

Beschlussvorlage		
- öffentlich -		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/VIII/2011/0160	2

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	10.03.2011	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	11.03.2011	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AöR	14.03.2011	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	16.03.2011	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	17.03.2011	Kenntnisnahme

Datum: 08.02.2011

Betreff

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme

Sachstandsbericht

Inhaltsverzeichnis:

1. DB Rechtsstreit
2. Vorbereitung Wettbewerbsverfahren
3. Stationspreissystem 2011
4. Neue Trassenpreise
5. Weiterer Einsatz des Gleismesszuges
6. Kapazitätsprobleme im SPNV
7. Inbetriebnahme des RE-Konzeptes
8. Winterbedingte Störungen im SPNV
9. Evaluation der Luftreinhaltepläne – Verschärfung der Umweltzonen
10. Einnahmen- und Fahrtenentwicklung
11. SozialTicket
12. NRW-Tariflandschaft
13. Schnupper-Abo
14. Internetplattform
15. iPhone-App des VRR
16. Publikationen 2010/2011

1. DB Rechtsstreit (wird nachgereicht)

2. Vorbereitung Wettbewerbsverfahren (wird nachgereicht)

3. Stationspreissystem 2011

1. Verfahrensverlauf

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) als zuständige Regulierungsbehörde hat das seit 2005 gültige Stationspreissystem Ende 2009 mit der Begründung, die Entgelte würden nicht auf der Basis der in den jeweiligen Bundesländern und Kategorien anfallenden Kosten berechnet, es gäbe keine sachliche Rechtfertigung dafür, dass die DB in den verschiedenen Bundesländern deutlich voneinander abweichende Ergebnisse erwirtschaftet und die Methoden zur Herleitung der verschiedenen Entgeltkomponenten würden nicht transparent sein, für ungültig erklärt und DB Station&Service AG aufgefordert, ein neues Stationspreissystem zu entwickeln.

DB Station&Service hat daraufhin Ende 2010 ein überarbeitetes Stationspreissystem vorgestellt. Nachdem Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen zum neuen Stationspreissystem Stellung nehmen konnten (VRR AöR mit Schreiben vom 15.10.2010), hat die BNetzA nach intensiven Prüfungen des Sachverhaltes und der Stellungnahmen dem neuen

Preissystem und den daraus resultierenden Stationspreisen zur Einführung am 01.01.2011 mit Bescheid vom 19.11.2010 zugestimmt und damit das Prüfverfahren zur Neufassung des Stationspreissystems beendet.

Damit wird das neue Stationspreissystem Bestandteil der zwischen DB Station&Service AG und den EVU abzuschließenden Stationsnutzungsverträgen.

2. Inhalte des neuen SPS

Das neue Stationspreissystem beinhaltet sowohl eine veränderte Kategorisierung der Stationen als auch eine angepasste Berechnung der Stationspreishöhe. Verfahrensweg und Einzelheiten der Kategorisierung und der Preisbildung können der **Anlage** entnommen werden. Die wesentlichen Merkmale des neuen SPS hinsichtlich der Zuordnung der Stationen zu Kategorien sind ein reiner Infrastrukturbezug und die Einführung einer 7. Kategorie.

Bei der Berechnung der Stationspreishöhe sieht das neue System

- die Abbildung des Status Quo
- einen reinen Kostenbezug
- die Berücksichtigung von drei Zuglängenfaktoren
- aufgabenträgerbezogenen Stationspreise
- eine neue Preisbildung in dreijährigem Turnus
- die jährliche Steigerung der Stationspreise um 2%

vor.

Mit dem neuen Stationspreissystem konnten die beiden wichtigen Forderungen der VRR AöR und der übrigen Aufgabenträger nach einem Einzelpreismodell und der Berücksichtigung der Vermarktungserlöse einer Station nicht durchgesetzt werden.

In der folgenden Übersicht werden die wesentlichen Merkmale des alten und neuen Stationspreissystems gegenübergestellt.

Stationspreissystem 2005 - 2010	Stationspreissystem ab 2011
6 Bahnhofskategorien	7 Bahnhofskategorien <i>Die siebte Kategorie wurde für Stationen mit einer geringen Anzahl von Zughalten und wenigen Ein/Aussteigern eingeführt. Im VRR sind 11 Stationen in dieser Kategorie</i>

	rie.
<p>Einordnung der Stationen in Kategorien nach folgenden 4 Merkmalen:</p> <p>Anzahl der Reisenden im Fernverkehr Anzahl der Reisenden im Nahverkehr Anzahl der Zughalte im Fernverkehr Anzahl der Zughalte im Nahverkehr</p>	<p>Einordnung der Stationen in Kategorien nach folgenden 6 Merkmalen:</p> <p>Anzahl Bahnsteigkaten Bahnsteiglänge Anzahl der Reisenden Anzahl der Zughalte Personenbedienter Service Technische Stufenfreiheit</p> <p><i>Der Infrastrukturbezug bei der Kategorisierung führt zu einer größeren Stabilität. Es wird zukünftig vermieden, dass ein einziger Fernverkehrshalt automatisch zu einer Höherstufung der Station führt.</i></p>
<p>2 Zuglängenfaktoren</p> <p>bis 180 m Faktor 1,0 ab 180 m Faktor 2,0</p>	<p>3 Zuglängenfaktoren</p> <p>bis 90,00 m Faktor 1,0 ab 90,01 m bis 170,00 m Faktor 1,2 ab 170,01 m Faktor 3,0</p> <p><i>Die Regelungen des Zuglängenfaktors werden von der BNA unter Vorbehalt gestellt. DB Station&Service muss im Verlauf des Jahres 2011 klarstellende Ergänzungen zur aktuellen Funktion und Bemessung des Zuglängenfaktors vorlegen. Wegen der noch laufenden Prüfungen zum Zuglängenfaktor hat der VRR alle EVU angewiesen, die neuen Stationspreise unter Vorbehalt zu zahlen.</i></p>

