



<b>Beschlussvorlage</b>		
<b>- öffentlich -</b>		
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/VIII/2010/0078</b>	<b>2</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	28.09.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	29.09.2010	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AöR	29.09.2010	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	01.10.2010	Kenntnisnahme

**Datum: 07.09.2010**

**Betreff**  
Sachstandsbericht

**Beschlussvorschlag**  
Kenntnisnahme

**Sachstandsbericht**

## **Inhaltsverzeichnis:**

1. Nachprüfungsverfahren gegen den Vergleichsvertrag zwischen VRR und DB
2. Rolltreppenkartell
3. Austritt des VRR aus den Stadtbahngesellschaften SBG Ruhr GmbH und SBG Rhein GmbH
4. Tarifeinigung zum TV-N
5. Optimierung des S-Bahn-Konzeptes
6. Vorbereitung RE-Konzept
7. Zustandserfassung und –bewertung von Gleisinfrastruktur  
Netzzustandsbericht VRR – Sachstand 2010
8. Stillleben A 40
9. Änderungen im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel 2010/2011
10. Fußball Weltmeisterschaft der Frauen 2011
11. Vertriebsbericht 2009
12. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar – Juni 2010
13. Tarifharmonisierung VRR/VGN
14. Neuordnung Tariflandschaft NRW
15. Quer-durchs-Land-Ticket
16. Fortführung IC/EC-Vertrag
17. Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler
18. Projekt „metroradruhr“
19. Chipkartenleser für den neuen Personalausweis
20. Presse und Öffentlichkeitsarbeit

### **1. Nachprüfungsverfahren gegen den Vergleichsvertrag zwischen VRR und DB**

Der Vergabesenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf hält den Vergleichsvertrag zwischen dem VRR und der DB Regio NRW GmbH (DB) für vergaberechtswidrig und ist der Auffassung die SPNV-Leistungen hätten ausgeschrieben werden müssen.

Nachdem die Abellio Rail NRW GmbH (Abellio) und die Wersus Public Passenger Transport Ltd. (Wersus) den Vergleichsvertrag zur vergaberechtlichen Überprüfung gestellt hatten, hat am 21. Juli 2010 nach der Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster nunmehr der Vergabesenat bei dem OLG Düsseldorf über die beiden Vergabenachprüfungsanträge entschieden. Im Einzelnen:

### Nachprüfungsverfahren Wersus

Nachdem bereits die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster den Vergabenachprüfungsantrag von Wersus als unzulässig abgewiesen hatte, Wersus existierte zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vergleichsvertrages nicht, bestätigte der Vergabesenat des OLG Düsseldorf die Entscheidung der Vergabekammer. Rechtsmittel gegen diese Entscheidung sind nicht zulässig.

Die Kosten des Verfahrens wurden Wersus auferlegt. Wersus hat bereits anwaltlich erklären lassen, dass es die Kosten nicht tragen kann und Insolvenzantrag gestellt hat.

### Nachprüfungsverfahren Abellio

Der Vergabesenat des OLG Düsseldorf folgt im Ergebnis der Argumentation von Abellio und der Entscheidung der Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster, der Vergleichsvertrag von November sei vergaberechtswidrig.

Das die Beteiligten die Form eines Vergleichsvertrages zur Beilegung diverser Streitigkeiten im Rahmen eines bestehenden Vertrages gewählt hätten, sei bei der vergaberechtlichen Bewertung unerheblich gewesen.

Dieser Vergleichsvertrag sei als Neuvergabe anzusehen und ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des § 99 GWB, was im vorliegenden Fall die Anwendung des Kartellvergaberechtes erfordere.

Den Vortrag der beigeladenen DB, bei dem Vergleichsvertrag handele es sich um eine nicht dem Kartellvergaberecht unterworfenen Dienstleistungskonzession, weist der Vergabesenat mit ausführlicher Argumentation zurück.

Nach Ansicht des Vergabesenates ist die tatsächlich vorgenommene Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages insbesondere mit den Vorschriften des § 4 Abs. 3 Vergabeverordnung nicht vereinbar gewesen. Zu dieser Auffassung gelangte das OLG Düsseldorf insbesondere, weil es anders als das OLG Brandenburg in seinem Beschluss vom 02. September 2003 in § 15 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) kein Spezialvergaberecht sehen wollte, welches die Anwendbarkeit des Vergaberechtes nach den Paragraphen 97 ff GWB ganz oder teilweise auszuschließen vermag.

Da das OLG Düsseldorf sich mit seinen Entscheidungsgründen in Widerspruch zu der

Rechtsauffassung des OLG Brandenburg – und in einer anderen Frage zu der des OLG Celle - setzen wollte, war es gehalten, nach § 124 Abs. 2 GWB zu verfahren. Um die einheitliche Spruchpraxis aller Oberlandesgerichte zu gewährleisten, sieht dieser Paragraph 124 Abs. 2 GWB vor, dass eine Verpflichtung zur Vorlage an den Bundesgerichtshof besteht, wenn ein OLG als Beschwerdegericht von der Entscheidung eines anderen OLG abweichen möchte ( sog. Divergenzvorlage).

Mit Verfügung vom 16.08.2010 hat der X. Zivilsenat beim Bundesgerichtshof in Karlsruhe mitgeteilt, die Sache baldmöglichst in Bearbeitung zu nehmen.

## **2. Rolltreppenkartell**

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften erließ am 21. Februar 2007 eine Bußgeldentscheidung gegen Hersteller von Fahrtreppen und Aufzügen. In dieser Entscheidung wurde ein fortgesetzter Verstoß gegen den Artikel 81 Abs. 1 EG Vertrag durch eine Reihe von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmter Verhaltensweisen zur Aufteilung der Märkte für Fahrtreppen und Aufzüge festgestellt (Kartellbildung)

Bezogen auf die Verstöße im Fahrtreppenmarkt in Deutschland sind die Unternehmen Kone, Otis, Thyssen Krupp Fahrtreppen und Schindler aufgrund der Absprachen vom 01.08.1995 bis zum 05.12.2003 mit Bußgeldern in Höhe von rd. 617 Mio. Euro belegt worden. Die Adressaten der Kommissionsentscheidung haben gegen die Entscheidung Klage erhoben. Allerdings bezieht sich die Klage nicht gegen die von der Kommission ihrer Entscheidung zu Grunde gelegten Tatsachen, sondern beschränkt sich im Wesentlichen auf Fragen zur Bußgeldbemessung, insbesondere die Festsetzung der erheblichen Geldbußen.

Zahlreiche im Bereich des Verkehrssektors tätige Unternehmen haben in dem vorgenannten Zeitraum Fahrtreppen von den am Verstoß beteiligten Unternehmen bezogen. Nachfolgende Unternehmen haben sich seit August 2008 –angestoßen vom VRR- in einem im Rahmen des VdV organisierten Erfahrungsaustausches zu den Möglichkeiten eines gemeinsamen Vorgehens abgestimmt:

- Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
- Deutsche Bahn AG
- Stadt Nürnberg
- Hamburger Hochbahn AG
- Infra Führt Verkehr GmbH
- Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft

- VRR AöR
- Kölner Verkehrsbetriebe AG
- Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH
- Stadtwerke München GmbH
- Stadt Dortmund
- Berliner Verkehrsbetriebe AOR
- Stadt Köln
- Dortmunder Stadtwerke AG
- Stadt München

Nach Ansicht der Unternehmen sind rd. 800 Fahrtreppen, im VRR rd. 65, von dem Kartell betroffen.

Im Rahmen dieses Erfahrungsaustausches wurde für eine Phase der Eruiierung von rechtlichen Grundlagen und Erfolgsaussichten mit Herrn Prof. Dr. Bach von der Kanzlei Oppenländer ein Kartellrechtsexperte gewonnen. In der Stellungnahme der Kanzlei zu den Erfolgsaussichten kartellrechtlicher Schadensersatzansprüche äußerte der Experte erhebliche Erfolgsaussichten. Eine kartellrechtliche Bewertung der ebenfalls von der Kommissionsentscheidung erfassten Aufzüge, im Zeitraum von 1999 bis 2003 und nur bei bestimmten Großprojekten, ist ebenfalls beauftragt.

Im Hinblick auf eine mögliche Verjährung zum 01.01.2011 haben sich die o.g. Unternehmen verständigt, Verhandlungen mit den Kartellanten zur Realisierung von Schadensersatzansprüchen aufzunehmen. Die Vertreter des Erfahrungsaustausches, der Vertreter des VdV und Herr Prof. Dr. Bach sind der übereinstimmenden Auffassung, dass ein abgestimmtes Vorgehen als Streitgemeinschaft vielversprechend ist. Dadurch sind die am Verstoß beteiligten Unternehmen in der Lage, den Schadensersatz an alle relevanten deutschen Abnehmer des Verkehrssektors in einem Vorgang zu klären. Außerdem können Rückforderungen über die gemeinschuldnerische Haftung der Beteiligten ausgeschlossen werden.

Eine kleine Verhandlungsgruppe aus dem Kreis der Vertreter des Erfahrungsaustausches ( der VRR wurde auf Vorschlag der im VRR betroffenen Verkehrsunternehmen und der Stadt Dortmund in die Verhandlungsgruppe gewählt) wird unter Beteiligung des Herrn Prof. Dr. Bach die Verhandlungen aufnehmen bzw. führen. Die Verhandlungen sollen Mitte bis Ende September 2010 aufgenommen werden. Das Land NRW (die Fahrtreppen sind zu 90 % gefördert) hat seine Bereitschaft erklärt, die dem VRR entstehenden Rechtsverfolgungskosten

zu tragen und den VRR an einem möglicherweise erzielten Schadensersatz, entsprechend dem gewährten Förderanteil zu gewähren.

