Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

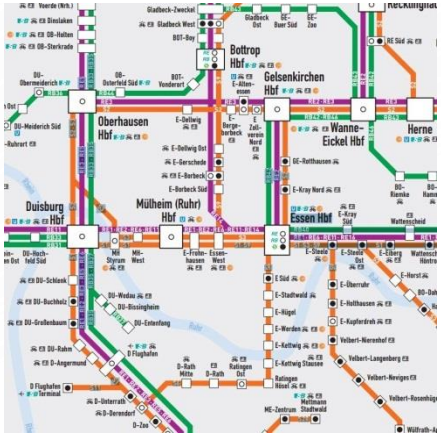
Struktur – Aufgaben – Ziele

Aktuelle Projekte an Hand ausgewählter Beispiele

12.6.2014

Agenda

- Struktur und Aufbau des VRR
- Aufgaben und Ziele
- Konkrete Handlungsfelder
  - Wettbewerb im SPNV
  - NRW-RRX-Modell
  - Qualitätsmanagement
  - Investitionsförderung
- Ihre Fragen…



Struktur und Aufbau

Struktur

Über 30 Jahre Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

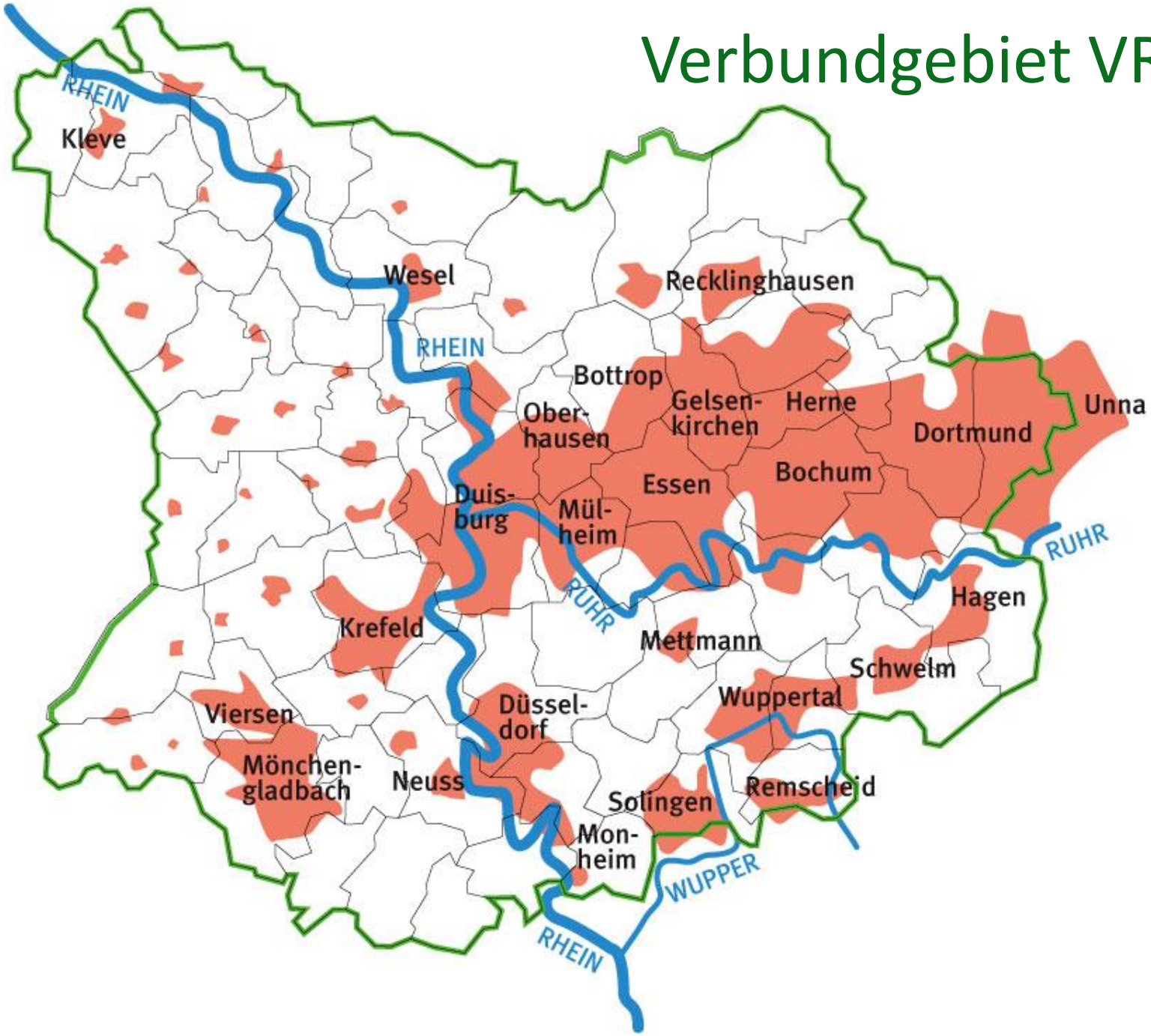
Unternehmensverbund (1980)	▪ Bildung von Tarifverbünden ▪ Kooperation von Unternehmen ▪ Betriebliche Optimierung
Aufgabenträgerverbund (1996)	▪ Umsetzung der Regionalisierung ▪ Neue Organisations- und Finanzierungssysteme ▪ Modernisierung und Neuaufbau von Infrastruktur ▪ Wettbewerb
Mobilitätsverbund (heute)	▪ Weiterentw. von Strukturen und Finanzierung ▪ Integrierte Mobilitätskonzepte ▪ Abbau von Zugangsbarrieren ▪ Innovative Vertriebs- und Informationssysteme

