Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**Z/VIII/2010/0050**	**3**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Zuständigkeiten**
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	11.06.2010	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AöR	14.06.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	16.06.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	30.06.2010	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	01.07.2010	Kenntnisnahme

Datum: 25.05.2010

Betreff
Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag
Kenntnisnahme

Inhaltsverzeichnis

1. DB Rechtsstreit
2. Revision ÖPNVG – Weitergabe von Unterlagen und Daten an das MBV
3. Stationsgebühren
4. Förderprogramm Hybridbusse
5. Vorläufige Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar – März 2010
6. Tarifharmonisierung VRR / VGN
7. Marktforschung Sortimentsreform 2011: Phase 3 – Preis- und Akzeptanztest
8. Marktforschung vor der Einführung eines SozialTickets
9. Ticketberater
10. Fortführung IC–Vertrag
11. Projekt PräViteS (präventiver Einsatz von Videotechnik für mehr Sicherheit im ÖPNV)
12. VRR-weites Modell einer Kunden- und Pünktlichkeitsgarantie - Konzept „10 Minuten Pünktlichkeitsversprechen“ im Verbund –
13. Presse – und Öffentlichkeitsarbeit

1. DB Rechtsstreit

1) Aktueller Sachstand Beihilfebeschwerde Mofair

Mit Schreiben vom 27.04.2010 an die ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Union übermittelt die Europäische Kommission der Bundesregierung die Beschwerden über mutmaßlich rechtswidrige staatliche Beihilfen, eingelegt von Mofair am 06.03.2009 und am 28.07.2009 und 09.04.2009, ergänzt durch zusätzliche Informationen vom 07.04.2010.

a) Auskunftsersuchen der Kommission

Die Kommission erbittet darin Auskünfte zu einer Beschwerde über die Gewährung einer angeblich unzulässigen staatlichen Beihilfe an die DB Regio NRW, die sich zum einen auf die Verkehrsverträge mit dem VRR, abgeschlossen in 1997, 2004 und 2009, bezieht, zum anderen auf angebliche Dumpingangebote der DB Regio, ermöglicht durch Überkompensationen in direkt abgeschlossenen Verkehrsverträgen.

Die Kommission bittet in diesem Schreiben um die Beantwortung diverser Fragen sowie die Übermittlung weiterer Informationen innerhalb einer Frist von 20 Arbeitstagen.

Dabei geht es um folgende Fragen bezüglich der mutmaßlichen staatlichen Beihilfe für DB Regio NRW:

1. Die Kommission bittet um Übermittlung der drei betroffenen Verkehrsverträge (1997, 2004 und 2009, ohne Schwärzungen).

2. Die Kommission bittet um Übermittlung des Sachverständigengutachtens *Überkompensation der DB Regio NRW GmbH durch den „großen VRR Verkehrsvertrag"*

3. Die Kommission nimmt Bezug auf den Rechtsstreit zwischen DB Regio NRW und der VRR AöR vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen und auf die dort vom VRR vertretene Auffassung, wonach der Verkehrsvertrag eine Überkompensation enthalte, da die 4 Altmark-Trans-Kriterien nicht erfüllt seien. Die Kommission bittet die Bundesregierung um eine Stellungnahme zu der Auffassung des VRR und um Beantwortung von Fragen, die sich auf das Vorliegen der 4 Altmark-Trans-Kriterien bei dem Abschluss der Verkehrsverträge zwischen VRR und DB Regio NRW beziehen.

Diese Fragen wurden dem VRR über das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie über das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 11.05.2010 zugeleitet. Das Verkehrsministerium des Landes beabsichtigt in dieser Angelegenheit am 27.05.2010 ein erstes Orientierungsgespräch mit dem VRR, dem Bundesministerium sowie DB Regio NRW durchzuführen.

b) Beihilfebeschwerde von Mofair vom 06.03.2009

Diese Beihilfebeschwerde richtet sich gegen den Verkehrsvertrag zwischen VRR und DB Regio NRW GmbH aus dem Jahre 2004 und gegen das Urteil des VG Gelsenkirchen vom 19.12.2008 in dem Rechtsstreit zwischen DB Regio NRW und VRR wegen angeblicher Überkompensation.

Mofair behauptet darin, eine jährliche Überkompensation ab dem Jahr 2004 in Höhe von 45 Mio. €. Mofair setzt sich weiterhin sehr kritisch mit dem Urteil des VG Gelsenkirchen vom

19.12.2008 auseinander und arbeitet insbesondere die Verstöße gegen das Europarecht heraus. Ferner kritisiert Mofair die vom VG behaupteten fehlenden Zuständigkeit für eine materielle Überprüfung der Beihilfe als Verstoß gegen Europarecht.

Mofair bittet in dieser Beihilfebeschwerde die Kommission um ein schnelles Eingreifen, da die Behandlung der Beihilfebeschwerde einer besonderen Eilbedürftigkeit unterliege. Mofair macht geltend, dass DB Regio NRW GmbH und VRR derzeit Verhandlungen führen, die den Abschluss eines neuen Vertrages zum Ziel haben, nachdem hinsichtlich der Überkompensation ein Gerichtsurteil zum Nachteil des VRR ergangen ist. Über die Grundsätze einer Einigung haben sich die Beteiligten in einem Eckpunktepapier vom 19.12.2008 bereits verständigt. Mit diesem Eckpunktepapier soll nach Ansicht Mofair die Überkompensation bis zum Jahr 2023 fortgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund bittet Mofair die Kommission, unverzüglich tätig zu werden, um die Unterzeichnung einer endgültigen Vereinbarung zu verhindern.

Mit Schreiben vom 07.04.2010 übermittelt Mofair der Kommission ergänzende Informationen zu diesem laufenden Beihilfeverfahren. Darin heißt es wörtlich:

> *Die Kommission wird dringend um Intervention gebeten. Das Land NRW und die DB Regio NRW GmbH beabsichtigen, ihr EG-vertragswidriges Verhalten fortzusetzen und setzen den Konkurrenten der DB Regio, der rechtlich gegen den Verkehrsvertrag der DB Regio mit dem VRR vorgegangen ist, politisch unter Druck, den in erster Instanz erfolgreichen Antrag auf Feststellung der Unwirksamkeit des Vertragsabschlusses zurückzunehmen.*

Mofair behauptet, dass in diesem Zusammenhang stillschweigend ein erneutes Koppelgeschäft zwischen der Landesregierung und der DB AG vereinbart worden sei. Ausweislich von Presseberichten vom 31.03.2010 sind umfangreiche Infrastrukturinvestitionen in NRW zwischen dem Land und der DB vereinbart worden. Nach Ansicht von Mofair setze im Gegenzug die Landesregierung alles daran,

> *dass der für unwirksam erklärte Vertrag durch Rücknahme des Antrags auf Feststellung der Unwirksamkeit doch Rechtskraft erlangt. Dazu erfolgt eine massive Einflussnahme auf die Mutter der Antragsstellerin, der Nederlandse Spoorwegen. Der Angriffspunkt ist nicht zuletzt der weitere Ausbau der Betuwe Linie.*

c) Beihilfebeschwerde von Mofair vom 28.07.2009

Diese Beihilfebeschwerde richtet sich gegen die Absicht, einen Vertrag über SPNV-Leistungen direkt an die DB Regio NRW GmbH zu vergeben. Mofair behauptet, dass diese Direktvergabe weder den Vorschriften der VO 1370/2007 noch der Erklärung der Verkehrsministerkonferenz vom 17.12.2006, die die Deutschen Länder gegenüber der Kommission abgegeben haben, entspreche. In dieser Erklärung haben sich die Verkehrsminister zur Verhinderung eines Vertragsverletzungsverfahrens in ihrem Beschluss verpflichtet, bei der Vergabe von Leistungen im SPNV Transparenz herzustellen und Diskriminierungsfreiheit zu gewähren. Nach Ansicht von Mofair werden diese Zusagen durch die Direktvergabe an die DB Regio NRW GmbH nicht eingehalten.