### **3. Austritt des VRR aus den Stadtbahngesellschaften SBG Ruhr GmbH und SBG Rhein GmbH**

#### **a) SBG Ruhr GmbH**

Die Verwaltung der VRR AöR (VRR) hat die Gespräche mit den übrigen Gesellschaftern, MVG und EVAG, über die Beendigung der Gesellschafterstellung des VRR aufgenommen. Nachdem der VRR seine Absichten offen gelegt hatte, haben sowohl die Eigentümerin der MVG als auch der EVAG den einvernehmlichen Ausstieg aus der SBG Ruhr GmbH beschlossen.

Die Erfüllung des Gesellschaftszwecks, Planung, Finanzierung und Bau der betrieblichen Ausrüstung der Stadtbahn im Betriebsbereich B, wird im weiteren Verlauf des Jahres 2010 sicher erwartet.

In mehreren Sitzungen der Gesellschafter wurden daraufhin insbesondere die rechtlichen Voraussetzungen der Auflösung und die mit einer Auflösung erforderlichen Rechtsnachfolgeregelungen konstruktiv erörtert.

Die rechtliche Bewertung des Sachverhaltes ergab, dass eine einvernehmliche Auflösung der SBG Ruhr GmbH möglich und aufgrund der Beschlusslage der Gesellschafter und der Tatsache, dass der Gesellschaftszweck dieses Jahr erfüllt wird, auch sinnvoll ist.

Aufgrund der bereits bestehenden zuwendungsrechtlichen Verpflichtungen, halten die Gesellschafter eine Rechtsnachfolgeregelung gleichwohl für erforderlich. Diesbezüglich haben die Gesellschafter einvernehmlich folgende Vorgehensweise verabredet:

- Im Rahmen einer Rechtsnachfolgeregelung, werden die Eigentümer der geförderten Anlagen, die Sicherung der Zweckbindung aus den jeweiligen Zuwendungsverhältnissen sicherstellen.
- Im Rahmen einer Rechtsnachfolgeregelung werden die Gesellschafter, auf der Basis der bereits geregelten Aufgabenverteilung, für die jeweils von ihnen durchgeführten Tätigkeiten zuwendungsrechtlich einstehen.

- Im Rahmen einer Rechtsnachfolgeregelung werden alle übrigen Rechte und Pflichten, z.B. aus zivilrechtlichen Verträgen, sachgerecht zugeordnet.

Dieses gemeinschaftlich erarbeitete Modell stellt eine sach- und verursachergerechte Verteilung der in der SBG Ruhr GmbH verankerten Rechte und Pflichten dar und soll nunmehr in eine vertragliche Vereinbarung umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wird eine zeitnahe und praktikable Auflösungsmöglichkeit der SBG Ruhr GmbH gemeinschaftlich von den Gesellschaftern erarbeitet. Über das Ergebnis wird im November/Dezember-Sitzungsblock berichtet.

#### **b) SBG Rhein GmbH**

Die Gespräche zu einer einvernehmlichen Lösung mit den Gesellschaftern der SBG Rhein GmbH haben noch nicht begonnen, da

- die Zusammenstellung der vertraglichen Verpflichtungen noch andauert,
- ein für die SBG Ruhr GmbH erarbeiteter Lösungsweg als Modellbeispiel für die SBG Rhein GmbH dienen soll,
- eine Kündigung im Hinblick auf den Gesellschaftszweck frühestens zum 31.12.2013 möglich ist.

#### **4. Tarifeinigung zum TV-N**

Nach langwierigen Verhandlungen haben sich die Tarifvertragsparteien auf den 7. Änderungsvertrag zum TV-N NW verständigt. Damit ist der von ver.di NRW zum 31. März 2010 gekündigte TV-N NW zum 01. April 2010 (mit Modifikationen) wieder in Kraft gesetzt worden. Soweit Unternehmen eine Beschäftigungssicherungsvereinbarung (BSV) abschließen, endet die Laufzeit des TV-N NW am 31.12.2019. Die BSV hat eine gleichlautende Laufzeit. Für Unternehmen, die keine BSV vereinbaren, endet der TV-N NW mit Ablauf des 31. März 2012.

Die BSV setzen, wie auch bereits in den früheren Anwendungsvereinbarungen geregelt, u.a. voraus, dass es einerseits zu keinen betriebsbedingten Kündigungen durch die Unternehmen kommt und es andererseits ein Bekenntnis der Aufgabenträger zu den Unternehmen gibt.

Im Hinblick auf das VRR-Finanzierungssystem sind keine Anpassungen erforderlich. Der im System hinterlegte Referenzlohn der Entgeltgruppe 5, Stufe 2 wird im Rahmen der praktischen Anwendung durch die für eine Neueinstellung von Fahrern geltende Entgeltgruppe 5a ersetzt. Es handelt sich um die Weiterentwicklung eines Tarifvertrages, die keiner grundlegenden Änderung der entsprechenden Regelungen zur Berechnung der Fahrerlöhne bedarf.

Auch der Willensbekundung der Zweckverbandsmitglieder zur Anwendung des TV-N NW als einheitlich vorzusehenden Tarifvertrags im VRR wird weiterhin Rechnung getragen.

### **5. Optimierung des S-Bahn-Konzeptes**

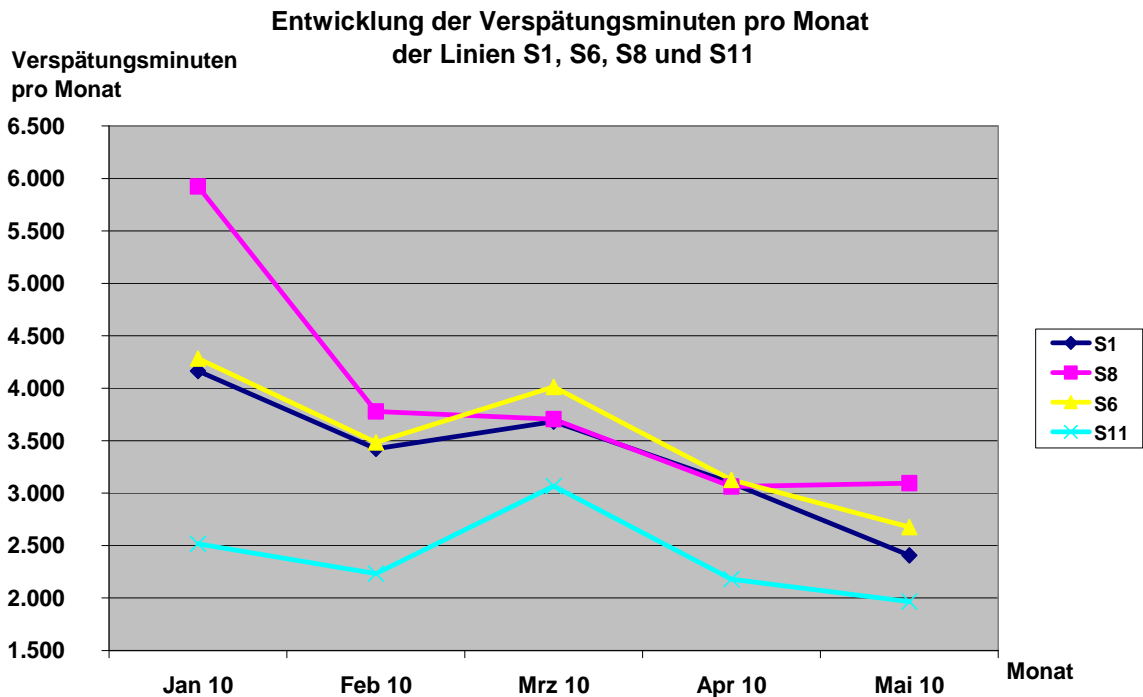
In einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern von DB-Regio, DB-Netz und VRR sind seit Jahresbeginn bis Mitte Juni regelmäßig alle betrieblichen Probleme seit Einführung des neuen S-Bahn-Netzes zusammengetragen und analysiert worden.

Mit Beginn dieser Arbeitsgruppe wurde als Hauptproblem des neuen S-Bahn-Netzes die Betriebsdurchführung in der Hauptverkehrszeit im Düsseldorfer Hbf mit der hohen Anzahl an HVZ-Zügen analysiert. Zur Verbesserung wurde eine Vielzahl von Maßnahmen erarbeitet, von denen folgende Maßnahmen bereits erfolgreich umgesetzt sind:

- Verkürzung der Durchrutschweg-Auflösungszeiten in Düsseldorf Hbf
- Ausweitung der Zuglenkung durch den Fahrdienstleiter in Düsseldorf Hbf
- Entlastung der S-Bahn-Gleise um drei Leerfahrten
- 1 Minute frühere Abfahrt der Linie S68 von D-Volksgarten Richtung Hbf seit dem Fahrplanwechsel im Juni zur Entspannung von möglichen Kreuzungskonflikten
- Beseitigung einer verspätungsanfälligen Einfahrkreuzung zwischen S11 und S68
- Berücksichtigung von ausreichenden Pufferzeiten im Fahrplan

Die Wirksamkeit und der Erfolg der Maßnahmen lassen sich deutlich an der Entwicklung der Pünktlichkeit seit Jahresbeginn erkennen, beispielhaft in der folgenden Grafik dargestellt für die den Düsseldorfer Hbf bedienenden Linien S1, S6, S8 und S11.





So konnten die Verspätungsminuten bei der Linie S1 von Januar bis Mai 2010 um rd. 42% gesenkt werden, bei der S8 um rd. 48%. Trotz dieser deutlichen Reduzierung der Verspätungen, die zum Teil auch saisonal begünstigt ist, ist ein weiteres Absenken des Verspätungsniveaus anzustreben, da das Ziel einer deutlichen Qualitätsverbesserung zum vorherigen S-Bahn-Konzept noch nicht vollständig erreicht ist.

