



# Nahverkehrs-Zweckverband

## Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
<b>Sachstandsbericht</b>			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
<b>NVN</b>	<b>NVN/IX/2017/0395</b>	<b>06.12.2017</b>	<b>5</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	20.12.2017	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

### Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

### Begründung/Sachstandsbericht:

1. Fortschreibung Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) des Landes NRW
2. Änderung der Landesbauordnung NRW bezüglich Stellplatzpflicht
3. Faltrad
4. Sachstand ÖPNV-Bedarfsplan
5. Bericht aus den Verbundprojekten: NextTicket; Zukunftskonzept Vertriebsprozesse; App-Releasement (prozessual)
6. Praxistest NextTicket/eTarif: Erste Tests; Präsentation App
7. Weiterentwicklung mobiler Applikationen
8. Weiterentwicklung Haltestellenmonitor
9. On-Demand-Bus
10. Sicherheit im VRR: Bericht aus dem AK Sicherheit
11. Bericht zur muTiger-Stiftung
12. Roadmap Digitale Mobilität NRW

## **1. Fortschreibung Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) des Landes NRW**

Im Februar 2017 wurde vom Verkehrsministerium des Landes NRW eine Abfrage zur vorzeitigen Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes (IFP) und zur Aufstellung eines Förderprogramms im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW) bei den SPNV-Aufgabenträgern in ihrer Funktion als Bewilligungsbehörde durchgeführt. Die Abfrage wurde vom VRR an die Zuwendungsempfänger weitergereicht. Insgesamt wurden 115 Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 280 Mio. € und Zuwendungen von rund 230 Mio. € gemeldet. Mit Datum vom 28.08.2017 hat das Verkehrsministerium einen Erlass übersandt, in dem mitgeteilt wurde, dass nur dringliche Vorhaben bei der vorgezogenen Fortschreibung des IFP berücksichtigt wurden.

Es wurden zwölf Vorhaben zum barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen und eine Erhaltungs- bzw. Erneuerungsmaßnahme des Stadtbahnbaus mit insgesamt 31,5 Mio. € an Zuwendungen in das Förderprogramm des Landes aufgenommen.

Derzeit befindet sich die reguläre Aufstellung des IFP und des Förderprogrammes im Aufstellungsverfahren, hierzu wurden dem Verkehrsministerium des Landes NRW nach Meldungen durch die Antragsteller 44 Vorhaben vom VRR gemeldet. Derzeit läuft noch die Auswertung im Ministerium. Eine Entscheidung wird im Jahr 2018 erwartet.

## **2. Änderung der Landesbauordnung NRW bezüglich Stellplatzpflicht**

Der Landtag NRW hat Ende 2016 die neue Landesbauordnung NRW (LBO NRW) beschlossen. In § 50 wird die bisher gültige „Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen“ komplett kommunalisiert. Nur Kommunen, die eine Stellplatzpflicht in einer Stellplatzsatzung festschreiben, können Bauherren ab 2020<sup>1</sup> auch weiterhin verpflichten, Stellplätze herzustellen.

Entscheidet sich eine Kommune für den Erlass einer Satzung, erwachsen daraus sowohl Möglichkeiten als auch Pflichten. So besteht die Chance, Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben sowie die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung zu nehmen. Eigene kommunale Stellplatzsatzungen ermöglichen im Vergleich zu den bisher landesweit einheitlichen Regelungen eine differenzierte Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und

---

<sup>1</sup> Durch ein Moratorium der neuen Landesregierung soll u. a. das Inkrafttreten der neuen Landesbauordnung NRW in Bezug auf § 50 um ein Jahr verschoben werden (von 2019 auf 2020); vgl. Drucksache 17/493; die endgültige politische Beschlussfassung steht noch aus

kommunalen Entwicklungsstrategien. Die Stellplatzsatzung kann als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements genutzt werden. So können Kommunen beispielsweise interessierten Investoren anbieten, bei Investitionen in Mobilitätsdienstleistungen wie Bike-/CarSharing-Angebote oder Job-Tickets die Anzahl zu errichtender Stellplätze zu reduzieren bzw. auszusetzen.