Zudem werde nach Ansicht von Mofair im Rahmen dieses Vertrages die Überkompensation von bisher mindestens 45 Mio. € jährlich auf mehr als 70 Mio. € jährlich erhöht.

d) Beihilfebeschwerde Mofair vom 09.04.2009

Diese Beihilfebeschwerde richtet sich gegen Dumpingangebote von DB Regio in verschiedenen Vergabeverfahren. Beispielhaft werden die Vergaben der Strecken München - Passau, Cottbus – Leipzig sowie die Regionalexpresslinie 9 in NRW genannt :

> *Für München – Passau erhalte die DB Regio vor dem Wettbewerb rund 8,50 € pro Zugkm , künftig sollen es nur noch 0,75 € sein. Bei Cottbus – Leipzig gewann die DB AG die Strecke zur Hälfte des Preises zurück. Die Linie RE 9 sicherte sich die Heidekrautbahn, eine Briefkastenfirma der DB Regio AG zum Preis von 1,42 € je Zugkm, während ihre Mutter derzeit noch über 8,00 € für die gleiche Leistung einnimmt.*

Mofair nimmt dabei Bezug auf diverse Berichte in der Presse, so u. a. Berichte der Wirtschaftswoche vom 14.10.2008. Danach habe die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC in ihrem Prüfungsbericht 2007 für den Jahresabschluss der DB AG festgestellt: Zur Sicherung von Marktanteilen, insbesondere im Rahmen von Ausschreibungen im Schienenpersonenregionalverkehr habe die Bahn auch in der Vergangenheit bewusst in einem gewissen Toleranzwert negative Ergebnisbeiträge in Kauf genommen.

Mofair behauptet weiterhin, dass diese Aussage im Jahresabschluss der DB Regio AG 2007 von Price Waterhouse Coopers unter Punkt B TZ16 auf Seite 16 bestätigt wird. Angeblich

heißt es darin wörtlich:

Zur Sicherung von Marktanteilen, insbesondere im Rahmen von Ausschreibungen der Länder für einzelne Teilnetze, wurden auch bereits in der Vergangenheit bewusst in einem gewissen Toleranzwert negative Ergebnisbeiträge in Kauf genommen. Dieser Toleranzwert wurde in 2007 aufgrund der oben genannten Entwicklung überschritten.

Mofair behauptet, dass derartige Angebote unterhalb der durchschnittlichen variablen Kosten der DB Regio nur deshalb möglich sind, weil sie über Überkompensation aus den direktvergebenen Verkehrsverträgen verfügt.

2) Nachprüfungsverfahren OLG Düsseldorf

Im Rahmen des Vergabenachprüfungsverfahrens der Abellio Rail NRW GmbH (Abellio) sowie der Wersus Public Passangers Transport Ltd. (Wersus) gegen die VRR AöR (VRR), wegen des Abschlusses des „Vertrages zur außergerichtlichen Beilegung der anhängigen Rechtsstreitigkeiten und zur Verbesserung des SPNV im Zuständigkeitsgebiet des VRR“ (Übereinkunft) zwischen dem VRR und der DB Regio NRW GmbH (DB Regio), haben alle am Verfahren Beteiligten sofortige Beschwerde gegen die Beschlüsse der Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster vom 18.03.2010 eingereicht.
Mit Beschluss vom 18.03.2010 hatte die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster auf Antrag von Abellio die zwischen VRR und DB Regio getroffene Übereinkunft vom 24.11.2009 für unwirksam erklärt. Wegen der Zurückweisung des Hauptantrages von Abellio, Teilausschreibung der Linie S 5, wurden die Kosten des Verfahrens zwischen Abellio und VRR hälftig geteilt. Der Nachprüfungsantrag von Wersus wurde mit Beschluss vom selbigen Tage als unzulässig zurückgewiesen. Die Kosten sind in voller Höhe von Wersus zu tragen.

Abellio begehrt mit der sofortigen Beschwerde den Beschluss bzgl. der Teilausschreibung der Linie S 5 und Kostenentscheidung dahingehend neu zu fassen, dass der VRR verpflichtet werden soll, die Linie S 5 nur im Rahmen eines förmlichen Vergabeverfahrens mit vorheriger europaweiter Bekanntmachung zu vergeben, und die Kosten des Verfahrens zu tragen. Während Wersus gegen die Zurückweisung des Vergabenachprüfungsantrags die sofortige Beschwerde eingelegt hat, beantragten VRR und DB Regio die Aufhebung des Beschlusses vom 18.03.2010 im Nachprüfungsverfahren Abellio ./. VRR.

Wie vereinbart, § 3 Abs. 1 Kapitel 3 der Übereinkunft, haben der VRR und die DB Regio die

Angriffe der Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam vor der Vergabekammer Münster versucht abzuwehren, und insbesondere die Schriftsätze abgestimmt.
Im Rahmen des sofortigen Beschwerdeverfahrens Abellio ./. VRR hat die DB Regio dem Oberlandesgericht Düsseldorf nunmehr einen Schriftsatz vom 06.05.2010 vorgelegt. Dem Schriftsatz als Anlagen beigefügt ist ein Anhörungsschreiben der Europäischen Kommission vom 24.04.2010 für die Beihilfebeschwerden des Mofair e.V.. Im Schriftsatz vom 06.05.2010, behauptet die DB Regio, dass die zwischen VRR und DB Regio vereinbarten Zahlungen keine Beihilfen darstellen oder auch nur Beihilfebestandteile enthalten. Weiter behauptet die DB Regio, dass sie keine Überkompensationen für die von der Beigeladenen zu erbringenden SPNV-Leistungen erhält.
Der schriftsätzliche Vortrag der DB Regio zur Beihilfen und Überkompensationen ist - entgegen der üblichen Gepflogenheiten und der vertraglichen Vereinbarung in § 3 Abs. 1 Kapitel 3 der Übereinkunft - nicht mit dem VRR abgestimmt worden.

2. Revision ÖPNVG - Weitergabe von Unterlagen und Daten an das MBV

Im ÖPNVG des Landes NRW ist geregelt, dass im Jahr 2010 für das Jahr 2011 eine Revision stattfindet. Wesentlicher Bestandteil ist die Neuverteilung der pauschalierten Mittel nach § 11(1) für die Finanzierung von SPNV Leistungen. Im § 11 (5) ÖPNVG NRW heißt es:

„Die Verteilung der Pauschalen wird mit Wirkung ab dem Jahr 2011 unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl neu festgesetzt."

Zur Vorbereitung der Revision hat das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) Gutachter beauftragt, sämtliche Verkehrsverträge in den Kooperationsräumen zu analysieren und den tatsächlichen Finanzbedarf zur Bedienung der Verkehrsverträge zu ermitteln. Die Bandbreite der beabsichtigten Datenanalyse geht von der Auswertung unternehmensbezogener Daten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf Basis der Verkehrsverträge über die Fahrgelderlöse bis hin zur Bewertung von Tarifergiebigkeiten.

Neben der allgemeinen Mitwirkungspflicht bei der Revision des ÖPNVG ist der VRR gemäß Zuwendungsbescheid über die vom Land bereit gestellten 45 Mio. € (Fehlbetragsfinanzierung für die Jahre 2008 und 2009) verpflichtet, dem MBV bzw. der Bewilligungsbehörde Unterlagen und Daten zur Verfügung zu stellen. Der VRR ist seinen Mitwirkungspflichten aus dem Zuwendungsbescheid bereits nachgekommen und hat aus seiner Sicht die notwendigen Daten und Unterlagen zur Umsetzung des § 11 (5) ÖPNVG NRW (siehe oben) geliefert. Ab-

weichend von der, über den Zuwendungsbescheid hinausgehende, Forderung des Landes zur Bereitstellung unternehmensbezogener Daten hat der VRR anonymisierte und von einem Wirtschaftsprüfer testierte Daten zur Verfügung gestellt. Hintergrund ist die in den Verkehrsverträgen gegenüber den Verkehrsunternehmen einzuhaltende Vertraulichkeit.