Diesbezüglich ist geplant, die aus Solingen nach Düsseldorf verkehrenden S-Bahn-Verstärkerzüge im Hauptbahnhof an Bahnsteig 15 enden zu lassen, um die S-Bahn Gleise weiter zu entlasten. Diese Züge verkehren dann nicht mehr wie bislang betriebsbedingt bis D-Wehrhahn, sondern enden im Hauptbahnhof. Auch soll ab Fahrplanwechsel im Dezember eine veränderte Betriebsführung von den aus Ratingen nach Düsseldorf verkehrenden HVZ-Verstärkerfahrten eine weitere Verbesserung der Betriebsstabilität ermöglichen. Angestrebt wird weiterhin, diese Verstärkerfahrten ganz einzustellen und zu kompensieren, da sie einen erheblichen Störfaktor im S-Bahn-Betriebsablauf darstellen.

Zum Herbst (ab 7.10.) ist vorgesehen, eine zusätzliche Betriebsreserve in Wuppertal-Steinbeck ergänzend zu der Betriebsreserve im Bahnhof Düsseldorf Flughafen-Terminal einzurichten.

Hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes ist festzustellen, dass die S-Bahnlinien S1, S2 und S9 bereits Ende des Jahres 2009 komplett mit den neuen Zügen ausgestattet wurden. Im Laufe

des Jahres 2010 wurde bisher die Linie S3 komplett umgestellt, die Linie S8 / S5 soll bis zum Herbst 2010 komplett umgestellt sein, was ebenfalls zu einer Verbesserung der Betriebsstabilität führen wird.

Die Finanzierung der Zusatzleistungen im RRE-Konzept wird über einen Bewilligungsbescheid des Landes NRW abgesichert der inzwischen vorliegt.

## **6. Vorbereitung RE-Konzept**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 soll mit der Umsetzung des neuen RE-Konzeptes begonnen werden. Die wesentlichen Änderungen des RE-Konzeptes sind

- Führung RE2 nach Düsseldorf statt nach Mönchengladbach
- Neuer Laufweg RE11: Hamm – Duisburg – Mönchengladbach
- Verlängerung RE1 nach Paderborn
- Veränderter Fahrzeugeinsatz
  - RE1: 1 zusätzlicher Dosto (6 statt 5 Dosto); Sukzessive Umsetzung ab Ende März bis Anfang August 2011
  - RE2: 1 zusätzlicher Dosto (5 statt 4 Dosto); Komplette Umsetzung zum Fahrplanwechsel 12/2010
  - RE5: 1 zusätzlicher Dosto (6 statt 5 Dosto); Sukzessive Umsetzung ab Mitte August bis Ende November 2011
  - RE11: Doppeltraktion ET 425+; Umsetzung zum Fahrplanwechsel 12/2010
  - Verbesserung der Antriebsleistung der vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 146 für die Linien RE1, RE2, RE5 und RE6 (von 4,2 MW auf 5,6 MW)

Die für die Umsetzung des RE-Konzeptes notwendige Trassenanmeldung ist im April durch DB-Regio in Abstimmung mit dem VRR erfolgt. Anfang August wurden die Trassen durch DB-Netz bestätigt.

Aktuell werden von DB Regio 12 Elektrotriebzüge vom Typ 425 für den Einsatz auf der künftigen Linie RE11 nach Mönchengladbach umgebaut. Die Fahrzeuge erhalten eine neue Innenausstattung mit komfortablen Sitzen im gesamten Fahrzeug sowie eine verbesserte Anordnung des 1. Klasse-Bereiches. Die kompletten Umbauarbeiten sollen Ende Januar 2011 abgeschlossen sein.

Weiterhin hat DB Regio mit dem Umbau der Lokomotiven der Baureihe 146 begonnen. Das erste Fahrzeug befindet sich beim Hersteller Bombardier, um die Leistungserhöhung von 4,2

MW auf 5,6 MW vorzunehmen, einschließlich der notwendigen Testserien und Zulassungsverfahren.

Laut DB Regio NRW befinden sich fast alle Maßnahmen – einschließlich der Bestellung der 13 neuen Doppelstockwagen – im Zeitplan, sodass nach jetzigem Stand von der vollständigen Umsetzung des neuen RE-Konzeptes zum vereinbarten Zeitpunkt im Dezember 2011 ausgegangen werden kann.

## **7. Zustandserfassung und –bewertung von Gleisinfrastruktur**

### **Netzzustandsbericht VRR – Sachstand 2010**

#### **a) Hintergrund und Zielsetzung**

Seit einiger Zeit bemüht sich der VRR intensiv darum, eine verlässliche und praktikable Methodik zur Erfassung und Bewertung der Qualität sowie des Zustandes der Schieneninfrastruktur im Verbundraum zu entwickeln. Ferner sollen die aufbereiteten Daten mittelfristig eine Tendaussage auf regionaler Ebene zum Zustand der Gleisinfrastruktur zulassen, um auch präventiv in einen qualifizierten Dialog mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) treten zu können. Vergleichbare Anstrengungen werden auch auf Landesebene gemacht. Hier liegen inzwischen Analysen und Aussagen zu Veränderungen der zulässigen Geschwindigkeiten und Entwicklung von Langsamfahrstellen vor. Die auf Bundesebene angesiedelte und in erster Linie Zwecken des Nachweises eines effizienten Einsatzes investiver Fördermittel dienende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) kann diese Funktion aufgrund ihres hohen Aggregationsgrades bereits auf Landesebene kaum und auf AT-Ebene in NRW praktisch gar nicht erfüllen.

Eine Erfassung und Bewertung der Qualität des Fahrweges mit Hilfe von GPS-gestützten Auswertungen der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Vergleich zu festgesetzten Sollgeschwindigkeiten (VzG) wurde im VRR bereits musterhaft im Jahr 2008 durchgeführt. Auch auf Landesebene werden seit einiger Zeit im Rahmen eines Projektes entsprechende Analysen in Form von VzG-Vergleichen einschließlich der Simulation eines Modellzuges durchgeführt. Ein zweiteiliger Netzzustandsbericht des Landes liegt zwischenzeitlich vor. Wegen des hohen Aufwandes, der festgestellten Unzulänglichkeiten sowie mangelnden Vergleichbarkeit der Ergebnisse dieser Methodik ist alternativ beim VRR im Rahmen eines Pilotvorhabens eine Erfassung und Bewertung ausgewählter Strecken durch einen Gleismesszug erfolgt. In einem ersten Schritt wurden exemplarisch 5 Strecken im VRR mit einer Länge von knapp 600 km gemessen und bewertet. Die Messung und Auswertung erfolgte dabei nach internationalen und zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit nach DB-Standards.

Ziel der Bemühungen um Erkenntnisse zum Erhaltungszustand des Schienennetzes im VRR ist der erweiterte Einstieg in einen qualifizierten Dialog mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dieser Dialog hat zum Ziel, vor allem gemeinsame Handlungsspielräume zwischen den Beteiligten zu identifizieren und zu priorisieren

### **b) Auswahl der Messstrecken**

Da das gesamte im Verbundraum liegende Streckennetz mehr als 3000 km umfasst, wurde für ein durchzuführendes Pilotprojekt eine repräsentative Auswahl von Strecken vorgenommen.

Grundsätzlich sollte die Gesamtlänge des zu inspizierenden Streckennetzes aus Kostengründen nicht über 600 km liegen und es sollten auf den auszuwählenden Strecken unterschiedliche Nahverkehrsprodukte verkehren.

### **Unterschiedliche Verkehrsarten**

Vielfach sind im Verbundraum Schienenverkehre im Mischbetrieb SPNV und Güterverkehr abzuwickeln. Dies bedingt oftmals betriebliche und technische Schwierigkeiten aufgrund der unterschiedlichen Fahrdynamik, der unterschiedlichen Last (Zuggewicht) sowie in Folge dessen dem unterschiedlichen Belastungsgrad und Verschleiß der Gleisinfrastruktur. Ein Auswahlkriterium war somit, einen Anteil an Strecken mit Mischverkehr aufzunehmen.

### **Unterschiedliche Streckenkategorien**

Es kann unter anderem zwischen Haupt- und Nebenstrecken unterschieden werden. Während Hauptstrecken meist mehrgleisig und elektrifiziert sind und den großräumigen Verkehrsverflechtung dienen, bestehen Nebenstrecken häufig aus eingleisigen nicht elektrifizierten Verbindungen mit einfacher technischer Infrastruktur und vergleichsweise auch geringen Trasseneinnahmen für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Der Befürchtung, dieser Tatbestand könne zu einer Vernachlässigung der Instandhaltung führen, wurde mit der Aufnahme solcher Streckenkategorien in den Messkanon begegnet.

### **Strecken mit unterschiedlichen EVU**

Im Verbundraum des VRR sind neben der DB-Regio als größtem Leistungsersteller für den SPNV inzwischen auch einige nichtbundeseigene EVU tätig. Um Befürchtungen zu überprüfen, die Intensität der Instandhaltung richte sich vorwiegend nach Konzerninteressen der DB und sei insofern nicht diskriminierungsfrei, wurden Strecken aufgenommen, die ausschließlich von NE-Bahnen befahren werden.

### **Berücksichtigung der Streckenkomplexität**

Häufig entstehen technisch bedingte Störungen im Betrieb im Bereich von Knotenpunkten

bzw. in deren direktem Zu- und Ablauf. Der Forderung der Aufnahme von Knoten wurde deshalb entsprochen.

### **Übergreifender Bezug**

Da im Verbundraum VRR inzwischen auch der niederrheinische Verkehrsraum der Kreise Wesel und Kleve integriert ist, werden bei der Auswahl beide Verbundräume VRR und NVN abgebildet.

### **Hohe Synergieeffekte**

Um bei dem Einsatz der erforderlichen finanziellen Mittel ein Höchstmaß an Effizienz zu erzielen, wurde bei der Auswahl von Messstrecken auch darauf geachtet, dass einige von möglichst vielen Linien befahren werden.

