiches Verfahren bieten die Wiener Linien ihren Kunden an.

8. RRX-Design

Die Designentwicklung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) wurde unter der Federführung des VRR im Auftrag des MBV im Rahmen einer Ausschreibung an die Agentur BUTTER vergeben.

Das durch die Agentur entwickelte Corporate Design für den RRX wurde im Rahmen einer Auftaktfahrt zur #rail2009 in Dortmund am 9. November das erste Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Verkehrsminister Lutz Lienenkämper fuhr gemeinsam mit politischen Repräsentanten, Verkehrsexperten und zahlreichen Medienvertretern im neu gestalteten RRX im Rahmen einer Sonderfahrt von Köln aus auf der künftigen RRX-Strecke zur #rail2009. Zu diesem Zweck wurden zwei Triebfahrzeuge des Typs Flirt der eurobahn im RRX-Design beklebt. Die beiden gestalteten Fahrzeuge sind seit der Betriebsaufnahme des Maas-Rhein-Lippe-Netzes am 13.12.2009 im Regelbetrieb auf den Linien RE 3 und RE 13 bis zum Fahrplanwechsel 2011/12 im Einsatz.

Das Corporate Design des RRX wurde am 9. Dezember 2009 im Red Dot design Museum in Essen mit dem Preis „red dot communication design 2009“ ausgezeichnet. Bei dem Wettbewerb, der zu den wichtigsten und größten Designwettbewerben weltweit gehört, werden jährlich mehrere tausend internationale Arbeiten eingereicht und bewertet. Mit dem Qualitätssiegel „red dot“ werden solche Arbeiten ausgezeichnet, denen eine international besetzte Expertenjury ein sehr hohes Gestaltungsniveau bescheinigt.

9. Schnupperabo als verkaufsfördernde Maßnahme

Die Vorteilskampagne 2009

Mit der sog. Vorteilskampagne werden die branchenimmanenten Vorteile des ÖPNV in den Vordergrund gestellt. Die Kernbotschaft der zeitlich vorlaufenden Vorteilskampagne war das Thema Geldsparen im Vergleich zu Fahrten mit dem Automobil. Durch eine optische Klammer (Kreidetafel) wurde eine Verbindung zum Leitmotiv der SchnupperAbo-Kampagne geschaffen, die direkt im Anschluss an die Vorteilskampagne durchgeführt wurde. Kampagnenzeitraum (Vorteil): August 2009

Die eingesetzten Medien im Rahmen der Vorteilskampagne:

TrafficBoards (Rumpf- und Heckflächen)
CityLight-Plakate an Haltestellen
Infoscreens und Fahrgast-TV in Fahrzeugen

Die SchnupperAbo-Kampagne 2009

Im Rahmen der zeitlich nachgelagerten SchnupperAbo-Kampagne wurde das Leitmotiv aus 2008 wiederverwendet. Bei der SchnupperAbo-Kampagne handelt es sich um ein dreimonatiges Test-Abo mit einem Sonderkündigungsrecht bis zum Ende des dritten Laufzeitmonats. Beworben wurden die Tickets: T1000/T1000 9 Uhr, T2000/T2000 9 Uhr, YoungTicketPLUS und BärenTicket.

Kampagnenzeitraum: September bis November 2009.

Teilnehmende Verkehrsunternehmen: 22 in 2009 (18 in 2008)

Die eingesetzten Medien im Rahmen der SchnupperAbo-Kampagne:

TrafficBoards, Großflächen
CityLight-Plakate an Haltestellen
Infoscreens und Fahrgast-TV in Fahrzeugen
Plakate und Infobroschüre mit integriertem Aboantrag
Post- und Faltkarten in Fahrzeugen und Verteilung durch Fahrpersonal
Anzeigenschaltung
animierte Flash-Banner im Internet beim VRR und den einzelnen Unternehmen
Einsatz von Promotionaktionen

In 2009 ist es im Rahmen dieser Verkaufsförderungsaktion zu gut 15.800 Schnupperabo-Abschlüssen gekommen, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von gut 23 % entspricht. Die Kündigungszahlen werden ab März 2010 bei den teilnehmenden VU abgefragt.

Im Jahr 2008 lag die Kündigungsquote bei 33,1%, d. h. , dass zwei Drittel der Neukunden auch tatsächlich dem Nahverkehr treu bleiben.

