

<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/2011/0210</b>	<b>2</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Unternehmensbeirat der VRR AÖR	27.06.2011	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AÖR	30.06.2011	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AÖR	01.07.2011	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AÖR	06.07.2011	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AÖR	07.07.2011	Kenntnisnahme

<b>Datum: 31.05.2011</b>
--------------------------

<b>Betreff</b>
Sachstandsbericht

<b>Beschlussvorschlag</b>
Kenntnisnahme

## Sachstandsbericht

### Inhaltsverzeichnis:

1. Aktueller Stand MOF 2
2. Aktueller Beschaffungsstand Hybridbusse
3. Aktueller Stand Luftreinhaltepläne
4. Stationspreissystem – Ergebnis der Plausibilitätsprüfung
5. Stationspreise für die beiden Stationen am Flughafen Düsseldorf
6. Bypass Düsseldorf – Neuss – Dormagen - Köln
7. Stationsbericht – Zwischeninformation zu Unterhaltungspflichten der Kommunen an Stationen –
8. Zusatzverkehre A40-Sperrung 2012
9. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis März 2011
10. NRW-Tarifstrategie
11. Hamburg-Köln-Express
12. SozialTicket
13. Stand und Perspektiven E-Ticket (elektronischer Vordereinstieg/Fahrplanstabilität)
14. Elektronische Einstiegskontrolle im VRR
15. 10-Minuten-Pünktlichkeitsversprechen: Geld zurück bei mehr als 10' Verspätung bei vier weiteren Verkehrsunternehmen im VRR
16. Gesamtmobilität im VRR

### 1. Aktueller Stand MOF 2

Bei der Sitzung des Lenkungskreises MOF 2 am 25.03.2011 im MWEBWV gab die DB Station & Service AG bekannt, dass es durch Verfahrensverlängerungen und Personalengpässen bei der MOF 2 zu deutlichen Terminverschiebungen kommen wird. Einen Zwischenstand der aktualisierten Terminplanung mit Stand vom 18.05.2011 kann der beiliegenden Anlage zum Stand der MOF 2 entnommen werden.

Die DB Station & Service AG führt derzeit eine Neustrukturierung ihrer Projektsteuerung durch, um weitere Terminverschiebungen bei den MOF 2 - Vorhaben auszuschließen. Dies bezieht in erster Linie auf die Bereitstellung von deutlich mehr Personal für die MOF 2 – Projekte, das durch interne Umsetzungen und durch Neueinstellungen hierfür akquiriert wird.

Die DB Station & Service AG hat die Projektsteuerungsebene nun mit zwei Personen bestückt, statt wie bisher nur mit einer. Einer der beiden Projektsteuerer setzt sich mit den fachtechnischen sowie planerischen Belangen der MOF 2 auseinander, während der andere die Kommunikation mit allen MOF 2 - Beteiligten übernimmt.

Unterhalb der Projektsteuerungsebene sind die Bauherrenvertreter angesiedelt. Für die MOF 2 - Projekte im VRR-Raum sind als Bauherrenvertreter nun 4 Diplom-Ingenieure tätig, die die Koordination der Einzelprojekte mit den Ingenieurbüros und Baufirmen übernommen haben.

Einen Großteil der Planungsaufgaben für die MOF 2 wurde von der DB Station & Service AG an die DB Projektbau GmbH – das als Ingenieurbüro für den DB Konzern tätig ist - vergeben. Die DB Projektbau GmbH hat sich ebenfalls personell deutlich verstärkt und eine der DB Station & Service AG gespiegelte Projektstruktur aufgebaut.

Auch die drei Bewilligungsbehörden (VRR AöR, NVR und NWL) werden stärker bei der Umsetzungskontrolle der MOF 2 – Projekte miteingebunden. Hierfür wurde von den drei Zweckverbänden gemeinsam ein Steckbrief entwickelt, aus dem zu erkennen ist, wie der aktuelle Umsetzungsstand bei jedem einzelnen MOF 2 – Projekt ist. Hierdurch ist für die Bewilligungsbehörden ein transparentes Instrument geschaffen worden, mit dessen Hilfe die Bewilligungsbehörden immer informiert sind, um bei Bedarf lenkend einschreiten können.

## **2. Aktueller Beschaffungsstand Hybridbusse**

Mit den von der VRR AöR aufgelegten drei Förderprogrammen der Jahre 2009 bis 2011 wurden insgesamt 59 Gelenk- und 11 Solobusse gefördert. Davon sind bereits 19 Gelenk- und 2 Solobusse ausgeliefert und befinden sich im Einsatz. Bis Mitte des Jahres wurde von den Busherstellern die Lieferung von weiteren 12 Gelenkbussen angekündigt, während die restlichen Hybridbusse bis Ende des Jahres 2011 zur Auslieferung gelangen werden. Von den bewilligten Zuwendungen in Höhe von insgesamt rd. 30,0 Mio. EUR wurden bisher rd. 15,0 Mio. EUR ausgezahlt.

## **3. Aktueller Stand Luftreinhaltepläne**

Ein neuer, überarbeiteter Luftreinhalteplan für das Ruhrgebiet wird nicht wie ursprünglich geplant zum 01.06.2011 in Kraft treten. Stattdessen hat der Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz am 9. und 16. Mai 2011 im Rahmen des Dialogprozesses zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet die Kommunen und kommunalen Spitzenverbände, die Landtagsfraktionen, Umwelt- und Wirtschaftsverbände, Vereine und die zuständigen Landesbehörden zu zwei Konsultationsgesprächen eingeladen. Für den ÖPNV waren der VRR und der VDV vertreten.

In beiden Gesprächen wurden zu Themen wie Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Umweltzonen, mögliche Ausgestaltung neuer Umweltzonen-Regelungen (ggf. räumliche Ausdehnung und Verschärfung Fahrverbote), sonstige (verkehrliche) Maßnahmen zur Senkung der Luftbelastung im Ruhrgebiet die Standpunkte der verschiedenen Interessensvertreter ausgetauscht und diskutiert.