<b>Ausgewählte Linien</b>
S 3 OB Hbf - Hattingen
RB 31 DU - Hbf - Xanten
RB 44 OB - Hbf – Dorsten Bf
DO - Hbf über GE-Hbf – DU - Hbf nach MG - Hbf
RE 13 (Venlo NL - Hamm) Kalden-kirchen - Schwerte

In der Summe ergeben sich somit etwa 590 km zu befahrende Streckenlänge.

### **c) Wesentliche Ergebnisse der Inspektionsfahrten**

Im Streckennetz des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wurden im Rahmen eines Pilotprojektes nach witterungsbedingten Verzögerungen Inspektionsfahrten im Zeitraum 17.3. bis 19.3.2010 mit dem Inspektionsfahrzeug UFM 120 der Firma Eurailscout b.v. durchgeführt. Die Zielsetzung lautete, den Zustand ausgewählter Streckengleise im Verbundraum des VRR zu analysieren und zu bewerten.

Die Inspektionsdaten des UFM 120 wurden in ein Datenverarbeitungssystem importiert. Die-

ses System wurde speziell für den Einsatz bei Bahnverwaltungen entwickelt. Es gestattet eine umfassende Zustandsanalyse der Infrastruktur. Es konnten insgesamt Strecken mit einer Gesamtlänge von 572 km bewertet werden.

Zur Auswertung wurden die Daten der gleisgeometrischen Messung herangezogen und entsprechend den bei der DB AG gültigen Vorschriften (DS 821.2001) ausgewertet.

### **Einzelfehlerbewertung**

Die Einzelfehlerbewertung sowie deren Kategorisierung ist abhängig von der zulässigen und gefahrenen Geschwindigkeit. Die Auswertung erfolgte in einem ersten Schritt nach der festgelegten Sollgeschwindigkeit (VzG-Soll). Es wurde hierbei eine nicht unwesentliche Anzahl von Einzelfehlerüberschreitungen festgestellt.

Der prozentual größte Anteil der Einzelfehler liegt in der Spurweite.

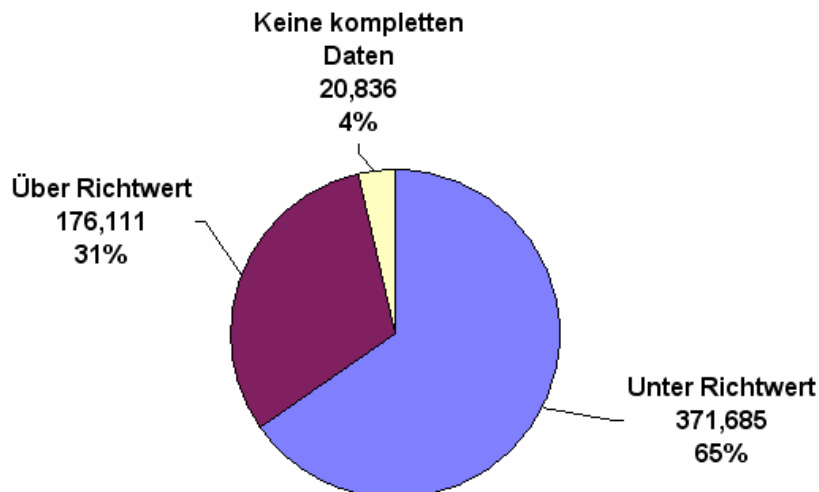
Um die Sicherheit zu gewährleisten, werden an kritischen Stellen sogenannte Langsamfahrstellen eingerichtet, damit die geschwindigkeitsabhängigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Diese Langsamfahrstellen wurden in das Datenbanksystem ebenfalls integriert.

In einer zweiten Analyse wurde der Zustand dann auf Basis der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Langsamfahrstellen durchgeführt. Festzustellen ist, dass trotzdem eine sehr große Anzahl von Einzelfehlern vorliegt. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass Spurweitenfehler nicht von der Geschwindigkeit abhängig bewertet werden und somit der größte Anteil von Einzelfehlern bestehen bleibt.

### **Bewertung der Gleislagequalität nach 250 m Abschnitten**

Um die Gleislagequalität zu bewerten, werden Abschnittskennzahlen über 250 m gebildet. Diese werden bei der DB AG bisher zum „Gesamtstandardabweichung“ (GS SA) zusammengefasst.

Die Auswertung auf Basis der auch bei der DB-Netz AG verwendeten Messgrößen ergab folgendes Ergebnis:



Auf 31 % der inspizierten Gleislänge befinden sich die erfassten Messwerte über den Richtwerten der entsprechenden Vorschrift und damit in einem solchen Zustand, der laut Vorschrift zumindest genauer analysiert werden muss. Denn lt. Vorschrift gilt: „Wenn ein Richtwert [...] überschritten wird, **ist aufgrund örtlicher Überprüfung zu entscheiden, ob und welche zusammenhängende Instandsetzungsmaßnahme** zur Verbesserung der Gleislage einzuleiten ist.“ Abhängig von der Einschätzung und im Zusammenhang mit weiteren Überlegungen im Zusammenhang mit der Unterhaltungsstrategie und dem zur Verfügung stehenden Budget ist gegebenenfalls festzulegen, welche Instandhaltungsmaßnahmen zu welchem Zeitpunkt durchzuführen sind. Folglich besteht für das EIU, soweit sicherheitsrelevante Aspekte nicht unmittelbar berührt sind, immer ein Ermessensspielraum im Zusammenhang mit weiteren Überlegungen.

#### d) Zusammenfassung

Bei den ersten Auswertungen im Rahmen des Pilotprojektes ist deutlich geworden, dass ca. 1/3 der inspizierten Gleise näher analysiert werden sollten. Diese relevante Feststellung beruht allein auf der Kennzahl „Gesamtsignal Standardabweichung“. Bezieht man jedoch in diesem Zusammenhang insgesamt noch die sehr hohe Anzahl von Einzelfehlern mit ein, so wird deutlich, dass zum Teil erheblicher Instandhaltungsbedarf besteht.

Festzuhalten bleibt, dass die betroffenen Streckenabschnitte durchschnittlich im Raum verteilt sind. Man kann also nicht sagen, dass eine einzelne Strecke besonders schlecht ist und die anderen Strecken in einem gutem Zustand. (siehe dazu Anlage Übersichtskarte GSSA)

Das vom VRR gewählte Verfahren der Zustandserfassung der Gleisinfrastruktur ist allerdings nur dann nachhaltig zweckmäßig, wenn vor allem eine Trendaussage in den Folgejahren getroffen werden kann. Erst dann lässt sich feststellen, inwieweit sich der Zustand der Infrastruktur verbessert oder eher verschlechtert. Dazu muss in regelmäßigen Abständen der Zustand des Netzes inspiziert und die Informationen analysiert und bewertet werden. Nach derzeitigem Erkenntnisstand wird eine jährliche Inspektion empfohlen.

#### **e) Weiteres Vorgehen**

Geplant ist, im Dezembersitzungsblock die Ergebnisse der VRR-Untersuchungen nach einer entsprechenden Aufbereitung im Detail dem Verkehrs- und Planungsausschuss vorzustellen. Dies soll als Entscheidungsgrundlage für oder gegen die Weiterführung des Pilotvorhabens dienen.

Vorher werden die Ergebnisse der Messfahrten DB Netz als dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgestellt und mit ihm erörtert.

#### **8. Stilleben A 40**

Im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres 2010 fand am Sonntag, dem 18.07.2010, das Hauptevent des Kulturjahres statt - das „Stilleben A40“. Die A40/B1 wurde zwischen Duisburg Häfen und Dortmund Märkische Str. für den motorisierten Verkehr auf der gesamten Streckenlänge von ca. 60 km komplett gesperrt. Für das Projekt Stilleben A40 wurde auf der nördlichen Richtungsfahrbahn eine "lange Tafel" bestehend aus ca. 22.000 Tischen mit je 10 Sitzplätzen aufgebaut. Die eigentliche Veranstaltung fand zwischen 11 und 17 Uhr statt. Die Sperrung der A40/B1 erfolgte ab Samstag, 17.07.10, 22 Uhr und endete am Montag, 19.07.10, um 5 Uhr.

Die im Vorfeld prognostizierten Teilnehmerzahlen wurden bei weitem übertroffen. Nach offiziellen Angaben haben insgesamt ca. drei Millionen Besucher (davon ca. eine Mio. Fahrradfahrer) die Veranstaltung besucht. Ab 12 Uhr mussten zeitweise Zugänge zur A40 aus Sicherheitsgründen im gesamten Streckenverlauf gesperrt werden.

Im Sachstandsbericht zum Sitzungsblock September 2009 ist das Mobilitätskonzept ausführlich beschrieben worden. Bei der Planung des SPNV-Konzeptes griff der VRR in Zusammenarbeit mit der DB auf die Erfahrungen zu den bisherigen Großveranstaltungen (der WM 2006 und der beiden Loveparades 2007 in Essen und 2008 in Dortmund) zurück. Das



Grundgerüst bildeten hierbei die zwei zusätzlichen RE-Leistungen auf der zentralen Achse, sowie eine Verdichtung der S-Bahn Linien S1 und S4 entlang der A40 auf einen 15-Minuten Takt. Ferner wurden entlang der Emscher-Achse die Linien RE3 und S2 verdichtet. Darüber hinaus wurden bei einer ganzen Reihe von S-Bahnen, RE- und RB-Linien aus den angrenzenden Gebieten die Leistungen erweitert sowie durch zusätzliche Fahrzeuge die Kapazitäten der Züge erhöht. Analog zu anderen Großveranstaltungen musste aus Sicht der beteiligten Organisationen auch der Transport der Fahrgäste in einem Notfall (kurzfristige Streckensperrungen o. ä.) gesondert betrachtet werden. Die ansonsten üblichen Notfallkonzepte der EVU reichen bei derartigen Veranstaltungen auf Grund der erhöhten Taktdichte auf den einzelnen SPNV-Strecken nicht aus. So wurden jeweils an den Hauptbahnhöfen Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund Busse vorgehalten.