10. RUHR.2010Ticket

Im November 2008 wurde die Einführung der Ruhr.2010Tickets lokal im VRR beschlossen. Die Tickets decken in insgesamt sechs Varianten den Raum der Kulturhauptstadt im Bereich des VRR-Tarifs ab, wobei der Kreis Recklinghausen unberücksichtigt blieb, da zu dieser Zeit keine Kulturhauptstadtevents in diesem Raum bekannt waren. Zwischenzeitlich sind die Planungen für die Kulturevents abgeschlossen.

Aus diesen Planungen ergibt sich, dass auch für diesen Raum eine entsprechende siebte Variante des RUHR.2010Ticket lokal zu gestalten ist. Die Tarifbestimmungen sind gleich zu halten. Das Ticket gilt für eine Person für 48 Stunden ab Entwertung und kostet 19 Euro. Die räumliche Ausdehnung umfasst das Kreisgebiet Recklinghausen sowie die Städte Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen und Essen. Da alle Verkehrsunternehmen einer solchen zusätzlichen tariflichen Ausgestaltung des Ruhr.2010Tickets zugestimmt haben, erfolgt der Verkauf ab dem 01.03.2010 über das Internet und alle übrigen Vertriebswege.

Volunteerticket Kulturhauptstadt

Mit der RUHR.2010 GmbH wurde vereinbart, für die freiwilligen Helfer der diversen Veranstaltungen im Aktionsgebiet zur An- und Abreise ein Ticket zu schaffen, dessen Kosten von der RUHR.2010 übernommen werden. Es wurden etwa 1.200 Bewohner der Region als Volunteers ausgewählt. Die Volunteers sollen vorrangig aus der eigenen Stadt und nur in wenigen Ausnahmefällen aus der Nachbarstadt eingesetzt werden. Grund hierfür ist zum einen ein möglichst kurzer Reiseweg für die Freiwilligen und eine gute Ortskenntnis, um Akteuren der Veranstaltungen und deren Besuchern fachkundige Auskünfte über die jeweilige Umgebung geben zu können. Die Notwendigkeit zum Einsatz vieler Freiwilliger wurde bereits bei der Eröffnungsveranstaltung am 09. und 10.01.2010 in der Zeche Zollverein eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Auf der Basis des aktuellen Einnahmeerlöses pro Fahrt wurde ein Verrechnungswert pro Volunteerseinsatz von 8,00 € vereinbart. Damit ist für den Volunteer eine freie Fahrt vom Wohnort zum Einsatzort und zurück mit allen Nahverkehrsmitteln möglich.

Vertrieblisch wurde das schnelle und verwaltungsarme Ticket2Print-Verfahren gewählt, d. h. Ticketausdruck über den heimischen PC. Mit der Benennung von Start- und Zielort auf den

von der RUHR.2010 erstellten Einsatzplänen ist zudem eine Differenzierung der Volunteerstickets für Fahrten im VRR als auch zu Fahrten in und aus den angrenzenden Verbundräumen der VGN (Verkehrsgemeinschaft Niederrhein) oder der VRL (Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe) möglich, sofern dort auch Einsätze zu dortigen Veranstaltungen notwendig sind. Durch das Volunteersticket können im VRR ca. 10 000,00 € als Mehrertrag verbucht werden.

Finanzierung Sonderverkehre

Der Verwaltungsrat hat den Vorstand im Rahmen der Verwaltungsratssitzung vom 17.12.2010 beauftragt, Gespräche mit der Ruhr.2010 aufzunehmen, um eine Verwendung der Mittel in Höhe von 150.000 € für Sonderverkehre im SPNV/ÖPNV bei der Stilllebenveranstaltung am 18.07.2010 sicherzustellen. Die Ruhr.2010 hat diesem Wunsch entsprochen und am 29.1.2010 schriftlich die Verfügbarkeit der Mittel für die geplanten Sonderverkehre zugesagt.

11. Ticketberater

Die technischen und redaktionellen Arbeiten beim Ticketberater sind für die Implementierung des VRR-Tarifbes sowohl für VRR-interne Fahrten als auch für die den Verbund überschreitenden Fahrten zum VRR-Tarif fertig gestellt.

Ende Februar wird der Ticketberater der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Kurzfristig ist noch ein Hinweis für Fahrten innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein aufgenommen worden. In der Startphase werden Optimierungsvorschläge der Kunden erwartet, die dann sukzessive eingearbeitet werden.