Die EVU wurden vom VRR mehrfach angeschrieben und gebeten, ihre Zustimmung zur Weitergabe von Daten zu erteilen. Die Mehrzahl der EVU hatte zunächst nur die grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, eine Zustimmung unter Einhaltung bestimmter Forderungen abzugeben. Insbesondere wurde von den EVU Wert auf die Wahrung von Betriebsgeheimnissen gelegt. Zwischenzeitlich liegen mit Stand 14.05.2010 drei uneingeschränkte Zustimmungen, zwei unter Vorbehalt und eine Ablehnung vor. Je nach Stand und Inhalt der Zustimmungen der EVU werden dem MBV über die bereits gelieferten weitere Unterlagen zur Verfügung gestellt, die den VRR-Raum betreffen. Bei kooperationsraumübergreifenden Verträgen werden nur die Informationen weitergegeben, die mit dem Kooperationspartner abgestimmt sind. Solche Verträge bestehen ausschließlich mit dem NWL, der derzeit noch keine Unterlagen und Daten an das MBV liefert. In Abstimmung mit dem NWL wurden die gemeinsamen Verkehrsverträge ohne die unternehmensbezogenen Daten an das Ministerium weitergeleitet.

Ein weiterer Baustein des Gutachterauftrags ist die

„Entwicklung eines Vorschlags für eine optimierte Umsetzung der gesetzlichen Aufgabe Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Ziel der Erarbeitung eines aus rechtlich-organisatorischer Sicht effizienten Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft zur Gewährleistung eines attraktiven SPNV-Angebots in NRW.“

Dieser Auftragsbestandteil geht weit über die Anforderungen des § 11 (5) ÖPNVG NRW hinaus und ist eine Fragestellung, mit der sich die Kooperationsräume selbst zu befassen hätten. Die Hintergründe dieses Auftragsbestandteils konnten bisher nicht abschließend geklärt werden und lassen Raum für Spekulationen über das damit verfolgte Ziel.

3. Stationsgebühren

In der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Planung am 12.03.2010 wurde die Verwaltung beauftragt, im nächsten Sitzungsblock darzustellen, wie die vertraglichen Regelungen mit DB Station & Service gestaltet sind und in welcher Höhe Stationsgebühren anfallen und gezahlt werden.

Obwohl der VRR die angebotene Infrastruktur an den Stationen über die Stationspreise finanziert, gibt es kein direktes Vertragsverhältnis zwischen dem VRR und DB Station & Service. Damit sind die Handlungsmöglichkeiten des VRR und seine Einflussnahme auf die Entwicklung der Stationsinfrastruktur und auf deren Qualität sehr eingeschränkt.

Vertraglichen Beziehungen bestehen zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und Station & Service.

Stationsnutzungsvertrag

Für die Nutzung und die Ausstattung der Stationen gelten die „Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen der DB Station & Service AG“ (ABP mit Stand vom 10.04.2007). Sie sind die Grundlage für den Stationsnutzungsvertrag zwischen DB Station & Service AG und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dem Rechte und Pflichten der Vertragspartner und die Entgelthöhe für die Nutzung der Stationen geregelt werden.

Stationskategorien

Alle Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG sind einer Stationskategorie zugeordnet. Derzeit gibt es sechs Stationskategorien. Die Zuordnung in eine Stationskategorie wird nach bundesweit einheitlichen, verkehrlichen Kriterien vorgenommen. Die verkehrlichen Kriterien sind dabei die Anzahl der Zughalte und die Reisendenzahlen.

Außerdem wird mit einer festen Gewichtung

- der Anteil von Fern- und Nahverkehrsreisenden
- der Anteil von Fern- und Nahverkehrszügen an den Zughalten
- die Verknüpfungsfunktion der Station

mit berücksichtigt.

Für die jeweiligen Kategorien garantiert die DB Station&Service AG bestimmte Ausstattungsmerkmale. Diese sind in der folgenden Übersicht zusammen mit den jeweiligen Stationsentgelten dargestellt:

Ausstattungsmerkmale je Bahnhofskategorie im Bereich des VRR/NVN

Bezeichnung	Kategorie mit Stationspreis 2009	Anzahl der DB Stationen im VRR / NVN	Bahnsteig	Bahnhofsnamensschild	Fahrplanaushang	Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter	Wegeleitsystem	regelmäßige Reinigung	Abfallbehälter	Koordination durch 3-S-Zentrale	Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen	Bahnhofsuhr	Sitzgelegenheit	Wetterschutz	FIA (Zuganzeiger oder Lautsprecher)	Bahnsteigabschnittsmarkierungen	Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)	Service-Point
Fernverkehrsknoten	Kategorie 1 20,34 €	3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fernverkehrssystemhalt	Kategorie 2 15,56 €	7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Nahverkehrsknoten, gegebenenfalls mit Fernverkehrshalt	Kategorie 3 5,80 €	11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Hochfrequentierter Nahverkehrs-systemhalt/Nahverkehrsknoten	Kategorie 4 2,14 €	60	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Nahverkehrssystemhalt	Kategorie 5 2,94 €	148	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Nahverkehrshalt	Kategorie 6 2,89 €	59	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			Basisleistung									Kategoriespezifische Basisleistung						

Preisbildung

Der Stationspreis wird auf der Basis der Kosten gebildet, die für die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur der Stationen in den einzelnen Bundesländern und den

einzelnen Stationskategorien insgesamt entstehen.
Dabei werden die Zuschüsse von Fördermittelgebern bundeslandspezifisch berücksichtigt. Infolge dessen und aufgrund der verschiedenen Zughalte ergeben sich für die einzelnen Stationskategorien je nach Bundesland unterschiedliche Entgelthöhen.

Stationsgebühren

Zentraler Bestandteil der ABP und damit auch des Stationsnutzungsvertrages ist die Festlegung des Nutzungsentgeltes (Stationsgebühren). Die Stationsgebühren werden von Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt an DB Station & Service AG entrichtet. Das vom EVU zu entrichtende Stationsentgelt je Station ergibt sich dann aus der Multiplikation des in der Stationspreisliste veröffentlichten Entgeltes mit der Anzahl der Zughalte unter Berücksichtigung eines Zuglängenfaktors. Sie sind Bestandteil des Bestellentgeltes, das der VRR an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterleitet.
Die Summe aller Stationsgebühren im VRR beträgt 55,2 Mio. € im Jahr.

Aktueller Entwicklung des Stationspreissytems

Das zurzeit gültige Stationspreissytem ist seit seiner Einführung im Jahr 2005 von den Aufgabenträgern immer wieder kritisiert worden. Dies betrifft vor allem die intransparente Einteilung in nur sechs Stationskategorien.
Das Stationspreissystem der DB Station&Service AG ist von der Bundesnetzagentur als zuständige Regulierungsbehörde im Rahmen eines Bescheides mit Wirkung zum 1. Mai 2010 für ungültig erklärt worden. Gleichzeitig wurde die DB Station&Service AG aufgefordert, bis zum 1. März 2010 der Bundesnetzagentur ein Konzept für eine Neufassung der Entgelte vorzulegen.
Dieser Bescheid wurde von der DB Station&Service AG angefochten und wird momentan vor dem Verwaltungsgericht in Köln verhandelt.