Die betroffenen kommunalen Verkehrsunternehmen haben die ÖV-Anbindung jeder Auffahrt zur A40 untersucht. In einem zweiten Schritt wurde dann festgelegt, auf welchen Linien an diesem Tag Leistungsausweitungen vorgenommen werden sollen. In den Städten Duisburg, Dortmund und Gelsenkirchen wurden eigens zum Stilleben insgesamt sechs Shuttle-Linien eingerichtet, da die A40 hier nur sehr schlecht (in Duisburg lediglich die Auffahrt Duisburg Häfen) oder gar nicht (Gelsenkirchen) mit dem kommunalen ÖV zu erreichen war.

### Fazit

Trotz der hohen Anzahl von Besuchern und Radfahrern am Tag des Stillebens lief der Betrieb im SPNV und auch im kommunalen ÖPNV nahezu reibungslos.

Auf Grund des zum Teil hohen Reisendenaufkommens kam es im SPNV zu vereinzelten geringen Verspätungen. Die Kapazitätsobergrenzen der jeweiligen SPNV-Linien wurden allerdings in keiner Phase der An- oder Abreise erreicht. Während des gesamten Tages ist die Mitnahme von Fahrrädern in den SPNV-Linien durch das Personal der DB sensibel an den betroffenen Stationen gehandhabt worden, so dass es zu keinen Beeinträchtigungen im Betriebsablauf kam. Die eigens für diesen Tag eingerichtete betriebliche Leitstelle der DB musste in keiner Phase Einfluss auf den Eisenbahnbetrieb nehmen. Die Notfallbusse wurden ohne Einsatz gegen 19:00 Uhr abbestellt, die vier vorgesehenen Bereitschaftsgarnituren kamen ebenfalls nicht zum Einsatz.

Im Bereich des kommunalen Verkehrs wurden die sechs Shuttlebuslinien bereits kurz nach Betriebsaufnahme sehr gut angenommen. Sowohl die Bogestra als auch die DVG haben zum Teil mit dem Einsatz von weiteren Fahrzeugen auf die hohe Nachfrage reagiert.

Sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch im VRR Kundenmanagement, aber auch in den Presseartikeln der verschiedenen Tageszeitungen, sind lediglich vereinzelte Beschwerden zum ÖV eingegangen. Das für diesen Tag entwickelte Verkehrskonzept kann insofern durchweg erfolgreich bezeichnet werden.

### **9. Änderungen im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel 2010/2011**

Zum Fahrplanwechsel 2010/2011 wird keine Inbetriebnahme von bundesweit relevanten Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen. Von daher steht die betriebliche Konsolidierung des bestehenden Angebots im Mittelpunkt der Fernverkehrsplanungen. Die in 2010 eingeführten Endpunkte außerhalb des Liniennetzes (z.B. Mönchengladbach) sollen auch in 2011 erhalten bleiben.

Eine wesentliche strukturelle Änderung des Fernverkehrsangebotes im VRR betrifft die Achse Düsseldorf – Dortmund – Hellweg - Kassel – Erfurt – Berlin/Dresden (Mitte-Deutschland-Verbindung - MDV). Die MDV wird als eigenständige Linie aufgegeben und durch nur noch drei Zugpaare pro Tag ersetzt:

- ICE-Linie Düsseldorf – Dortmund – Hellweg – Würzburg – Nürnberg– München
- ICE-Linie Düsseldorf – Dortmund – Hellweg – Kassel – Erfurt – Dresden
- IC-Linie Düsseldorf – Dortmund - Hellweg – Kassel – Erfurt – Dresden / Leipzig

Von den drei Direktverbindungen der Linie 91 Dortmund – Wien wird ein Zugpaar nach München statt nach Wien geführt. Der Anschluss dieses Zugpaares von und nach Wien erfolgt in Nürnberg.

Bei der Linie L31 Hamburg – Dortmund - Hagen- Wuppertal – Köln - Frankfurt – Passau werden zwei Zugpaare von ICE1 auf lokbespannte Züge umgestellt. Diese zwei Zugpaare sollen auch wieder in Solingen Hbf halten.

### **10. Fußballweltmeisterschaft 2011 der Frauen**

2011 findet vom 26.06. bis 17.07. in Deutschland die Fußballweltmeisterschaft der Frauen statt. Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr werden an den Spielorten Bochum und Mönchengladbach vier Spiele ausgetragen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat –unter Federführung des VRR- wie bei der Fußballweltmeisterschaft 2006 gemeinsam mit allen betroffenen Verbänden und Verkehrsunternehmen ein Angebot für ein KombiTicket erarbeitet und mit dem Fifa Organisati-

onskomitee (OK) verhandelt. Die Kalkulation beruht auf der Basis der Regeltarife und berücksichtigt die erwartete Nutzungsintensität und den Modal Split. Für die Standorte im VRR ergibt sich hieraus ein Fahrgeldanteil von 1,73 € pro verkaufter Eintrittskarte.

Zusätzlich wurde mit dem Fifa OK vereinbart, dass die Volunteers an den Einsatztagen in dem jeweiligen Verbundgebiet Busse und Bahnen nutzen können. Hierfür bekommen die Verkehrsunternehmen einen Fahrgeldanteil in Höhe von 6,50 € pro zwei Einsatztagen.

### **11. Vertriebsbericht 2009**

In der Anlage liegt der Vertriebsbericht für das Kalenderjahr 2009 bei. In dem Bericht wird dargelegt, dass sich die Absatzzahlen entsprechend der Fahrtenzahl leicht nach unten orientieren. Große Verwerfungen zwischen den Vertriebskanälen sind nicht zu erkennen, auch wenn die modernen Vertriebswege zunehmend am Markt Akzeptanz finden. Hier halten sich die Verkaufszahlen allerdings nach wie vor auf einem sehr niedrigen Niveau.

Positiv zu vermerken ist, dass die großen Streitfragen zwischen den Verkehrsunternehmen mit Beschluss der Richtlinie Vertrieb im Wesentlichen gelöst wurden bzw. im Fall der Großkundenabonnements auf fachlicher Ebene Lösungsansätze erarbeitet und beschlossen wurden. So werden bei Direktmarketingaktionen die Adressen der zu kontaktierenden Personen vorab abgeglichen. Damit wird verhindert, dass ein Kunde, der bereits Vertragspartner eines Verkehrsunternehmens ist, durch ein anderes Verkehrsunternehmen angeschrieben wird. Dem Kunden bleibt hierdurch eine zusätzliche Werbeansprache erspart. Der Vertrieb erfolgt damit in einem konstruktiven Wettbewerb miteinander.

### **12. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar – Juni 2010**

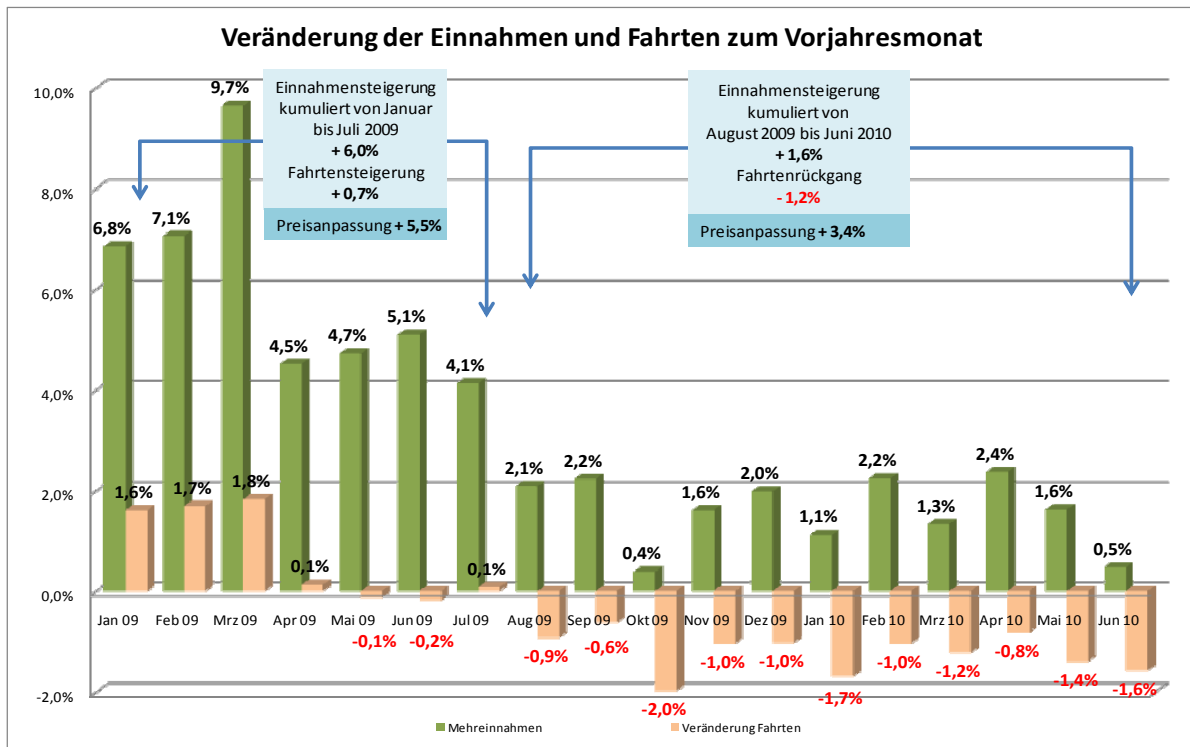
Die Entwicklung bis Juni ist bei den Einnahmen positiv. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **7,222 Mio. € (+ 1,5%)** gestiegen. Die Fahrten verzeichnen mit insgesamt – **7,150 Mio. Fahrten** aber einen Rückgang von – **1,3%**.

**Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum  
- nach Ticketgruppen -**

Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Jan-Jun 2009	Jan-Jun 2010		
Summe von Einnahmen				
1. Klasse Zuschlag	875.252	848.707	-26.545	-3,0
Barsortiment	108.476.735	109.744.419	1.267.684	1,2
davon EinzelTicket Erwachsene	54.263.566	54.670.827	407.261	0,8
davon 4erTicket Erwachsene	37.505.623	38.308.095	802.472	2,1
FirmenTickets	29.603.430	29.726.225	122.796	0,4
davon FirmenTicket 100/100-Modell	21.884.165	21.769.259	-114.906	-0,5
Regelzeitkarten	198.967.300	202.260.374	3.293.073	1,7
davon Ticket2000 Abo	99.491.089	102.761.378	3.270.288	3,3
davon Ticket1000 Abo	41.386.840	39.539.232	-1.847.607	-4,5
davon BärenTicket	17.057.199	17.496.553	439.354	2,6
Schüler/AzubiTickets	115.027.054	116.443.636	1.416.581	1,2
davon SchokoTicket Selbstzahler	42.693.716	43.580.465	886.748	2,1
davon YoungTicketplus	19.822.110	19.796.010	-26.099	-0,1
StudentenTickets	13.509.088	14.877.193	1.368.104	10,1
NRW-weite Tickets	7.916.676	7.697.012	-219.663	-2,8
Summe von Fahrten				
1. Klasse Zuschlag	0	0		
Barsortiment	47.828.573	46.827.363	-1.001.210	-2,1
davon EinzelTicket Erwachsene	22.960.062	22.366.291	-593.771	-2,6
davon 4erTicket Erwachsene	18.312.368	18.022.972	-289.396	-1,6
FirmenTickets	23.770.923	23.243.332	-527.591	-2,2
davon FirmenTicket 100/100-Modell	15.804.971	15.282.884	-522.087	-3,3
Regelzeitkarten	219.143.231	215.786.596	-3.356.635	-1,5
davon Ticket2000 Abo	118.375.422	118.336.663	-38.759	0,0
davon Ticket1000 Abo	47.012.499	43.496.272	-3.516.227	-7,5
davon BärenTicket	12.795.300	12.705.525	-89.775	-0,7
Schüler/AzubiTickets	237.466.267	234.093.276	-3.372.991	-1,4
davon SchokoTicket Selbstzahler	120.756.324	119.787.172	-969.152	-0,8
davon YoungTicketplus	32.451.900	31.435.950	-1.015.950	-3,1
StudentenTickets	27.108.690	28.625.550	1.516.860	5,6
NRW-weite Tickets	1.407.084	999.116	-407.968	-29,0
Gesamt: Summe von Einnahmen	474.375.535	481.597.566	7.222.031	1,5
Gesamt: Summe von Fahrten	556.724.768	549.575.233	-7.149.535	-1,3

Im ersten Halbjahr 2010 setzt sich die seit der Preisanpassung August 2009 nicht mehr ganz so positive Entwicklung weiter fort. Grund dafür ist hauptsächlich 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, so ist es seit 01.02.2010 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. Hiernach wird das erste Quartal 2009 mit hohem Sozialticketanteil verglichen mit dem 1. Quartal 2010 mit erheblich weniger verkauften Sozialtickets. Bereinigt man die VRR-Einnahme um die Dortmunder Sozialticket-Gesamteinnahmen, so steigt das Gesamtergebnis VRR um weitere 0,5 % auf dann 2,0 %. Dies entspricht aber nach wie vor nicht den Einnahmesteigerungen der vergangenen Jahre, so dass noch weitere negative, zum Teil externe Faktoren, wie Schülerrückgang (- 1,4 %) oder die Entwicklung der Bevölkerungs- und Kurzarbeiterzahlen eine Rolle spielen.

Die Absatzzahlen des Einsteigertickets EinzelTicket sind um rd. 614 Tsd. Tickets (- 2,4 %) zurückgegangen. Bei der nächsten Preismaßnahme sollte die Preissensibilität der Gelegenheitskunden berücksichtigt werden.



Die o. a. Grafik zeigt deutlich eine Trendwende ab August 2009. Die Einnahmensteigerung entspricht in dem Umfang nicht mehr der der davorliegenden Monate. Bei den Fahrten ist sogar durchgängig ein Rückgang zu verzeichnen. Die Einnahmen sind in der Zeit von August 2009 bis Juni 2010 bei einer Preis Anpassung von 3,4 % im gew. Mittel lediglich um 1,6 % gestiegen, die Fahrten im gleichen Zeitraum um 1,2 % zurückgegangen.

### 13. Tarifharmonisierung VRR / VGN

Bereits im Sitzungsblock Juni 2010 wurde berichtet, dass die konzeptionellen Überlegungen zu einem gemeinsamen Tarifraum weitestgehend abgeschlossen sind. Demzufolge gibt es eine Übereinstimmung in der Definition der räumlichen Tarifgebiets-, Waben- und Kurzstreckeneinteilung des zu übernehmenden Ticketsortiments und des anzuwendenden Preisniveaus. Ergänzend zu dieser Darstellung sind mittlerweile weitere Weichen für eine finanzielle Absicherung der bisherigen Ticketeinnahmen im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) gestellt worden.

#### Diese im Überblick:

##### SchokoTicket in der VGN:

Aufgrund der hohen finanziellen Bedeutung zur Einnahmenstabilisierung in der VGN startete am 01.08.2010 an 5 weiterführenden Schulen in Moers das SchokoTicket. Davon können rd. 2 500 Schülerinnen und Schüler profitieren. Hiervon erhalten rund 1 000 heute ein Schulträgeticket und können dann das SchokoTicket zum Eigenanteil beziehen; die restlichen 1 500

sind als potenzielle Selbstzahler. Alle SchokoTicketinhaber dieser Schulen können während eines Pilotzeitraums von einem Jahr das komplette Nahverkehrsangebot in beiden Verbundräumen nutzen. Der großzügige Geltungsraum beider Verbundräume ist ausdrücklich auf die am Pilotversuch teilnehmenden Schulen beschränkt und dient u.a. dem Zweck der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit. Mit VRR-Bordmitteln wurde eine Marktforschung vorbereitet. In 2 Phasen soll der Ticketumsatz und das Fahrverhalten der betroffenen Schülerinnen und Schüler vor und nach Einführung des SchokoTickets ermittelt werden, um daraus Erkenntnisse für eine Ausweitung des SchokoTickets an weiteren Schulen in der VGN zu gewinnen. Die erste Phase mit der Bestandsaufnahme vor Einführung des SchokoTickets erfolgte noch im Juni 2010 rechtzeitig vor den Sommerferien. Zurzeit werden mehr als 1 000 Fragebögen durch die VGN ausgewertet.

#### Geltungsbereich SchokoTicket

Aus Sicht der VGN erscheint es nicht zielführend, für den Altbereich der VGN allein bzw. für den Übergangsbereich VRR / VGN eigene SchokoTicketbereiche zu definieren.

Ziel sollte ein Angebot für den gemeinsamen Verbundraum sein. Wegen der noch nicht abzuschätzenden Wirkung auf die Einnahmeverteilung soll das SchokoTicket aber während einer Übergangszeit von 5 Jahren in differenzierten Geltungsbereichen angeboten werden, und zwar in den Varianten Alt – VRR plus angrenzende VGN-Tarifgebiete (rot umrandet), Alt – VGN plus angrenzende VRR-Tarifgebiete (blau umrandet) und komplett VRR/VGN. Die beide Alt-Räume umfassende Variante kann nur mit einem Aufstockungsbetrag erworben werden.



Sinngemäß soll auch das BärenTicket in der Übergangsphase in den drei Varianten angeboten werden.

#### Monatskarten und Monatskarten im Abonnement für den Ausbildungsverkehr

Diese Ticketarten werden aufgrund des zum VRR deutlich höheren Preisniveaus für einen Harmonisierungszeitraum von rd. 5 Jahren als eigenständige Preisreihe mit dem Hinweis auf deren Geltungsbereich im Binnenverkehr des heutigen VGN-Tarifraumes und in einigen die heutige Verbundgrenze überschreitenden Relationen in die gemeinsame Preisübersicht aufgenommen. Während dieses Zeitraums werden für diese Relationen das YoungTicket / YoungTicketplus mit dem VRR-Preisniveau nicht angeboten.

#### Refinanzierung der Durchtarifizierungsverluste

Der VRR hat einen Finanzierungsplan der in den ersten 5 Jahren zu erwartenden Mindererlöse aufgrund von Durchtarifizierungsverlusten samt deren Refinanzierung erstellt. Wichtige Finanzierungsbausteine sind

- die Einführung einer fünften Preisstufe,
- die vertraglichen Verpflichtungen der DB und des VRR aufgrund des Einigungsvertrages

und

- Ausschreibungsgewinne infolge des Betreiberwechsels von der DB zur Nordwestbahn auf den beiden linksrheinischen Strecken.

Für den verbleibenden Restbetrag wurde das Land NRW um Unterstützung gebeten, was es aber mit Hinweis auf die Bereitstellung von Finanzmitteln gem. § 11 Abs. 1 und 2 ÖPNVG an die Aufgabenträger abgelehnt hat.

Vor diesem Hintergrund haben die Landräte der Kreise Kleve und Wesel eine Förderung in Aussicht gestellt. Entsprechende Kreistagsbeschlüsse sollen bis zu den Herbstferien gefasst werden.

