

**Beschlussvorlage****- öffentlich -**

Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag
AöR	Z/VII/2007/0091

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Ausschuss für Tarif und Marketing	15.03.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung	19.03.2007	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat AöR	19.03.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Wirtschaft und Finanzen	22.03.2007	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat	29.03.2007	Kenntnisnahme
Verbandsversammlung	29.03.2007	Kenntnisnahme

Datum: 31.01.2007**Betreff**

Sachstandsbericht des VRR

Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme

Sachstandsbericht

Siehe nachfolgende Seiten



Inhaltsverzeichnis

1. Beihilfeprüfverfahren Langenfeld
2. Neufassung ÖPNVG NRW
3. Neue EU-Verordnung zum öffentlichen Personennahverkehr
4. Betriebsaufnahme NordWestBahn
5. NRW-Tarif
6. Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im Jahr 2006
7. Stand der Mobilitätscardprojekte
8. Marktforschung zur Reform der VRR-Tarifstruktur 2008
9. Richtlinie Vertrieb / Vertriebsspielregeln
10. Handyticket
11. Klassifizierung von Haltestellen auf Grundlage terroristischer Bedrohungslage
12. Verwendung von ätzenden Säuremixturen in Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV
13. Fahrplanauskunftssystem des VRR für PDA verfügbar
14. Machbarkeitsstudie „Regionale Luftreinhalteplanung“
15. Politticker: Informationen für VRR Mandatsträger
16. Elektronisches VRR Designhandbuch
17. Pressekonferenzen und Veranstaltungen

Anlage

zu Punkt 11: Handlungsempfehlungen zu Gefahrenpotentialen im ÖPV

Sachstandsbericht des VRR

1. Sachstand Beihilfeprüfverfahren Langenfeld

Die Stadt Langenfeld hat 1999 bei der EU-Kommission eine Beihilfebeschwerde eingelegt über aus ihrer Sicht unzulässig gewährte Beihilfen an die Unternehmen Rheinische Bahngesellschaft AG (RBG) und Bahnen der Stadt Monheim (BSM). Betroffen davon waren drei Buslinien auf Langenfelder Stadtgebiet.

Bis 2003 hat die EU-Kommission sich wenig mit der Thematik befasst. Erst mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache Altmark Trans wurde der Prüfvorgang intensiviert. Die von der Kommission gestellten Fragen bezogen sich auf das im Jahr 1999 existierende Finanzierungssystem im VRR. Unter Beteiligung des Landes- und Bundesverkehrsministeriums wurden die Fragestellungen fristgemäß beantwortet.

Am 21.12.2006 hat die EU-Kommission für alle überraschend ein förmliches Prüfverfahren gegen den VRR eröffnet und in der Begründung auf das neue VRR Finanzierungssystem abgehoben. Dieses war jedoch nicht Grundlage des eigentlichen Beschwerdeverfahrens der Stadt Langenfeld und demzufolge auch nicht Schwerpunkt in der Argumentation des VRR.

Am 01.02.2007 fand ein informelles Gespräch bei der EU-Kommission statt, um Sachverhalte vor zu besprechen und die Zielrichtung der Kommission zu erfragen. Teilnehmer waren Vertreter EU Kommission, des Bundesverkehrsministeriums, der RBG, des VRR sowie externe Berater.

Das Ergebnis kann im Wesentlichen wie folgt zusammengefasst werden:

- Das Verfahren selbst wurde eröffnet um einer Untätigkeitsklage zuvorzukommen
- Es besteht der Wille, das Verfahren konstruktiv zu begleiten
- Die Finanzierung im VRR bis Ende 2005 ist als Bestandsbeihilfe zu werten. Rückforderungen von Beihilfen bis zum dem Zeitpunkt sind damit ausgeschlossen
- Besondere Schwerpunkte bei der Beantwortung von Fragen legt die Kommission auf das Kriterium 4 des Altmark Trans Urteils (Wie wurde das durchschnittlich, gut geführte Unternehmen entwickelt) und auf das Kriterium 3 (Überkompensation)
- Der Baustein 4b (Ausgleich des Tariflohndeltas) wird kritisch hinterfragt und nicht als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gesehen
- Der Baustein 1 (Infrastrukturvorhaltung) scheint nach ausführlicher Diskussion weniger problematisch zu sein, da es hierfür keinen Markt und damit auch keinen Wettbewerb gibt

- Eine hinreichend genaue Konkretisierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen über den Nahverkehrsplan und/oder über inhaltlich gleichwertige Betrauungsbeschlüsse der Aufgabenträger scheinen unausweichlich zu werden.

Zu den anderen Bausteinen der Finanzierung bestehen weniger problematische Fragestellungen.

Eine Stellungnahme des VRR wird bis zum 01.03.2007 erwartet, wobei auch eine Fristverlängerung auf Grund des komplexen Sachverhaltes angeboten wurde. Zu liefernde Zahlen und Daten beziehen sich auf die Unternehmen RBG und BSM.

2. Neufassung ÖPNVG NRW

Im Zusammenhang mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel beabsichtigt das Land NRW das ÖPNV Gesetz NRW mit Wirkung zum 01.01.2008 (mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2012)

zu ändern. Am 31.01.2007 wurde der Gesetzentwurf öffentlich vorgestellt und geht nunmehr in die Beratungen.

Die wesentlichen Ziele, die das Land mit dem Gesetzentwurf verfolgt sind

- die Reduzierung der Anzahl der Zweckverbände, d.h. es soll zukünftig nur 3 Kooperationsräume anstelle von 9 Zweckverbänden geben.
- Festlegung (im Einvernehmen mit den Kooperationsräumen) eines Landesnetzes von bis zu 40 Mio. Zkm im SPNV
- die Umstellung der Mittelzuweisung auf pauschale Beträge. Als Fördertatbestände gibt es zukünftig nur noch Betriebsmittel- und Investitionskostenförderung.
- Wegfall der Förderung von Verbünden und Aufgabenträgern. Insbesondere bei den kommunalen Aufgabenträgern vertritt das Land die Auffassung, dass es sich um eine rein kommunale Aufgabe handelt, die nicht aus Landesmitteln finanziert werden darf.