4. Förderprogramm Hybridbusse

Zweites Förderprogramm Hybridbusse erfolgreich aufgesetzt

Der Verwaltungsrat hat in seiner letzten Sitzung eine Erweiterung des Förderprogramms Hybridbusse um weitere 10 Mio. Euro beschlossen. Das Interesse der Verkehrsunternehmen an diesem Programm war außerordentlich hoch – es lagen Interessenbekundungen für 53 Busse vor. Tatsächlich können mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nur gut 20 Busse (je nach Ausschreibungsergebnis) gefördert werden. Die Verkehrsunternehmen haben damit

deutlich gemacht, dass sie die Hybridtechnologie für anwendungsreif halten und bereit sind, die neuen Busse in größerem Umfang in ihre Flotten zu integieren. Neben den Unternehmen, die schon im letzten Jahr Hybridbusse bestellt haben, gehören zukünftig auch sieben weitere Verkehrsunternehmen zu den Betreibern dieser umweltfreundlichen Busse.
Die geförderten Busse verteilen sich insgesamt wie folgt auf die Verkehrsunternehmen:

Verteilung Hybridbusse

VU	Hybridbusse 2009	Hybridbusse 2010	Gesamt
Bogestra	5	3	**8**
BSM		1	**1**
DSW 21	2	1	**3**
DVG		1	**1**
EVAG		1	**1**
Hagener Straßenbahn	2	1	**3**
MVG	1		**1**
NVV		1	**1**
Rheinbahn	5	5	**10**
Stadtwerke Krefeld	4	2	**6**
Stadwerke Neuss	1	2	**3**
Stoag		2	**2**
TRD Fischer	1		**1**
VER	1		**1**
Vestische		2	**2**
Viersen		1	**1**
WSW	1		**1**
Gesamt	**23**	**23**	**46**
Stand: 17.05.2010			

Anmerkung: In Abhängigkeit von den eingehenden Förderanträgen, kann sich die Anzahl der Busse, die 2010 gefördert werden noch geringfügig erhöhen.

Für die Verteilung der neu geförderten Busse wurden zunächst die neuen Verkehrsunternehmen berücksichtigt. In einem zweiten Schritt wurde für die Verteilung der übrigen Busse die Größe der Busflotte der VU und die Anmeldungen zu gleichen Teilen zugrundegelegt.
Die Verkehrsunternehmen haben ganz überwiegend die entsprechenden Busse bereits ausgeschrieben. Die eingegangenen Förderanträge sind kurzfristig vom VRR bewilligt worden.
Die Liefertermine für die Busse werden sich je nach endgültiger Vergabe voraussichtlich bis in den Herbst 2011 hinziehen, da die Hersteller entsprechende Produktionskapazitäten erst aufbauen und die Ergebnisse der derzeitigen Erprobungen im Linienverkehr und technische Weiterentwicklungen in die neuen Busse einfließen lassen wollen.

Forschungsprogramm zum ersten Hybridbus-Förderprogramm angelaufen

Das Forschungsprojekt des VRR wird aller Voraussicht nach im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Die Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns liegt vor. Die Projektparter ika (RWTH Aachen), TÜV Nord und VRR haben im März zunächst mit den Messungen an dieselbetriebenen Vergleichsbussen begonnen. Dabei wurden auch die Einsatzstrecken vermessen, damit der Schadstoffausstoß der Busse unter verschiedenen Betriebsbedingungen festgestellt werden kann. Die Messungen an den Hybridbussen werden ab September, wenn Busse aller beteiligten Hersteller geliefert sind, durchgeführt. Dabei wird nicht nur festgestellt wieviel weniger Kraftstoff die Hybridbusse verbrauchen, sondern auch verschiedene Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide untersucht. Ergänzt wird das Forschungsprogramm um Messungen der Geräuschbelastungen und durch Befragungen von Fahrgästen, Passanten und Fahrern. Das umfassende Forschungsprogramm im VRR ist bundesweit einmalig und wird einen wesentlichen Beitrag zur Auswertung des Hybridbus-Einsatzes im Rahmen des Gesamtprogramms Elektromobilität liefern.

VRR-Unternehmen Vorreiter im Einsatz umweltfreundlicher Busse

Mit seinem wegweisenden Beschluss vom März 2009, 10 Mio. EURO für die Förderung von Hybridbussen kurzfristig und unbürokratisch bereit zu stellen, hat der Verwaltungsrat des VRR sowohl in Richtung Bushersteller als auch politisch Zeichen gesetzt. Während sich die Bushersteller noch im Februar 2009 überwiegend kaum in der Lage sahen vor 2011 einzelne Hybridbusse zu liefern, hat die VRR-Initiative wesentlich dazu beigetragen, die Entwicklung und Produktion der neuen Busse deutlich zu beschleunigen. Fast ein halbes Jahr nach dem VRR-Beschluss hat das Bundeskabinett den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität beschlossen und dem Thema damit einen weiteren kräftigen Schub gegeben.

Die ersten Hybridbusse aus dem VRR-Förderprogramm sind bereits geliefert und im Einsatz. Alle Busse werden neben dem unternehmensspezifischen Design auch ein gemeinsames Logo tragen.

Der Einsatz von Hybridbussen insbesondere in den Umweltzonen wird einen guten Beitrag zur Verringerung der innerstädtischen Immissionen und damit der Gesundheitsbelastung der Bürgerinnen und Bürger leisten können.

Neben den Hybridbussen testen VRR-Verkehrsunternehmen auch verbrauchsarme Leichtbaubusse und Busse mit Brennstoffzellen-Antrieb. Der VRR prüft zur Zeit, welche weiteren sinnvollen Maßnahmen es gibt, um den Umweltvorteil des ÖPNV auch weiterhin zu sichern.

5. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar – März 2010

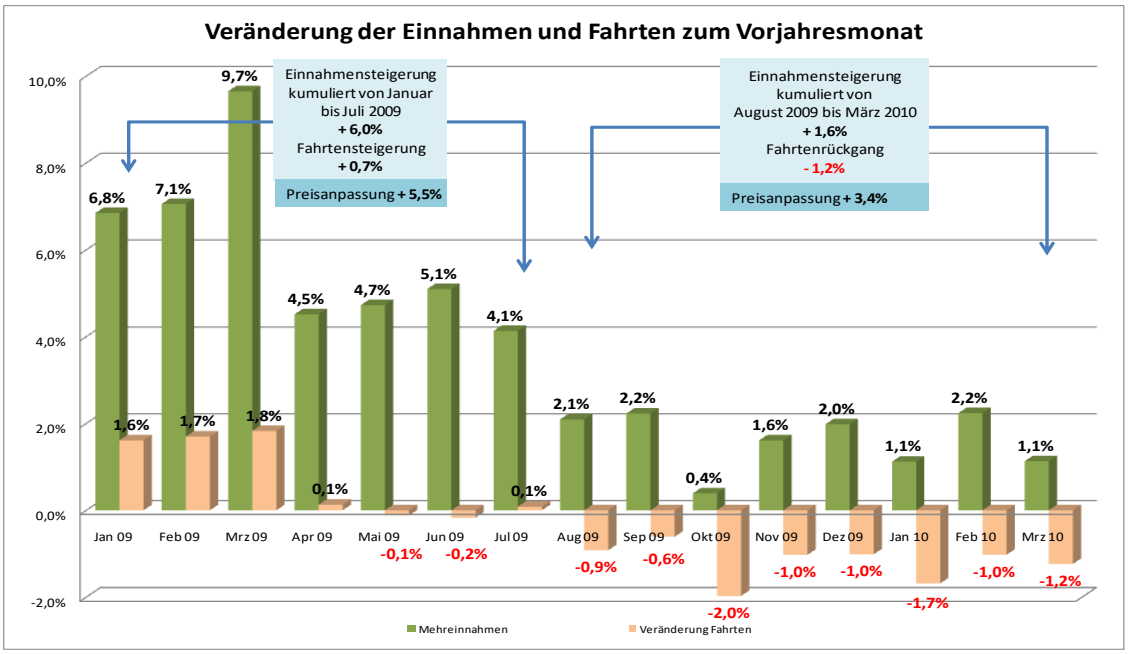
Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **3,568 Mio. € (+ 1,5%)** gestiegen. Die Fahrten verzeichnen mit insgesamt **– 3,708 Mio. Fahrten** einen Rückgang von **– 1,3%**. Die Tarifanpassung zum 1.8.2009 konnte damit am Markt nicht voll durchgesetzt werden.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