VGN und VRR streben weiterhin eine weitestgehende Tarifharmonisierung in 2011, spätestens zum 01.01.2012 an.

#### **14. Neuordnung Tariflandschaft NRW**

Im letzten Sitzungsblock wurde über die Bestrebungen des Landes NRW informiert, die Tariflandschaft in NRW grundlegend zu verändern. Vorrangig geht es um die Neupositionierung des NRW-Tarifes. Je nach Ausprägungsgrad der Änderung wären auch die Zuständigkeiten / Geltungsbereiche der Verbundtarife betroffen. Diese Überlegungen wurden erstmalig in einer Strategiediskussion zur Weiterentwicklung des NRW-Tarifes am 21. und 22.06.2010 in Wuppertal vorgestellt.

In dieser Strategiesitzung wurde die Erwartung des Landes benannt, bis zum Jahresende 2010 einen umsetzungsreifen Vorschlag zu erarbeiten. Dieser soll dann im Frühjahr 2011 in einer weiteren Strategiesitzung des Landesarbeitskreises (LAK) Nahverkehr konkretisiert werden, um dann als verbindliche Empfehlung in allen Verbund- / Kooperationsräumen zur Beratung und Beschlussfassung eingebracht zu werden.

Der bislang in diesem Projekt involvierte Gutachter IVV soll weiterhin an der konzeptionellen Vorbereitung mitarbeiten. In der Sitzung des LAK Nahverkehr am 02.09.2010 soll die begleitende Arbeitsgruppe aus Vertretern der im LAK beteiligten Gruppen institutionalisiert werden. Diese Arbeitsgruppe soll dann nach Erarbeitung der Grundlagendaten und Ausarbeitung verschiedener Modelle diese in den Monaten November 2010 - Februar 2011 bewerten und optimieren. Im Frühjahr 2011 sollen die Weichen für eine Neuordnung gestellt werden, die anschließend in den jeweiligen Kooperationsräumen zur Entscheidung gebracht werden. Alle drei Kooperationsräume des Landes haben sich in Form einer Resolution gegen die Pläne für eine Landeseisenbahngesellschaft, die im gleichen Atemzug wie die tariflichen Überlegungen im Raum stand, ausgesprochen und dies auch fundiert begründet. Die Kooperationsräume Westfalen und Rhein-Ruhr haben zudem Vorbehalte gegen die grundlegenden



Ideen einer tariflichen Umgestaltung im Land ausgesprochen. Eine Übertragung der Tarifhoheit auf das Land hätte zur Folge, dass die Zuständigkeit des VRR für alle Tarife ab Preisstufe C, zu einem großen Teil auch ab Preisstufe B, zum Land abgegeben werden müssten. Damit wäre eine verbundweite Zuständigkeit des VRR nicht mehr gegeben und damit die Existenz des Verbundes gefährdet.

Das Land wäre dann in der Lage, Preise aus rein politischen Erwägungen festzusetzen. Da bisher die kommunalen Gebietskörperschaften über die Höhe der Verbundtarife auch die Höhe ihrer Ausgleichszahlungen an die kommunalen Verkehrsunternehmen steuern konnten, ginge den Kommunen ein wichtiges Instrument bezogen auf ihre Haushaltslage verloren.

Die Tarifhoheit des Landes könnte zwangsläufig auch zu einem landesweit einheitlichen Vertrieb führen, was zu einer weiteren Aushöhlung der Zuständigkeiten der Verkehrsunternehmen führen würde.

Eine landesweiter Tarif macht auch eine landesweite Einnahmeverteilung erforderlich, was bei den Rahmenbedingungen (viele Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Einnahmeverantwortung, DB Regio NRW, alle großen kommunalen VU's) mit widerstreitenden Interessen fraglich ist, inwiefern eine solche landesweite Einnahmeverteilung erfolgreich zum Abschluss gebracht werden kann.

Vor diesem Hintergrund hat der Verwaltungsrat des VRR in seiner Sitzung am 01.07.2010 eine Reduktion der heutigen 9 Verbundtarife auf 3, die dann deckungsgleich mit den NRW-Kooperationsräumen wären, befürwortet. Hierbei wurden ausdrücklich die intensiven Arbeiten zwischen VRR und Verkehrsgemeinschaft Niederrhein benannt, die eine weitestgehende tarifliche Harmonisierung im Jahr 2011, spätestens zum 01.01.2012 zum Ziel haben.

### **15. Quer – durchs – Land – Ticket**

Die DB plant vsl. zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 eine Fortsetzung des Angebotes Quer – durchs – Land - Ticket (QdL). Bei diesem Ticket handelt es sich um ein werktags nach 9:00 Uhr geltendes bundesweites Nahverkehrsangebot für 1 – 5 Personen.

Der Grundpreis für eine Person soll 42,00 € betragen, für jede der maximal 4 weiteren Reisenden kommt ein Betrag von 6,00 € hinzu.

Aufgrund des Wunsches des Landes NRW und aller Kooperationsräume in NRW sollen mit diesem Ticket nicht wie bisher nur die Nahverkehrszüge der DB AG und ausgewählter nicht-bundeseigener Eisenbahnen genutzt werden können, sondern auch alle Nahverkehrsmittel des Landes. Damit wäre ein Gleichklang mit den Angeboten Schönes - Weekend - Ticket und den SchönerTagTickets NRW hergestellt. Aktuell informierte das KC Marketing, dass sich der TBNE (Tarifverbund DB und nichtbundeseigene Eisenbahnen) zum jetzigen Zeitpunkt gegen eine Einbindung der kommunalen Verkehrsmittel ausgesprochen hat.

Damit könnte frühestens zum Fahrplanwechsel Dezember 2011 die vom Land und den NRW-Kooperationsräumen gewünschte Integration des kommunalen Vor- und Nachlaufs erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt soll dann laut Information der DB auch eine neue personenabhängige Preisgestaltung für das Schöne-Wochenend-Ticket in Kraft treten.

Unabhängig vom Zeitpunkt der Integration sind bereits Gespräche unter Federführung des KCM über eine einvernehmliche Lösung für die den ÖSPV-Verkehrsunternehmen zustehenden Ticketeinnahmen bei Integration des kommunalen Vor- und Nachlaufs geführt worden. Des Weiteren erarbeitet derzeit eine temporär eingesetzte landesweite Arbeitsgruppe die für eine Übernahme in den kommunalen ÖPNV notwendigen Einzelheiten wie Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und Fragen der Tarifgenehmigung.

### **16. Fortführung IC/EC-Vertrag**

Derzeit können VRR-Dauerticketinhaber gegen einen Aufpreis Intercity- und Eurocity-Züge 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-, 168 Monats- und 6580 Monatsaufpreise im Abonnement ausgegeben. In verbundüberschreitenden Relationen knapp 500 Wochen-, 1400 Monats- und 4420 Monatsaufpreise im Abonnement. Dies entspricht rd. 920 Abonnenten und schätzungsweise 550 weiteren VRR-Kunden.

Die hiervon am stärksten betroffenen verbundinternen Relationen haben alle die Landeshauptstadt Düsseldorf zum Ziel, die bedeutendste verbundüberschreitende Relation ist Düsseldorf – Bonn (ca. 2670 Aufpreise).

Der Vertrag mit dem Fernverkehr der DB über die Nutzung der Intercity- und Eurocity-Züge im VRR läuft im Dezember 2010 aus. Derzeit werden intensive Vertragsverhandlungen zur Fortführung geführt, wobei die DB eine Verlängerung zu den aktuell vereinbarten Konditionen angeboten hat. Das Land NRW hat zudem eine Förderung in Aussicht gestellt.

DB, Land und VRR gehen von einer deutlich rückläufigen Nachfrage ab Dezember 2010 aus, wenn zum Fahrplanwechsel der RegionalExpress 2 aus dem nördlichen Ruhrgebiet direkt nach Düsseldorf geführt wird. In den laufenden Verhandlungen mit der DB werden die zu erwartenden Fahrgastrückgänge perspektivisch eingerechnet, um eine Finanzierbarkeit des Gesamtangebotes zu gewährleisten. Über das Ergebnis der Verhandlungen wird noch im

laufenden Sitzungsblock berichtet.

### **17. Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler**

Seit dem 1.1.2010 sind mit dem Kreis Herford und der Stadt Köln zwei weitere Gebietskörperschaften Teilnehmer an der Arbeitsgemeinschaft (AG) Mitpendler. Zum 1.9.2010 möchte zudem der Kreis Soest beitreten, so dass dann 33 Kreise und Städte „Mitpendler“ als Bürgerservice anbieten. Weitere Beitritte werden auch aufgrund der Verankerung von „Mitpendler“ als Maßnahme in den Luftreinhalteplänen des Ruhrgebiets erwartet.

Derzeit werden mit den Kooperationspartnern für den Herbst 2010 zeitlich abgestimmte Marketingaktionen aller an „Mitpendler“ teilnehmenden Städte und Kreise vorbereitet. Hiermit soll das relativ junge Portal weiter an Bekanntheit gewinnen und die Nutzung durch die Bürger stärken. Hintergrund ist, dass im Jahr 2009 durch begrenzte Mittel in den Haushalten sowie verausgabte Landesmittel für das vorherige System „Pendlernetz“ dringend für die Steigerung des Bekanntheitsgrades notwendige Marketingaktivitäten zurückgestellt wurden. Dies hat zur Konsequenz, dass die Nutzerzahl mit aktuell 650 „Mitpendlern“ unter der Mindestleistung liegt. Insbesondere bei Angeboten die, rein virtuell existieren, ist eine Investition in das Marketing zwingend erforderlich.