Struktur

ÖPNV-Landschaft NRW

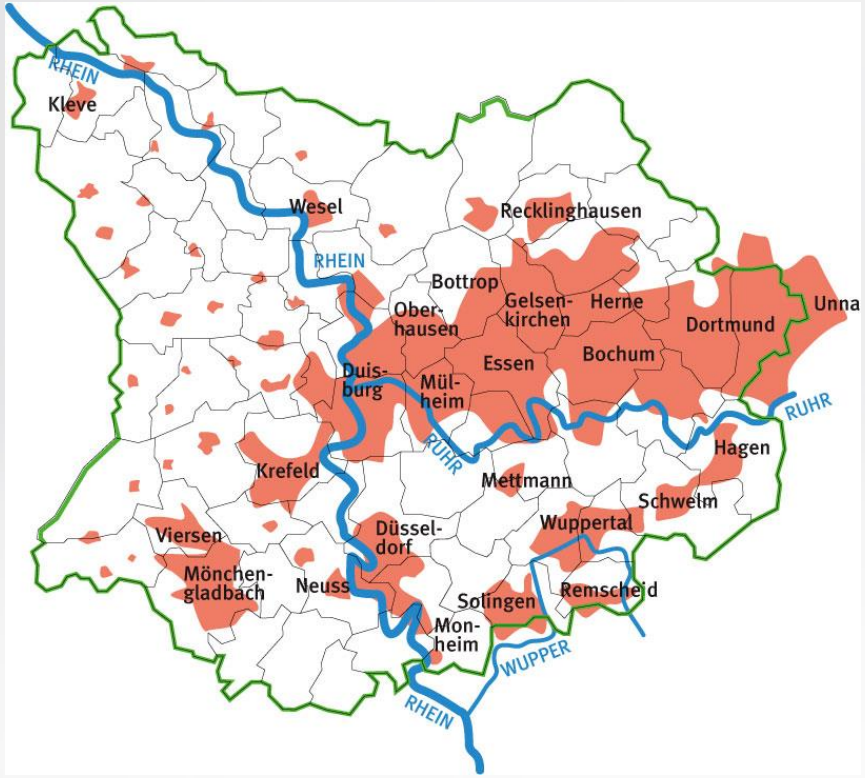
- Umstrukturierung 2008
- Drei Kooperationsräume für SPNV:
  VRR, NWL, NVR
- Drei „klassische“ Verbünde:
  VRR, VRS, AVV
- Ansonsten Tarifgemeinschaften
- Gemeinsamer Tarif von
  VRR und VGN seit Januar 2012

Verbundgebiet VRR



Struktur

Nach Fahrten der größte deutsche Verkehrsverbund



- Polyzentrischer Ballungsraum
- 7,8 Millionen Einwohner
- 19 Städte und 7 Kreise

- Über 1.100 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- Über 3 Mio. Fahrten am Tag
- Über 1.000 Mio. Euro Fahrgeldeinnahmen im Jahr

Struktur

Infrastruktur und Verkehrsleistung

	Gesamt	ÖSPV	SPNV
Verkehrslinien	1.063	1.012	51
Streckennetz	11.148 km	9.359 km	2.248 km
Haltestellen	13.516	13.220	296
Bus- / Zugkilometer	280.331.000	234.731.000	45.600.000

Struktur

Verkehrsunternehmen im VRR

32 Kommunale Unternehmen

5 Private Eisenbahnverkehrsunternehmen

Struktur und Aufgaben

37 Verkehrsunternehmen	VRR AöR	Zweckverbände VRR und NVN
• Verkehrsleistung • Fahrgastbetreuung • Erhalt und Ausbau der Infrastruktur • Lokale Verkehrsplanung	• Tarif, Marketing, Kundeninformation • Finanzierung, Investitionsförderung • Wettbewerb, Qualitätsmanagement • Reg. Nahverkehrsplan	• 72 politische Vertreter: Oberbürgermeister, Landräte, Stellvertreter • Interessenwahrung der Mitglieder • Politische Entscheidungsfindung
Operative Ebene	**Management-Ebene**	**Politische Ebene (Städte und Kreise)**

YoungTicketPLUS
SchokoTick
icket1000
Ticket2000
BÄRENT
Für
BUSSE & BAHNEN NRW
VRR

Aufgaben

Aufgaben laut Satzung

Die VRR AöR ist der Mobilitätsdienstleister im Gebiet der Zweckverbände VRR und NVN

Anstaltszweck: Die VRR AöR sorgt für die Mobilität der Bürger durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger.

Instrumentarium:

- Politische Initiativen
- Meinungs- und Imagebildung zugunsten eines marktgerechten und wirtschaftlichen ÖPNV
- Kooperation mit verkehrspolitisch Verantwortlichen
- Beteiligung an regionalen und landesweiten Planungsprozessen zur Verbesserung der Mobilität.

Aufgaben

Der Verbundgedanke

Nahverkehrsmanagement I

Netzmanagement
Aufgaben rund um die Infrastruktur:
Netz, Stationen, Baustellen, Nutzungsentgelte

Leistungsangebot
Planung und Bestellung des SPNV-Leistungsangebotes
Strategische Angebotsoptimierung und -planung, Sonderverkehre

Finanzierung, Qualität und Vertragscontrolling SPNV
Betreuung der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Vertragsabschluss

Wettbewerb SPNV
Durchführung von Wettbewerbsverfahren, konzeptionelle Verkehrsplanung und Fahrzeugcontrolling

Nahverkehrsmanagement II

Koordination ÖPNV/Umwelt
Innovative Projekte, Luftreinhalte- und Klimaschutzpläne, Intermodalität
Erstellung Nahverkehrsplan mit Koordination ÖPNV

Einnahmeaufteilung
Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen unter den Verkehrsunternehmen
Erhebung und Auswertung von Nutzerdaten

Finanzierung ÖPNV
Aufschlüsselung und Verteilung von Finanzmitteln der Städte und Kreise für ÖSPV-Leistungen an die kommunalen Verkehrsunternehmen

SPNV-Vertrieb
Ausschreibung und Betreuung der Vertriebsdienstleistung im SPNV
Wahrung der VRR-Interessen beim SPNV-Erlösmanagement

Finanz- und Gremienmanagement

Finanzmanagement
Steuerung, Management und Umsetzung der Zahlungsströme

Gremienangelegenheiten
Betreuung der VRR-Gremien und -organe
Dokumentation, Sitzungsorganisation

Investitionsförderung
Bewilligungsbehörde von Landesmitteln für die ÖPNV-Infrastruktur
Betreuung, Genehmigung und Abrechnung von Förderanträgen

Marketing

Tarif
Gestaltung und Entwicklung des verbundweiten Tarifs
Reporting der Fahrgeldeinnahmen

Marktentwicklung
Strategie- und Grundsatzfragen im Marketing zur Verbundentwicklung
Betriebliche Marktforschung: Konzeption, Umsetzung und Auswertung