Die Anregungen aus beiden Gesprächen werden in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet einfließen, der von den Bezirksregierungen derzeit in Projektgruppen mit den jeweiligen kommunalen politischen Gremien diskutiert wird. Die öffentliche Auslegung soll vor der Sommerpause erfolgen. Geplant ist, dass der neue Luftreinhalteplan Ruhrgebiet im Oktober in Kraft treten soll. Veränderungen in den Umweltzonen werden vermutlich erst einige Wochen später wirksam.

Die aktuellen Ausnahmeregelungen für die ÖPNV-Unternehmen bezogen auf die Umweltzonen gelten bis zum 30.06.2011. Ab dem 01.07.2011 sollen die Ausnahmeregelungen zu Fahrverboten in Umweltzonen gelten, die der VDV mit dem Umweltministerium verhandelt hat. Es handelt sich hierbei um einen Vereinbarungsentwurf, der sich derzeit in der Endabstimmung befindet und die folgende Ausnahmeregelungen enthält:

- Busse mit roter Plakette, die vor dem 1.11.2008 auf das Unternehmen zugelassen sind, erhalten eine Befreiung von Verkehrsverboten in Umweltzonen bis zum 31.12.2012.
- Busse mit gelber Plakette, die vor dem 1.01.2011 auf das Unternehmen zugelassen sind, erhalten eine Befreiung von Verkehrsverboten in Umweltzonen bis zum 31.12.2015.
- Soweit es zur Abdeckung von Spitzenverkehrsleistungen im Schülerverkehr oder bei Großveranstaltungen, zum Einsatz als Reservefahrzeug, im Falle eines nur untergeordneten Leistungsanteils regionaler Linien oder bei Lage des Betriebshofs innerhalb einer Umweltzone erforderlich ist, können für Busse von VDV-Unternehmen bzw. für Busse ihrer Subunternehmen über diese Termine hinaus auf Antrag Verlängerungen der Verkehrsverbotsbefreiung um maximal zwei Jahre erteilt werden.

#### **4. Stationspreissystem – Ergebnis der Plausibilitätsprüfung**

Mit dem neuen Stationspreissystem (siehe Sachstandsbericht des letzten Sitzungsblocks – Z/VIII/2011/0160 -) sind im Vergleich zum alten Stationspreissystem teilweise erhebliche monetäre Auswirkungen für die Aufgabenträger in NRW verbunden. Die seinerzeit von DB Station&Service mit Bekanntgabe des neuen Stationspreissystems veröffentlichten Zahlen

Mehrbelastung im NWL um ca. 7,8 Mio. €

Mehrbelastung im NVR um ca. 1.5 Mio. €

Entlastung im VRR um ca. 7.2 Mio. €

Jeweils im Vergleich zum alten Stationspreissystem konnten diese Werte zwischenzeitlich durch Plausibilitätsprüfungen der Aufgabenträger unter Beteiligung des Landes NRW bestätigt werden.

Diese finanziellen Verwerfungen durch das neue Stationspreissystem werden bei der Revision der Regionalisierungsmittel nach dem ÖPNVG NRW berücksichtigt.

### **5. Stationspreise für die beiden Stationen am Flughafen Düsseldorf**

Im neuen Stationspreissystem 2011 wird die Station Düsseldorf Flughafen in der Kategorie 2 mit einem Stationspreis von 8,72 € je Halt geführt; die Station Düsseldorf Flughafen Terminal ist nicht im Stationspreissystem enthalten.

Nach Aussagen von DB Station&Service sieht die DB die beiden Stationen am Düsseldorfer Flughafen als eine Station an. Dies hat zur Folge, dass alle Halte der S 11 in der Station Düsseldorf Flughafen Terminal auch mit 8,72 € je Halt berechnet werden.

Bei einer rein isolierten Betrachtung müsste der Halt Düsseldorf Flughafen Terminal wohl in die Kategorie 3, 4 oder 5 eingeordnet werden (1,96 € bis 3,40 € je Halt). In der Gesamtbeurteilung ist für den VRR diese Zuordnung nicht mit erhöhten Kosten verbunden, weil das Stationspreissystem 2011 ein aufgabenträgerbezogenes, kostenbasiertes Preissystem ist, bei dem alle Kosten der Stationen erfasst werden und durch die Summe aller Halte unter Berücksichtigung des Zuglängenfaktors ermittelt werden.

### **6. Bypass Düsseldorf – Neuss – Dormagen - Köln**

Der Streckenabschnitt Düsseldorf – Köln besitzt eine herausragende verkehrliche Bedeutung für den SPNV in NRW. Dies lässt sich sowohl durch die aktuelle Nachfrage als auch durch Nachfrageentwicklung und Nachfrageprognose belegen. Das Nahverkehrsangebot auf der Strecke Köln – Düsseldorf ist jedoch mit nur zwei stündlichen RE-Linien (RE1 und RE5) und einer zudem ungünstigen Zugverteilung als deutlich zu gering einzustufen. Das außerordentlich hohe Nachfrageniveau führt heute schon regelmäßig zu Kapazitätsengpässen in der Hauptverkehrszeit. Während im Rahmen der Weiterentwicklung des ITF in den letzten Jahren auf nahezu allen wichtigen SPNV-Korridoren in NRW das Zugangebot verdichtet wurde, scheiterte eine mögliche Ausweitung des Zugangebotes auf der Strecke Düsseldorf – Leverkusen - Köln bislang an der bestehenden Streckeninfrastruktur und der hohen Anzahl an Fernverkehrszügen.

Um bis zu dem geplanten Infrastrukturausbau der Strecke im Rahmen von RRX dennoch eine Verbesserung im Nahverkehrsangebot zwischen Düsseldorf und Köln zu ermöglichen, befürworten VRR, NVR und das Verkehrsministerium die Einrichtung einer sogenannten Bypass-Lösung, in der zusätzliche Züge zwischen Düsseldorf und Köln über Neuss und Dormagen verkehren sollen.