Organisation:

Im Gesetzentwurf sind die Kreise und kreisfreien Städte der (heutigen) Zweckverbände

1. VRR und NVN
2. AVV und VRS
3. ZVM, ZRL, VVOWL, NPH und ZWS

jeweils einzeln benannt und bilden die 3 Kooperationsräume.

Betriebsmittel SPNV: (§ 11)

Im Bereich der SPNV Betriebsmittelfinanzierung sind für 2008 Mittel in Höhe von 800 Mio. € für die Zweckverbände eingeplant. Auf den Kooperationsraum VRR/NVN entfällt ein Anteil von 45,486% (ca. 364 Mio. €). Max. 3% der Mittel dürfen für allg. Aufgaben verwandt werden.

Die Dynamisierung orientiert sich an den Regelungen des Bundesregionalisierungsgesetzes.

ÖPNV Pauschale: (§11)

Die ehemalige Fahrzeug- und Vorhaltekostenförderung wird zusammen mit der ehemaligen Aufgabenträgerpauschale zusammengeführt und als Pauschale gewährt. 92,838% der Mittel werden auf Basis der Verteilung der Mittel für Fahrzeugförderung und der Rest auf Basis der gewährten Aufgabenträgerpauschale (jeweils 2007) verteilt. Für 2008 soll die Pauschale 110 Mio. € und ab 2011 durch Zusammenlegung mit der Abgeltung von Schülerverkehren (§ 45 a PeBefG, § 6a AEG) 210 Mio. € betragen. Ab 2012 soll sich der Betrag auf 240 Mio. € erhöhen. 80% der Mittel sind an die Verkehrsunternehmen weiter zu leiten, die restlichen 20% sind für Zwecke des ÖPNV frei verfügbar.

Eine Neufestsetzung der Mittelverteilung auf Grundlage eines geänderten Schlüssels ist für 2011 vorgesehen.

Investitionsförderung: (§ 12)

Für die 3 Kooperationsräume sollen 150 Mio. € für Investitionsmaßnahmen bereitgestellt werden. Der Verteilungsschlüssel bemisst sich an den in den Jahren 2002 bis 2006 durchschnittlich ausgezahlten Fördermitteln für Infrastrukturmaßnahmen in den jeweiligen Räumen.

Über die Verwendung der Mittel entscheiden die Kooperationsräume im Wesentlichen selbst.

Darüber hinaus fördert das Land Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (§ 13). Darunter sind u.a. Maßnahmen nach dem GVFG Bundesprogramm und Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen zu verstehen.

Sonstige Förderung: (§ 14)

Weitere Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, insbesondere Bürgerbusvorhaben und Verbesserung von Sicherheit und Service.

Als Bewilligungsbehörde nach § 13 sieht das Land die Zweckverbände vor, für die Mittel nach §§ 11, 12 und 14 die Bezirksregierungen.

Fazit:

Mit dem Gesetzentwurf kommt es in vielen Bereichen zu einschneidenden Veränderungen. Einiges wird vereinfacht, es bleiben aber auch viele Fragen der Umsetzung offen, dies gilt insbesondere bei der Ausgestaltung des Landesnetzes oder bei der Zuständigkeit der Zweckverbände als Bewilligungsbehörde.

3. Neue EU-Verordnung zum öffentlichen Personennahverkehr (EU VO 1191)

Am 11. Dezember 2006 hat der Rat der Verkehrsminister mit qualifizierter Mehrheit einen „gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schienen und Straße“ beschlossen. Die Kernelemente werden im Folgenden aufgezählt:

1. Inhalt der Auftragsgestaltung

Das Verhältnis zwischen der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) und den Betreibern (Verkehrsunternehmen) muss auf der Basis befristeter öffentlicher Dienstleistungsaufträge immer dann geregelt werden, wenn entweder eine öffentliche Finanzierung stattfindet oder ein ausschließliches Recht gewährt wird.

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne dieser Verordnung (nicht zu verwechseln mit dem vergaberechtlichen Begriff des Dienstleistungsauftrages, der ein Leistungsaustauschverhältnis vorsieht) kann sowohl durch Gesetz, Vertrag oder auch Verwaltungsregelung z.B. Zuwendungsbescheide, begründet werden. Allerdings müssen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eindeutig spezifiziert werden (wie z.B. Anforderungen an Fahrplan, Tarif, Qualität, Fahrzeuge, etc.).

Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind im Grundsatz im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens zu vergeben. Diese müssen offen für alle Betreiber und fair sein. Ebenso sind die Grundsätze der Transparenz und Nichtdiskriminierung zu beachten.

Ausnahmen von diesem Grundsatz sind in folgenden vier Fällen möglich:

- Eigenbetriebe oder interner Betreiber (siehe 2.)

- unter bestimmten Schwellenwerten (siehe 3.)
- Notfälle (siehe 4.)
- Eisenbahnverkehr (siehe 5.)

Aufträge (im Sinne des Vergaberechts, d.h. Leistungsaustauschverträge) für Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen sind nach dem Recht der öffentlichen Auftragsvergabe zu vergeben. In allen anderen Fällen greifen die Vorschriften der neuen EU-Verordnung, d. h. im Ergebnis:

Jegliche Auftragsvergabe von Verkehrsdienstleistungen in den Bereich U-Bahn, S-Bahn, Schienenregional- und Schienenfernverkehr erfolgt nach der neuen ÖPNV-Verordnung. In den Bereichen Bus- und Straßenbahnverkehr ist zu unterscheiden, ob es sich um Leistungsaustauschverträge, Dienstleistungskonzessionen oder sonstige Rechtsakte geht. Lediglich für den Bereich der Leistungsaustauschverträge gilt dann das Vergaberecht, in allen anderen Fällen greift die neue EU-Verordnung.