<p>6 Kategorien je Bundesland, damit insgesamt 96 Stationspreise</p>	<p>7 Kategorien je Aufgabenträger, damit bei insgesamt 28 Aufgabenträgern 196 verschiedene Stationspreise</p> <p><i>Der Bezug auf die Aufgabenträgergebiete führt zusätzlich zu dem positiven Effekt, dass Zuschüsse der Aufgabenträger oder eine Ausweitung der bestellten Zugleistungen nur im jeweiligen Gebiet preiswirksam werden. Damit soll das Investitionsinteresse der Aufgabenträger gefördert werden.</i></p>																														
<table border="0"> <thead> <tr> <th>Kategorie 2010</th> <th>Preis 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>20,76 €</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>15,88 €</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>5,97 €</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>2,18 €</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>3,00 €</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>2,95 €</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie 2010	Preis 2010	1	20,76 €	2	15,88 €	3	5,97 €	4	2,18 €	5	3,00 €	6	2,95 €	<table border="0"> <thead> <tr> <th>Kategorie 2011</th> <th>Preis 2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>13,55 €</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>8,72 €</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3,40 €</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>2,70 €</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>1,96 €</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>3,02 €</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>3,69 €</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Die neuen Stationspreise führen im VRR zu Einsparungen. Dies ergibt sich in erster Linie daraus, dass die Kosten für die Stationen einer Kategorie auf eine große Menge an Zughalten umgelegt werden können.</i></p>	Kategorie 2011	Preis 2011	1	13,55 €	2	8,72 €	3	3,40 €	4	2,70 €	5	1,96 €	6	3,02 €	7	3,69 €
Kategorie 2010	Preis 2010																														
1	20,76 €																														
2	15,88 €																														
3	5,97 €																														
4	2,18 €																														
5	3,00 €																														
6	2,95 €																														
Kategorie 2011	Preis 2011																														
1	13,55 €																														
2	8,72 €																														
3	3,40 €																														
4	2,70 €																														
5	1,96 €																														
6	3,02 €																														
7	3,69 €																														

3. Finanzielle Auswirkungen auf Länder und AT

Die vormals bestehenden Unterschiede in den Kostendeckungsgraden in den einzelnen Bundesländern, die eine wesentliche Ursache für die Beanstandung der BNetzA waren, werden mit dem neuen Stationspreissystem beseitigt. Aus dieser Forderung der BNetzA nach einem strengen Kostenbezug und einheitlichen prozentualen Deckungsbeiträgen bei der Preisbildung ergeben sich jedoch zum Teil erhebliche Verteilungswirkungen zwischen den Bundesländern.

So werden einige Bundesländer belastet (z.B. Hessen mit 9,1 Mio. €) und andere entlastet (z.B. Berlin mit 14,5 Mio. €). Die Auswirkungen für NRW fallen mit einer Belastung von 0,2 Mio. € moderat aus.

Demgegenüber sind die monetären Auswirkungen auf die einzelnen Aufgabenträger in NRW erheblich. Nach Berechnungen von DB Station&Service AG (Differenz zwischen Preisliste

2010 ohne Dynamisierung und Preisliste 2011) stehen zusätzlichen jährlichen Belastungen beim NWL (ca. 7,8 Mio. €) und NVR (ca. 1,5 Mio. €) Entlastungen beim VRR in Höhe von ca. 7,2 Mio. € gegenüber.

Diese Zahlen weichen zum Teil erheblich von denjenigen ab, die die Aufgabenträger in einer ersten Abschätzung der finanziellen Auswirkungen des neuen SPS selbst ermittelt haben.

Die Ergebnisse der von DB Station&Service ermittelten finanziellen Auswirkungen werden zurzeit in Gesprächen zwischen den Aufgabenträgern, dem Land, den EVU und DB Station&Service AG auf Plausibilität geprüft.

Es ist davon auszugehen, dass die unterschiedlichen finanziellen Auswirkungen der neuen Stationspreise auf die drei Aufgabenträger in NRW bei der Revision der Regionalisierungsmittel nach dem ÖPNVG NRW berücksichtigt werden.

4. Neue Trassenpreise

Die DB Netz AG hat mit Wirkung zum 12.12.2010 die Liste der Entgelte für Trassen angepasst. Im Mittelpunkt steht neben einigen geringfügigen inhaltlichen und redaktionellen Anpassungen eine Anhebung der Grundpreise für Trassen um durchschnittlich rund 2%.

Grundlagen hierfür sind insbesondere § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie § 21 der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV), wonach die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Entgelte grundsätzlich so zu bemessen haben, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. Als weitere Begründung führt die DB Netze an, zur Sicherstellung eines attraktiven Angebotes sei angesichts der allgemeinen Kostenentwicklung eine moderate Preisanpassung des Trassenpreissystems (TPS) unumgänglich. Die DB Netz AG baue ihre Leistungen weiter aus und biete Ihren Kunden innovative Leistungen und ein flächendeckend modernisiertes Schienennetz.

Im Detail bewegen sich die Preiserhöhung in Abhängigkeit von der Streckenkategorie im Vergleich zum TPS 2010 zwischen 3 und 9 Cent pro Trassenkilometer (Tkm). Die deutlichsten Erhöhungen ergeben sich mit 9 Cent/Tkm in der Streckenkategorie F 1. Dies betrifft jedoch nur den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Geschwindigkeiten von über 200 km/h und ist somit für den VRR bedeutungslos. In den für den Nahverkehr relevanten Kategorien beträgt die durchschnittliche Anhebung der Trassenpreise etwa 4,7 Cent/Tkm. In der Summe ergibt sich für den Verkehrsraum VRR einschließlich NVN eine Erhöhung der Trassenkosten um etwa 3,1 Mio. € pro Jahr. Die Preissteigerung bewegt sich damit im VRR mit etwa 1,9 %

im Rahmen der allgemeinen Teuerungsrate.

5. Weiterer Einsatz des Gleismesszuges

In der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 09.12.2010 hat Herr Erdmann (Vertreter der Firma „Erdmann Software“, die die Ergebnisse des Gleismesszuges ausgewertet haben) über die Ergebnisse des Einsatzes des Gleismesszuges beim VRR berichtet.

Als Ergebnis war festzuhalten, dass sich derzeit ca. 30 % der befahrenen Strecken in einem Zustand befindet, der vorgegebene Richtwerte überschreitet und somit zumindest qualitativ als normabweichend bezeichnet werden kann.