Ursprünglich war angedacht, die in Düsseldorf endende Linie RE6 nach Köln über den Bypass zu verlängern, was jedoch an der mangelnden Verfügbarkeit an zusätzlichen Doppelstockgarnituren bei DB-Regio scheiterte. Demnach wird z.Zt. ein Pendel geplant, der ab Fahrplanwechsel 12/2011 im Stundentakt auf der Strecke Düsseldorf – Neuss – Köln verkehren soll. Die Betriebsleistung im VRR liegt bei rd. 380.000 Zkm/a, die im Rahmen der Revision finanziert werden sollen. Die Fahrtzeit über den Bypass beträgt rd. 40 Minuten ist somit nur rd. 10 Minuten langsamer als bei direkter Streckenführung über Leverkusen.

Aktuell wird durch DB-Netz die Trassenverfügbarkeit geprüft. Aufgrund einer ebenfalls hohen Streckenauslastung zwischen Neuss und Köln ist zum beabsichtigten Start im Dezember mit einem reduzierten Betriebsangebot aufgrund von Trassenkonflikten zu rechnen. Ungeklärt ist zur Zeit auch noch die Beschaffung der notwendigen Fahrzeuge (3 Umläufe), da DB-Regio diesbezüglich kurzfristig erklärt hat, keine verbindliche Zusage machen zu können.

#### **7. Stationsbericht – Zwischeninformation zu Unterhaltungspflichten der Kommunen an Stationen –**

Eine Erkenntnis aus dem Stationsbericht 2010 ist, dass auch Kommunen in den Zugangsbereichen von Stationen durch entsprechende Vereinbarungen mit DB Station&Service Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten haben und damit auch einen Beitrag zur Verbesserung des Erscheinungsbildes an Stationen leisten müssen.

Dies zur Kenntnis nehmend hat der Verwaltungsrat im letzten Sitzungsblock den VRR beauftragt, eine zusammenfassende Liste zu erstellen, die einen Überblick über Unterhaltungspflichten der Kommunen an denjenigen Stationen gibt, die im Stationsbericht 2010 als nicht akzeptabel bewertet worden sind. Diese Liste ist als Anlage beigefügt.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand hat sich das Erscheinungsbild an folgenden Stationen verbessert, so dass hier kein aktueller Handlungsbedarf gesehen wird.

Dortmund-Barop  
Dortmund-Mengede (zutzeit Baumaßnahmen)  
Düsseldorf-Eller Süd  
Düsseldorf-Rath  
Holzheim (b. Neuss)  
Neuss-Am Kaiser  
Gruiten  
Viersen  
Dorsten  
Mönchengladbach HBF  
Hagen-Heubing

Hösel  
Wesel  
Moers (kurzfristige Baumaßnahme)

Weiterhin ist der VRR beauftragt worden, auf die Verwaltungen der betroffenen Kommunen zuzugehen, um mit ihnen und ggf. DB Station&Service Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes zu erörtern.

Der VRR hat bis Ende April 25 Kommunen mit insgesamt 50 betroffenen Stationen angeschrieben; ein Schreiben ist beispielhaft als Anlage beigefügt.

Zwischenzeitlich sind auch die ersten Ortsbegehungen an den Stationen in Dormagen und in Jüchen vereinbart worden.

### **8. Zusatzverkehre A40-Sperrung 2012**

In der Sitzung des Verkehrs- und Planungsausschusses am 11.03.2011 wurde die Frage nach Zusatzverkehren im Rahmen der A40-Sperrung im Sommer 2012 gestellt. Anhand der Erfahrung vergangener, längerfristiger Sperrungen 2004 und 2009, jeweils drei Wochen in den Sommerferien, kann der VRR mitteilen, dass es keinen großen Verkehrssystemwechsel von MIV zu SPNV gegeben hat und wahrscheinlich auch nicht geben wird. Es ist eher anzunehmen, dass verstärkt Ausweichstrecken für den Individualverkehr genutzt werden, was massive Verkehrsprobleme in den Städten zur Folge haben könnte. Ferner muss beachtet werden, dass die Sperrung wieder u.a. auch in den Sommerferien durchgeführt wird, sodass generell mit weniger Pendlern zu rechnen ist. Für den SPNV erwarten wir deshalb auch keine große Mehrbelastung. Allerdings wurden im Rahmen der Erneuerung der S-Bahn-Fahrzeuge z. B. die Kapazitäten auf der Linie S1 erhöht. Weiterhin wird die komplette Kapazitätserhöhung auf der Linie RE1 von fünf auf sechs Doppelstockwagen bis zum Sommer 2012 abgeschlossen sein. Sollten sich also doch erhöhte Fahrgastzahlen einstellen, sind also größere Kapazitäten im SPNV vorhanden.

Der VRR wird die Fahrgastentwicklung während der Sperrungsdauer auch weiterhin beobachten, sodass im Notfall kurzfristige Maßnahmen eingeleitet werden können.