Zugleich geht mit der neuen Satzungsermächtigung aber auch die Verantwortung einher, eigene Regelungen zu erstellen und in der Praxis anzuwenden.

Da sich die Entwicklung bereits abzeichnete, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW im Herbst 2016 einen Prozess zur Erarbeitung einer Musterstellplatzsatzung und eines dazugehörigen Leitfadens mit modularen Satzungsbestandteilen und Best-Practice-Beispielen initiiert. An dem Erarbeitungsprozess waren die drei kommunalen Spitzenverbände in NRW, Fachleute aus Kommunalverwaltungen, weitere Experten und die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr als eine von vier Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beteiligt. Die Musterstellplatzsatzung und der Leitfaden wurden im August 2017 veröffentlicht. Zudem konnten sich interessierte NRW-Kommunen in bisher fünf Workshops zu Musterstellplatzsatzung und Leitfaden informieren. Der Workshop beim VRR fand am 16.10.2017 mit Teilnehmenden aus 30 Kommunen aus dem VRR-Raum statt. Aufgrund der großen Nachfrage wird ein zusätzlicher Workshop am 18.12.2017 angeboten. Im nächsten Jahr sollen Workshops folgen, in denen die Satzungsentwürfe interessierter Kommunen im Mittelpunkt stehen sollen.

### **3. Faltrad**

Im Sitzungsblock März/April 2015 wurde der Beschluss gefasst, eine Kooperation mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) NRW zum Thema „ADFC-VRR-Faltrad“ einzugehen. Der ADFC NRW hat an die VRR AöR die Idee herangetragen, sich an einem Projekt des Fahrradgroßhändlers Hermann Hartje KG zu beteiligen. Dieser bietet zusammen mit dem Fahrradfachhandel in Kooperation mit Verkehrsverbänden bundesweit und auch für dieses Projekt Falträder vergünstigt an.

Mit dem Startschuss in Form eines Pressetermins am 18.08.2015 wurde das Projekt umgesetzt.

Mit dem Faltrad lässt sich aus fachlicher Sicht für den Kunden eine attraktive Reisekette in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln herstellen, ohne dass dafür Abstellanlagen an Bahnhöfen erweitert oder die knappen Kapazitäten in Fahrzeugen durch die Mitnahme herkömmlicher Fahrräder in Anspruch genommen werden müssen. In Bussen und Bahnen können Falträder kostenlos transportiert werden, da sie zusammengeklappt als Handgepäck

zählen und nicht den Regeln der Fahrradmitnahme im ÖPNV unterliegen. Das Lösen eines Zusatztickets ist beim Faltrad dementsprechend nicht nötig.

In einer Kooperation mit dem ADFC NRW hat der VRR die Idee des Faltrades beworben. Das ADFC-VRR-Faltrad wurde zu einem Vorteilspreis ausschließlich über autorisierte Fahrradfachhändler im Bereich des VRR vertrieben. Im Frühjahr 2017 wurden weitere Maßnahmen durchgeführt, die die Idee des Faltrads stärker in den Fokus der Öffentlichkeit rücken sollen.

Seit Projektbeginn wurden 145 Projekträder verkauft, deutlich weniger, als ursprünglich geplant. Da sich die Verkaufszahlen auf einem sehr niedrigen Niveau befinden und darüber hinaus für 2018 eine Preiserhöhung geplant ist (Projektantragpreis steigt von 649,00 € auf 699,00 €), stellt der Großhändler Hartje das Verkehrsprojekt im Verbundraum des VRR ein. Allerdings relativiert sich diese niedrige Verkaufszahl, da die Anzahl der insgesamt durch das Projekt verkauften Falträder erwiesenermaßen sehr viel höher liegt. Das bedeutet, dass viele Kunden durch das Projektrad inspiriert wurden und von der „Faltrad-Idee“ überzeugt waren, sich aber im Fachhandel für ein anderes Modell entschieden haben.