In der anschließenden Diskussion hat der Ausschuss anerkannt, dass sich der VRR angesichts der Trassengebühren in Höhe von 170 Mio. € jährlich auch Kenntnisse über den Netzzustand in seinem Gebiet verschaffen sollte. Deshalb hat sich der Ausschuss grundsätzlich für den weiteren Einsatz des Gleismesszuges ausgesprochen, weil nur in einem zeitlichen Ablauf Kenntnisse über die Entwicklung des Gleiszustandes gewonnen werden können.

Vereinbarungsgemäß werden im Folgenden Ausführungen zu den Kosten und den weiteren Absichten der Verwaltung zum Einsatz des Gleismesszuges gemacht.

Der Einsatz sollte mindestens alle 2 Jahre auf einem definierten Gleisnetz stattfinden. Dabei sollten unterschiedliche und repräsentative Strecken befahren und anschließend jeweils ein Bericht im Ausschuss für Verkehr und Planung abgegeben werden. Um belastbare Erkenntnisse über die Entwicklung des Gleiszustandes auf den vom Gleismesszug befahrenen Strecken zu gewinnen, sollten mindestens drei Messzyklen vorgesehen werden.

Beim erstmaligen Einsatz sind Kosten in Höhe von knapp 118.000 € angefallen. Für weitere Einsätze ist jeweils mit Kosten in vergleichbarer Höhe von zu rechnen.

6. Kapazitätsprobleme im SPNV

Dem Auftrag des Verkehrs- und Planungsausschusses entsprechend erfolgt eine Darlegung von aufgetretenen Problemen in der Bereitstellung von Kapazitäten auf einzelnen Linien.

1.Linie RB38

Eine vom Rheinkreis-Neuss an den VRR gerichtete Anfrage zu Kapazitätsproblemen auf der Linie RB38 war für den VRR Anlass, den aktuellen Fahrzeugeinsatz ganz zeitnah mit der VRR-Bestellung abzugleichen. Hierbei stellten sich erhebliche negative Abweichungen heraus, die insbesondere in der Hauptverkehrszeit zu enormen Kapazitätsproblemen auf dieser Linie führten. Die Folgen waren teils unzumutbare Zustände für die Fahrgäste.

Nach Aussagen des Betreibers DB Regio NRW war ein hoher Schadstand der Triebwagen (Baureihe VT 628) für diese Missstände verantwortlich, die das EVU nicht ohne Weiteres

beheben konnte. Hinzu kam ein Fahrzeugmangel wegen des erhöhten Fahrzeugbedarfs auf der Linie RB47 aufgrund eines veränderten Verkehrskonzepts durch die Nichtbefahrbarkeit der Müngstener Brücke. Von Seiten der DB wurde dem VRR nunmehr zugesichert, auch mit Hilfe zusätzlicher Fahrzeuge aus anderen Regionen und verbesserter Instandhaltung einen dauerhaft stabilen Betrieb zu gewährleisten. Da diese Kapazitätsprobleme jedoch seit Jahren wiederholt bei der Linie RB 38 auftreten wird der VRR die Problematik nochmals gesondert mit DB-Regio erörtern.

2.Linie RE13 im Maas-Rhein-Lippe-Netz

Die Zulassungsprobleme der für das Maas-Rhein-Lippe-Netz vorgesehenen Fahrzeuge vom Typ Stadler Flirt haben seit der Betriebsübernahme durch die Eurobahn im Dezember 2009 für erhebliche Kapazitätseinschränkungen auf den Linien RE3 und RE13 geführt. Daher mußte im gesamten Fahrplanjahr 2010 mit Ersatzkonzepten gefahren werden, die insbesondere bei der Linie RE13 zu Kapazitätsproblemen im Raum Wuppertal/Düsseldorf führten.

Mit der Zulassung aller Fahrzeuge sowohl für Deutschland als auch für die Fahrten ab/bis Venlo im Dezember 2010 konnten endlich die vom VRR geforderten und bestellten Kapazitäten erbracht werden, so dass sich die Situation im Maas-Rhein-Lippe-Netz insgesamt leicht entspannt hat. Als Folge konnte auch ein Kapazitätsengpass im Zulauf auf den Knoten Düsseldorf durch den Einsatz einer Doppel- statt Einfachtraktion abgemildert werden.

7. Inbetriebnahme des RE-Konzeptes

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde im VRR mit der Umsetzung des neuen RE-Konzeptes begonnen. Neben geplanten Kapazitätsausweitungen auf den Linien RE1, RE2 und RE5 sind insbesondere die neuen Laufwege der Linien RE2 (Münster – Recklinghausen – Essen – Düsseldorf) und RE 11 (Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Mönchengladbach) sowie die Taktverdichtung bei der Linie RE11 auf einen täglichen 60'-Takt die wesentlichen Verbesserungen des neuen Konzeptes.

Mit Inbetriebnahme des RE-Konzeptes wurde zeitgleich eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern von VRR, NWL, DB-Regio und DB-Netz gebildet, um mögliche Mängel und Schwachstellen zeitnah erkennen und abstellen zu können.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Umsetzung des RE-Konzeptes recht erfolgreich verlaufen ist. Nach jetzigem Analysestand liegen keine konzeptionellen Schwachstellen hinsichtlich Fahrplanqualität und Kapazitäten vor. Die neu geschaffenen Direktverbindungen werden wie erwartet sehr gut von den Fahrgästen angenommen. Nachbesserungsbedarf besteht z.T. noch immer bei der Zugbeschilderung sowie insgesamt bei der Informationspolitik an den Bahnhöfen (Zugzielanzeiger, Lautsprecherdurchsagen, etc.). Diesbezüglich wur-

den aber mittlerweile schon Verbesserungsmaßnahmen durch die DB veranlasst.

Die zum Jahreswechsel stark eingeschränkte Betriebsqualität im gesamten SPNV steht nicht im direkten Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen RE-Konzeptes, sondern wurde primär durch die winterlichen Witterungsverhältnisse und deren Folgen verursacht. Nach jetzigem Kenntnisstand wird im Februar mit der sukzessiven Fahrzeugumstellung (Doppeltraktion ET 425+) auf der Linie RE11 begonnen, die im Juni dann komplett abgeschlossen werden soll. Die Ausstattung der Linien RE1 und RE5 mit einem zusätzlichen 6. Wagen soll wie geplant ab März 2011 (RE1) bzw. ab August 2011 (RE5) erfolgen.