Seit Projektstart besteht eine Zusammenarbeit mit der Verbraucherzentrale (VZ) NRW. Diese gibt Verbrauchern Informationen über „Mitpendler“ im Rahmen ihrer Tätigkeiten in den Bereichen Umwelt & Verkehr. Des Weiteren integriert sie „Mitpendler“ in Schülerprojekte zum Klimaschutz. Auf Initiative des VRR haben zudem die Studierendenvertretungen der TU Dortmund, Hochschule Niederrhein und RWTH Aachen „Mitpendler“ in ihre Kommunikationsmedien integriert.

Neben den nutzerzentrierten Marketingmaßnahmen stellte der VRR „Mitpendler“ auch der Fachöffentlichkeit vor (Artikel in „Der Nahverkehr“, Präsentation auf dem Bundeskongress. Der intermodale Ansatz von „Mitpendler“ mit dem Alleinstellungsmerkmal ÖPNV-Tiefenintegration stößt auch außerhalb NRWs auf großes Interesse: so konnten bereits Anfragen aus anderen Bundesländern bezüglich der Möglichkeit das Mitpendler-Portal anzubieten verzeichnet werden.

Zudem vertritt der VRR die AG Mitpendler NRW in der bundesweiten AG Pendlerservice (AG der Fahrgemeinschaftsservices anbietenden Regionen). Die AG Pendlerservice begleitet ein aktuelles Forschungsprojekt des Bundesverkehrsministeriums „Potenziale und Möglichkeiten zur Vernetzung internetgestützter Fahrgemeinschaftsvermittlungen für regelmäßige Fahrten

(Berufspendler)“. Im Rahmen dieses Projekts ist eine Verknüpfung von unterschiedlichen Fahrgemeinschaftsportalen beabsichtigt. Es besteht seitens der AG Mitpendler die erklärte Bereitschaft, dieses als Pilotprojekt umzusetzen. Hierbei soll eine landesgrenzüberschreitende Vernetzung mit dem „Pendlerportal“, welches in Hessen, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz angeboten wird, realisiert werden, so dass Verknüpfungen zu allen angrenzenden Bundesländern bestehen.

### **18. Projekt „metroradruhr“**

Mit Fahrrad, Bus und Bahn schnell und umweltfreundlich in der Metropole Ruhr unterwegs. Mit diesem Ziel realisieren zehn Ruhrgebietsstädte und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr unter Federführung des Regionalverbandes Ruhr das vom Bundesverkehrsministerium geförderte Fahrradverleihsystem metroradruhr. Die Metropole Ruhr ist eine von acht Modellregionen, die sich im letzten Jahr in dem bundesweiten Wettbewerb für innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme unter insgesamt 44 Regionen durchgesetzt hat.

Insgesamt stehen für das Projekt metroradruhr ca. 2,1 Millionen Euro an Fördermitteln zur Verfügung.

Der Regionalverband Ruhr koordiniert die Umsetzung des Projektes gemeinsam mit der Stadt Dortmund und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Leadpartner. Weiterhin gehören zur Arbeitsgemeinschaft „metroradruhr“ die Städte Bochum, Bottrop, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen.

Weitere Projektpartner sind die Paritätische Initiative für Arbeit e. V. (PIA) in Mülheim, diese ist zusammen mit den Radstationen für die Logistik zuständig und die Firma nextbike, welche den Betrieb übernimmt.

Dieser wurde im Juni 2010 mit der Eröffnung erster Stationen aufgenommen. In der ersten Ausbaustufe, die sich auf das Jahr 2010 bezieht, sollen 1.600 Räder an 150 Stationen zur Verfügung stehen. Trotz der geringen Dichte des Stationsnetzes von aktuell 65 im Betrieb befindlichen Stationen werden schon 1.000 Ausleihen im Monatsdurchschnitt registriert. Zwei weitere Ausbaustufen folgen. Bis Ende 2012 wird es in der Metropole Ruhr 3.000 Räder an 300 Stationen geben. Die aktuelle Ausleihvorgänge, ein weiterer Ausbau des Netzes sowie die Erhöhung des Bekanntheitsgrades von metroradruhr lassen hohe Nutzerzahlen in den nächsten Jahren erwarten.

Die Vernetzung von Fahrrad und Nahverkehr erfolgt dabei auf verschiedenen Ebenen. So sind ca. 90% der Ausleihstationen in unmittelbarer Nähe bzw. Sichtweite zu Nahverkehrsstationen realisiert worden.

Nahverkehrskunden erhalten einen Bonus des Betreibers auf die Nutzung des metroradruhr.

Sie fahren täglich bis zu 30 Minuten kostenlos (1 Fahrt/Tag).

Abgerundet wird die Vernetzung durch die Systemkommunikation. So wurden alle bisher realisierten metroradruhr – Stationen als „Wichtige Punkte“ in die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) integriert. Zudem bewirbt der VRR das metroradruhr im Rahmen seiner Kommunikationsmedien.

#### Weiteres Vorgehen

Neben der Aufnahme aller weiteren zukünftig realisierten Ausleihstationen in die EFA, ist die Aufnahme der Stationen an Bahnhöfen in den VRR – Linienplan Schnellverkehr geplant. Weiterhin gibt es Verhandlungen zwischen Betreiber und VRR über einen zusätzlichen Bonus für die VRR-Abonnenten im Rahmen der Abolust (Halbjährliche Publikation für VRR-Abonnenten).

Der Fokus der technischen Weiterentwicklung des Systems metroradruhr bezieht sich auf die Verknüpfung der beim VRR eingesetzten E-Tickets mit den Kommunikationseinheiten der Ausleihstationen. Ziel ist es, dass die Nutzung der E-Tickets den Ausleihprozess für die Kunden verkürzt. Die Realisierung dieses Vorhabens ist für das Jahr 2011 geplant.

#### **19. Chipkartenleser für den neuen Personalausweis**

Die Bundesrepublik Deutschland führt ab dem 1. November 2010 einen neuen Personalausweis (nPA) ein. Er wird Scheckkartenformat sowie einen Kontaktlos-Chip nach der technischen Norm ISO14443 (selbe Basis wie bei den elektronischen Tickets im ÖPNV) haben. Über die Chiptechnologie wird eine elektronische Identitätsfunktion (eID-Funktion) angeboten, mit der sich der Inhaber elektronisch gegenüber einem Diensteanbieter (also eben auch gegenüber einem privaten Unternehmen) identifizieren kann. Diese sehr bedeutende neue Funktion soll insbesondere den Geschäftsverkehr im Internet sicherer machen, da sie über einen einfachen Kontaktlos-Chipkartenleser am heimischen PC online eingesetzt werden kann.

Die Bundesregierung hat nun das Interesse mit Blick auf den Starttermin 1. November 2010, die notwendige Infrastruktur bei den Bürgerinnen und Bürgern aufzubauen. Damit der neue Personalausweis genutzt werden kann, braucht der Nutzer neben einem internetfähigen PC noch einen Kontaktlos-Chipkartenleser sowie eine Software (genannt: AusweisApp). Die Software wird die Bundesregierung kostenlos zur Verfügung stellen. Den Leser muss sich der Kunde im Zweifel selbst beschaffen.

Allerdings soll die Hürde, den Leser selbst zu beschaffen, massiv gesenkt werden. Das Bundesinnenministerium (BMI) hat dazu ein Förderprogramm aufgelegt, an dem sich Verkehrs-

unternehmen aus dem VRR mittelbar beteiligen. Eine Dienstleistungsfirma nutzt die Fördermittel des Bundes, um diese Chipkartenleser zu beschaffen. Verkehrsunternehmen, die sich im Vorfeld für eine Kooperation gemeldet hatten, erhalten ab Ende 2010 ca. 317.000 Geräte die sie kostenlos an Endkunden verteilen können.

## **20. Presse und Öffentlichkeitsarbeit**

### Events im Kulturhauptstadtjahr 2010

In diesem Jahr war der VRR als Partner u. a. die ExtraSchicht sowie in das Still-Leben A40 eingebunden. Der Verbund hat sich beteiligt durch Berichte auf den jeweiligen Internetseiten, in Programmheften sowie bei den Pressekonferenzen und der gemeinsamen Pressearbeit der Projektpartner. Der VRR-Jahresempfang hat dieses Jahr am 01. Juli 2010 in Essen in der Gaststätte Lucas stattgefunden. Rund 120 geladene Gäste verbrachten einen intensiven Abend in lockerer Atmosphäre und tauschten sich in zahlreichen Gesprächen aus. Da der VRR im Rahmen von RUHR.2010 das Projekt Poetry Slam unterstützt, ergab es sich, dass drei Poetry Slamer auf dem Empfang den Programmteil übernommen haben.

### Übersicht Presseveranstaltungen

In den vergangenen Monaten haben zahlreiche Pressetermine zu unterschiedlichsten Themen stattgefunden. Der VRR war teilweise hauptverantwortlich, teilweise als Projektpartner in diese Pressetermine involviert. Dazu gehörte die Presskonferenz zur diesjährigen ExtraSchicht am 28.04.2010, wo der VRR das Shuttlesystem zur Veranstaltung vorgestellt hat. Die Eröffnungsveranstaltung zum metroradruhr am 18.06.2010 in Dortmund, wo der Verbund Projektpartner ist, sowie die Pressekonferenz zum Still-Leben A40 (07.07.2010). Bei dieser Pressekonferenz hat der VRR sein ausgearbeitetes Verkehrskonzept vorgestellt. In eigener Sache lud der VRR am 17.05.2010 mit der Stadt Geldern zum Pressegespräch. Thema hier war der Beitritt der Stadt zur Kooperation ZeRP.

### Publikationen 2010: spectrum und Verbundbericht

Die zweite Ausgabe des VRR-Meinungsbildnermagazin spectrum wurde im August 2010 termingerecht fertig und an die Leser verschickt. Auch der Verbundbericht 2009/2010 wird erstmals komplett ohne externe Unterstützung (außer bei Druck und Versand) in Eigenregie durch die VRR AöR erstellt. Der Erscheinungstermin wird Ende September sein.

Anlagen