#### **4. Sachstand ÖPNV-Bedarfsplan**

Die Erstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes wird sich um weitere Jahre verzögern, nachdem das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Verträge zur multimodalen Verkehrsuntersuchung mit den beauftragten Ingenieurbüros gekündigt hat. Um wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen nicht zu verzögern, soll für die Übergangszeit folgende Regelung gelten:

1. Die Aufgabenträger planen weiter die Maßnahmen, die sie für dringlich erachten. Zur Vorlage der Maßnahme beim Ministerium für eine Wirtschaftlichkeitsbewertung ist der Abschluss der HOAI-Leistungsphase 2, Vorentwurfsplanung, erforderlich, die auf eigene Kosten zu erstellen ist.
2. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit erfolgt durch eine vorzufinanzierende sog. „Standardisierte Bewertung“ (oder „vereinfachte standardisierte Bewertung“ bei einem Investitionsvolumen < 25 Mio. €), wobei die Bewilligungsbehörde und das zuständige Verkehrsministerium mit einzubinden sind.
3. Nach Nachweis der Wirtschaftlichkeit meldet der Aufgabenträger die Maßnahme über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan an.
4. Das Verkehrsministerium stellt das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Lan-

des zur Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. Infrastrukturfinanzierungsplan her.

Aus Sicht des VRR könnte das beschriebene Vorgehen für folgende Bedarfsplananmeldungen Anwendung finden:

- Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV
- Verlängerung der Regiobahn Kaarst – Viersen
- Reaktivierung der Niederrheinbahn Moers – Neukirchen Vluyn für den SPNV
- Reaktivierung Kleve – Nijmegen für den SPNV
- Reaktivierung Krefeld – Mönchengladbach-Rheydt über Willich-Neersen für den SPNV

Sollte eine Maßnahme nach dem beschriebenen Vorgehen weiter geplant werden, erwartet der VRR eine Finanzierung und Steuerung der erforderlichen Untersuchungen durch die jeweils betroffenen kommunalen Aufgabenträger.

## **5. Bericht aus den Verbundprojekten:**

### **NextTicket; Zukunftskonzept Vertriebsprozesse; App-Releasement (prozessual)**

Am 28.09.2017 tagte der Lenkungskreis Verbundprojekte. Nachfolgend der Sachstand zu den aktuellen Verbundprojekten:

#### 1) App-Releasemanagement

Die AG hat die Entwürfe für das neue Vertragswerk finalisiert. Die Entwürfe werden nun im KVIV AK Recht und im KVIV AK MTV geprüft, ggf. Anpassungen vorgenommen und anschließend für die KVIV zur Unterschrift empfohlen.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, Rheinbahn, Vestische, WSW.

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR mit App- bzw. Ticketshop-Mandanten.

#### 2) Zukunftskonzept Vertriebsprozesse

Hierzu ist ein separater Sachstandsbericht unter (**M/IX/2017/0378**) zu finden.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: NEW, NIAG, Rheinbahn, EVAG, WSW.

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR.

#### 3) Praxistest nextTicket / eTarif-Feldtest

Hierzu ist ein separater Sachstandsbericht unter (Drucksache Nr. **M/IX/2017/0379**) zu finden.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, Vestische, Rheinbahn

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR

#### 4) CiBo-System im VRR

Der VRR schreibt die Konzeption, Implementierung und den Betrieb für ein elektronisches Fahrgast-Ticketsystem für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für andere Verkehrsmittel – insbesondere für den Vor- und Nachlauf des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus. Im Rahmen des Verbundprojektes „CiBo-System im VRR“ werden außerhalb des Vergabeverfahrens die kommunalen Verkehrsunternehmen in den Prozess der Entwicklung und Implementierung des CiBo-Systems eingebunden, um ein ganzheitliches System für den Kunden im VRR zu schaffen. Bei der ersten Projektsitzung am 23.08.2017 hat der VRR die Anforderungen an ein CiBo-System mit den Anforderungen der kommunalen Verkehrsunternehmen abgeglichen. Die aus den indikativen Angeboten und den Verhandlungsgesprächen resultierenden Erkenntnisse werden in der nächsten Arbeitsgruppe besprochen.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: DSW21, Rheinbahn, Vestische, WSW

Sonstige Projektbeteiligte: Alle kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR

Der nächste Lenkungskreis Verbundprojekte tagt am 22.01.2018.