Die neu gebildete Arbeitsgruppe zum RE-Konzept bleibt vorerst weiter bestehen, um zielgerichtet bei den in der Analyse störauffälligen RE-Linien Einzelmaßnahmen zu erarbeiten, die deren Betriebsqualität dauerhaft erhöhen sollen. Hierzu zählen insbesondere die Linien RE1, RE5 und RE7.

8. Winterbedingte Störungen im SPNV

Die winterlichen Witterungsverhältnisse zum Jahresende 2010 hatten erhebliche negative Einflüsse auf die Betriebsqualität im SPNV.

Eine bundesweit erlassene Geschwindigkeitsbeschränkung im Fernverkehr auf maximal 200 km/h bzw. 160 km/h führte zu einem massiven Einbruch der Pünktlichkeitsquote im Fernverkehr, die z.T. unter 30% lag. Diese massiven Verspätungen hatten direkte Folgeauswirkungen auf die wichtigen RegionalExpress-Linien auf den Hauptachsen, die in der Regel dieselben Gleise benutzen. Dementsprechend waren besonders die langlaufenden RE-Linien von erheblichen Verspätungen betroffen.

Nachteilig wirkte sich auch der in den letzten Jahren von DB Netz umfangreich betriebene Rückbau von Weichen aus. Viele Weichen, die als nicht zwingend notwendig erachtet wurden, wurden ersatzlos abgebaut, um deren Unterhaltungskosten einzusparen. Weniger Weichen bedeuten weniger Möglichkeiten zum Ausweichen. Wenn dann eine der verbliebenen Weichen einfriert (aufgrund der heutzutage oft fehlenden Weichenheizungen) oder störungsbedingt ausfällt, sind in der Regel viele Züge betroffen. Schon kleine Störungen, zum Beispiel ein einzelnes liegengebliebenes Fahrzeug, führt in der Gesamtwirkung zu großen Folgen, weil die nachfolgenden Züge keine Ausweichmöglichkeiten haben und sich aufstauen.

Durch die ungewöhnlich starken Schneefälle und die enorme Eisbildung kam es auch zu massiven Fahrzeugstörungen. Bei den Flirt-Triebzügen sind durch Flugschnee und Granulat an den Schuhsohlen der Fahrgäste die Schiebetritte ausgefallen. Bei den Doppelstockwagen sind durch Eisbildung die Klappstufen gestört und somit unbenutzbar gewesen. Zum Auftau-

en mussten die Fahrzeuge in die Werkstatthallen gefahren werden, bevor sie wieder einsatzfähig waren. Das Auftauen aller betroffenen Fahrzeuge hat sich über mehrere Tage hingezogen, da die normalen Werkstattkapazitäten für diese außergewöhnliche Aktion nicht ausgelegt sind.

Aufgrund mangelnder Fahrzeugverfügbarkeit hatte DB Regio den Betrieb auf der Linie RB33 für einige Tage eingestellt. Betroffen war der Linienast Wesel – Mönchengladbach. Die Information der Fahrgäste an den betroffenen Bahnsteigen war unzureichend.

Insgesamt war die Informationspolitik für den Fahrgast in den einzelnen Störungsfällen sehr unbefriedigend. Mangelhaft waren sowohl die häufig fehlenden Durchsagen an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten als auch in den verspäteten Zügen selbst. Die fehlenden Durchsagen in den Zügen betrafen mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

9. Evaluation der Luftreinhaltepläne – Verschärfung der Umweltzonen

Mit dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet wurde erstmals ein regionaler Luftreinhalteplan aufgestellt. Er umfasst das Gebiet von 13 Kommunen mit insgesamt 3,3 Millionen Einwohnern und enthält über 80 Maßnahmen in den Bereichen Industrie, Hausbrand und Verkehr. Angesichts der herausragenden Bedeutung des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet hat die damalige Landesregierung mit Kabinettsbeschluss vom 01.04.2008 eine Evaluation festgelegt, auf deren Grundlage über das weitere Vorgehen bei den Umweltzonen entschieden werden sollte. Der Evaluationsbericht liegt jetzt vor. Ergebnisse sind:

Die Belastung mit Feinstaub ist weiter zurückgegangen. Es gibt nur noch wenige Grenzwertüberschreitungen. Die Umweltzonen im Ruhrgebiet haben dazu beigetragen. In diesen besonders belasteten Bereichen wurden im Mittel 19 PM 10-Überschreitungstage jährlich abgebaut, an Verkehrsstationen außerhalb von Umweltzonen im Mittel nur 3 Tage.

Die NO₂-Belastung ist an verkehrsreichen, eng bebauten Innenstadtstraßen nach wie vor hoch. Die hohen Konzentrationen werden nahezu ausschließlich vom motorisierten Straßenverkehr verursacht. An 76 von 121 Messstationen wird der zulässige Jahresmittelwert überschritten.

Der aktuelle Zeitplan für die Überarbeitung des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet sieht vor, dass der neue Plan zum 01.06.2011 in Kraft treten soll, zum 01.07. soll ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit roten Plaketten in Kraft treten. Es soll auch ein Termin für Fahrverbote für gelbe Plaketten festgelegt werden. Ob der Termin am 01.01.2012 oder später sein wird, steht

noch nicht fest. Eine räumliche Ausweitung der Umweltzonen ist nicht vorgegeben. In einer gemeinsamen Erklärung der Ruhrgebiets-Umweltdezernenten wird, wie schon 2007/2008, eine zusammenhängende Umweltzone im Ruhrgebiet gefordert. Insgesamt wird der Zeitplan von den Städten und Verkehrsunternehmen eher für unrealistisch gehalten, da für die Maßnahmen des Luftreinhalteplans eine Abstimmung zwischen Bezirksregierungen und Kommunen und vielfach Ratsbeschlüsse notwendig sind.

Letztlich sollen Fahrverbote und Ausnahmeregelungen landesweit harmonisiert werden. Alle neuen und zu überarbeitenden Luftreinhaltepläne in NRW sollen entsprechend aufgestellt werden. Die Ausnahmeregelungen ab dem 01.07.2011 und für die Übergangszeit liegen vor. Sie beinhalten auch die sog. „Flottenregelung“ für Handwerksbetriebe und andere Flottenbetreiber einschließlich Reisebussen mit Ausnahmen bis maximal Ende 2014 für Fahrzeuge mit gelber Plakette. Der ÖPNV ist von dieser Regelung ausdrücklich ausgenommen.