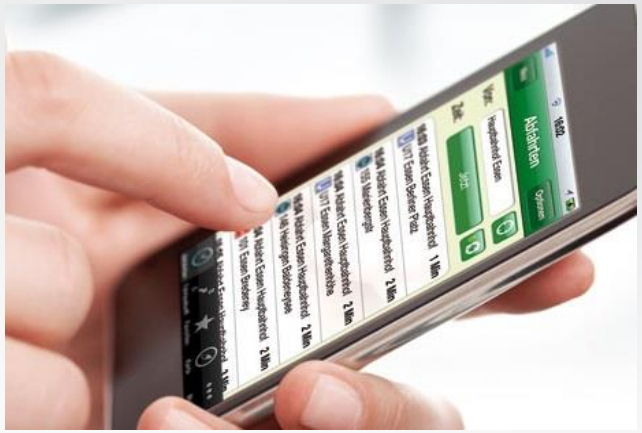
Vertrieb
Entwicklung und Umsetzung des verbundweiten Vertriebssystems
Vertriebsrichtlinien, Großkunden- und KombiTicket-Betreuung

Kommunikation und Absatzförderung
Verbundweite Basiskommunikation, Marketingkampagnen und Kundenbindungsmaßnahmen

Information und Innovation

Qualität und Kundenmanagement
Bearbeitung von Kundenanfragen auf allen Kommunikationswegen
Betreuung des VRR-Callcenters

Kundeninformation
Aufbereitung und Vermittlung von Fahrplan-informationen
Entwicklung und Umsetzung verschiedener Auskunftsmedien



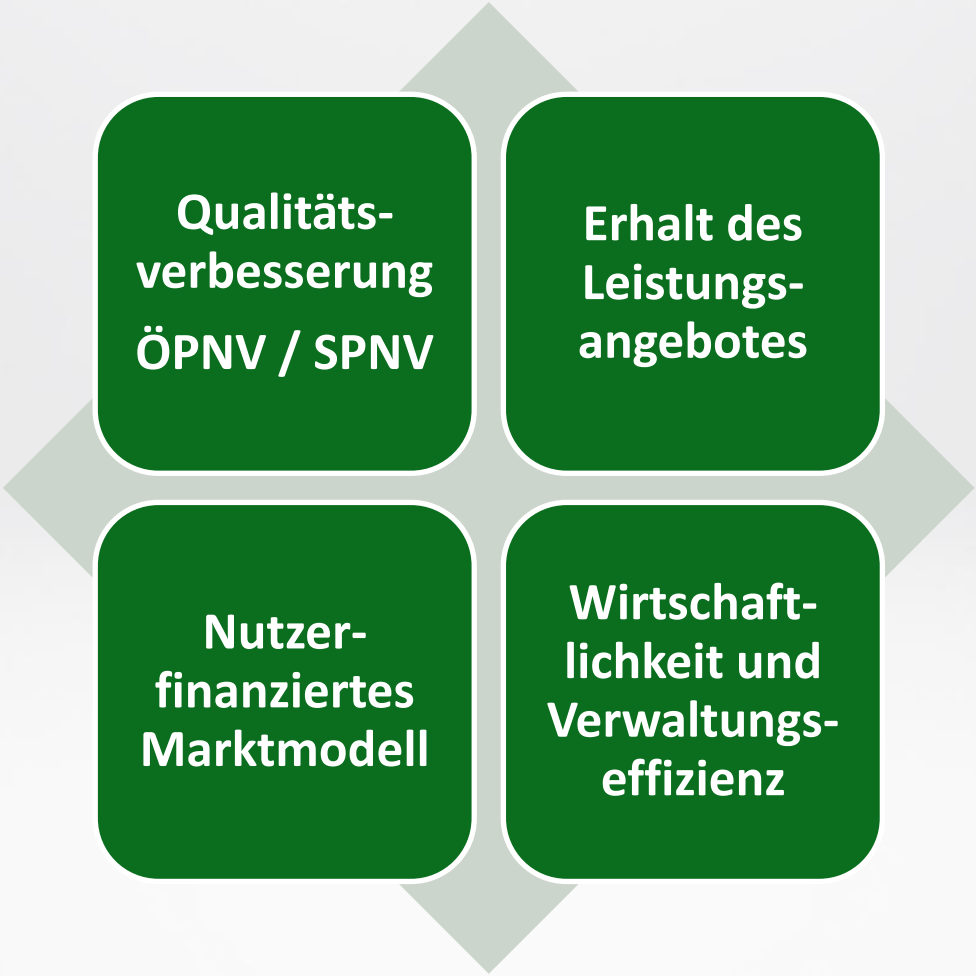
Datenhandling
Entwicklung und Betreuung der Datenhaltung beim VRR
Landesweite Datendrehscheibe für Soll- und Ist-Daten im ÖPNV

Sonderaufgaben

Elektronisches Fahrgeldmanagement
Kompetenzcenter des Landes NRW: Koordination des landesweiten elektronischen Ticketings
Weiterentwicklung elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme

Sicherheit
Kompetenzcenter des Landes NRW: Koordination und Moderation von Sicherheitsaufgaben im ÖPNV