## **6. Praxistest NextTicket/eTarif: Erste Tests; Präsentation App**

### **Stand Entwicklung Testsystem**

Beim Projektgespräch am 12.10.2017 hat die Firma Mentz den aktuellen Stand der Systementwicklung präsentiert. Anhand eines Testsystems wurden die Registrierung im Shop, die Anmeldung in der App, der Check-In-/ Check-Out-Prozess und andere Kundenprozesse demonstriert. Alle gezeigten Funktionalitäten liefen einwandfrei. Ende Oktober wurde das System dann als Betaversion für umfangreiche Tests an den VRR übergeben.

Eine erste Testversion, die noch auf dem internen Mentz-System läuft, wurde von einigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VRR bereits praktisch getestet. Die festgestellten Auffälligkeiten bzw. Fehler werden Mentz kontinuierlich zugeliefert. Eine neue Version der App, in der die gemeldeten Fehler behoben sind, soll nach jetziger Planung Mitte November geliefert werden.

### **Datenqualität von Haltestellen**

Bezüglich der „Datenqualität“ plädiert die Firma Mentz dafür, bis zum eigentlichen Start von nextTicket (Phase 1) noch möglichst viele Haltestellen entsprechend den nextTicket Anforderungen zu modellieren.

Die Datenqualität spielt in diesem Projekt eine wichtige Rolle für die System-Akzeptanz der Testkunden. Eine schlechte Userexperience beim Nutzen der App und eine möglicherweise falsche Abrechnung bei nicht entsprechend modellierten Haltestellen können in vielen Fällen dazu führen, dass die Bereitschaft zur Testteilnahme sinkt oder völlig endet.

Zusammen mit den Verkehrsunternehmen wurde eine Vorgehensweise entwickelt, gerade für den Praxistest wesentliche Schwächen zu beseitigen.

### **Stand Marktforschung**

Die Aufforderung zur Angebotsabgabe wurde am 18.07.2017 im Ausschreibungsportal veröffentlicht. Institute hatten bis um 30.08.2017 die Möglichkeit, ein Angebot abzugeben. Sechs Institute bzw. Zusammenschlüsse von Anbietern haben ein Angebot abgegeben.

Ende Oktober ist die Vergabe für die Marktforschung erfolgt. Für die letztendliche Beauftragung muss noch eine zehntägige Einspruchsfrist eingehalten werden. Erst nach Ablauf dieser Frist erhält der Dienstleister den formalen Zuschlag.

### **Stand der Kommunikation**

Der VRR hat die Aufgabe, den Praxistest selbst bekannt zu machen, potentiellen Teilnehmern das Wichtigste komprimiert zu erläutern und eine niedrigschwellige Möglichkeit anzubieten, sich als freiwilliger Teilnehmer zu bewerben. Hierbei ist die Projekt-Internetseite – auch in einer Funktion als Landingpage – von zentraler Bedeutung.

Derzeit wird an der Konzeption für die Projekt-Internetseite mit einem „Erklär-Video“, den begleitenden Medien und Maßnahmen sowie der Mediaplanung gearbeitet.

## **7. Weiterentwicklung mobiler Applikationen**

### **Tarifanpassungen erfolgreich umgesetzt**

Die im Sachstand Drucksache: Z/IX/2017/0372 vom 8.11.2017, Punkt 7. „Weiterentwicklung mobiler Applikationen“ beschriebene Änderungen werden derzeit mit hoher Priorität umgesetzt. Das Release steht kurz vor der Veröffentlichung. Tests bei VRR, Verkehrsunternehmen und Dienstleistern sind erfolgreich verlaufen. Die neuen Tarifinformationen sind eingespielt und die Tarifabfrage funktioniert auf dem Testsystem. Daneben wurden die Arbeiten zur In-

tegration der Pauschalpreistickets des NRW-Tarifs in den VRR TicketShop und in die VerbundApps abgeschlossen. Diese Tickets können ab dem Release in den Apps und im stationären Shop verkauft werden.