Für den ÖPNV bedeutet das nach jetzigem Stand, dass mit dem Inkrafttreten einer Verschärfung und gegebenenfalls räumlichen Ausweitung der Umweltzonen teilweise relevante Flottenteile nicht mehr in Umweltzonen fahren dürfen.

Seitens des Umweltministeriums wird eine sog. „Flottenregelung“ in Anlehnung an die mit anderen Branchen bereits getroffenen Vereinbarung auf für den ÖPNV angestrebt. Am 12. Dezember 2010 hat der VRR ein erstes Gespräch mit dem Umweltministerium unter Beteiligung des Verkehrsministeriums und der Bezirksregierung Düsseldorf geführt und dabei deutlich gemacht, dass die Situation bei den einzelnen Verkehrsunternehmen sehr unterschiedlich ist und deshalb eine differenzierte Lösung notwendig ist. Der Übergangszeitraum muss sowohl die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Kommunen und Verkehrsunternehmen als auch die Zweckbindungszeiträume berücksichtigen.

Nach diesem ersten Gespräch werden die Verhandlungen nun landesweit vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geführt, da auch außerhalb des VRR einige Umweltzonen eingerichtet sind. Die Verkehrsunternehmen werden ihre Interessen über die Gremien des VDV vertreten. Im Gespräch ist, eine landesweite – bis Ende 2015 jährlich steigende – Quote für den Anteil an Bussen mit grüner Plakette festzulegen. Bei Erreichen dieser Quote sollen dann Ausnahmegenehmigungen für die übrigen Busse erteilt werden. Einzelheiten (Quoten, Nachweis- und Überprüfungsmechanismen, Verbindlichkeit etc.) sind noch nicht bekannt.

Innerhalb des VRR hat sich eine Arbeitsgruppe der Verkehrsunternehmen gebildet, die die Interessen der VRR-Verkehrsunternehmen bündeln soll. Zu einem zweiten Treffen der Arbeitsgruppe Ende Januar hat der VDV-Vertreter seine Teilnahme zugesagt.

Genauere Angaben zu den Ausnahmeregelungen für die ÖPNV-Unternehmen werden, soweit sie vorliegen, im Verlauf des Sitzungsblocks nachgereicht.

10. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis November 2010

Bis November stiegen die Fahrgeldeinnahmen im Vergleich zum Vorjahr um **7,765 Mio. € (+0,9 %)**. Die Fahrten verzeichnen in diesem Zeitraum mit insgesamt **-12,234 Mio. Fahrten** einen Rückgang von **-1,2 %**.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -

Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Jan-Nov 2009	Jan-Nov 2010		
Summe von Einnahmen	1.602.901	1.537.838	-65.063	-4,1
1. Klasse Zuschlag				
Barsortiment	203.044.025	204.168.397	1.124.372	0,6
davon EinzelTicket Erwachsene	100.734.124	101.887.045	1.152.921	1,1
davon 4erTicket Erwachsene	70.584.916	69.987.596	-597.320	-0,8
FirmenTickets	54.775.396	53.995.249	-780.147	-1,4
davon FirmenTicket 100/100-Modell	40.381.325	39.722.083	-659.242	-1,6
Regelzeitkarten	366.200.678	370.544.118	4.343.439	1,2
davon Ticket2000 Abo	183.899.381	189.021.890	5.122.509	2,8
davon Ticket1000 Abo	76.625.304	72.036.859	-4.588.445	-6,0
davon BärenTicket	31.561.121	32.208.507	647.386	2,1
Schüler/AzubiTickets	205.329.212	206.450.117	1.120.904	0,5
davon SchokoTicket Selbstzahler	79.048.125	78.603.862	-444.263	-0,6
davon YoungTicketplus	36.401.021	37.137.445	736.423	2,0
StudentenTickets	25.428.508	27.582.367	2.153.859	8,5
NRW-weite Tickets	15.134.717	15.002.058	-132.658	-0,9
Summe von Fahrten	0	0		
1. Klasse Zuschlag				
Barsortiment	88.091.211	86.661.310	-1.429.901	-1,6
davon EinzelTicket Erwachsene	41.927.969	41.434.043	-493.926	-1,2
davon 4erTicket Erwachsene	33.880.340	32.823.072	-1.057.268	-3,1
FirmenTickets	43.522.851	42.132.181	-1.390.670	-3,2
davon FirmenTicket 100/100-Modell	28.842.211	27.840.725	-1.001.486	-3,5
Regelzeitkarten	398.769.885	394.847.099	-3.922.786	-1,0
davon Ticket2000 Abo	216.106.158	217.533.150	1.426.992	0,7
davon Ticket1000 Abo	86.166.320	79.074.933	-7.091.387	-8,2
davon BärenTicket	23.393.835	23.391.180	-2.655	0,0
Schüler/AzubiTickets	433.541.292	426.212.945	-7.328.347	-1,7
davon SchokoTicket Selbstzahler	221.239.420	216.054.016	-5.185.404	-2,3
davon YoungTicketplus	58.870.425	59.020.500	150.075	0,3
StudentenTickets	50.449.590	52.692.870	2.243.280	4,4
NRW-weite Tickets	2.474.381	2.068.871	-405.510	-16,4
Gesamt: Summe von Einnahmen	871.515.437	879.280.144	7.764.707	0,9
Gesamt: Summe von Fahrten	1.016.849.210	1.004.615.276	-12.233.934	-1,2

Nach 11 Monaten des Jahres 2010 setzt sich die seit der Preisanpassung August 2009 nicht mehr ganz so positive Entwicklung weiter fort.

Im Februar 2010 wurde das Sozialticket in Dortmund modifiziert. Der Eigenanteil des Kunden wurde von 15 auf 30 Euro erhöht und die ganztägige Nutzung aufgehoben, nunmehr ist dieses Ticket erst ab 9 Uhr gültig. Dadurch sind die Verkaufszahlen um über 60 % auf ca. 9.000 Sozialtickets zurückgegangen. Der negative Effekt wird dadurch verstärkt, dass wir heute das in diesem Bereich absatzstarke Jahr 2009 mit dem schwächeren Jahr 2010 vergleichen. Ein weiterer Grund ist die im August 2010 geplante und auf Januar 2011 geschobene Preiserhöhung.