### **9. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar bis März 2011**

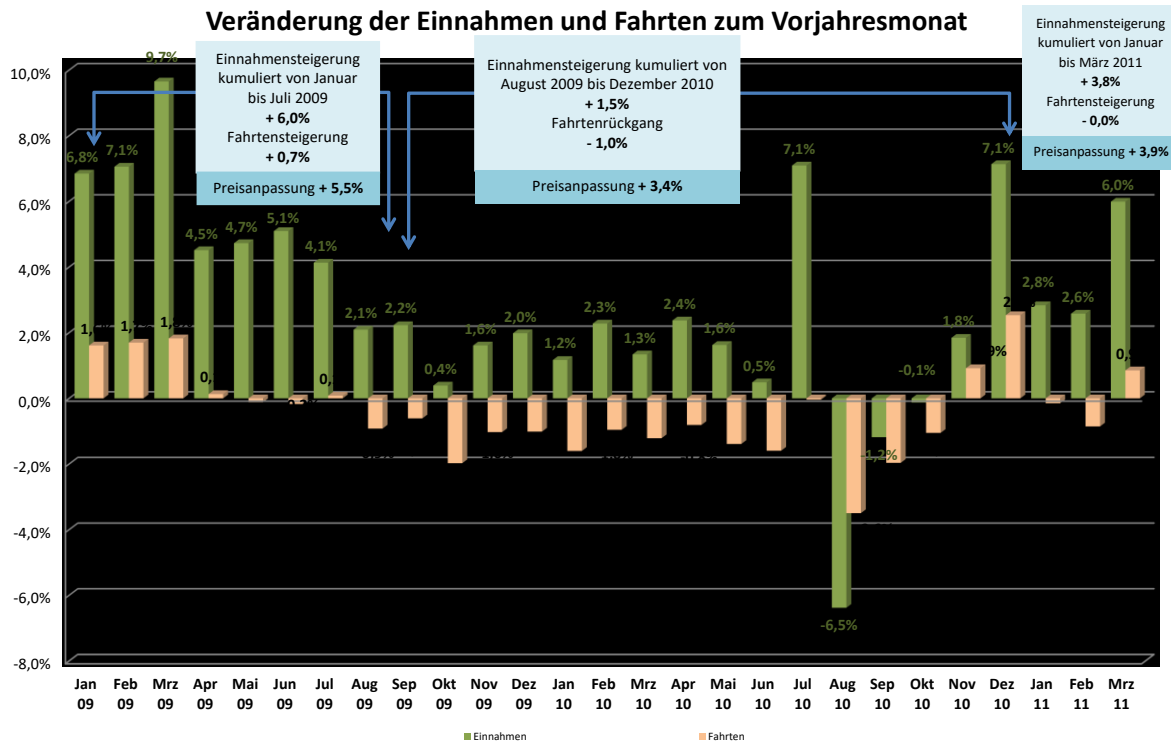
Mit der Preisanpassung im Januar 2011 hat sich die VRR-Entwicklung gegenüber dem Jahr 2010 deutlich entspannt. Im ersten Quartal sind die Einnahmen um 9,3 Mio. € (+ 3,8%) gestiegen und die Fahrten haben das hohe Vorjahresniveau halten können (277,8 Mio. Fahrten).

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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2010	Jan-Mrz 2011		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	434.209	444.978	10.769	2,5
	Barsortiment	55.779.254	56.005.834	226.580	0,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	27.758.707	28.249.494	490.787	1,8
	davon 4erTicket Erwachsene	20.108.130	19.174.824	-933.307	-4,6
	FirmenTickets	19.209.838	20.406.934	1.197.095	6,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	11.012.298	11.182.147	169.849	1,5
	Regelzeitkarten	98.697.488	104.249.035	5.551.547	5,6
	davon Ticket2000 Abo	49.554.759	52.357.817	2.803.058	5,7
	davon Ticket1000 Abo	18.379.973	18.393.214	13.241	0,1
	davon BärenTicket	8.693.578	9.125.005	431.427	5,0
	Schüler/AzubiTickets	58.195.762	60.181.977	1.986.215	3,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	21.697.232	21.346.658	-350.573	-1,6
	davon YoungTicketplus	9.813.987	11.515.493	1.701.506	17,3
	StudentenTickets	7.572.757	8.024.724	451.966	6,0
	NRW-weite Tickets	3.598.909	3.438.667	-160.243	-4,5
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	23.933.798	22.971.760	-962.038	-4,0
	davon EinzelTicket Erwachsene	11.420.670	11.334.246	-86.424	-0,8
	davon 4erTicket Erwachsene	9.478.272	8.543.292	-934.980	-9,9
	FirmenTickets	16.388.164	16.996.886	608.722	3,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	7.728.877	7.502.387	-226.490	-2,9
	Regelzeitkarten	105.339.143	106.530.377	1.191.234	1,1
	davon Ticket2000 Abo	57.383.365	58.114.975	731.610	1,3
	davon Ticket1000 Abo	20.163.245	19.285.973	-877.272	-4,4
	davon BärenTicket	6.309.855	6.327.045	17.190	0,3
	Schüler/AzubiTickets	116.989.320	115.699.103	-1.290.217	-1,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	59.637.960	56.527.736	-3.110.224	-5,2
	davon YoungTicketplus	15.547.800	17.658.825	2.111.025	13,6
	StudentenTickets	14.795.880	15.162.690	366.810	2,5
	NRW-weite Tickets	464.658	412.742	-51.916	-11,2
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>243.488.218</b>	<b>252.752.148</b>	<b>9.263.930</b>	<b>3,8</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>277.910.963</b>	<b>277.773.558</b>	<b>-137.405</b>	<b>0,0</b>

Im Bereich der Ticket2000/1000-Varianten hat sich die Entwicklung nun auch wieder stabilisiert. Die Wechselwirkungen der letzten beiden Jahre durch das SozialTicket in Dortmund und dessen Veränderungen sind nun im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nicht mehr so bedeutsam. Die Einnahmen bei den Regelzeitkarten sind hier im ersten Quartal 2011 um **5,6 Mio. € (+ 5,6%)** gestiegen. Auch im Bereich der Schüler/AzubiTickets sind die Einnahmen mit **+ 2,0 Mio. € (+ 3,4%)** sehr erfreulich, obwohl die Schülerentwicklung seit den letzten beiden Jahren rückläufig ist und sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird.





Obige Grafik zeigt deutlich die positive Entwicklung im aktuellen Jahr. Die Preise wurden im Januar 2011 um 3,9% angehoben und die Einnahmen sind in den ersten drei Monaten kumuliert um 3,8% gestiegen, dies zeigt, dass die Preismaßnahme vom Kunden akzeptiert wird.