### Performance verbessert

Nach dem Performance-Audit sind bereits verschiedene Änderungen umgesetzt und eines erneuten Tests unterzogen worden. Dabei lag der Fokus insbesondere auf den Ladezeiten der APP bei eingeschränkten Datenverbindungen sowie auf den Zeiten der Verbindungsabfrage.

Die Änderungen haben deutliche Verbesserungen und positive Ergebnisse gezeigt.

Ladezeiten der App sind in langsamen Netzwerken deutlich kürzer und liegen nun in einem akzeptablen Rahmen. Auch die Abfragezeiten sind deutlich reduziert.

Nach dem derzeitigen Planungsstand zum 17.11.2017 gehen die Verbund Apps in KW47 zur Prüfung und Freigabe in die App-Stores.

### Netzwerkanalyse

Wie lange benötigt die App für den Start bei unterschiedlich schnellen Internetanbindungen?

		WLAN	3G	Edge
<b>Erster Apstart</b>	vorher	ca. 6 Sekunden	ca. 14 Sekunden	ca. 33 Sekunden
	nachher	ca. 6 Sekunden	ca. 10,8 Sekunden	ca. 12,2 Sekunden
<b>Weiterer Apstart</b>	vorher	ca. 6 Sekunden	ca. 6 Sekunden	ca. 6 Sekunden
	nachher	ca. 5,6 Sekunden	ca. 5,6 Sekunden	ca. 5,6 Sekunden

Wie lange benötigt die Abfrage einer Route bei einer langsamen Internetanbindung (Edge)?

Zeitfenster		A1	A2	A3	A4	A5	A6
<b>Besonderheiten</b>		keine (ohne Preis)	keine	viele Umstiege	mit Fußweg zu Beginn	kurze Verbindung	kurze Verbindung
<b>mittags</b>	vorher	24,4 Sek.	26,2 Sek.	19 Sek.	25 Sek.	15 Sek.	27,4 Sek.
	nachher	3,23 Sek.	4,63 Sek.	12,71 Sek.	5,09 Sek.	3,12 Sek.	5,41 Sek.
Verbesserung		<b>87 %</b>	<b>82 %</b>	<b>33 %</b>	<b>80 %</b>	<b>79 %</b>	<b>80 %</b>
<b>nachmittags</b>	vorher	18 Sek.	19,2 Sek.	16,8 Sek.	15,4 Sek.	17 Sek.	21,4 Sek.
	nachher	3,68 Sek.	4,72 Sek.	10,41 Sek.	4,87 Sek.	3,25 Sek.	5,61 Sek.
Verbesserung		<b>80 %</b>	<b>75 %</b>	<b>38 %</b>	<b>68 %</b>	<b>81 %</b>	<b>74 %</b>

Verbindungen

A1: Köln HBF – Düsseldorf HBF

A2: Neuss HBF – Dortmund HBF

A3: Wesel, Bergen – Hagen, Hohenlimburg Mitte

A4: Hilden, Lindenplatz – Gelsenkirchen HBF

A5: Düsseldorf, Berliner Allee – Düsseldorf, Wehrhahn S

A6: Dortmund HBF – Köln HBF

### **Strukturelle Tarifanpassungen erfordern umfangreiche Änderungen**

Die beschlossenen Tarifänderungen zum 01.01.2018 erfordern im Rahmen der strukturellen Tarifanpassungen der Preisstufe C umfangreiche Änderungen und Ergänzungen an den Oberflächen des Ticketshops und der Verbund Apps. Diese Änderungen haben eine hohe Priorität und werden aktuell im zweiten Release der Verbund Apps umgesetzt.