Bis zum Sommer 2010 lagen die Einnahmen zumindest leicht über den Vorjahreszahlen, von August bis Oktober 2010 war der aktuelle Monat schwächer als im Jahr 2009. Im November 2010 konnten gegenüber dem Vorjahresmonat erstmalig wieder mit + 1,8 % Einnahmesteigerungen in Höhe von 1,5 Mio. € verzeichnet werden.

Veränderung der Einnahmen und Fahrten zum Vorjahresmonat



Obige Grafik zeigt deutlich die Trendwende ab August 2009. Die Einnahmen liegen zwar leicht über denen der Monate des Jahres 2009, die Anzahl der Fahrten liegt aber bis Oktober 2010 unter dem Vorjahresniveau. Erst ab dem November 2010 zeigt sich wieder eine erfreulichere Entwicklung.

Die Einnahmen sind in der Zeit von August 2009 bis November 2010 bei einer Preisanpassung von 3,4 % im gewichteten Mittel um lediglich 1,1 % 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 in der PST A1/A2 um etwa 570.000 Tickets (- 2,2 %) zurückgegangen. Aus diesem Grund wurde der Preis für das EinzelTicket in der PST A bei der Preisanpassung im Januar 2011 bei 2,30 Euro belassen.

11. Sozialticket als Tarifangebot im VRR

Im Sitzungsblock September/Oktober 2010 beantragten die VRR-Zweckverbands-Fractionen von CDU, Bündnis90/Grüne und SPD zusammen mit dem Unternehmensbeirat, der Verwaltungsrat möge die Einführung eines SozialTickets zum Preis von 22,50 €/Monat (Preisstufe A) als Abo oder Einzelmonatskarte zum 1. 6. 2011 für zunächst ein Jahr beschließen. Dafür sollten folgende Voraussetzungen gelten:

- Keine zusätzlichen Haushaltsbelastungen für Städte und Kreise
- Keine zusätzlichen Belastungen der Verkehrsunternehmen
- Keine zusätzlichen Belastungen anderer Nutzergruppen

Eine Einführung des SozialTickets erfolgt gemäß diesem Antrag dann, wenn die Finanzierung insgesamt dauerhaft sichergestellt ist. Dies gilt ebenso für die vertriebliche Umsetzung. Wie bereits in früheren Sachstandsberichten dargestellt, belaufen sich die tariflichen Mindererinnahmen beim o. g. Einführungspreis ohne Ausgleich auf ca. 40 Mio. € pro Jahr. Hinzu kommen Verwaltungs- und Vertriebsaufwand. Zum Verwaltungsaufwand, den die VRR AöR in drei Regionalkonferenzen mit Aufgabenträgern und zuständigen Bezirksregierungen besprochen hat, wurde im Dezembersitzungsblock 2010 ausführlich berichtet. Es ist mit einem jährlichen Verwaltungsaufwand von 6 bis 12 Mio. € zu rechnen. Im gleichen Sitzungsblock wurde über die sogenannten Expertengespräche informiert, die das Land NRW mit Vertretern aus den verschiedenen Kooperationsräumen zum Thema SozialTicket durchgeführt hat.

Zwischenzeitlich haben sich folgende Entwicklungen ergeben:

a) Berechtigungsnachweis

Da der Großteil der SozialTicket-Berechtigten als ALGII-Bezieher Leistungen von den ARGEn erhalten, ist die VRR AöR an die Bundesagentur für Arbeit (BA) herantreten, um die Unterstützungsmöglichkeiten der ARGEn bei der Ausstellung von Berechtigungsnachweisen auszuloten. Eine solche Unterstützung kann die BA jedoch nicht zusagen, da diese nicht mehr von der gesetzlichen Aufgabenübertragung nach dem SGBII auf die BA gedeckt wäre. Hinzu kommt, dass aus Sicht der BA die Ausstellung von Berechtigungsnachweisen infolge von Verwaltungsvorgängen personelle Ressourcen binden würde, die dann weiteren Aufgaben nach dem SGB II entzogen wären. Die BA äußert zwar, dass die erste Seite des Bewilligungsbescheides aus ihrer Sicht einen Nachweis darstellt, räumt aber zugleich ein, dass dieser keinerlei Fälschungssicherheitsmerkmale aufweist und damit missbräuchlich genutzt werden könnte. Die Anfertigung einer Kopie des Bewilligungsbescheides durch ein VU widerspricht dem Datenschutzgesetz. Somit ist festzuhalten, dass eine Kooperation mit der BA bei der Ausstellung von Berechtigungsausweisen nicht zu erwarten ist, sodass der im Dezembersitzungsblock 2010 dargestellte Prüfungsprozess über die kommunalen Ämter zum Tragen käme, einschließlich des damit verbundenen Verwaltungsaufwands.

Das Ministerium hat zugesagt weitere Gespräche mit den ARGEN zu führen.

b) Expertenrunde beim Land NRW

Anders als im Dezembersitzungsblock 2010 benannten Sachstand dargestellt, wurden die vom Land zur Unterstützung von Sozialtickets in Aussicht gestellten 30 Mio. € für dieses Jahr auf 15 Mio. € reduziert, da neu eingeführte Sozialtickets frühestens – wenn überhaupt – ab Mitte des Jahres 2011 zu erwarten sind.

c) Verhandlung mit dem Land NRW

Am 17.01.2011 führte die im letzten Sitzungsblock gebildete Verhandlungskommission aus Präsidiumsmitgliedern ein direktes Gespräch mit dem Verkehrsminister. Dabei wurde deutlich, dass eine Erhöhung der bisher avisierten Unterstützungsleistung von 30 Mio. € aus haushaltstechnischen Gründen nicht in Betracht kommt. Im Gegenteil: Die Verfassungskonformität des aktuellen Nachtragshaushalts wird zurzeit beim Landesverfassungsgericht Münster geprüft. Für den 8. 3. 2011 ist die Verkündung der Gerichtsentscheidung vorgesehen. Über den Landeshaushalt 2011 wird entsprechend später entschieden.