2. Erleichterungen bei In-house-Vergaben

Eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen ohne Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens ist möglich, wenn der Aufgabenträger beschließt, entweder 1. selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (nach deutschem Recht Eigenbetrieb) oder 2. öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die er eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht (sog. Interner Betreiber).

Im Gegensatz zum vergaberechtlichen In-house-Geschäft stellt diese Vorschrift sicher, dass eine „Kontrolle wie über eigene Dienststellen“, die Voraussetzung solcher Direktvergaben ist, keine 100%ige Eigentümerstellung der öffentlichen Hand mehr verlangt. Maßgebend soll stattdessen die tatsächliche rechtliche Beherrschung des Unternehmens sein, wie sie sich anhand des Gesellschaftsvertrages, der Besetzung der Aufsichtsgremien oder Kontrolle individueller Geschäftsführungsentscheidungen bestimmen lässt.

Die Rechtsprechung des EuGH stellt allerdings sehr hohe Anforderungen an die „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“. So sieht der EuGH insbesondere den Einfluss der Kommune als Anteilseigner lediglich über eine Mittlergesellschaft (in der Regel eine steuerlich motivierte Beteiligungsholding) sehr kritisch.

Eine Erleichterung der Direktvergaben stellt darüber hinaus die Lockerung des geographischen Aspektes dar. Die EU-Verordnung lässt Direktvergaben an Unternehmen auch dann zu, wenn sie im Rahmen eines Verkehrsverbundes in das Gebiet benachbarter Aufgabenträger abgehende Linien betreiben. Mit dieser Formulierung wird den Belangen eines integrierten Verkehrsangebotes in Verbundräumen Rechnung getragen. Es ist sichergestellt, dass nicht nur die Eigentümerkommune, sondern auch andere Behörden im Rahmen des Verbundes den internen Betreiber oh-

ne Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens mit der Leistung beauftragen können. Voraussetzung dafür ist lediglich, dass im Verbundraum wenigstens eine zuständige örtliche Behörde über das Verkehrsunternehmen eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigene Dienststelle entspricht.

3. Erweiterte Möglichkeiten der Direktvergabe an Externe

Die neue EU-Verordnung erlaubt die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an kleine und mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 20 Fahrzeugen. Die europarechtliche Schwelle soll hier bei 1,7 Mio EUR oder 500.000 km jährlicher Verkehrsleistung liegen.

4. Direktvergabe als Notmaßnahme

Zusätzliche Direktvergabemöglichkeiten ohne Bindung an den internen Betreiber sind vorgesehen bei einer bereits eingetretenen oder drohenden Unterbrechung des Verkehrsdienstes.

5. Direktvergabe von Eisenbahnverkehren

Die neue EU-Verordnung sieht vor, dass zuständige Behörden entscheiden können, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr direkt zu vergeben. Dies betrifft allerdings nur die Direktvergabemöglichkeit an öffentliche oder private Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ausgenommen sind andere schienengebundene Verkehrsdienste, wie z.B. U-Bahn oder Straßenbahn. Insofern bleibt hier nur die Möglichkeit einer Vergabe an einen internen Betreiber.

6. Vorbehalt des nationalen Rechts

Die Möglichkeiten der Direktvergabe stehen allerdings unter dem Vorbehalt des nationalen Rechts. Nach der neuen EU-Verordnung ist eine Direktvergabe nur zulässig, wenn diese „nicht nach innerstaatlichem Recht untersagt ist“. Dementsprechend ist eine Direktvergabe in Deutschland nur dann möglich, wenn die deutsche Rechtsordnung dem nicht entgegen steht.

Ob und in welchem Umfang die deutsche Rechtsordnung eine Direktvergabe zulässt, werden die Gerichte entscheiden müssen. Hier lassen die Vorschriften des Grundgesetzes

- Gleichheitsgebot, Diskriminierungsverbot (Art 3 Abs. 1 GG)
- Rechtsstaatsprinzip (Art. 19, 20 GG)
- Berufszugangsfreiheit, Chancengleichheit (Art. 12 Abs. 1 GG)

angesichts aktueller Rechtsprechung (OVG Koblenz, OVG Niedersachsen, BVerfG) durchaus berechtigte Zweifel zu.

7. Weiteres Verfahren

Nach Verabschiedung des gemeinsamen Standpunktes beginnt die Drei-Monatsfrist für die zweite Lesung des europäischen Parlaments. Sollten Rat und Parlament sich nicht auf einen gemeinsamen Verordnungstext einigen, bliebe immer noch die Möglichkeit, in einem Vermittlungsverfahren eine einvernehmliche Formulierung zu finden. Angesichts der langen Vorgeschichte dieses Verordnungsentwurfs und vor dem Hintergrund, dass sich der Rat einige der Forderungen des Europäischen Parlaments zu eigen gemacht hat, dürfte aber wohl davon auszugehen sein, dass es noch in diesem Jahr zur Verkündung der Verordnung im EU-Amtsblatt kommt.

4. Betriebsaufnahme NordWestBahn

Am 10. Dezember hat die NordWestBahn GmbH, Osnabrück, den Betrieb auf den Strecken des Emscher-Münsterland-Netzes (B1-Netz) aufgenommen. Es sind dies die Linien:

RE 14 Essen – Bottrop – Dorsten – Borken,
RB 43 Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten und
RB 45 Dorsten – Coesfeld.