Derzeit wird die technische Übertragung des Ticketberaters in unternehmensspezifische Auftritte vorbereitet. Mehr als die Hälfte der Verkehrsunternehmen im VRR werden noch im 1. Halbjahr den Ticketberater in ihre eigenen Internetauftritte integrieren.

Zudem ist in einem weiteren Schritt eine Verknüpfung zum VRR-Ticketshop und zum Ticketshop der Rheinbahn vorgesehen. Ziel dabei ist es, nach der maßgeschneiderten Auskunft auch die empfohlenen Tickets auf elektronischem Weg schnell und problemlos erwerben zu können und so den Zugang zum Ticketkauf aus Sicht der Kunden zu vereinfachen.

12. Sortimentsänderung 2011

In keiner Lebensphase ändern sich die Umstände so häufig und nachhaltig wie im Alter zwischen ca. 25 und 60: Auszug, Umzug, erster bzw. neuer Job, verschiedene Formen des Zusammenlebens, Kinder im Haushalt, Ruhestandsbeginn usw. läuten oft neue Lebensphasen

ein, in denen sich auch der Mobilitätsbedarf und das Verkehrsmittelwahlverhalten verändern. Der VRR und die Verkehrsunternehmen wollen der auch für den Öffentlichen Nahverkehr vermuteten Nachfragevielfalt mit einem Zeitkartenangebot entsprechen und damit auch die größere Flexibilität nutzen, die sich aus den Möglichkeiten des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) ergibt.

Zur Identifizierung nachfragehomogener Teilgruppen im Segment der „Erwachsenen“ wurde eine Marktforschung in Auftrag gegeben, die sich in 3 Phasen u. a. den zentralen Fragestellungen „Wer nutzt das heutige Sortiment in welcher Weise und aus welchem Fahrtanlass?“, „Welche Zusatzleistungen (bestehend wie auch neue) haben für wen welchen Wert und welche Wichtigkeit?“ und „Welche Angebotskonzepte führen zu welcher Akzeptanz und (positiver) Umsatzveränderung?“ widmet.

Im Jahre 2009 wurden die Phasen 1 und 2 der Marktforschung zu einer möglichen Sortimentsänderung 2011 durchgeführt.

Ziel der Phase 1 war es, Mobilitätsverhalten und grundsätzliches Interesse an Mobilität, Tickets sowie bekannte und neue Zusatzleistungen im Marktsegment der Erwachsenen zu ermitteln. Die ÖPNV-Nutzer sind grundsätzlich nicht sehr stark an Monatskarten mit stark eingeschränkten Geltungszeiten interessiert (Morgensperrzeit). Bei Senioren ist das Interesse an Monatskarten mit einer morgendlichen Sperrzeit erwartungsgemäß etwas größer. Personenmitnahme, Erweiterung des Geltungsraums und Übertragbarkeit sind die bevorzugt gewünschten Zusatzleistungen, wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen. An einer Personenmitnahme sind eher Befragte aus Mehrpersonenhaushalten interessiert, die Verbundraumerweiterung befürworten Befragte aus Haushalten ohne Kinder und hinsichtlich der Übertragbarkeit wird die jetzt schon angebotene Variante der jederzeitigen Übertragbarkeit von allen Personengruppen eindeutig favorisiert.

In Phase 2 wurden mittels einer Conjoint-Analyse Zeitkarten mit verschiedenen Zusatzleistungs-Kombinationen entwickelt, die die unterschiedlichen Nutzeninteressen der Kunden abdecken und zudem eine nennenswerte Zahlungsbereitschaft auslösen und dadurch wirtschaftlich erfolgversprechend sind. Die Kombination, die einerseits den größten Erfolg verspricht, andererseits mit angemessenem Aufwand vertreib- und vermarktbar ist, soll in der dritten und abschließenden Phase mit einem Preis- und Akzeptanztest geprüft werden.

Schon jetzt lässt sich als ein wichtiges Ergebnis der zweiten Befragungsphase festhalten, dass bereits das aktuelle Sortiment mit den von den Käufern „solidarisch“ finanzierten Zusatzleistungen die verschiedenen Bedürfnisse der Kunden gut abdeckt und dass eine deutliche, klar erkennbare Bepreisung von Zusatzleistungen nicht die erhoffte Mehreinnahmendynamik auslöst. Zusätzliche Ertragschancen einer Sortimentsreform werden daher vorerst eher zu-

rückhaltend beurteilt.