		GESAMT		Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr
	Ticketgruppe	Jan-Mrz 2009	Jan-Mrz 2010	absolut	in %
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	450.344	434.209	-16.134	-3,6
	Barsortiment	54.911.976	55.771.843	859.867	1,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	27.513.119	27.753.968	240.849	0,9
	davon 4erTicket Erwachsene	19.559.428	20.103.412	543.984	2,8
	FirmenTickets	14.862.545	15.038.625	176.080	1,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	10.999.544	11.012.298	12.754	0,1
	Regelzeitkarten	101.377.984	102.526.740	1.148.756	1,1
	davon Ticket2000 Abo	50.033.976	51.472.226	1.438.250	2,9
	davon Ticket1000 Abo	20.806.585	20.254.640	-551.945	-2,7
	davon BärenTicket	8.546.267	8.741.900	195.633	2,3
	Schüler/AzubiTickets	57.979.245	58.526.075	546.830	0,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	21.315.998	21.697.287	381.289	1,8
	davon YoungTicketplus	10.192.247	10.143.161	-49.086	-0,5
	StudentenTickets	6.660.436	7.502.944	842.509	12,6
	NRW-weite Tickets	3.439.076	3.448.909	9.834	0,3
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	24.376.031	23.930.874	-445.158	-1,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.723.445	11.418.574	-304.871	-2,6
	davon 4erTicket Erwachsene	9.579.412	9.476.480	-102.932	-1,1
	FirmenTickets	11.921.061	11.762.413	-158.648	-1,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	7.939.301	7.728.877	-210.424	-2,7
	Regelzeitkarten	111.461.647	109.404.083	-2.057.564	-1,8
	davon Ticket2000 Abo	59.496.018	59.262.079	-233.939	-0,4
	davon Ticket1000 Abo	23.601.978	22.319.636	-1.282.342	-5,4
	davon BärenTicket	6.410.835	6.347.745	-63.090	-1,0
	Schüler/AzubiTickets	119.565.016	117.541.923	-2.023.093	-1,7
	davon SchokoTicket Selbstzahler	60.290.876	59.638.112	-652.764	-1,1
	davon YoungTicketplus	16.676.475	16.098.900	-577.575	-3,5
	StudentenTickets	13.697.490	14.659.170	961.680	7,0
	NRW-weite Tickets	438.120	452.658	14.538	3,3
Gesamt: Summe von Einnahmen		239.681.605	243.249.346	3.567.740	1,5
Gesamt: Summe von Fahrten		281.459.365	277.751.121	-3.708.245	-1,3

In den ersten drei Monaten 2010 setzt sich die seit der Preisanpassung August 2009 nicht mehr ganz so positive Entwicklung weiter fort. Grund dafür ist zunächst das Sozialticket Dortmund. Seit Februar 2010 haben sich dort die Ticketmerkmale grundlegend geändert. Wurde im Vorjahr noch ein ganztägig gültiges Ticket1000 im Abo mit einem Eigenanteil von 15 Euro pro Sozialticketkunde ausgegeben, ist es jetzt ein Ticket1000 9 Uhr – Abo mit einem Eigenanteil von 30 Euro. Auf Grund dieser Tatsache sind die Absätze der Sozialtickets in Dortmund bis März 2010 um 60% (- 15 Tsd. Tickets) zurückgegangen! Aktuell wird also das

erste Quartal 2009 mit einem hohen Sozialticketanteil mit dem 1. Quartal 2010 mit erheblich weniger verkauften Sozialtickets verglichen. Bereinigt man die VRR-Einnahme um die Gesamteinnahmen von Dortmund, steigt das Gesamtergebnis VRR um weitere 0,4% auf dann 1,9%. Dies entspricht aber nach wie vor nicht den Einnahmesteigerungen der vergangenen Jahre. Vermutlich wirken sich hier externe Faktoren, wie Schülerrückgang (- 1,4%) und Rückgang des verfügbaren Einkommens aus.



Betrachtet man die o. a. Grafik, so ist eine Trendwende ab August 2009 sehr gut erkennbar. Die Einnahmensteigerungen entsprechen in dem Umfang nicht mehr denen der davorliegenden Monate, und bei den Fahrten ist sogar durchgängig ein Rückgang zu verzeichnen. Die Einnahmen sind in der Zeit von August 2009 bis März 2010 bei einer Preisanpassung von 3,4% im gew. Mittel lediglich um 1,6% gestiegen, die Fahrten im gleichen Zeitraum um 1,2% zurückgegangen.

Auch die Gelegenheitskunden sind preissensibler geworden. Dies zeigen die Absatzzahlen unseres Einsteigertickets EinzelTicket. Hier sind die Absätze um rd. 305 Tsd. Tickets (-2,6%) zurückgegangen. Ein deutliches Zeichen dafür, dass bei der nächsten Preisanpassung mit Fingerspitzengefühl vorgegangen werden sollte.

6. Tarifharmonisierung VRR / VGN

Die konzeptionellen Überlegungen für einen gemeinsamen Tarifraum sind weitestgehend abgeschlossen. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) wurden folgende Eckpunkte für einen gemeinsamen Tarif erarbeitet.

Die Tarifgebietsgrenzen sollen sich wie im VRR an den jeweiligen Stadtgrenzen orientieren. Bei Einführung des VRR-Tarifes würde es im heutigen VGN-Gebiet gerade im Bartarif zum

Teil zu erheblichen Preissprüngen kommen. Daher werden einige kleinere Tarifgebiete (wie auch im VRR) zu jeweils einem zusammengefasst. Wirtschaftlich hat dies keine nennenswerten Auswirkungen.
Die weitere Unterteilung der Tarifgebiete bleibt bestehen, wobei die heutigen Zonen in Waben umgewandelt werden. Die Größe der VGN-Zonen ist mit denen der VRR-Waben vergleichbar.
Die wie im VRR nur im Bartarif angewandte Kurzstrecke soll mit einer Reichweite von 1,5 – 2,0 km ebenfalls unverändert bleiben.
Die VRR–Preisstufen A – D werden analog der VRR–Preisstufensystematik übernommen und werden die VGN–Preisstufen 1 – 4 ersetzen.
Auch die heutigen VRR–Ticketangebote können sowohl hinsichtlich der Tarifeigenschaften als auch der Preishöhe nahezu komplett übernommen werden. Für einen Übergangszeitraum von ca. 5 Jahren werden wenige Sonderregelungen eingeführt, deren Notwendigkeit nach Zeitfortschritt überprüft wird.
Dies betrifft vorrangig den Ausbildungsverkehr, da hier ansonsten deutliche Einnahmenverluste zu erwarten wären. Gebietskörperschaften, die auch nach Einführung des neuen Gemeinschaftstarifes weiterhin kein SchokoTicket abnehmen wollen, können die vorhandene VGN-Schulträgerkarte weiterhin beziehen. Die YoungTicket-Kunden können im Binnenverkehr der heutigen VGN nur die Monatskarte im Ausbildungsverkehr oder das Azubi-Abo nutzen.
Im heutigen Übergang zwischen den Verbundräumen (VRR-Kragentarif) sind derzeit die Preisstufen A, B und C definiert. Neu wird der Geltungsbereich der Preisstufe D zwischen den Tarifgebieten in der VGN und dem VRR konzipiert. Für Fahrten mit einer großen Reiseweite über die Preisstufe D hinaus ist eine fünfte Preisstufe mit der Bezeichnung D Ü angedacht. Diese Preisstufe D Ü wird preislich für alle Ticketarten definiert und liegt im Niveau um ca. 35 – 40 % oberhalb der heutigen Preisstufe D. Diese ersetzen den heutigen NRW–Tarif, dessen Umwandlung zu einem VRR–Tarif vorrangig zu den errechneten Mindererlösen geführt hat. Im Gegensatz zum heutigen streckenbezogenen NRW–Tarif haben diese Tickets dann Netzcharakter und gelten komplett in beiden heutigen Verbundräumen. Die Bezeichnung D Ü wurde zudem bewusst anstelle einer auch denkbaren Preisstufe E gewählt, um den Charakter einer Vorläufigkeit zu dokumentieren, wobei nach der Übergangsphase mehrere Optionen möglich sind. Zum einen könnte diese Preisstufe dann kalkulatorisch in der Preisstufe D aufgehen oder aber auch die Initialzündung für eine fünfte Preisstufe im VRR darstellen. Die Tarifharmonisierung soll in 2011 weitestgehend umgesetzt sein.