Die im gemeinsamen Antrag von CDU, SPD, Bündnis90/Grünen und des Unternehmensbeirates genannten Bedingungen zur Einführung eines SozialTickets zum 1. 6. 2011 als reguläre Tarifposition im VRR-Tarif müssen mit Blick auf die o. g. Entwicklungen somit nicht als erfüllt angesehen werden. Die finanzielle Lage der Städte und Kreise im VRR-Raum lässt eine nicht annähernd refinanzierte Tarifeinnahmenminderung in der erwartbaren Größenordnung von ca. 40 Mio. € zzgl. des entstehenden Verwaltungsaufwands in Höhe von bis zu 12 Mio. € nicht zu.

Selbstverständlich bleibt es einzelnen Städten und Kreisen nach wie vor unbenommen, für den Berechtigtenkreis des Sozialtickets nachfragegerecht Tickets des regulären VRR-Sortiments einzukaufen und vergünstigt weiterzugeben. Auf dieser Basis (z. B. heute in Dortmund) gebildete Sozialtickets haben weiter Bestand bzw. können auch andernorts kurzfristig realisiert werden.

12. NRW-Tariflandschaft

Zur Erarbeitung möglicher neuer NRW-Tarifmodelle sowie deren Bewertung wurde eine landesweite Arbeitsgruppe mit Teilnehmern aus allen tarifbestimmenden Gremien des Landes gebildet.

Bislang haben im Oktober und November 2010 zwei Sitzungen dieser landesweiten Arbeitsgruppe unter Moderation des KC Marketing, Köln und unter Beteiligung des Gutachters IVV Aachen stattgefunden.

Die Modelle im Überblick:

Modell 1: 3 Tarifräume in NRW

Verringerung der derzeitigen neun Verbundtarife auf drei mit den Kooperationsräumen deckungsgleiche Verbundtarife durch Zusammenschluss der jeweils beteiligten Verbände / Verkehrsgemeinschaften; auf den VRR bezogen ist dies die beschlossene Tarifharmonisierung zum 01.01.2012 mit der VGN.

Modell 2: Verbundtarife mit NRW-Preisstufen

Beibehalt der Verbundtarife mit der Option freiwilliger Zusammenschlüsse, wobei für verbundüberschreitende Fahrten stets einheitliche Regelungen gelten. Dies führt zu einem Zusammenschluss des derzeitigen NRW-Tarifs mit den bestehenden Übergangstarifen (ÜT). Für den VRR bedeutet dies bei verbundinternen Fahrten keine Änderung gegenüber dem Modellansatz 1, da mit der VGN ein tariflicher Zusammenschluss zum 01.01.2012 beschlossen ist. In den bestehenden Übergangstarifen aus dem VRR zum AVV, VRS, VRL und VGM sind dabei jedoch umfangreiche Änderungen notwendig. Diese ÜTs würden zu einem landesweit abgestimmten Termin nach einheitlichen Regeln neu geordnet und in den NRW-Tarif aufgehen.

Modell 3: NRW-Tarifgebäude

Auflösung der derzeitigen Verbundstrukturen: Die regionale Tarifgestaltung und Verantwortung innerhalb eines Entfernungsbereichs von 30 bis 50 km verbleibt im Tarifraum. Darüber hinaus werden landesweit einheitliche Regelungen auf Basis des NRW-Tarifs geschaffen. Dieses Tarifmodell bedeutet für den VRR die gravierendste Änderung, da dann auch bisherige Verbundbinnenrelationen (wie Dortmund – Düsseldorf oder Hagen – Mönchengladbach) nach landesweit einheitlichen Tarifierungsgrundsätzen bepreist und beschlossen würden. Somit wäre vor allem für SPNV-relevanten Relationen keine VRR-Tarifhoheit mehr gegeben.

Bisheriger Arbeitsstand:

Es wurde in der Landesarbeitsgruppe eine Verständigung über die **Zielsetzung** der Reform im NRW-Tarif erreicht, und zwar:

- Tarife vereinfachen,
- Transparenz der Tarife erhöhen,
- Einheitlichkeit der Tariflandschaft in NRW steigern,
- Handhabbarkeit der Tarife für Vertrieb optimieren,
- Tarif-, Vertriebs- und Marketinggesichtspunkte berücksichtigen und
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.

Aktuell wurde ein Katalog mit insgesamt 53 Bewertungskriterien unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit, Kundenebene/Marktorientierung, Fachebene und Politik/Organisation als Instrument zur späteren Bewertung der drei Modelle erarbeitet. Dieser Katalog wird bis Mitte Februar innerhalb der Arbeitsgruppe diskutiert und als Arbeitsunterlage für die Strategiesitzung im Mai 2011 verabschiedet. Dieser Strategieworkshop unter Moderation des KC Marketing hat das Ziel, eine abgestimmte Empfehlung für die dann notwendigen Beschlüsse in

allen Kooperationsräumen im Land abzugeben.

13. SchnupperAbo als verkaufsfördernde Maßnahme

Die SchnupperAbo-Kampagne 2010

Im Rahmen der SchnupperAbo-Kampagne 2010 wurde die Konzeption der Kampagne vom VRR ausgeschrieben und daraufhin das Leitmotiv „Koch“ entwickelt. Bei der SchnupperAbo-Kampagne handelt es sich um ein dreimonatiges Test-Abo mit einem Sonderkündigungsrecht bis zum Ende des dritten Laufzeitmonats. Beworben wurden die Tickets: Ticket1000/Ticket1000 9 Uhr, Ticket2000/Ticket2000 9 Uhr, YoungTicketPLUS und das Bären-Ticket.

Kampagnenzeitraum: September bis November 2010

Teilnehmende Verkehrsunternehmen: 22 in 2010 (wie in 2009)

Die eingesetzten Medien im Rahmen der SchnupperAbo-Kampagne:

- TrafficBoards, Großflächen
- CityLight-Plakate an Haltestellen
- Infoscreens und Fahrgast-TV in Fahrzeugen
- Plakate und Infobroschüre mit integriertem Aboantrag
- Post- und Faltkarten in Fahrzeugen und Verteilung durch Fahrpersonal
- SwingCards zur Anbringung an Haltestangen in Bussen
- Faltfahrpläne mit gastronomischen Tipps aus der Region
- Anzeigenschaltung
- Animierte Flash-Banner im Internet beim VRR und den VU
- Einsatz von Promotion-Aktionen
- Werbebanner auf der Fahrplanauskunft

In 2010 wurden im Rahmen dieser VKF-Aktion knapp 17.900 SchnupperAbos abgeschlossen, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 13 % entspricht.