Unternehmensziele der VRR AöR



Wettbewerb im SPNV

NRW-Regionalverkehrsplan 2014

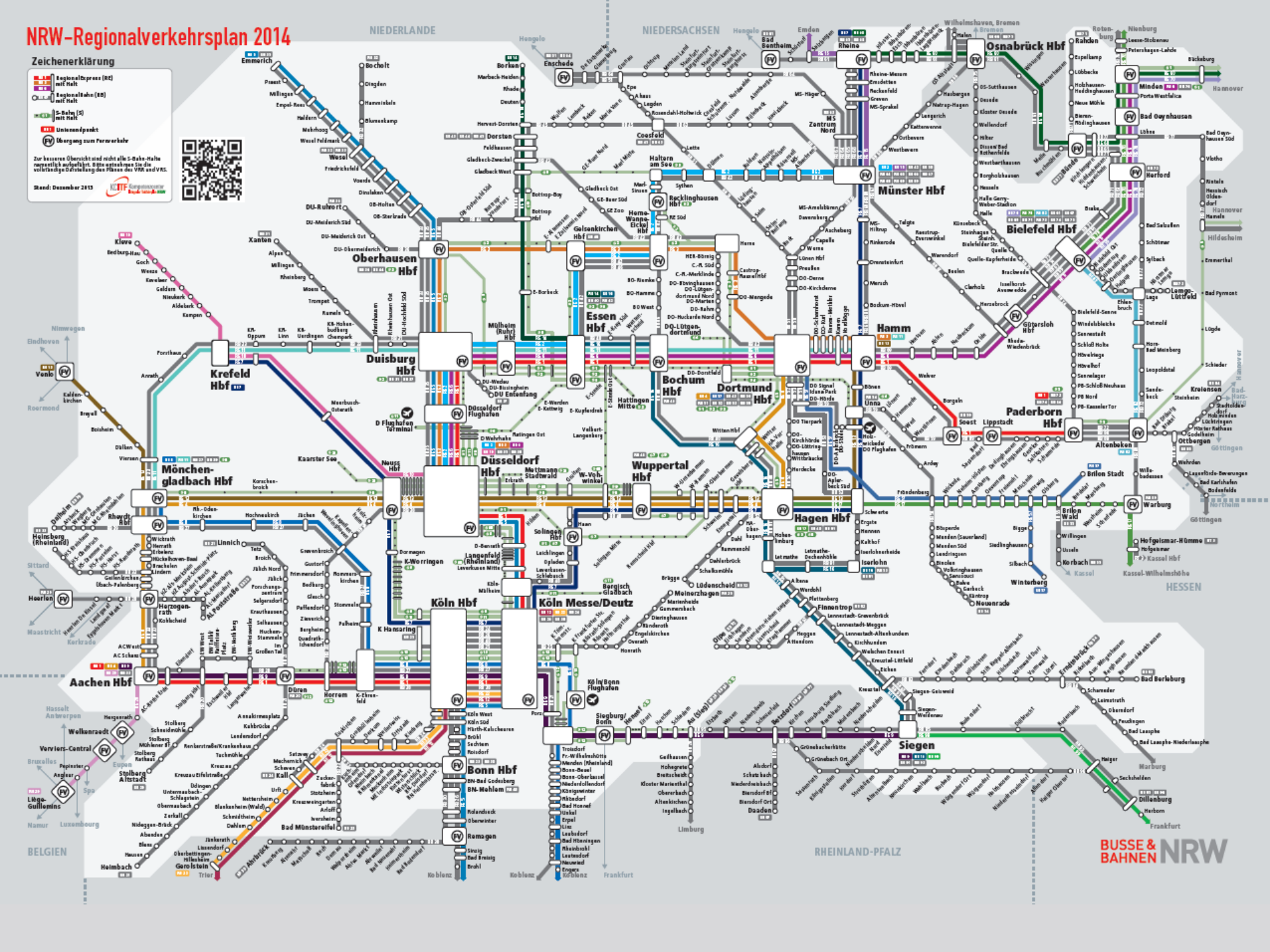
Zeichenerklärung

- Regionalexpress (RE) mit Halt
- Regionalbahn (RB) mit Halt
- S-Bahn (S) mit Halt
- Unterendpunkt
- Übergang zum Fernverkehr

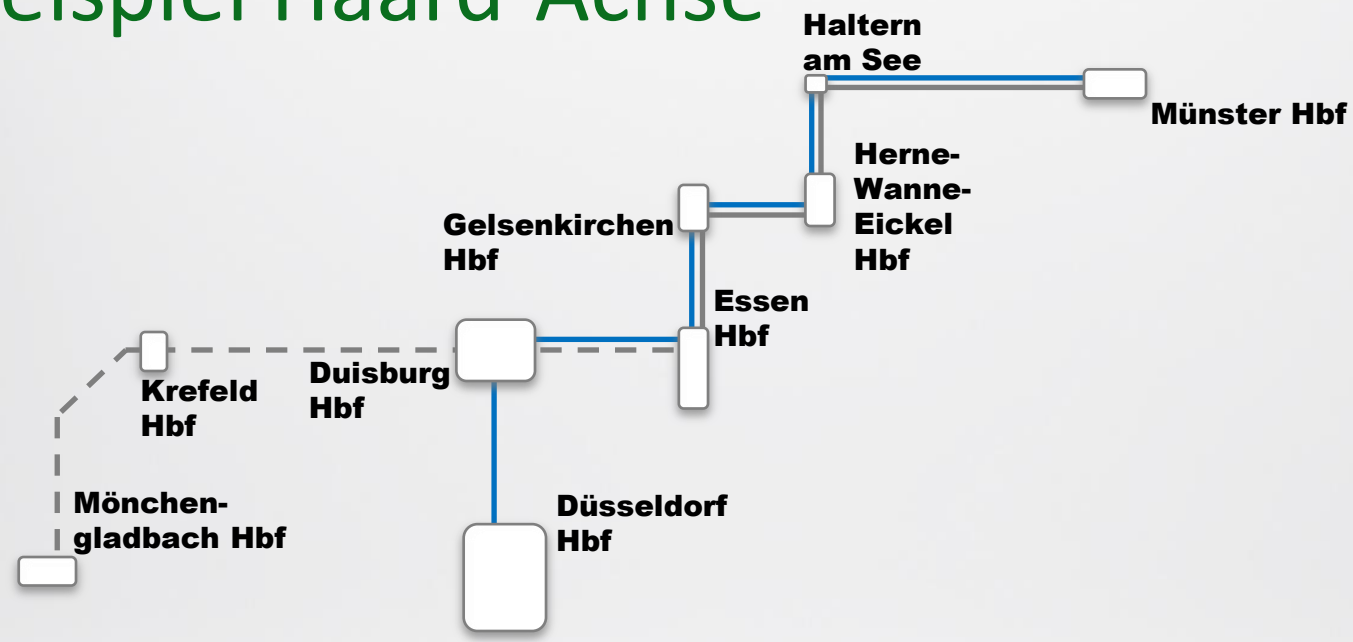
Zur besseren Übersicht sind nicht alle S-Bahn-Halte maßstäblich aufgeführt. Bitte entnehmen Sie die vollständige Darstellung den Plänen des VRR und VRS.