Über die Finanzierung der Mindererlöse wird zurzeit noch verhandelt.

7. Marktforschung Sortimentsreform 2011: Phase 3 – Preis- und Akzeptanztest

In der Phase 3 der Marktforschung zum veränderten Zeitkartensortiment für Erwachsene ging es um das Abtesten eines konkreten Ticketkonzepts inkl. der mit den VU abgestimmten Preise.

Von den Befragten würden ca. ¾ eine der neuen Zeitkarten kaufen. Besonders bemerkenswert:

- Von den befragten heutigen Zeitkartennutzern sagen 17%, dass sie aus den Zeitkarten herausgehen!
- Dagegen fällt der Zuspruch der heutigen Barsortimentnutzer unerwartet hoch aus.

Die angebotenen neuen Zeitkarten sind in der Ausgestaltung für ca. 75 % attraktiv. Dabei greift 1/3 der Ticketkäufer beim Basisticket zu, 2/3 zu einer der (deutlich teureren) neuen Karten mit Zusatzleistungen. Ein gutes Viertel der Befragten sagt, keines der neuen Tickets kaufen zu wollen.

Von den heutigen Nutzern nachfolgend genannter Ticketarten, die künftig eine Zeitkarte aus dem neuen Sortiment kaufen würden, wandern

- Barticketnutzer vorwiegend in das Basisticket und in „Standard“
- Ticket1000-Nutzer vorwiegend in das Basisticket
- Ticket2000-Nutzer vorwiegend in Zusatzleistungstickets mit Übertragbarkeit
- BärenTicket-Nutzer vorwiegend in das Basisticket und das Barsortiment

FirmenTicket-Kunden würden das neue Sortiment zwar auch kaufen, jedoch haben sie keine wirkliche Wahlfreiheit: Der mit Abstand größte Anteil an FirmenTickets wird im 100/100-Verfahren verkauft. Inwieweit ein solidarfinanziertes FirmenTickets in die Systematik des neuen Sortiments eingepasst werden kann, ist noch nicht beschlossen. Insofern sind die Kauf-Absichten mit Vorsicht zu genießen.

Für die Einnahmenberechnungen wurden verschiedene Szenarien verfolgt. Dabei zeigt sich, dass <u>ökonomisch positive Effekte</u> durch 3 Gruppen bewirkt werden, und zwar durch:

1. neu orientierte Ticket2000-Nutzer
2. heutige Barticket-Nutzer
3. heutige FirmenTicket-Nutzer

Ökonomisch negative Effekte bewirken 2 Gruppen, nämlich:

4. heutige Ticket1000-Nutzer
5. heutige BärenTicket-Nutzer

Zurzeit erfolgt die genaue Quantifizierung der einzelnen Szenarien, die Ergebnisse liegen Ende Mai vor und werden dann mittels eines Nachtrags in die Beratungen des Sitzungsblocks eingebracht.

8. Marktforschung vor der Einführung eines SozialTickets

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat dem VRR mit Beschluss vom 25.03.2010 den Auftrag erteilt, die finanziellen Auswirkungen eines SozialTickets im Rahmen einer Marktforschungsstudie zu ermitteln.
Die Studie hat primär das Ziel, die wirtschaftlichen Auswirkungen bei der Einführung eines SozialTickets zu berechnen. Aus diesem Grund wird der Ist- Umsatz in der Zielgruppe vor Einführung eines SozialTickets ermittelt, dieser ergibt sich aus der erhobenen und hochgerechneten ÖPNV-Mobilität. Zusätzlich wird die Preisbereitschaft für ein SozialTicket abgefragt.
Auf Basis der Preisbereitschaft und der erhobenen ÖPNV-Mobilität wird ein Prognose-Modell für den zukünftigen Umsatz nach der Einführung eines SozialTicket berechnet.
Im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens, das Ende März gestartet wurde, ist der Gutachter IVV Aachen unter vier eingegangenen Angeboten als am besten geeignet ausgewählt worden.
Aus forschungsökonomischen Gründen wird die Marktforschungsstudie in den Städten Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Mönchengladbach sowie den Kreisen Recklinghausen und Viersen durchgeführt. Die Feldarbeit (Befragung der Zielgruppe) soll bis zu den Sommerferien (Beginn 14.7.2010) abgeschlossen sein. Anschließend werden die Ergebnisse dieser Städte und Landkreise auf das Gebiet des gesamten VRR übertragen und die wirtschaftlichen Effekte hochgerechnet.
Um eine termingerechte Durchführung dieser Marktforschung zu unterstützen, sind die Oberbürgermeister und Landräte der entsprechenden Gebietsköperschaften mit der Bitte um Unterstützung bei der Durchführung der Befragung angeschrieben worden.
Die Ergebnisse der Studie sollen im August vorliegen.

9. Ticketberater

Ende Februar wurde der Ticketberater erstmalig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Nach einer erfolgreich verlaufenen öffentlichen Testphase seit der #rail im November letzten Jahres ist der Ticketberater nun an prominenter Stelle im VRR–Internetauftritt platziert. Mittlerweile nutzen täglich rd. 1 300 VRR–Kunden die angebotenen Informationen. In der Startphase wurden seitens der Kunden einige Optimierungsvorschläge eingereicht, die nach Abwägung der technischen Möglichkeiten auch eingearbeitet wurden. So wurde auch eine direkte Verknüpfung zur Fahrplanauskunft geschaffen, womit eine Information aus einem Guss gewährleistet ist.

Sinnvoll ist neben der Beratung für Kunden, die sich erstmalig über den ÖPNV im Rhein-Ruhr–Gebiet informieren wollen, vor allem die Rubrik „für alle, die flexibel sein möchten „. Diese beinhaltet einen Service für Dauerkunden, denen auf diesem Weg der Geltungsbereich ihres bereits vorhandenen Tickets übersichtlich grafisch dargestellt wird und gleichzeitig ein für den Kunden möglicherweise günstigerer Geltungsbereich erkennbar wird. Auch für die Vertriebsstellen der Verkehrsunternehmen stellt der Ticketberater nunmehr eine nützliche Arbeitsunterstützung dar.

Aktuell wird eine umfangreiche Analyse der von den Besuchern nachgefragten Informationen erstellt, um auch über diesen Weg weitere Optimierungen des Ticketberaters vornehmen zu können.

10. Fortführung IC–Vertrag

Derzeit können VRR–Dauerticketinhaber gegen einen Aufpreis Intercity- und Eurocityzüge im VRR und verbundüberschreitend benutzen. Der aktuelle Aufpreis beträgt für alle Relationen einheitlich pro Woche 19,40 €, pro Monat 60,60 € und pro Monat im Abonnement 51,40 €.
In 2009 wurden insgesamt für verbundinterne Relationen 440 Wochen, 1681 Monats– und 6577 Monatsaufpreise im Abonnement ausgegeben, in verbundüberschreitenden Relationen 496 Wochen, 1399 Monats– und 4420 Monatsaufpreise im Abonnement. Dies entspricht rd. 920 Abonnenten und schätzungsweise 550 weiteren VRR–Kunden.
Die bedeutendsten verbundinternen Relationen haben alle Düsseldorf zum Ziel, die bedeutendste verbundüberschreitende Relation ist Düsseldorf – Bonn (2672 Aufpreise).
Diese Vereinbarung mit dem Fernverkehr der DB über die Nutzung der Intercity– und Eurocity-Züge im VRR läuft im Dezember 2010 aus, derzeit werden intensive Vertragsverhandlun-

gen zur Fortführung geführt, wobei die DB eine Verlängerung zu den aktuell vereinbarten Konditionen angeboten hat. Das Land NRW hat zudem eine dreijährige Förderung in Aussicht gestellt.
DB, Land und VRR gehen ab dem Dezember 2010 von einer deutlich rückläufigen Nachfrage aus, wenn zum Fahrplanwechsel der RegionalExpress 2 aus dem nördlichen Ruhrgebiet direkt nach Düsseldorf geführt wird. In den weiteren Verhandlungen mit der DB werden die zu erwartenden Fahrgastrückgänge perspektivisch eingerechnet, um eine Finanzierbarkeit des Gesamtangebotes zu gewährleisten. Dabei wird auch eine Reduzierung der Anteile aus den VRR–Ticketeinnahmen berücksichtigt.