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

Nach einem reibungslosen Start am 10.12.2007 konnte ab dem 11.12.2007 von einer nahezu Vollausnutzung, auch der Stehplätze, gesprochen werden. An diesem Tag gab es sogar Unterkapazitäten, die dazu führten, dass nicht alle Fahrgäste zur gewünschten Zeit ihr Ziel erreichten. Im Vorfeld wurde erwogen, die erste „Taktfahrt“ zu schwächen zugunsten der Freisetzung eines Fahrzeugs als Reservefahrzeug. Diese Maßnahme hat sich jedoch im Nachhinein als nicht praktikabel erwiesen, da die Fahrgastzahlen deutlich höher sind als bei dieser Fahrt ursprünglich erwartet.

Bereits am 2. Werktag (12.12.2006) nach Betriebsaufnahme hat die NordWestBahn jedoch Abhilfe geschaffen und die erste noch am Vortag übervolle Fahrt (5:33 Uhr ab Borken) um ein weiteres befristet bis zum 14.01.2007 angemietetes Fahrzeug vom Typ „3-teiliger Talent“ verstärkt.

Seit dem 11.12.2006 führte der VRR daher mit eigenen Mitarbeitern umfangreiche Fahrgastzählungen und –beobachtungen, insbesondere auf dem neuralgischen Abschnitt Essen Hbf – Dorsten, zur Hauptverkehrszeit durch. Die so gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Gespräche mit der NordWestBahn ein, in denen es das

Ziel war, die jetzt – nach Verstärkung der ersten Fahrt – vorhandenen Kapazität, die trotz der Verstärkerfahrt in der HVZ unter der bis zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 angebotenen Kapazität liegt, langfristig zu sichern. So soll dauerhaft jedem Fahrgast eine Fahrmöglichkeit zur fahrplanmäßig gewünschten Uhrzeit angeboten werden können. Die Gespräche wurden erfolgreich abgeschlossen, so dass zukünftig die in den letzten Wochen angebotene Kapazität vertraglich gesichert ist (vgl. Beschlussvorlage SPNV-Teilnetz B1 „Nachträgliche Vergabe Baustein 4 - Reservefahrzeug).

Die zusätzlich angebotene Verstärkerfahrt (Dorsten ab 6:35 Uhr) wird inzwischen gut angenommen, so dass diese dann auch der Entlastung der stark in Anspruch genommenen Fahrten (Borken ab 5:33 Uhr und 6:33 Uhr) dient.

Bezüglich der Leistungsmerkmale „Pünktlichkeit“, „Qualität“ und „Service“ können wir bisher auf eine durchweg positive Resonanz zurückblicken.

5. NRW – Tarif

Voraussichtlich am 12.06.2007 startet die dritte Stufe des NRW-Tarifs. Vorrangig sind dabei zwei Aspekte zu benennen. Zunächst werden alle Bahnhöfe in einer Stadt zu einem so genannten Tarifpunkt zusammengefasst. Der Fahrpreis errechnet sich dann nicht mehr, wie bislang bahnhofsscharf, sondern vom Tarifpunkt, in dem sich der Startbahnhof befindet bis zum Tarifpunkt, in dem sich der Zielbahnhof befindet. Dies führt zu einer Vereinheitlichung der Preise auf vielen Strecken, so dass sich für die Kunden die Preistransparenz deutlich erhöht. Das Zentrum, um das die jeweiligen Tarifpunkte gebildet werden, ist in der nun anstehenden Stufe zunächst der entsprechende Hauptbahnhof einer Stadt. Für Vorortbahnhöfe bedeutet dies, dass je nach Fahrtrichtung sowohl leichte Preissenkungen als auch moderate Preiserhöhungen ergeben können. Insgesamt bleibt das Preisgefüge aber auf ganz NRW bezogen einnahmeneutral.

Mit diesem Schritt nähert sich der NRW-Tarif an die Preisbildungsgrundsätze der Verbundtarife an. Auch bei denen wird immer von einer Stadt zu einer anderen tarifiert, wobei die Lage der einzelnen Haltestellen in der Regel keine Rolle spielt. Somit wird der NRW-Tarif leichter zu verstehen und anzuwenden sein.

Der zweite Aspekt bezieht sich auf die Gemeinden ohne eigenen Bahnhof, im VRR z.B. Herten oder Datteln. Diese Orte erscheinen nicht namentlich auf den Tickets, sondern sind zurzeit nur in einer so genannten Gemeindanbindungsdatei mit dem nächstgelegenen Bahnhof aufgelistet. Ab Juni 2007 werden aber auch diese Orte als Ziele auf allen Tickets des NRW-Tarifes erscheinen und somit eine Zuordnung der Fahrmöglichkeiten erleichtern. Damit ist auch eine einfachere Zuschreibung der Einnahmen für die in Frage kommenden Relationen möglich.

Verbunden mit diesen tariflichen Maßnahmen wird zudem eine erweiterte Tarifauskunft für den NRW-Tarif erarbeitet, die den Beauskunftungsservice für Kunden und

Mitarbeiter deutlich erhöht. Derzeit gibt es über die elektronische Fahrplanauskunft nur für ausgewählte Ticketarten, (z. B. für das Einzelticket) eine Preisbenennung. Preise für die Pauschalpreistickets fehlen ebenso wie Fahrpreismäßigungen für bestimmte Kundengruppen. Hier schließt der „NRW– Tarifberater“ ab Mitte 2007 eine Kommunikationslücke.

Eine technische Verknüpfung des NRW-Tarifberaters zum VRR-Tarifberater wird ebenfalls konzeptionell vorbereitet, damit zukünftig über den VRR-Tarifberater auch der NRW-Tarif beauskunftet werden kann.. Beim VRR-Tarifberater erfragen monatlich im Durchschnitt 18.000 Kunden den für sie vorteilhaftesten VRR-Fahrpreis.

6. Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im Jahr 2006

Der Trend steigender Fahrgastzahlen hält weiterhin an. Im vergangenen Jahr stieg die Zahl der entgeltlichen Fahrten mit Bus und Bahn im VRR nach vorläufiger Rechnung um 1,4 % auf nahezu 1,1 Milliarden. Nicht eingerechnet sind die rd. 4 Millionen zusätzlichen Fahrten, die während der Fußballweltmeisterschaft im VRR durchgeführt wurden. Rechnet man diese Zusatzfahrten hinzu, beträgt die Steigerung der Fahrgastzahlen im vergangenen Jahr 1,8 %.

Auch bei den Einnahmen konnte im letzten Jahr ein deutliches Plus verbucht werden. Diese Einnahmen stiegen nach einer Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - November 2006 um rd. 46 Millionen Euro auf insgesamt 834 Millionen Euro. Dies entspricht einem Zuwachs um 5,8 % gegenüber dem Jahr 2005. Das Ergebnis wird sich nach der Erfahrung der letzten Jahre, bei Vorlage der endgültigen Einnahmemeldungen und der Verbuchung der sonstigen Erträge, z. B. die der (WM-)Kombitickets, des CityTickets und des NRW-Tarifs sicherlich noch verbessern.

Der Einnahmезuwachs ist u. a. auf die Preisanpassung zum 01.01.2006 um 3,4 % und die vorgezogene Preisanpassung zum 01.08.2006 um 4,9 % zurückzuführen.

Erfreulich ist dabei die trotz der Preisanpassungen weiterhin steigende Zahl der Abonnenten. Prozentual stieg deren Anzahl gegenüber dem Vorjahr nochmals um 2,3 % auf nunmehr rd. 1,2 Millionen. Diese bilden das verlässliche Rückgrat für ertragssteigernde Preisanpassungen. Gegenüber diesen Kunden besteht die Verpflichtung einer guten und dauerhaften Qualitätserbringung.

Die prozentual größten Zuwächse sind bei dem Auszubildendenticket YoungTicket-Plus mit 8,9 % auf nunmehr rd. 60.000 Kunden und beim Seniorenangebot Bären-Ticket mit 8,8 % auf derzeit knapp 50.000 Kunden zu verzeichnen. Mengenmäßig sind mit einem Plus von 9.000 Dauerkunden die Ticket1000/2000–Familie und mit einem Zuwachs von 8.000 Kunden das SchokoTicket die hervorzuhebenden Gewinner. Zu Beginn des Jahres 2006 wurden Änderungen im Ticketsortiment des Bartarifs durchgeführt. Einige Verlagerungen, z. B. vom ehemaligen 7Tage–Ticket zum neuen 4er–Tagesticket sind allerdings nicht im erwarteten Umfang eingetreten. Finanziell war diese Änderung dennoch vorteilhaft, da unerwartet viele Kunden statt eines Bartickets nun ein Monatsticket im Einzelkauf erwerben.

7. Stand der Mobilitätscardprojekte

Wie bereits in den vergangenen Sitzungsblöcken dargestellt, beteiligt sich der VRR mit mehreren Modellen an einem bundesweiten Versuch, die Daueringbote der Verbünde und die DB-BahnCard näher zusammenzubringen. Im VRR wurden in den Städten Dortmund und Hagen im Zeitraum Juli bis Dezember 2006 an insgesamt 5.500 neuen Abonnenten eines Ticket1000 oder Ticket2000 Gutscheine zum kostenlosen Erwerb einer BahnCard25 verteilt. Von den ausgegebenen Gutscheinen wurden rd. 15 % (= rd. 800) eingelöst. Gemeinsam mit der DB wird nun eine Marktbefragung unter diesen etwa 800 Nutzern über deren Motive, das möglicherweise geänderte Fahrverhalten bei der DB und denkbare Zahlungsbereitschaften für ähnlich gelagerte Aktionen vorbereitet und noch im ersten Halbjahr 2007 zum Abschluss gebracht.

In Essen wurde ein etwas anderes Vertriebsprojekt durchgeführt. Hier konnten EVAG-Kunden zu einem Preis von 40,00 € ein Paket mit mehreren Leistungen, (u. a. ein Gutschein für die BahnCard25) kaufen. Da bis zum Ende des Aktionszeitraums Oktober 2007 nur 130 Pakete abgesetzt werden konnten, wird dieses Vertriebspaket nicht weiter angeboten.

8. Marktforschung zur Reform der VRR-Tarifstruktur im Jahr 2008

Auf die europaweit ausgeschriebene Marktforschung haben sieben Bieter ein Angebot eingereicht. Nach intensiver und aufwendiger Bewertung fiel der Zuschlag auf die Bietergemeinschaft aus den Firmen IVV, IVT und omniphon. Die Arbeiten wurden inzwischen planmäßig begonnen, d.h. im Sommersitzungsblock dieses Jahres können die ersten Ergebnisse der Marktforschung vorgestellt werden.

Die VGN hat Ende 2006 beschlossen, zur Vorbereitung einer zum VRR analogen Reform ihrer Tarifstruktur eine eigene Marktforschung durchzuführen. Hierzu erfolgen aktuell die erforderlichen Abstimmungen mit dem Ziel, die Prozesse in VRR und VGN inhaltlich und terminlich zu harmonisieren.

Um die Erfordernisse der Einnahmenaufteilung an die Marktforschung angemessen zu berücksichtigen, hat sich absprachegemäß am 29.01.2007 erstmals ein Expertenteam aus sieben Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen und des VRR konstituiert. In intensiver Zusammenarbeit mit IVV sollen hier die VU-spezifischen Auswirkungen der geplanten Tarifstrukturreform abgeschätzt werden.