Stand: Dezember 2013

KCTF Kompetenzcenter Regio Tarif NRW



Beispiel Haard-Achse



RE 2 Münster – Recklinghausen – Essen – Düsseldorf
RE 42 Münster – Recklinghausen – Essen – Mönchengladbach (ab 2016)

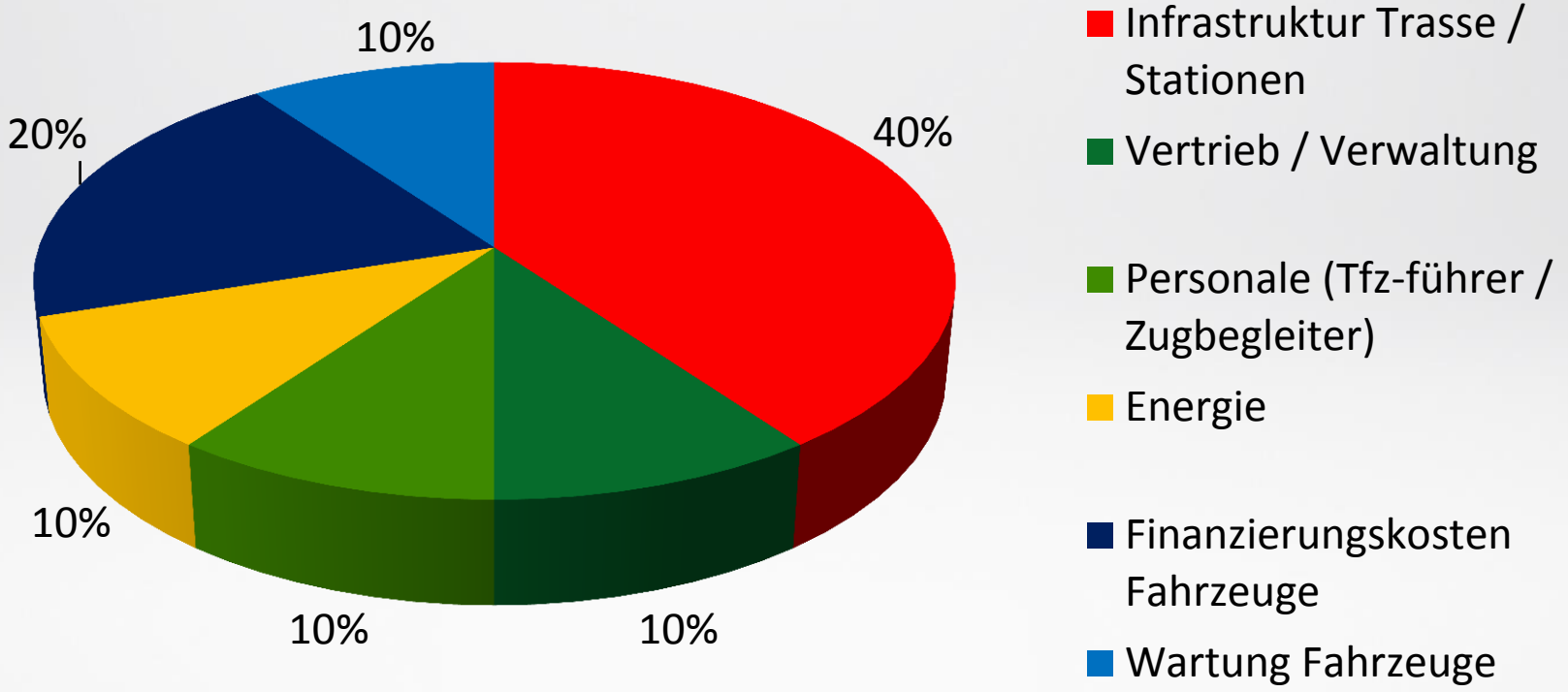
Gemeinsame Vergabe mit dem Nahverkehr Westfalen-Lippe

Betriebsaufnahme Dezember 2014 für 15 Jahre

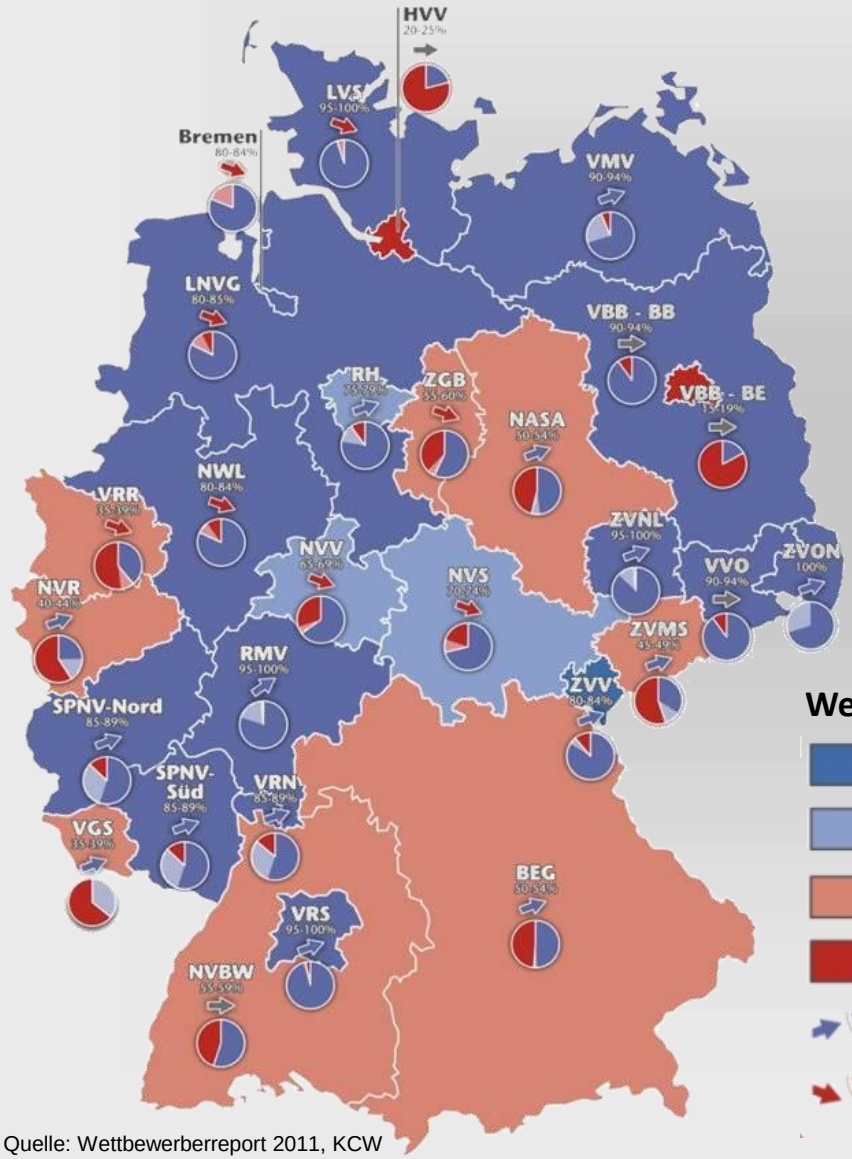
3,8 Mio. Zugkm, davon 2,9 Mio. im Verbundraum VRR