11. Projekt PräViteS (präventiver Einsatz von Videotechnik für mehr Sicherheit im ÖPNV)

Ausgangslage
Das Projekt PräViteS wurde entwickelt, um Belästigungen und körperliche Übergriffe in Fahrzeugen des ÖPNV zu verhindern.

Zielsetzung
Die Videoüberwachung soll mit diesem Projekt eine neue Qualität erhalten, da sie aktiv/ präventiv und ereignisorientiert körperliche Übergriffe in Fahrzeugen stoppen soll.

Zielsetzungen von PräViteS sind:
- Potenzielle Täter abschrecken
- Täter aus der Anonymität holen
- Opfer stärken
- Zivilcourage fördern
- Fahrpersonal unterstützen

Umsetzung
Kommt es zu einem körperlichen Übergriff im Fahrzeug, wird der Busfahrer informiert (Fahrgast, Notruf), welcher den Bus stoppt und die Situation mit Hilfe der Videoübertragung auf seinem Monitor bewertet. Identifiziert er einen Übergriff, dann betätigt er einen Notfallschalter und öffnet die Türen. Gleichzeitig wird die Videoaufzeichnung des Übergriffs live an die Leitstelle übertragen, die Daten werden gespeichert und die Polizei umgehend alarmiert. Diese Technik ist bereits in den Fahrzeugen der Vestischen Straßenbahnen GmbH, die PräViteS als Pilotprojekt umsetzen wird, vorhanden.

Neu hinzu kommt, dass

- die durch die Videokamera aufgenommenen Bilder für alle Fahrgäste sichtbar auf allen im Fahrzeug vorhandenen TFT-Bildschirmen (Infoscreen) im Bus übertragen wird
- eine Banddurchsage startet, die die Fahrgäste auf die Situation aufmerksam macht und sie dazu auffordert, sich die Täter und Fluchtrichtung zu merken.
-

Wirkung

Der Täter wird damit aus der vermeintlichen Anonymität herausgeholt, da das Ereignis öffentlich gemacht wird. Es wird an die Zivilcourage der mitfahrenden Fahrgäste appelliert und sie werden zu aktivem "Hinsehen" aufgefordert. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Moment viele Täter von ihrem Opfer ablassen und die geöffneten Türen zur Flucht nutzen. Nach Einschätzung des Kriminologen Prof. Pfeiffer wird dadurch eine spürbare Wirkung erzielt. Die Idee und das Konzept von PräViteS haben bereits einen großen Bekanntheitsgrad über die VRR-Grenzen hinaus erlangt und werden mit großem Interesse verfolgt. Darüber hinaus wird in Wiesbaden bereits die konkrete Umsetzung vorbereitet.

Datenschutz

Eine erhebliche Verzögerung bei der Umsetzung des Projektes wird zurzeit durch eine datenschutzrechtliche Diskussion herbeigeführt. Der Datenschutzbeauftragte äußert dabei Bedenken in Bezug auf § 29b, optisch-elektronische Überwachung. Dieser Paragraph gibt vor, dass eine mit einer Speicherung verbundene Beobachtung im Rahmen der Wahrnehmung des Hausrechts nur dann zulässig ist, wenn keine Anhaltspunkte vorliegen, dass schutzwürdige Interessen betroffener Personen überwiegen.
Die Bewertung, dass schutzwürdige Interessen betroffener Personen überwiegen, würde bei der Umsetzung von PräViteS dazu führen, dass die Abbildung der im Fahrzeug aufgenommenen Situation auf die Fahrgastmonitore im selben Bus unterbleiben müsste. Diese Form der datenschutzrechtlichen Umsetzung würde die gewünschte Wirkung erheblich beeinträchtigen, denn Täter, Opfer und Fahrgäste würden nur noch akustisch auf die Situation aufmerksam gemacht werden.

Zurzeit wird der Sachverhalt intensiv zwischen allen Beteiligten erörtert. Eine Umsetzung dieses Projektes ist abhängig von der Klärung der datenschutzrechlichen Fragen.

12. VRR-weites Modell einer Kunden- und Pünktlichkeitsgarantie - Konzept „10 Minuten Pünktlichkeitsversprechen“ im Verbund -

Mit Beschluss des Ausschusses für Verkehr und Planung vom 07.12.2009 wurde die VRR

AöR beauftragt, ein VRR-weites Modell einer Kunden- und Pünktlichkeitsgarantie zu erarbeiten.
Grundlage waren die positiven internen und externen Reaktionen nach Einführung der freiwilligen Kulanzleistung „10 Minuten Versprechen“ bei zwei kommunalen Verbundunternehmen.

Mehrstufige Konzeption

Grundsätzlich ist bei der Konzeption einer Verbundlösung zu berücksichtigen, dass diese mehrstufig erfolgen wird.

Stufe 1: Verursacherprinzip

In der ersten Stufe soll ein Angebot mit weitestgehend einheitlichen Rahmenbedingungen der Verbundunternehmen erfolgen. Wesentliche Rahmenbedingungen sind:

- Gleicher Erstattungsbetrag
- Einheitlicher Name „Pünktlichkeitsversprechen“
- Auszahlung erfolgt nach dem Verursacherprinzip nur bei dem betroffenen Verkehrsunternehmen

Dieses Verfahren mit der Kombination Auszahlung beim Verantwortlichen ohne Berücksichtigung von Reiseketten über das eigene Unternehmen hinaus wird heute bereits bei der Anschluss- und Mobilitätsgarantie angewendet. Weiterhin werden für eine Übergangszeit von 2 Jahren bereits heute eingesetzte Softwareprodukte parallel kompatibel zu der neuen verbundeinheitlichen Software eingesetzt.

Stufe 2: Die ganze Reisekette wird berücksichtigt

In der zweiten Stufe soll die Erstattung von Mangelleistungen bei der Zielankunft unter Einbezug von Reiseketten umgesetzt werden, d. h., der Kunde kann innerhalb des Verbundes überall verursacherunabhängig seine Erstattung erhalten. Hierzu ist erforderlich, dass alle Verkehrsunternehmen die verbundeinheitliche Softwarelösung nutzen.

Entwicklung von Mindeststandards

Relevante Verspätungszeit für die Inanspruchnahme von Erstattungen.

Der Parameter von mindestens 10 Minuten Ankunftsverspätung für eine Erstattungsleistung wurde von den Projektbeteiligten zu Testzwecken gewählt. Eine Veränderung dieses Wertes beeinflusst die monetäre Belastung der Verkehrsunternehmen, sowie u. U. den Erkenntnisgewinn für das Qualitätsmanagement.

Die Erstattungsbeträge bei Inanspruchnahme des Fahrgastes

In den Pilotprojekten erfolgt die Auszahlung der Erstattung auf Basis der Preisstufe A2, mit

der das Netz der Pilotunternehmen abgedeckt ist.
Eine verbundweite Lösung soll jedoch auch über diese Insellösungen hinaus anwendbar sein, wenn in der 2. Stufe die komplette Reisekette berücksichtigt wird. Dies hat zur Folge, dass die Auszahlung bis zur Preisstufe D erfolgen könnte. Alternativ werden z. Z. Staffelbeträge oder ein Einheitsbetrag geprüft.