Insgesamt lassen diese Zahlen sicherlich auf ein erfolgreiches und positives Jahr hoffen.

## 10. NRW-Tarifstrategie

Am 16.05.2011 fand in Wuppertal die diesjährige Strategietagung zur Fortentwicklung des NRW-Tarifs statt. Anwesend waren Vertreter aller Verkehrsverbünde, Verkehrsgemeinschaften, Zweckverbände, im NRW-Lenkungsarbeitskreis vertretene Verkehrsunternehmen, das KC Marketing Köln und das Landesverkehrsministerium. Von den Verkehrsunternehmen im VRR haben die Rheinbahn, Bogestra, Via, DSW21 und NIAG teilgenommen. Hier die wichtigsten Ergebnisse in Kurzform.

### NRW-Tariflandschaft

Im vergangenen Sitzungsblock wurden die Überlegungen des Landes bzgl. einer Neuausrichtung des NRW – Tarifs und deren möglichen Auswirkungen auf die Verbundtarife in NRW dargestellt. Von den ursprünglich angedachten drei Generalausrichtungen (drei Verbünde statt neun, bestehende Verbünde ohne Kragen im Übergangsverkehr und völlige Neuordnung/Abgrenzung der Tarife zwischen Verbundtarifen und NRW-Tarif) wird nur noch die

erste Variante weiterverfolgt. Bis zu den Jahren 2014/2015 soll der Zusammenschluss der heute bestehenden 9 Verbundtarife zu drei Verbundtarifen erfolgt sein, wobei diese deckungsgleich sein sollen mit den für die SPNV–Ausgestaltung zuständigen drei Kooperationsräumen des Landes NVR, NWL und VRR. Die dabei entstehenden 3 Verbundtarife können unterschiedlich gegliedert sein, wobei eine weitgehende Harmonisierung angestrebt wird. Bis 2014/15 werden hierfür jährlich Ziele vereinbart. Für den VRR bedeutet dies eine Bestätigung des beschlossenen Weges einer Tarifharmonisierung mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein zum 01.01.2012. Der Zusammenschluss von VRR und VGN wird zudem als Vorbild für alle weiteren Zusammenschlüsse angesehen.

### **Kragentarife**

Es werden weiterhin für die Verbundraumgrenzen überschreitende Fahrten zum benachbarten Verbundraum im kurzen und mittleren Entfernungsbereich Kragentarife angeboten. Für darüberhinausgehende Relationen gilt weiterhin der NRW-Tarif, der in seiner finanziellen Wirkung durch den Zusammenschluss zu größeren Verbundtarifen an Bedeutung verlieren wird. Diese Kragentarife sollen weiterhin einen der beteiligten Verbundtarife zur Grundlage haben. Entgegen der bisherigen Praxis sollen diese Kragentarife zwischen den neuen Verbundräumen aber nach landeseinheitlich vereinbarten Kriterien konzipiert werden. Die Ausgestaltung dieser Kriterien wird unter Beteiligung aller Kooperationsräume bis zum Jahresende 2011 / Frühjahr 2012 erfolgen. Gemäß Kooperationsvertrag zum NRW–Tarif wird dann die Entscheidung in allen Kooperationsräumen des Landes in den entsprechenden politischen Gremien unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen herbeigeführt werden. Aktuell ist mit der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) eine Harmonisierung der bestehenden recht unterschiedlichen Übergangsregelungen zwischen dem VRR – und dem VGM – Raum verabredet worden, um hier ein für Kunden und Mitarbeiter gleichermaßen transparentes attraktives Tarifangebot zu schaffen. Die konzeptionelle Ausgestaltung erfolgt gerade unter der Zielsetzung einer Umsetzung zum 1.08.2012.

### **Harmonisierung der Strukturen und Preise in höheren Reiseweiten**

Zur Sicherung der Ergiebigkeit für den SPNV in Reiseweiten über den nachbarörtlichen Verkehr hinaus sollen die künftigen drei Verbundtarife und der NRW – Tarif dergestalt harmonisiert werden, dass bei ähnlichen Ticketangeboten und Reiseweiten annähernd vergleichbare Deckungsbeiträge erzielt werden. Dabei darf diese Harmonisierung nicht zu Lasten der Ergiebigkeit im Nahbereich führen. Zurzeit wird für das Land NRW ein Gutachten erstellt, in dem die Tarifergiebigkeit der einzelnen Verbundtarife für den SPNV untersucht wird. Im Vergleich der Ergiebigkeit der Verbundtarife bei langen Reiseweiten stellt sich die Frage, ob es hier als Klammer zum NRW-Tarif eine Annäherung der Preislagen der Verbundtarife geben

kann. Die Definition der in Frage kommenden SPNV-Erlöse ist zudem eng verzahnt mit den jeweiligen in den Verbundtarifen geltenden Einnahmeverteilungsgesetzen. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wird ebenfalls bis zum Jahr 2014 / 2015 eine Harmonisierung des Preisniveaus angestrebt. Dies kann sowohl in Form eines annähernd gleichen Ticketpreises für vergleichbare Ticketprodukte sein, aber auch anhand anderer noch zu definierender Ansatzpunkte.

### **Anschlusssticket**

Zurzeit besteht im Rahmen des NRW-Tarifes die Möglichkeit, zu einem Verbundzeitticket ein Anschlusssticket zu jedem Ort in NRW zu erwerben. Dieses Ticket wird relationsbezogen und preislich differenziert angeboten und ist, analog zu den übrigen relationsbezogen ausgegebenen NRW-Tickets, nur über DB-Verkaufseinrichtungen erhältlich. Die Information über dieses Ticket und der Erwerb ist für den Kunden nicht leicht handhabbar.