Kostenstruktur SPNV

durchschnittlicher Anteil der Kosten für SPNV-Leistungen



SPNV-Wettbewerb in Deutschland



Unterschiedliche Strukturen in den Ländern:

- Landesgesellschaften unter politischem Einfluss
- Kommunal geprägte Verbände

Wettbewerbsquote 2016

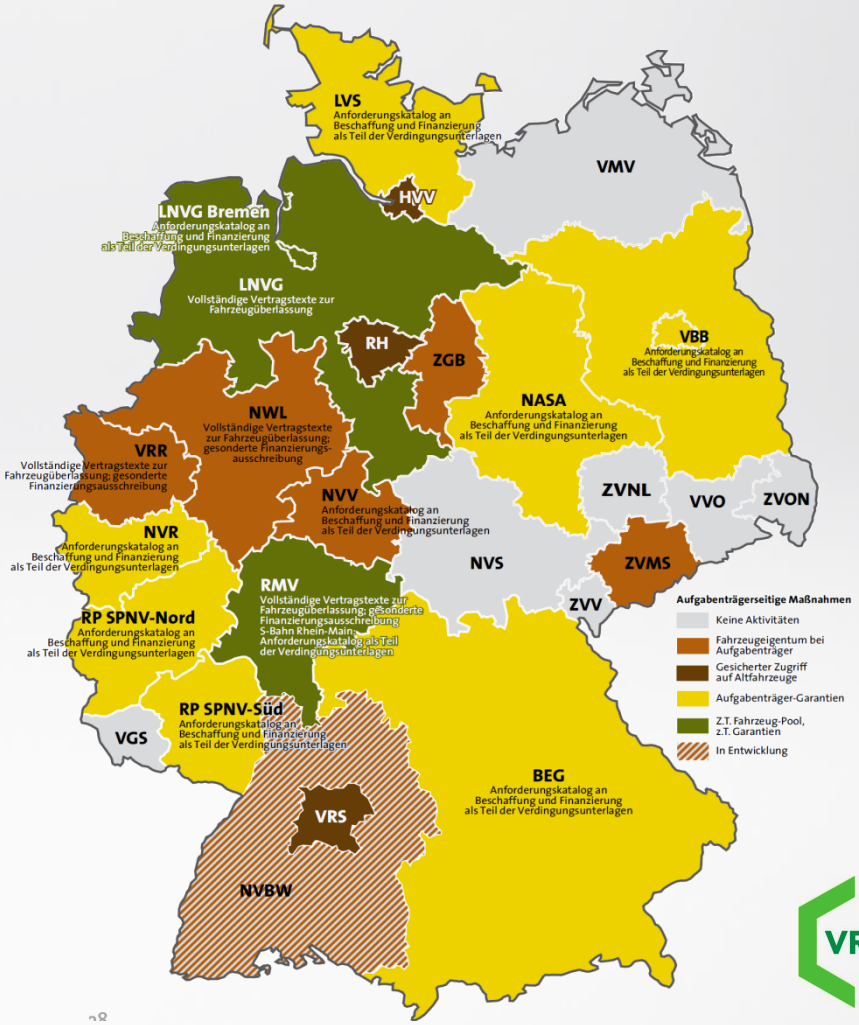
- 80 bis 100 %
- 60 bis 79 %
- 30 bis 59 %
- 0 bis 29 %
- Mehr als Prognose 2009
- Weniger als Progn. 2009

Quelle: Wettbewerberreport 2011, KCW

Wettbewerbsförderung

Maßnahmen zur Unterstützung bei der Fahrzeugfinanzierung

- Fahrzeugpools
- Wiedereinsatzgarantien für Gebrauchtfahrzeuge
- Kapitaldienstgarantien
- Aufgabenträger übernimmt Fahrzeugeigentum



Überblick SPNV-Vergabeverfahren

- **Die SPNV-Verkehrsleistungen werden in den Wettbewerb gestellt**
- **EVU bieten Betriebsleistungen komplett an**
- **EVU beschaffen und finanzieren die Fahrzeuge**
- **Überwiegend Leasing**
- **Die Finanzierungskosten werden in den ZugKm-Preis eingerechnet**
- **30 % der Fahrbetriebskosten entfallen auf die Finanzierung von Fahrzeugen**

VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell – I

- **VRR bildet Netze und schreibt diese europaweit aus.**
- **Das Modell wird <u>nicht</u> zwingend vorgegeben**
- **Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) definiert Fahrzeuge und gibt ein Angebot ab.**
- **Nach Zuschlag erwirbt EVU die Fahrzeuge und veräußert sie unmittelbar weiter an den VRR.**

VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell – II

- **Der VRR finanziert die Fahrzeuge langfristig zu Kommunalkonditionen und verpachtet sie an das betriebsführende EVU.**
- **Fahrzeuge werden über 22 Jahre finanziert, die günstigste Finanzierung wird in einem getrennten Vergabeverfahren ermittelt.**
- **Das Modell erhält nur dann den Zuschlag, wenn es wirtschaftlicher ist als ein Angebot mit bisheriger Finanzierung.**

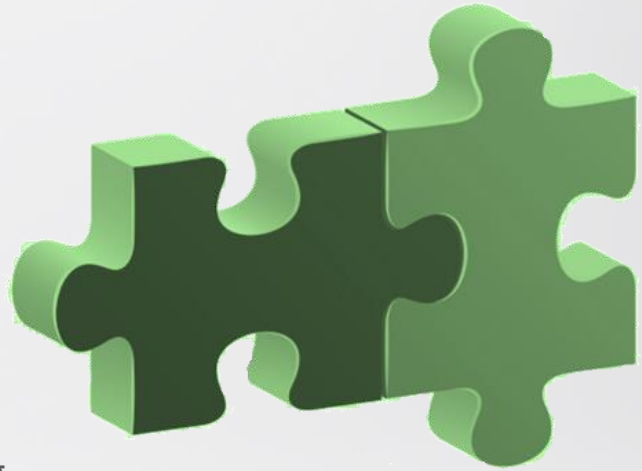
Bewertung

Aufgabenträger:

Günstige Finanzierungskonditionen

Hohe Wettbewerbsintensität

Wirtschaftliche Angebote



Eisenbahnverkehrsunternehmen:

Kein Eigenkapital erforderlich – geringe Verschuldung

Keine Leasinggebühren

Kein Risiko Wiedereinsatz

Optimale Aufstellung für optimale Leistung

Verbund als zuverlässiger Eigentümer

Aktuelle Fahrzeuge und guter Betrieb für die Fahrgäste!