9. Richtlinie Vertrieb/Vertriebsspielregeln

Die bisher einzeln bestehenden Richtlinien

- Stationäre Vertriebsstellen im VRR (Ausgabe 1992),
- Multifunktionale Vertriebsautomaten im VRR (Ausgabe 1998),
- Elektronische Fahrausweis- und Wertmarkendrucker (Ausgabe 1992),
- Ticketprüfung im VRR (Ausgabe 1992) und
- E-/M-Commerce (Ausgabe 2001)

sowie das Pflichtenheft „Entwerfer“ und die entsprechenden Handlungsempfehlungen müssen überarbeitet werden. Bei dieser Maßnahme sollen die einzelnen Werke

zu einer Richtlinie Vertrieb zusammengefasst und die Inhalte auf die zu regelnden Punkte reduziert werden. Ziel ist, für die Vertriebsstruktur in den Bereichen, in denen es aus Kundensicht notwendig ist, eine Einheitlichkeit verbundweit zu schaffen. Hierdurch werden Zugangshemmnisse gesenkt. Gleichzeitig werden in diese Richtlinie auch neue Aspekte einfließen, bei denen sich ein Regelungsbedarf in jüngster Zeit gezeigt hat. Hierzu zählen beispielsweise die Abstimmung einer Obergrenze für Beigaben bei Neuabonnenten und die Möglichkeit einer Überprüfung, ob der Abschluss tatsächlich zu einem Neukunden führt.

Durch diese „Spielregeln“ soll die Akquisition von Neukunden unterstützt und gleichzeitig das Abwandern aufgrund von Werbeprämien eingedämmt werden. Hierbei werden datenschutz- und kartellrechtliche Belange berücksichtigt.

Weiter wird in der Richtlinie die Erkennbarkeit für den Kunden geregelt. Hier ist es notwendig, dass die Kennzeichnung verbundweit einheitlich erfolgt. Dies bezieht sich sowohl auf die KundenCenter und die Automaten wie auch auf die Hinweise zum Vordereinstieg oder die Handhabung des Kontrollvorgangs.

In diesem Zusammenhang hat die DB ihr Verfahren zur Erhebung erhöhter Beförderungsentgelte (EBE) bei gestörten Ticketautomaten und Entwertern den Erfordernissen aus Kundensicht überarbeitet. In 2006 wurde zu 97,55 % die Funktionsfähigkeit der Automaten seitens der DB sichergestellt. Dennoch ist die Störung vielfach ein Argument im Rahmen von Kontrollen. Hier werden zwar nach wie vor im Zug die Daten der Kunden erhoben, danach prüft jedoch erst die DB die Richtigkeit der Angaben des Kunden. Wird bei der Überprüfung festgestellt, dass der Ticketautomat oder Entwerter gestört war, so erhält der Kunde von der DB ein Schreiben, in dem seine Angaben bestätigt werden und er somit nur den normalen Fahrpreis für diese Fahrt zu entrichten hat. Muss den Angaben des Kunden widersprochen werden, so erhält er ebenfalls ein Schreiben der DB. In dieser Mitteilung wird er zur Zahlung des EBE aufgefordert, da seine Angaben nicht bestätigt werden konnten.

Der Zeitplan zur Richtlinienerstellung sieht eine Erarbeitung und Abstimmung der Inhalte mit allen Verkehrsunternehmen bis Mitte April vor, sodass die Richtlinie im Sondersitzungsblock zum Beschluss kommen kann.

10. Handyticket im VRR

Die drei Verkehrsunternehmen EVAG, Rheinbahn und WSW, die an dem VDV Piloten zu einem bundesweiten Handyticket teilnehmen werden, haben sich auf den 26. April 2007 als bundesweiten Starttermin verständigt. An diesem Tag wird es in Hamburg eine zentrale Pressekonferenz und in den jeweils teilnehmenden Städten zeitgleich regionale Pressekonferenzen geben. Die Problemfelder beim Herunterladen der Java-Applikation sind erkannt und, soweit es im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen liegt, behoben. Im VRR werden den Kunden die Tickets via SMS angeboten, so dass im VRR mit einer hohen Akzeptanz zu rechnen ist.

Zum Verfahren beim Handyticket: Der Kunde meldet sich einmal bei einem Ver-

kehrsunternehmen seiner Wahl zur Teilnahme an. Danach kann er für alle berechtigten Tarifgebiete, d. h. für Essen, Düsseldorf und Wuppertal, Tickets erwerben. Hierfür wird dem Kunden ein Programm auf sein Handy geladen, welches es ihm ermöglicht, das gewünschte Ticket auszuwählen und aus dem Internet zu laden. Darüber hinaus wird den Kunden im VRR auch die Möglichkeit gegeben, das Ticket per Anruf zu bestellen. Der Kunde erhält dann eine SMS mit seinem Ticket.

11. Klassifizierung von Haltestellen auf Grundlage terroristischer Bedrohungslage

Das Innenministerium NRW hat mit seinem Erlass vom November 2005 „Handlungsempfehlungen zu Gefahrenpotenzialen im ÖPV“ (Anlage 1) formuliert. In der Empfehlung Nr. 3 ist die „Festlegung und Priorisierung gefährdeter Objekte zwischen Polizei und Betreibern der Verkehrsbetriebe auf örtlicher Ebene anhand einheitlicher Bewertungskriterien“ vorgesehen.

Auf Initiative des ZeRP Arbeitskreises „Gefahrenpotenziale im ÖPV“ wurde darauf hin durch die Kreispolizeibehörden Bochum und Gelsenkirchen sowie der BOGESTRA die empfohlene Klassifizierung von Haltestellen im Bediengebiet durchgeführt. Dabei wurden auch teilweise unterschiedliche Bezeichnungen von Haltestellen bei Polizei und Verkehrsunternehmen synchronisiert.