Die Finanzierung der Auszahlungen

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Verspätungshäufigkeit der SPNV – Unternehmen höher einzuschätzen als im übrigen ÖPNV. Hierzu ist zu klären:

- **Verrechnung zwischen den Verkehrsunternehmen:**
  Ist eine Verrechnung zwischen den einzelnen Verbundunternehmen notwendig? Bei einer moderaten Inanspruchnahme könnte auf diese Verrechnung verzichtet werden, da der Clearing Aufwand nicht im Verhältnis zu den Auszahlungsbeträgen der Verbundunternehmen stehen würde.
- **Finanzierung über erhöhte Verbundumlage**
  Eine weitere Option wäre die Erhöhung der Verbundumlage, aus der die Auszahlungen der Verbundunternehmen mit dem Verbund abgerechnet werden. Dabei wird auch geprüft, ob eine Teilfinanzierung aus den Pönalen der SPNV - Unternehmen sinnvoll ist.
- **Die Finanzierungssimulation**
  Die Ergebnisse der Pilotprojekte innerhalb des Verbundes sowie bei analogen Piloten innerhalb Deutschlands, kommen zu dem Ergebnis, dass bei kommunalen Verkehrsunternehmen eine Inanspruchnahme von vier Fällen auf 100.000 Fahrgäste erfolgt. Ein dauerhaftes Angebot mit allen Reiseketten im Verbund würde diesen Wert erhöhen. Hierzu wird eine Finanzierungssimulation durchgeführt. Dabei werden sowohl interne Einflüsse wie z. B. durch intensivierte Information als auch externe Einflüsse auf die Verspätung des Nahverkehrs mit einbezogen.

Weitere Rahmenbedingungen

In Zusammenarbeit mit den Verbundunternehmen werden weitere einheitliche Rahmenbedingungen und Parameter auf Basis der Pilotprojekte erarbeitet.

- Inanspruchnahme Mitgenommene Personen
- Ausschluss von (subventionierten) Ticketarten
- Relevante Auszahlungsstellen, Verrechnung mit Abonnementkonten
- Ausschlusskriterien
- Meldungsfristen
- Auszahlungsfristen

- Marketing Strategie
- Verantwortlichkeiten bei Reiseketten
- Missbrauchsprüfung
- Datenschutz
- Verknüpfung der Angebote Mobilitätsgarantie, Anschlussgarantie und Pünktlichkeitsversprechen.

Das Kernelement zur Abwicklung: Internetbasiertes Softwaremodul

Technische Voraussetzungen

Die technische Realisierung wird auf der Basis eines internetbasierten Softwaremoduls, das allen Verbundunternehmen zur Verfügung gestellt wird, erfolgen.
Die Fahrgastresonanz und der daraus resultierende Anspruch auf Erstattung, die Zuordnung der gewählten verspäteten Linie zum Verursacher, die Auszahlung sowie die Missbrauchsprüfung und das Finanzierungsclearing kann hierüber erfolgen.
Dies verhindert u. a. Doppelauszahlungen. Es ist sicher zu stellen, dass die Grundanforderungen an das Softwaremodul einen mandantenfähigen Zugriff beinhalten. D.h. jedes Verbundunternehmen erhält einen individuellen Aufbau und Zuschnitt auf seine Bedürfnisse.
Für die allgemeinen Funktionalitäten des Systems stehen beim VRR 150 T€ zur Verfügung die zu 80 % aus Fördermitteln nach § 12 ÖPNVG finanziert werden.
In einer Arbeitsgruppe wird mit den Verkehrsunternehmen zurzeit ein Lastenheft vorbereitet. Das Softwaremodul berücksichtigt in der Konzeption die Anforderungen der Stufe 2.

Migration der jetzigen Systeme „10 Minuten Versprechen“.

Der Aufwand für die Pilotprojekte „10 Minuten Projekte“ bei der SWK und DVG war nur mit hohem personellen Aufwand zu gewährleisten. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse und Daten stehen diesem Aufwand positiv gegenüber. Da von einem grundsätzlichen Neuaufbau im Rahmen der mandantenfähigen Software auszugehen ist, bedarf es im Lastenheft einer Integrationsanforderung der jetzigen Systeme.

Weiteres Vorgehen

Weitere „10‘ Pünktlichkeitsversprechen

In den nächsten Monaten wollen weitere kommunale Unternehmen das „10 Minuten Pünktlichkeitsversprechen“ einführen (z.B. Via, KöR).
Diese werden in Form der 1. Stufe (Verursacherprinzip) umgesetzt.

Fertigstellung des Softwaremoduls

Das komplexe internetbasierte und mandantenfähige Softwaremodul ist im Jahr 2010

zu programmieren. Dieses System soll zum 01.01.2011 zum Einsatz kommen und beinhaltet u. a. die notwendigen Komponenten zur Abbildung von Reiseketten und Clearingfunktion der Finanzierung.

Sukzessive verbundweite Umsetzung

- Die 10Plus Garantie wird aktuell in Krefeld und in Duisburg umgesetzt.
- Weitere Verbundunternehmen innerhalb der VIA und der KÖR planen für 2010 / 2011die Umsetzung auf Basis der Rahmenbedingungen der verbundeinheitlichen Lösung.
- Mit den NE-Bahnen werden noch in 2010 erste Gespräche geführt.
- Die DB lehnt zurzeit eine Beteiligung ab.

13. Presse – und Öffentlichkeitsarbeit

Events: ExtraSchicht 2010

Auch in diesem Jahr ist der VRR wieder als Projektpartner der ExtraSchicht in die Planung und Durchführung der ExtraSchicht eingebunden. Die Stabsstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit koordiniert dabei alle Kommunikationsaktivitäten des VRR im Rahmen der ExtraSchicht: Beteiligung auf den Internetseiten, im Programmheft sowie bei den Pressekonferenzen und der gemeinsamen Pressearbeit der Projektpartner. Am 28.04. fand in der Bochumer Jahrhunderthalle die Auftakt-PK der ExtraSchicht mit Beteiligung von VRR-Vorstand Dr. Klaus Vorgang statt. Die Besonderheit in diesem Jahr: Da die ExtraSchicht als Sommerfest der Kulturhauptstadt gilt, beteiligt sich der VRR mit einem eigenen Programmpunkt an der Veranstaltung. Da wir im Rahmen von RUHR.2010 das Projekt Poetry Slam unterstützen, ergibt sich im Rahmen der ExtraSchicht eine ideale Möglichkeit, die Poetry Slamer an Abend des Events in ausgewählten Nahverkehrslinien auftreten zu lassen.

Publikationen 2010: spectrum

Seit diesem Jahr wird das VRR-Meinungsbildnermagazin spectrum komplett ohne externe Unterstützung (außer bei Druck und Versand) in Eigenregie von der Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit erstellt. Die erste Ausgabe konnte termingerecht Ende April an die Leser verschickt werden. Ziel ist es, die gewohnte Qualität in Aufmachung und Inhalt beizubehalten und zudem, aufgrund der wegfallenden externen Abstimmungsprozesse, die redaktionellen Beiträge noch aktueller zu halten.

Pressearbeit: Ticketberater und Bewilligungen von Fördermaßnahmen

Im Rahmen der Freischaltung des Ticketberaters auf den VRR-Internetseiten gab es ein Hintergrundgespräch des VRR-Vorstands mit einer großen regionalen Tageszeitung (NRZ) über die Funktionalitäten des neuen Ticketberaters sowie über weitere tarifliche Entwicklungen im VRR. Die Berichterstattung war dementsprechend positiv. Die weitere regionale Presse wurde über das Thema mit einer Pressemeldung informiert.

Die öffentlichkeitswirksame Begleitung bei anstehenden Bewilligungen von Fördermaßnahmen gehört inzwischen zu den regelmäßigen Prozessen der Pressestelle. Auch in den vergangenen Monaten gab es wieder einige dieser Termine: Zu den Bewilligungsbescheiden des VRR für die Förderung der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) am ZOB Bottrop sowie für den Umbau diverser Bushaltestellen am Niederrhein und die Erweiterung der H-Bahn in Dortmund wurden in Abstimmung mit den Fördergeldempfängern gemeinsame Pressemeldungen abgestimmt und verschickt.