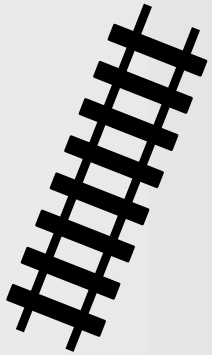
Erfahrungen VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell
- Fahrzeugflotte -

	Anzahl Fahrzeuge	Art	Antriebs-art	Stand	BA
RB47	9	Lint 41 (Alstom)	Diesel	Zugelassen	BA erfolgt in 12/2013
RE7/RB48	35	Talent II (Bombardier)	Elektrisch	Im Bau	BA in 12/2015
RB33/RB35	20	Flirt 3 (Stadler)	Elektrisch	Konstruktion	BA in 12/2016
	64				

! **Es wurden bereits 64 Fahrzeuge mit dem VRR-Fahrzeugfinanzierungsmodell finanziert**

NRW-RRX-Modell

Fahrzeugfinanzierungsmodell



Infrastruktur

Fahrzeuge und Betrieb

Rhein-Ruhr Express

RRX-Infrastrukturausbau

- 4-gleisiger Ausbau Köln – Düsseldorf-Reisholz
- 6-gleisiger Ausbau Düsseldorf-Reisholz – Duisburg HBF
- Einzelmaßnahmen Duisburg-Kaiserberg, Bochum HBF, Dortmund HBF
- Ausbau aller Stationen auf 215 m Bahnsteignutzlänge

Rhein-Ruhr Express (RRX)

- Bedeutendstes Bahnprojekt in NRW
- RRX als Premiumprodukt des SPNV vorgesehen
- Ausbau der Strecke Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund
- 15-Minuten-Takt
- Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich 2025 – 2030
- Stufenweise Umsetzung

Rahmenbedingungen Ausschreibung

- **Für Betrieb einheitliche Fahrzeuge für alle Linien erforderlich**
- **Optimierung der Gesamtkosten für Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge (Lebenszykluskosten) und der Qualität der Fahrzeuge**
- **Wartungsarme Fahrzeuge durch Verpflichtung zur Instandhaltung**
- **Hohe Fahrzeuganzahl ermöglicht Neuentwicklung und -konstruktion**

Rahmenbedingungen Ausschreibung

- **Herstellerwettbewerb durch großes Vertragsvolumen und Kombination Verfügbarkeitsvertrag auf 30 Jahre**
- **Sicherung des Wettbewerbs beim Betrieb wg. enormen Investitionskosten**
- **Öffnung des Wettbewerbs für Verkehrsunternehmen, die normalerweise ungünstigere Finanzierungskonditionen erhalten**

Lösungsansatz Realisierung RRX

Trennung der Ausschreibung in:

- **Beschaffung und Wartung der Fahrzeuge Lieferung und Instandhaltung über 30 Jahre**
- **Betrieb der RRX-Linien**

Interimsverkehre 2016 bis 2020

- Verträge RE-Linien mit Bezug zum RRX laufen ab Ende 2016 aus
- Ausgeschriebene Fahrzeuge erst sukzessive ab 2018 verfügbar
- Ausschreibung der RE-Linien für zwei bis vier Jahre
- Gebrauchtfahrzeuge mit heutiger Kapazität und Qualität zugelassen
- Puffer Laufzeiten für zeitliche Verzögerungen bei der Produktion und/oder Zulassung der RRX-Fahrzeuge

Aktuelle Aussagen:

- Losweise Vergabe
- Anwendung Loslimitierung
- Wettbewerb hat funktioniert

Resümee NRW-RRX-Modell

Realisierung RRX Projekt möglich

Einheitliche Fahrzeuge

Wettbewerb bei Hersteller und Betreiber wird sichergestellt

Günstige Finanzierungs - konditionen

Qualitätsmanagement

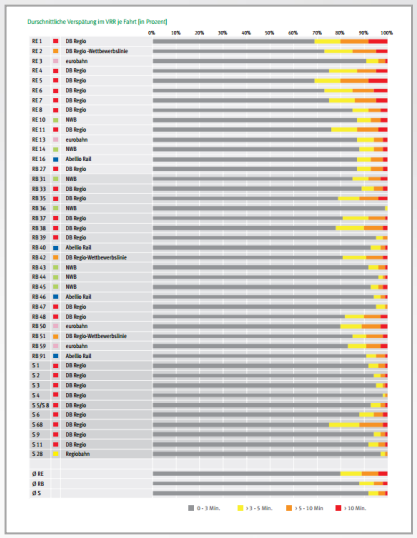
Qualitätsmanagement Betrieb

Der VRR stellt hohe Qualitätsansprüche an seine Eisenbahnverkehrs-unternehmen. Diese werden durch ein Qualitätsmanagementsystem nachverfolgt und durchgesetzt.

Objektive Kriterien:
Zugausfälle, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Sitzplatzanzahl

Subjektive Kriterien:
Sicherheitsempfinden, Freundlichkeit des Personals,
Informationen im Störungsfall

VRR-Qualitätsbericht



Die Ergebnisse des Qualitätscontrollings werden jährlich veröffentlicht.