Nun soll eine einfachere und für den Kunden transparentere Lösung gefunden werden, um u.a. einen Vertrieb über alle Verkehrsunternehmen in NRW zu ermöglichen. Dabei soll ähnlich dem VRR-Vorbild mit dem einheitlichen Zusatzsticket eine pauschale Regelung konzipiert werden, die möglichst schon in 2012 / 2013 umgesetzt wird.

### **11. Hamburg – Köln - Express**

Voraussichtlich ab dem 01.09.2011 soll unter privater Regie eine neue Fernverkehrsverbindung auf der Schienenstrecke Hamburg – Köln durch den Betreiber locomore rail GmbH & Co KG eingerichtet werden. Auf dem Laufweg werden im VRR-Raum die Hauptbahnhöfe Gelsenkirchen, Essen, Duisburg und Düsseldorf bedient. Insgesamt sollen täglich drei Züge je Richtung eingesetzt werden, in denen jeweils je nach Komfortausstattung insgesamt drei Ticketpreiskategorien vorgesehen sind.

Der Betreiber ist über den Dachverband VDV an die beteiligten Verbände entlang der Strecke mit der Bitte herantreten, in allen angefahrenen Städten den kommunalen Vor- und Nachlauf in die HKX-Ticketpreise zu integrieren. Vorbild für solch eine Kooperation ist hierbei die mit dem Fernverkehr der DB bestehende CityTicket-Vereinbarung. Ähnlich wie beim CityTicket sollen aber zunächst nicht alle Fahrgäste diesen kostenlosen Zusatznutzen erhalten, sondern nur die Ticketkunden der oberen beiden Preiskategorien.

Ein entsprechender Vertrag über die finanzielle Abwicklung der den kommunalen Verkehrsunternehmen zustehenden Ticketeinnahmen wird gerade zwischen dem VDV, den beteiligten Verkehrsverbänden und der HKX-Gesellschaft verhandelt. Es ist schätzungsweise von einem Mehrertrag in Höhe von bis zu 8 000 € / p.a. auszugehen.

## 12. SozialTicket

Die im Jahr 2010 durchgeführte Marktforschung zur Wirtschaftlichkeit eines SozialTickets hatte seinerzeit ergeben, dass dieses Modell zu Mindereinnahmen in Höhe von mehr als 30 Mio. € führen würde. Vor dem Hintergrund einer maximalen Unterstützung in Höhe von ca. 15 Mio. € / p.a. durch das Land NRW ist eine kostendeckende Umsetzung dieses Konzepts nicht möglich. Vor diesem Hintergrund hat die VRR AöR die Zielgruppe Geringverdiener anhand des Kriteriums Nutzungsintensität segmentiert und Abschätzungen zu den Erfolgchancen vorgenommen.

Weiteren Modellen werden allerdings nur dann Erfolgchancen – im Sinne der Beschlusslage zur Finanzierbarkeit eines SozialTickets - eingeräumt, wenn sich die konzeptionellen Überlegungen an solchen Ansätzen orientieren, bei denen die Vergünstigungen den Selten- oder Gelegenheitsfahrern zugutekommen sollten. Modelle, die auf Intensivnutzer ausgerichtet sind, lassen ein zu großes Defizit erwarten.

Eine Überlegung sah vor, die Struktur eines bei der GVH (Großraumverkehr Hannover) bereits eingeführten Tarifmodells zu übernehmen. In diesem Modell ist monatlich eine Grundkarte zu kaufen, die danach zum Kauf rabattierter Tickets berechtigt. Der entscheidende Nachteil des Konzepts ist, dass der Kauf der Grundkarte eine zu große Hemmschwelle darstellen würde.

Alternativ hierzu könnte evtl. auch ein Modell entwickelt werden, bei dem eine Berechtigung gegen eine einmalige geringe Gebühr (Kostenbeteiligung am Prüfaufwand) ausgegeben wird, welche gleichfalls berechtigt, rabattierte Tickets zu kaufen.

## 13. Stand und Perspektiven E-Ticket (elektronischer Vordereinstieg/Fahrplanstabilität) VRR bereitet sich auf ((eTicket Deutschland vor

Bundesweit schreitet die Entwicklung zu einem ((eTicket Deutschland für den gesamten öffentlichen Nahverkehr voran. In fast allen Bundesländern laufen derzeit Projekte zur lokalen oder regionalen Einführung von eTickets für Bus und Bahn. Schon mittelfristig soll die Grundlage geschaffen werden, die regionalen eTicket-Strukturen zu einem bundesweit vernetzten System zusammenzuschließen.

Seit ungefähr zehn Jahren läuft in Deutschland die technische Grundlagenarbeit. Mit umfassender Unterstützung der Bundesregierung ist der national einheitliche Standard VDV-Kernapplikation geschaffen worden. Im Herbst 2008 hat die Verkehrsministerkonferenz der Länder diesen Standard zum maßgeblichen Kriterium für öffentliche Fördermittel bestimmt. Im September 2010 haben sich die Verkehrsverbände Rhein-Ruhr (VRR), Rhein-Main (RMV), Hamburg (HVV), Berlin Brandenburg (VBB), Stuttgart (VVS), Oberelbe/Dresden (VVO), die Deutsche Bahn sowie die VDV-Kernapplikations GmbH & Co KG mit der sogenannten „Wiesbadener Erklärung“ politisch verpflichtet, innerhalb weniger Jahre den Fahr-

gästen ein interoperables Reisen über Verbundgrenzen hinweg mit dem eTicket anzubieten. Die Erklärung wurde von Spitzenvertretern des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dem Bundesverkehrsminister persönlich übergeben.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie insbesondere die im VRR zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen setzen schon seit einigen Jahren auf die VDV-Kernapplikation. Seit 2007 wurden sukzessive neue Chipkarten nach dem deutschen Standard in Umlauf gebracht. Im Jahr 2008 hat der VRR zudem begonnen, die Einführung von elektronischen Einstiegskontrollterminals in Bussen nach §12 ÖPNVG zu fördern. Die im Zuge dieser Fördermaßnahmen beschaffte Infrastruktur dient schon heute der automatisierten Ticketkontrolle nach VDV-Kernapplikation. Mittel- bis langfristig ist die verbaute Hardware auch für das ((eTicket Deutschland nutzbar. Aktuell bereitet der VRR zusammen mit seinen Verkehrsunternehmen den Anschluss an das bundesweite Sperrlisten-System (Kontrollservice – „KOSE“) vor. Dies bietet für den VRR diverse technische Vorteile und stellt zudem sicher, dass gesperrte eTickets in ganz NRW von den Kontrollgeräten entdeckt werden können. Im Hinblick auf ((eTicket Deutschland ist dieser Anschluss an den KOSE eine sinnvolle Grundlage für eine spätere Teilnahme am bundesweiten Gesamtsystem.