Im Anschluss wurde als Pilot die durch die Polizeibehörden vorgenommene Kategorisierung der Haltestellen in den Datenverarbeitungssystemen der beteiligten Partner abgebildet. Durch diese besondere Form der Visualisierung können die Schwerpunktbereiche im Verkehrsgebiet differenziert und deutlich hervorgehoben werden. Für den Umgang mit diesen besonders sensiblen Bereichen können vorab Maßnahmen zwischen Polizei und Verkehrsunternehmen, vorbereitend auf mögliche Krisensituationen, besprochen und beschlossen werden.

12. Verwendung von ätzenden Säuremixturen in Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV (Etching)

Eine erstmals Anfang 2002 in der Kriminalinspektion München-Süd festgestellte neue Form des Vandalismus namens „Etching“ hat zunehmend Nachahmer in Nordrhein-Westfalen und in anderen Bundesländern gefunden. Es handelt sich dabei um den Einsatz von so genannter Flusssäure, die z. B. auf Fahrzeugscheiben und Haltestellenscheiben aufgetragen wird und diese dann verätzt. Da die aufgetragene Säure nicht vollständig verfliegt und Rückstände bleiben können, könnte es bei entsprechender Berührung durch Fahrgast oder Mitarbeiter zu Gesundheitsschädigungen kommen. Besonders gefährdet ist das Reinigungspersonal der Verkehrsunternehmen, da die Säurerückstände bei Kontakt mit Flüssigkeit (z. B. Reinigungsmitteln) aktiviert werden und nicht auf der Haut bleiben, sondern, je nach Konzentration, tiefer eindringt und sogar innere Organe verletzen kann. In Berlin sind durch

diese Vorfälle bereits drei Polizeibeamte schwer verletzt worden.

Nach Informationen der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) beim VRR gibt es inzwischen auch Etchingvorfälle in Fahrzeugen und in bzw. an Anlagen bei Verkehrsunternehmen in NRW. Auf Empfehlung des ZeRP-Arbeitskreises „Graffiti“ wurde daher eine Arbeitsgruppe „Etching“ mit Vertretern aus Verkehrsunternehmen, Ordnungsämtern, Landes- und Bundespolizei gebildet. Ziel ist es, den Verkehrsunternehmen im ÖPNV unterstützende Handlungsempfehlungen im Umgang mit dieser Erscheinungsform des Vandalismus, bei der es sich um einen Straftatbestand handelt, zur Verfügung zu stellen.

ZeRP sensibilisiert die Verantwortlichen in den Verkehrsunternehmen im VRR und darüber hinaus in NRW auf die Durchführung von Aufklärungsmaßnahmen zu Thema Etching. Dabei sollte den Mitarbeitern insbesondere der Unterschied zwischen einer gekratzten bzw. einer geätzten Oberflächenbeschädigung verdeutlicht werden, so dass sie die Situation richtig bewerten und alle weiteren Schritte sachgemäß einleiten können. Das vorliegende Mitarbeiterinformationsblatt unterstützt die Verdeutlichung dieser Unterschiede.



Abb.1: Information per Fax vom 09.02.2007 an alle VU in NRW über die Melde- und Kommunikationsplattform beim VRR

13. Fahrplanauskunftssystem des VRR für PDA verfügbar

Seit Januar 2007 bietet der VRR für Nutzer von PDAs (Personal Digital Assistents) eine Online-Fahrplanauskunft, mit der man per Pocketcomputer bequem von unterwegs aus Bus- und Bahnverbindungen abfragen kann. Der Service für die PDAs bietet ebenso wie die Web- und die Handy-Version des Auskunftssystems bundesweite Fahrplanauskünfte für Busse und Bahnen.

Für die Züge der DB werden die echten Abfahrtszeiten angezeigt, also Verspätungen in der Auskunft mit berücksichtigt. Die PDA-Auskunft des VRR ist über die Adresse

<http://pda.vrr.de> zu nutzen und ist für die beiden gängigsten PDA-Betriebssysteme optimiert, d. h. sie funktioniert sowohl auf mit Palm OS betriebenen PDAs, als auch mit dem Betriebssystem Windows CE.

Ausblick 2007/2008: Im nächsten Schritt soll der Service um die Echtzeitdaten einiger kommunaler Verkehrsunternehmen erweitert werden. Damit können dann auch für Busse, U- und Straßenbahnen die so genannten Echtzeitdaten inkl. der Verspätungen angezeigt werden.

14. Machbarkeitsstudie „Regionale Luftreinhalteplanung“

Anfang Februar wurde die Machbarkeitsstudie „Regionale Luftreinhalteplanung“, die das Deutsche Institut für Urbanistik im Auftrag des Umweltministeriums, des Deutschen Städtetages und des RVR erstellt hat, vorgestellt. Neben kommunalen Vertretern aus den Bereichen Umwelt und Planung haben für den ÖPNV Vertreter der Steuerungsstelle Nahverkehr Essen, des VDV und des VRR an der Studie mitgearbeitet (download der Studie unter http://www.munlv.nrw.de/ministerium/pdf/regionale_luftreinhalteplanung.pdf).

Die gesundheitsbezogenen Anforderungen an die Luftqualität, die EU-weit gelten, erfordern von den Verantwortlichen auf allen Verwaltungsebenen Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffemissionen. Sie dienen nicht nur dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung, sondern leisten vor allem in den Städten auch einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität. Mit der Machbarkeitsstudie zur regionalen Luftreinhalteplanung werden die Potenziale und Chancen eines gemeinsamen, solidarischen Vorgehens bei der Luftreinhalteplanung in der Region Rhein-Ruhr aufgezeigt, da insbesondere das Problem der hohen Hintergrundbelastung nicht kleinräumig gelöst werden kann.