Die Ergebnisse der dritten Marktforschungsphase erwarten wir nach den Osterferien 2010. Eine Einführung eines veränderten Zeitkartensortiments käme für den Sommer 2011 zum Tragen. Die Einführung steht – wie stets bei Vorhaben dieser Tragweite – unter dem Vorbehalt der Marktakzeptanz und einer nachhaltig positiven wirtschaftlichen Auswirkung für die Verkehrsunternehmen.

13. Beteiligung an der Ruhrpilot Besitzgesellschaft

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 14.06.2007 beschlossen, dass die VRR AöR der Ruhrpilot Besitzgesellschaft beitrifft. Die VRR AöR hat daraufhin mit Datum vom 03.09.2007 formal den Beitritt bei der Bezirksregierung beantragt.

Aufgrund der strukturellen Veränderungen bei der Ruhrpilot Besitz- und Betreibergesellschaft sieht das Ministerium für Bauen und Verkehr der Landes NRW eine kommunale Beteiligung an der Ruhrpilot Besitzgesellschaft nicht weiter vor.

Dies hat die Bezirksregierung Arnsberg der VRR AöR mit Schreiben vom 26.01.2010 mitgeteilt und das noch laufende Anzeigeverfahren für erledigt erklärt und beendet. Die VRR AöR wird somit der Ruhrpilot Besitzgesellschaft nicht beitreten.

14. Auskunftssystem - DIVA 4

Gemäß dem Auftrag des Steuerungskreises Kundeninformation der Verbundunternehmen hat der VRR die Anschaffung des Softwareupdates DIVA 4 für das Auskunftssystem im VRR eingeleitet.

Im KVIV-Arbeitskreis „Marketing, Tarif, Vertrieb“ (MTV) wurde am 18. Dezember 2009 dahingehend der Beschluss gefasst, dass der VRR das Softwareupdate DIVA 4 nur unter der Voraussetzung bestellt, dass eine neue Rahmenvereinbarung mit der Fima mdv abgeschlossen wird, die die bisher bestehende Vereinbarung zur Pflege- und Wartung des Systems neu regelt.

Wesentliche Verbesserungen der Rahmenvereinbarung im Vergleich zum bisher bestehenden Wartungs- und Pflegevertrag sind:

- Definition von Störungsklassen mit verpflichtenden Reaktions- und Wiederherstellungszeiten zur Behebung durch mdv
- Einführung einer Malusregelung bei Nichteinhaltung der Reaktions- und Wiederherstellungszeiten

- Einführung einer zusätzlichen Malusregelung bei Projekten (Fristüberschreitungen), individuell je Auftrag.

Die neue Rahmenvereinbarung wurde wie vom KVIV AK MTV beauftragt, vom VRR erarbeitet und mit mdv abgestimmt. Die Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung ist zwischenzeitlich erfolgt. Das Softwarepaket DIVA 4 wurde daher vom VRR erworben.

Die Verkehrsunternehmen werden kurzfristig im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die weitere Vorgehensweise bei der Einführung von DIVA 4 informiert und die weiteren Schritte abgestimmt.

15. Förderung des Bundes zur Vorbereitung von Chipkartenlesegeräten (neuer Personalausweis)

Am 1. November 2010 wird der neue Personalausweis (nPA) in Deutschland eingeführt. Es handelt sich dabei um eine Chipkarte mit einem Kontaktlos-Chip nach ISO14443. Der neue Personalausweis hat damit dieselbe technologische Basis wie die Chipkarten nach VDV-Kernapplikation, welche die Unternehmen des VRR an ihre Abonnenten ausgeben.

Mit dem nPA wird eine elektronische Identitätsfunktion angeboten, die insbesondere den Geschäftsverkehr im Internet sicherer machen soll. Mittels eines einfachen Kontaktlos-Chipkartenlesers kann man den neuen Personalausweis am PC zur Abwicklung von Online-Geschäften oder Kommunikation mit Behörden einsetzen. Chipkartenleser für den nPA können auch zum Lesen und Schreiben der in NRW genutzten Chipkarten im ÖPNV genutzt werden.