Damit in einigen Jahren eTickets aus einem Verbundraum auch automatisch in einem anderen Verbundraum benutzt werden können, bedarf es noch einiger wichtiger bundesweiter Zentralsysteme. Besonders herauszuheben ist das sogenannte „Clearing“. Ein Clearing-System stellt sicher, dass Fahrten bei einem Verkehrsunternehmen A, die mit einer Chipkarte von Unternehmen B getätigt werden, automatisch von Unternehmen A bei Unternehmen B abgerechnet werden. Die Partner der „Wiesbadener Runde“ (s.o.) haben sich darauf verständigt, sich in einem gemeinsamen Projekt genannt ((efeu um die Erstellung solcher wichtiger zentralen Komponenten zu kümmern. Eine Förderung des Bundes ist dazu in Aussicht gestellt worden. Das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum Elektronisches Fahrgeldmanagement (KCEFM) des Landes NRW ist ebenfalls eingebunden und leistet maßgebliche Unterstützung.

#### **14. Elektronische Einstiegskontrolle im VRR**

Im Herbst 2008 startete die VRR AöR eine Initiative zur Ausrüstung von Bussen mit elektronischen Geräten zur automatisierten Einstiegskontrolle (EKS).

Alle Verkehrsunternehmen konnten zur nachträglichen Ausstattung von Bussen bis zu 3.000 € pro Fahrzeug Fördermittel bei einer Förderquote von 85% beantragen. Ein Boom bei der Beschaffung solcher Systeme war die Folge. In den letzten beiden Jahren konnten etliche Verkehrsunternehmen ihre Fahrzeuge ausstatten und die Geräte in Betrieb nehmen.

Zur genauen Bestimmung des Standes der Ausrüstung und des Betriebs hat das Kompetenzzentrum EFM die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR Ende April per E-

Mail befragt. Bis auf einige der Kleineren haben alle geantwortet, so dass die Zahlen, welche im Folgenden präsentiert werden, Aussagekraft besitzen.

(Mindestens) 19 Verkehrsunternehmen setzen EKS ein oder planen, dies in nächster Zukunft zu tun.

Dabei kommen Geräte von acht verschiedenen Herstellern zum Einsatz. Bisher sind bereits um die 2.700 Busse mit Systemen zur elektronischen Einstiegskontrolle ausgerüstet. Etwa 790 sollen noch dazu kommen.

Es ist zu erwarten, dass Mitte dieses Jahres die letzten Systeme nicht nur verbaut, sondern auch in Betrieb genommen werden. Damit wird im VRR ab dem Sommer flächendeckend elektronisch der Vordereinstieg kontrolliert.

Die Pioniere des Betriebs solcher Systeme, z.B. die Stadtwerke Remscheid, die Duisburger Verkehrsbetriebe und die Wuppertaler Stadtwerke, berichten von hoher Akzeptanz der Geräte bei den ehrlichen Kunden. Die Bedienung der Kontrollterminals fällt den Fahrgästen nach kurzer Lernphase leicht. Es wird sogar ein mittlerer Durchsatz von nur 2 Sekunden pro Fahrgast berichtet. Hierin ähnelt die Einführung der Einführung der Vordereinstiegskontrolle in vielen VRR-Unternehmen im Jahre 2004.

Das Engagement des VRR für elektronische Einstiegskontrollsysteme, welches mit einem Pilotbetrieb der Stadtwerke Remscheid im Jahre 2007 begann, findet mittlerweile außerhalb des VRR Nachahmer. Mit der Initiative zur Automatisierung der Vordereinstiegskontrolle hat sich der VRR somit einmal mehr als Motor der Innovation im Vertrieb des ÖPNV gezeigt.

### **15. 10-Minuten-Pünktlichkeitsversprechen: Geld zurück bei mehr als 10' Verspätung bei vier weiteren Verkehrsunternehmen im VRR**

Im Oktober 2008 wurde erstmals im VRR das 10-Minuten-Pünktlichkeitsversprechen durch die SWK Mobil eingeführt. Ab einer zehnminütigen Verspätung im Ziel erhält der Fahrgast Geld zurück: 2,30 € bei Erwachsenen, 1,40 € bei Kindern.

Nach erfolgreicher Pilotphase ist dieses Angebot in den Regelbetrieb übernommen worden. Seit August 2009 bietet mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft ein zweites Unternehmen im VRR seinen Kunden das 10-Minuten-Pünktlichkeitsversprechen erfolgreich an. Beide Unternehmen setzten und setzen zur Abwicklung des dahinterstehenden Prozesses eine solitäre Software ein, mit der eine Vernetzung zu anderen Verkehrsunternehmen noch nicht möglich ist.