Die Studie schlägt neben der Förderung des ÖPNV, der Abstimmung von LKW-Routenkonzepten über Stadtgrenzen hinweg und der Weiterentwicklung von Güter-Logistikkonzepten auch eine großräumige Umweltzone als eine Maßnahme von zentraler Bedeutung für die nachhaltige Verbesserung der Luftqualität vor. Die genaue Ausgestaltung der räumlichen Ausdehnung und die Frage, für welche Schadstoffklassen Fahrverbote ausgesprochen werden, ist von den Kommunen zu entscheiden. Aus Sicht des VRR ist dabei gleichzeitig zu klären, welche Auswirkungen diese Entscheidungen auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen haben werden, ob und wieweit zur Bewältigung dieser Nachfrage eine Angebotsausweitung notwendig ist und wie diese ggf. finanziert wird. Problematisch wäre es, wenn durch evt. Kürzungen im ÖPNV Leistungsangebot die Ziele der Luftreinhaltepolitik behindert würden.

Vor diesem Hintergrund hält der VRR eine stärkere Integration der Fachplanungen, ein lokales und regionales intermodales Mobilitätskonzept, die verbesserte Abstimmung zwischen SPNV und ÖSPV sowie Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für notwendig. Der VRR wird diese Überlegungen bei der Überarbeitung seines Nahverkehrsplans berücksichtigen.

Da die Umweltzone auch für die Busse der ÖPNV-Unternehmen gelten wird (ggf. mit Übergangsfristen), sollten zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen Strategien für eine schadstoffarme Busflotte (Einbau von Russpartikelfilter, beschleunigte Neubeschaffung von EURO-V-Bussen, alternative Kraftstoffe und Antriebe) vereinbart werden.

15. Polit-Ticker: Informationen für VRR-Mandatsträger

Wie im letzten Sitzungsblock bereits berichtet, hat der VRR den Informationsdienst der Gremien um den so genannten Polit-Ticker erweitert. Drei Ausgaben des Polit-Tickers wurden seit Oktober 2006 an die Mitglieder der Verbandsversammlung verschickt:

1. Ausgabe am 20.10.2006: Stellungnahme des VRR zum Landeshaushalt NRW
2. Ausgabe am 08.12.2006: 2007 Weniger Kürzungen im VRR als zunächst geplant
3. Ausgabe am 01.02.2007: Novellierung der ÖPNVG in NRW

So konnte sichergestellt werden, dass den Mandatsträgern frühzeitig wichtige Hintergrundinformationen und relevante Pressemitteilungen zugeschickt wurden, bevor diese an die Presse und damit in die Öffentlichkeit gelangten.

Zusätzliche Hintergrundinformationen über Projekte und Arbeiten im VRR bietet der kostenlose Newsletter spectrum online, der mindestens alle drei Wochen erscheint. Um auch hier die Meinungsbildner regelmäßig mit Informationen zu versorgen, hat der VRR Ende letzten Jahres allen Abonnenten des Meinungsbildnermagazins spectrum (etwa 1.300 Personen) einen Testversand von drei Ausgaben spectrum online angeboten. 163 der vom VRR angeschriebenen Personen haben sich darauf hin für ein dauerhaftes Abonnement von spectrum online angemeldet.

16. Elektronisches VRR-Designhandbuch

Über die Überarbeitung und Neugestaltung des über zwanzig Jahre alten VRR-Designhandbuchs wurde ebenfalls bereits im letzten Sitzungsblock an dieser Stelle berichtet. Inzwischen ist das neue Designhandbuch, das als kostengünstige, web-basierte Version angelegt ist, umgesetzt. Das neue, elektronische VRR-Designhandbuch beinhaltet unter anderem nun auch Designvorgaben für elektronische Medien. Es ist im Internet des VRR unter www.vrr.de/design abrufbar und ersetzt ab sofort die ursprüngliche Loseblattsammlung. Die Anwender haben über einen Online-Zugang jetzt schnellen Zugriff auf aktuelle Dateien wie Logos oder druckfähige PDFs und das Designhandbuch kann externen Partnern wie Druckereien oder Agenturen elektronisch zur Verfügung gestellt werden, ohne zusätzliche Kopien anfordern oder verschicken zu müssen.

17. Pressekonferenzen und Veranstaltungen



Im Bereich der Pressekonferenzen ist vor allem über die diesjährige Jahrespressekonferenz des VRR am 25.01.2007 zu berichten. Die Beteiligung der Journalisten erreichte mit 19 Personen einen bisher unerreichten Höchststand. Dies veranschaulicht, dass der VRR von den Medien als wichtiger Ansprechpartner in dieser Region wahrgenommen wird. Die Medienresonanzanalyse, die der VRR im Nachfeld der Jahrespressekonferenz durchführte, brachte folgende Ergebnisse: Über die auf der Jahrespressekonferenz kommunizierten Themen des VRR gab es insgesamt 22 Berichterstattungen in den Printmedien im Verbundgebiet. 13 dieser Berichte waren in ihrer Grundaussage als neutral zu bewerten, 5 als sachlich-positiv und 4 als kritisch. Insgesamt lasen rund 4,1 Millionen Menschen an Rhein und Ruhr die Berichterstattungen über den VRR aufgrund der Jahrespressekonferenz.

Im Bereich Veranstaltungen ist der traditionelle Neujahrsempfang des VRR zu nennen, der diesmal am 19.01.2007 im Schloss Horst in Gelsenkirchen stattfand. Rund einhundert Gäste aus Politik und Wirtschaft folgten der Einladung des VRR. Gastredner war diesmal Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Vorsitzender des Netzbeirates der DB AG und Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.