Die Bundesregierung hat ein großes Interesse daran, in kürzester Zeit möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern die Nutzung des nPAs zu ermöglichen. Dazu benötigen diese neben einem internetfähigen PC, einen Kontaktlos-Chipkartenleser sowie eine Client-Software (genannt: Bürgerclient). Die Software wird die Bundesregierung kostenlos zur Verfügung stellen. Den Leser muss sich der Bürger selbst beschaffen.

Das Bundesinnenministerium (BMI) hat angekündigt, dass noch im ersten Quartal 2010 ein Förderprogramm aus dem Konjunkturpaket II zur Verbreitung von Kontaktlos-Chipkartenlesern aufgelegt werden soll. Es umfasst voraussichtlich ein Volumen von 24 Mio. €. Gefördert werden sollen Organisationen, die Chipkartenleser verbilligt oder kostenlos an Bürgerinnen und Bürger ausgeben.

Die Fristen für die Abwicklung dieses Förderprogramms werden wegen der Dauer des Konjunkturpaketes und dem nPA-Einführungstermin sehr kurz sein.

Das elektronische Fahrgeldmanagement in Nordrhein-Westfalen ist mit fast zwei Millionen Nutzern die größte Anwendung von Chipkarten mit ISO 14443-Technik in Deutschland. Die

Bundesregierung ist daher wahrscheinlich stark interessiert daran, die Kunden von VRR, VGN und VRS als frühe und intensive Anwender des nPA und der damit zusammenhängenden Technik zu gewinnen.

Die Verkehrsunternehmen des VRR und des VRS wurden bereits im Januar über die Förderinitiative informiert. Etliche der Verkehrsunternehmen haben ihr Interesse geäußert, diese Förderung in Anspruch zu nehmen. Vorher wollen alle Interessenten prüfen, welche Möglichkeiten die Förderung bietet, welche Funktionen den Kunden mit dem Lesegerät geboten werden sollen und wie die Lesegeräte an die Kunden verteilt werden können.

Das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum Elektronisches Fahrgeldmanagement (KCEFM) des Landes NRW hat angeregt, den Kunden, welche ein Lesegerät erhalten, eine Software zum Auslesen der Fahrscheine von Chipkarten mit zu liefern. Eine solche Software lässt das KCEFM zurzeit im Rahmen einer anderen Bundesförderung entwickeln.

Denkbar ist auch, die Kunden mit Hilfe des Lesegerätes am heimischen PC ihre Abonnements ändern zu lassen. Sie könnten beispielsweise Preisstufen oder Tarifgebiete ändern, ohne ein KundenCenter besuchen zu müssen.

Mit den VRR-Verkehrsunternehmen wurde am 28. Januar 2010 verabredet, eine kleine Arbeitsgruppe interessierter Unternehmen zu bilden, an der auch entsprechende Unternehmen des VRS teilnehmen können. Aufgabe dieser Gruppe ist die Prüfung, ob und unter welchen Umständen eine Beteiligung von Verkehrsunternehmen an der Förderinitiative sinnvoll sein kann.

16. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Betriebsaufnahmen

Zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 übernahmen im SPNV die eurobahn und die NordWestBahn verschiedene Linien, die vorher von der DB betrieben wurden. Die Betriebsaufnahme der NordWestBahn auf dem Niers-Rhein-Emscher-Netz (RE 10 und RB 31, RB 36 und RB 44) wurde von der VRR-Pressestelle in Zusammenarbeit mit der NordWestBahn durch eine Eröffnungsfahrt für Meinungsbildner, Multiplikatoren und Medien begleitet. Als schwieriger, auch in der Kommunikation, erwies sich der Start der eurobahn auf dem Maas-Rhein-Lippe-Netz (RE 3, RE 13), da erst kurz vor Betriebsaufnahme feststand, dass das Eisenbahnbundesamt nicht rechtzeitig alle Fahrzeuge der eurobahn auf diesen Linien zulassen wird. In Abstimmung mit der eurobahn hat die VRR-Pressestelle daraufhin die geplante Eröffnungsfahrt abgesagt und stattdessen eine kurzfristige Pressekonferenz einberufen, um den Medien und der Öffentlichkeit die Probleme der Betriebsaufnahmen sowie die Details eines Notfallfahrplans aktuell und umfassend zu kommunizieren. Auch auf den VRR-Internetseiten werden die Fahrgäste seitdem aktuell über den Fortgang informiert.