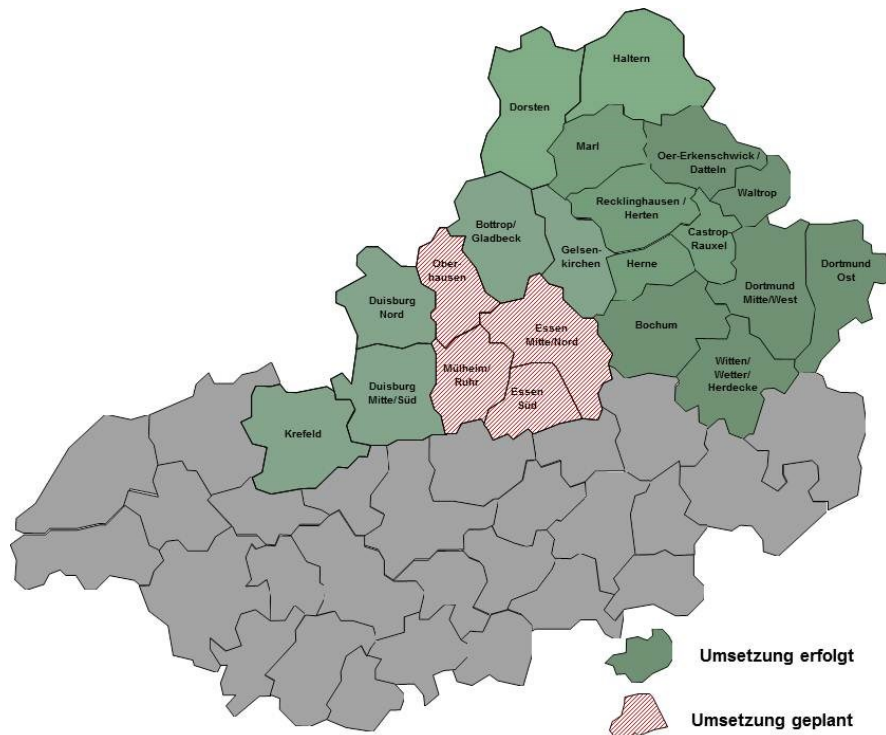
Ab dem 1. Mai 2011 starteten 4 weitere Verkehrsunternehmen (Bogestra, Vestische Straßenbahnen, HCR, DSW) mit dem „Pünktlichkeitsversprechen“ im Regelbetrieb.

Erstmals wird hier eine vom VRR in Auftrag gegebene neue mandantenfähige Software zur Abwicklung der Erstattungsansprüche bis hin zum fallabschließenden Kundendialog einge-

setzt, die eine Vernetzung unter den Verkehrsunternehmen ermöglicht.

Das bedeutet, dass eine Auszahlung in allen KundenCentern der vier Unternehmen unabhängig davon erfolgen kann, welche Linie von welchem Unternehmen die Verspätung verursacht hat. Die Verrechnung der Ansprüche zwischen den Unternehmen erfolgt automatisiert über die Software.

Die Software steht ab sofort allen Verkehrsunternehmen im VRR zur Abwicklung eines 10-Minuten-Pünktlichkeitsversprechens zur Verfügung.



## 16. Gesamtmobilität im VRR

Der klassische Verkehrsverbund hat sich in der Vergangenheit überwiegend über die Vernetzung des Leistungsangebotes im ÖPNV sowie die Gestaltung der Tarife hierzu definiert. Die Mobilität der Bürger funktionierte nach dem Prinzip: entweder der PKW oder der ÖPNV. Heute steht diese generelle Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel dem Fahrgastwunsch nach flexiblen, öffentlichen Verkehrsangeboten entgegen. Die kombinierte Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsträger innerhalb der Reisekette ist bereits heute Realität. Ca. 14 % der ÖPNV-Kunden nutzen in ihrer Reisekette z. B. das Carsharing- oder Leihfahrradangebot. Weitere technische Entwicklungen beschleunigen diesen Prozess.

Die Nutzung des Fahrrades tritt durch die elektrische Unterstützung (Pedelec) mittlerweile auch bei mittleren Reiseweiten immer häufiger in den Vordergrund. Automobilhersteller

drängen vermehrt, mit einfach zu nutzenden Angeboten, in den klassischen Bereich des ÖPNV vor. So hat z. B. Daimler in Ulm, mit über 100 Smarts und einer dahinterliegenden intelligenten Software, die Nutzung eines Mietwagens auch für kurze Strecken im Innenstadtbereich attraktiver gemacht.

Der Anspruch, insbesondere junger Menschen, hat sich gewandelt. Nicht der „Besitz“ eines Fahrzeugs steht im Vordergrund, sondern die kombinierte „Nutzung“ unterschiedlicher Verkehrsträger zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse.

Der VRR und die Verkehrsunternehmen wollen auf diese, sich verändernden Rahmenbedingungen reagieren. Dabei steht insbesondere die Mobilität der Bürger als Nutzer aller Mobilitätsangebote im Vordergrund, die ihm aus einer Hand angeboten werden sollen. Der VRR wird hierzu einen „Masterplan“ Mobilität erarbeiten, der den Weg von einem „Verkehrsverbund“ zu einem „Mobilitätsverbund“ aufzeigen soll. Gemeinsam mit 4 Verkehrsunternehmen (Bogestra, DSW21, VIA, Rheinbahn) und unter Beteiligung der dazugehörigen Städte, soll dieser Ansatz konkretisiert werden.

In einem ersten Schritt sollen zeitnah die heute schon vorhandenen und gelebten Kombinationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Carsharing, Leihfahrrad) systematisch vernetzt und ausgeweitet werden. Das im VRR bereits existierende System von eTickets auf Chipkarten soll dann auch als Zugang zu Carsharing und Leihfahrräder nutzbar gemacht werden.

Die E-Mobilität wird im Rahmen eines Förderprojektes berücksichtigt. Gemeinsam mit der Universität Essen/Duisburg (Prof. Dudenhöfer) sollen PKW mit reinem Elektroantrieb eingesetzt werden, die in die vorhandene Systematik eines Carsharingunternehmens und somit in die Mobilitätskette integriert werden.

Zurzeit wird über den Förderantrag beim Bundesministerium für Verkehr und Stadtentwicklung entschieden.

Anlagen