Fazit der vergangenen Jahre:

- Wettbewerb führt zu einer verbesserten Betriebsqualität
- Auch die DB ist auf Wettbewerbslinien besser unterwegs
- Personalaquise für verschiedene EVU problematisch
- Infrastrukturmängel führen zu vielen Problemen

Qualitätscontrolling Stationen

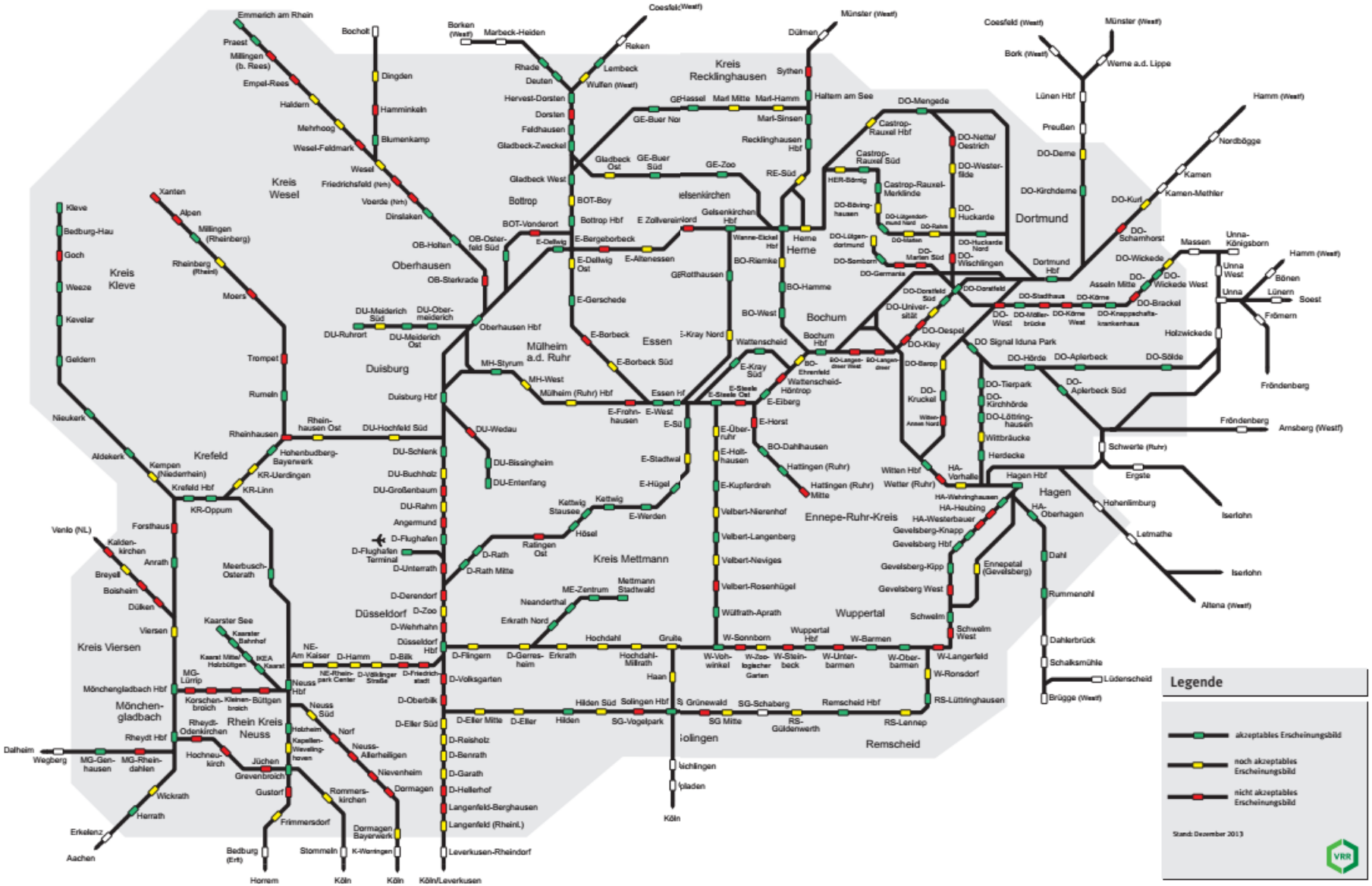
Die SPNV-Stationen bestimmen als Ein- und Ausstiegspunkte wesentlich den Qualitätseindruck der Kunden.

Der VRR besitzt keine vertragliche Bindung und daher keine direkten Einflussmöglichkeiten auf die DB Station & Service.

Eine indirekte Einflussnahme besteht aus der laufenden Prüfung und Bewertung aller Stationen und der Veröffentlichung der Ergebnisse.

Bewertungskriterien sind:
Sauberkeit, Funktion und Graffiti,
jeweils für Zugang und Bahnsteig

VRR-Stationsbericht

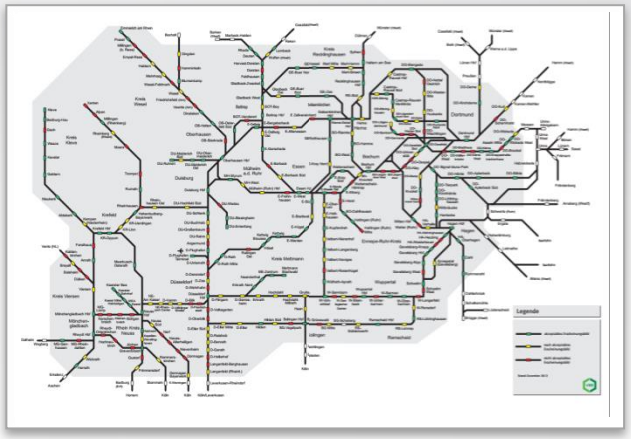


VRR-Stationsbericht

Der Stationsbericht 2013 ist der siebte Stationsbericht des VRR.

Fazit der vergangenen Jahre:

- Nach anfänglicher Skepsis nutzt DB Station & Service den Bericht
- Insgesamt stieg die Qualität im Berichtszeitraum
- VRR wird als Akteur wahrgenommen und geschätzt



Infrastrukturförderung

Infrastrukturförderung

Schwerpunkte

Mobilitätsgerechte Bushaltestellen und Omnibusbahnhöfe

Barrierefreier Ausbau von Stadtbahnen und Straßenbahnen

Modernisierung von Stationen im SPNV

Bilanz Infrastrukturförderung

Übersicht der zuwendungstechnisch betreuten Vorhaben nach § 12/13 ÖPNVG NRW

Zahlen werden bis 11.6. aktualisiert

Vorhaben	Anzahl	Zuwendungen in Mio. Euro
Bewilligte Vorhaben	451	2.826,242
Abgeschlossene Vorhaben in der Zweckbindung	558	3.218,895
Geplante Vorhaben im VRR-Förderkatalog	134	243,574
Gesamtzahl der betreuten Vorhaben	1.143	6.288,701
davon Neubewilligungen in 2011	123	66,446
Auszahlung von Zuwendungen in 2011		153,360

2011 konnten insgesamt 79 Vorhaben mit Zuwendungsvolumen von 170,57 Millionen Euro zuwendungstechnisch abgeschlossen werden. Priorität lag auf den sog. Altfällen. Hier konnten 43 Vorhaben beendet werden.

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?