Zusammen mit DB Regio NRW präsentierte der VRR zudem am 03.12.2009 im Rahmen

einer Pressekonferenz am Düsseldorfer Flughafen das neue S-Bahn-Konzept und die damit verbundenen Veränderungen, die ebenfalls zum Fahrplanwechsel umgesetzt wurden.

Übergabetermine im Rahmen der Infrastrukturförderung

In ihrer neuen Rolle als Bewilligungsbehörde für Fördergelder kommt der VRR AöR u. a. die Aufgabe zu, Bewilligungsbescheide für förderfähige Projekte an Verkehrsunternehmen, Städte und Kommunen zu übergeben. In diesem Zusammenhang initiierte die VRR-Pressestelle in den vergangenen zwei Monaten zwei Übergabetermine, zu denen die lokale Presse sowie hochrangige Vertreter der Städte anwesend waren: Am 21.12.2009 überreichte VRR-Vorstand Martin Husmann einen Bescheid zum Ausbau des ZOB an den Wuppertaler Oberbürgermeister Peter Jung, und am 11.01.2010 übergab Husmann einen Bewilligungsbescheid an den Bottroper Oberbürgermeister Bernd Tischler für den Neu- und Umbau von 77 Bushaltestellen im Stadtgebiet.

Jahres-Pressekonferenz

Die Jahres-Pressekonferenz des VRR fand am 21.01.2010 in Gelsenkirchen statt. Erneut war die Resonanz groß, insgesamt 15 Pressevertreter der großen Medien und Nachrichtenagenturen waren anwesend, um sich über die vom VRR präsentierten Themen „Einnahmen- und Fahrtenentwicklung 2009“, „VRR-Engagement bei RUHR.2010“, „30 Jahre VRR“ und „Infrastrukturförderung“ zu informieren. Besonderen Niederschlag in der folgenden Berichterstattung fanden die Einnahmen- und Fahrtenentwicklung sowie die VRR-Beteiligung bei den Events der RUHR.2010 (hier vor allem Still-Leben Ruhr Schnellweg).

Eröffnungsveranstaltung RUHR.2010

Als Sponsorpartner der RUHR.2010 war der VRR bei der Eröffnungsveranstaltung auf Zeche Zollverein am 10. Januar, dem Tag des Familienfestes, mit seinem Infomobil anwesend. Zudem hatte der VRR eine „Bimmelbahn“ gemietet, die den gesamten Tag über die Besucher zwischen dem Zechen- und Kokereigelände beförderte.

17. Weiterentwicklung des VRR-Logos

Hintergrund

Das VRR-Logo wird seit 1980 in nahezu unveränderter Form verwendet. In dieser Zeit hat sich wiederholt gezeigt, dass die Farbgebung und Form des Logos die einheitliche Verwendung erschweren: so weist insbesondere der gelbe „Kern“ des Logos häufig einen zu geringen Kontrast zum Hintergrund auf; die Anbringung des Logos auf Fahrzeugen wird durch die vielen Einzelteile erschwert, und die kleinen Elemente des Wabenkranzes erschweren die

Reproduktion des Logos, wenn, wie etwa auf Werbemitteln, nur wenig Platz zur Verfügung steht.

Kostenneutrale sukzessive Einführung

Aus diesen Gründen strebt der VRR die Einführung einer überarbeiteten Version des VRR-Logos an. Hierbei ist zu beachten, dass die Einführung sukzessive erfolgen soll, so dass dem VRR und seinen Verkehrsunternehmen keine Kosten entstehen. Alte Logos müssen also nicht entfernt werden. Bei der Erstellung neuer Druckerzeugnisse, der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge oder dem turnusmäßigen Austausch von Beschriftungen soll jedoch nach dem Einführungstermin nur noch das neue Logo verwendet werden.

Die überarbeitete Gestaltung

Da das alte und neue Logo in einer längeren Einführungsphase parallel verwendet werden und um die Wiedererkennung der VRR-Wabe zu gewährleisten, hat der VRR eine behutsam angepasste Version des Logos entwickelt. Aus technischen Gründen wird hier nur die unbunte Version des Logos dargestellt. Eine farbige Version finden Sie im Anhang.



Die Vorteile des neuen Logos

Durch den Entfall des gelben Kerns lassen sich die Kontrastprobleme erheblich reduzieren. Zudem wurden Anzahl und Kleinteiligkeit der Logoelemente erheblich verringert und somit die oben erwähnten Reproduktionsschwierigkeiten gelöst.

Anlage