Die Kündigerzahlen werden ab März 2011 bei den teilnehmenden VU abgefragt.

Im Jahr 2009 lag die Kündigerquote bei 38 %.

14. VRR-Internetshop

Seit 1999 werden im VRR auch Tickets über das Internet zum Ausdruck auf dem heimischen Drucker angeboten. Im Wesentlichen betreibt DSW21 den Shop für insgesamt 16 Verkehrsunternehmen im VRR. Darüber hinaus betreibt die Rheinbahn seit 2009 einen eigenen Internetshop. Der Gesamtumsatz lag in 2010 bei ca. 900 T€. In 2009 teilte DSW21 mit, dass dieser Arbeitsbereich aufgegeben wird. Auf Wunsch der Verkehrsunternehmen hat der VRR

federführend die Aufgabe übernommen, einen neuen VRR-Internetshop auszuschreiben. Hauptgründe hierfür waren Synergien bei der Ausschreibung, einheitliche Prozesse für die Kunden sowie die Einbeziehung kleinerer Verkehrsunternehmen, die keinen eigenen Shop entwickelt hätten. Wesentliche Funktionalitäten des neuen Shops sind:

- Mandantenfähigkeit
- Produktangebot (VRR-Tarif, NRW-Tarif, Produkte der VU)
- Vertriebswege (führte zur Trennung von Shop und Ticketerstellung)
- Zugang aus Drittsystemen (Zuordnung der Kunden zu VU)
- Schnittstellen zu Informationssystemen

Die Gesamtleistung wurde in die drei Teilbereiche „Shop“, „Ticketgenerierer“ und „Finanzdienstleister“ aufgeteilt und entsprechend öffentlich ausgeschrieben. Finanziert wird die Maßnahme über einen Förderantrag aus Mitteln des § 12 des GVFG.

Um den Informationsfluss zwischen VRR und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten wurde ein stellvertretender Projektleiter aus den Verkehrsunternehmen benannt.

Die Besonderheit des neuen Shops liegt in der Mandantenfähigkeit und der vollständigen Adaption in die jeweiligen Internetauftritte der teilnehmenden Verkehrsunternehmen. Der Kunde kann damit alle Angebote, von der Fahrplanauskunft über den Ticketberater bis hin zum Kauf der Tickets in einem Arbeitsschritt erfahren. Die Internettickets werden mit dem VDV-Barcode abgesichert.

Nach Inbetriebnahme des VRR-Internetshops zum 1. Juli 2011 wird die Einbeziehung des heutigen VGN-Raumes zum 1. Januar 2012 vorgenommen.

15. iPhone-App des VRR

Nach einer ausführlichen Marktrecherche zu Fahrplan-Apps und den bestehenden technischen Möglichkeiten hat der VRR im 4. Quartal 2010 einen beschränkten Teilnahmewettbewerb zur Erstellung einer Fahrplan-App für das iPhone durchgeführt.

Im Ergebnis hat sich die Firma mdv mit dem kostengünstigsten und qualitativ besten Angebot durchgesetzt und wurde mit der Erstellung der App beauftragt.

Zentrales Anliegen des VRR bei der Definition der Anforderungen war es, dass sich die App sehr stark an der eleganten und einfachen Benutzerführung des iPhones orientiert.

Einen erheblichen Mehrwert für den Kunden stellt die Funktionalität dar, dass die App in der Lage ist, die aktuelle Position des Nutzers zu berücksichtigen. Dies gilt z. B. für die Verbindungssuche sowie für die Anzeige umliegender Haltestellen und der zugehörigen Abfahrtsmonitore.

Selbstverständlich werden auch die vorhandenen Ist-Daten in der Auskunft über die App berücksichtigt.

Die Programmierung der App ist zwischenzeitlich fast abgeschlossen. Nach Abschluss der Arbeiten muss die App noch von der Firma Apple geprüft und für ihren App-Store freigegeben werden. Die Veröffentlichung im App-Store wird voraussichtlich bis Ende Februar 2011 erfolgen, ab dann kann die App kostenlos heruntergeladen werden.

Kurzfristig wird auch eine Version der App für Handys mit Android-Betriebssystem veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung weiterer Versionen (z. B. Windows Mobile) ist von der weiteren Marktentwicklung der Betriebssysteme bei Handys abhängig.

16. Publikationen 2010/2011

Am 22. Dezember 2010 erschien die dritte Ausgabe des Meinungsbildnermagazins spectrum. Auch diese Ausgabe wurde bis auf Produktion und Versand komplett intern vorbereitet und erstellt. Der Erscheinungstermin für die erste Ausgabe von spectrum in 2011 ist für den 2. Mai vorgesehen.

Am 18. Dezember 2010 endete das Jahr der Kulturhauptstadt RUHR.2010 im Ruhrgebiet mit vier parallelen Abschlussfeiern in Essen, Dortmund, Gelsenkirchen und Duisburg. Als Rückblick gab der VRR aus seiner Sicht eine elektronische Publikation zum Kulturhauptstadtjahr heraus. Dokumentiert wurden sowohl die Großveranstaltungen wie das Stilleben Ruhr-schnellweg oder die ExtraSchicht, aber auch kleinere Veranstaltungen wie PIANO Fortissimo oder der SLAM2010, die vom VRR als Sponsorpartner unterstützt wurden. Die Publikation ist unter www.vrr.de zum Download verfügbar.

Zum aktuellen Sitzungsblock liegt der Qualitätsbericht SPNV für das Jahr 2010 vor. Nachdem diese Publikation in den vergangenen Jahren zunehmend von Medienvertretern und Multiplikatoren nachgefragt wird, wurde die aktuelle Ausgabe in enger Kooperation mit der Fachabteilung N3 aufwendiger und leserfreundlicher gestaltet.