### **Ergebnisse des Performance-Audits fließen in das zweite Release ein**

Ergänzend liegen seit Ende September die Ergebnisse eines Performance-Audits für die Verbund Apps vor. In diesem Audit wurden die Bereiche Datenverkehr/Netzwerk, App-Performance und GPS geprüft und Handlungsansätze zur Optimierung der App-Performance aufgezeigt. Die Ergebnisse wurden mit den Herstellern der App diskutiert und wichtige Maßnahmen zur Steigerung der Performance identifiziert, die in das anstehende Release integriert wurden. Weitere Verbesserungen werden im darauffolgenden Release umgesetzt.

### **Release mit Verkehrsunternehmen abgestimmt**

Der endgültige Umfang der Änderungen des Release 2017\_2 wurde mit den Verkehrsunternehmen und den Herstellern abgestimmt und festgelegt. Dies sind insbesondere die Maßnahmen zur Steigerung der Performance und die notwendigen Anpassungen für die Tarifänderungen 2018. In folgenden Releases werden u.a. der Tarifcheck und die Reisebegleitung inkl. Bluetooth-Unterstützung integriert.

Zudem gab es aus dem Ausschuss für Tarif und Marketing vom 20.09.2017 einen Fragenkatalog, dessen Beantwortung als Anhang beigefügt ist.

### **Positive Entwicklung der Nutzung der Verbund Apps**

Die Anzahl der aktiven Nutzer der Verbund-Apps von VRR und Verkehrsunternehmen hat sich im Vergleich zum Zeitraum vor dem Start (März 2017) um 5% erhöht. Alleine im Vergleich von September zu Oktober installierten mehr als 50.000 neue Nutzer eine der VerbundApps. Die Anwendungen sind inzwischen bei knapp 700.000 Nutzern auf den Smartphones installiert und werden dort aktiv genutzt.

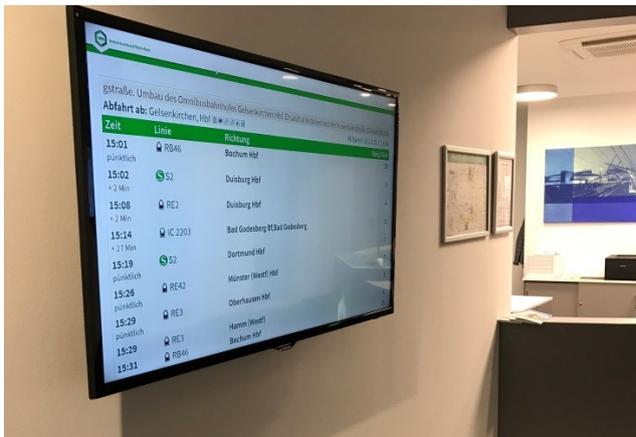
Die Zahl der in den VRR TicketShops registrierten Kunden steigt seit April kontinuierlich um etwa 3.000 je Monat auf insgesamt 43.300 im Oktober. Die Anzahl der Ticketkäufe stieg entsprechend auf inzwischen 140.000.

### Perspektivische Weiterentwicklung mit Check-In-/Be-Out Ausschreibung

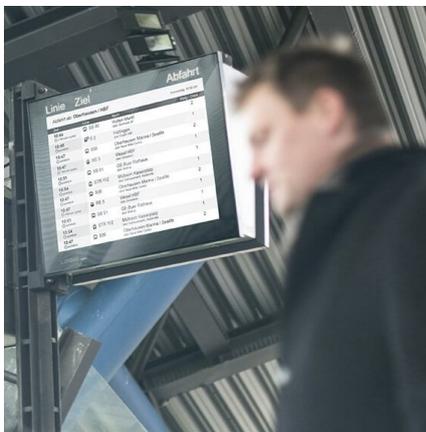
Parallel wird die Verknüpfung der Weiterentwicklung des Ticketshops und der Verbund Apps in Kombination mit der Ausschreibung des Check-In-/Be-Out-Systems (CiBo-Systems) geprüft, um entsprechende Synergien einer gemeinsamen Ausschreibung zu nutzen.

## 8. Weiterentwicklung Haltestellenmonitor

Im Oktober 2017 konnte die Weiterentwicklung des Haltestellenmonitors abgeschlossen werden. Der Haltestellenmonitor ist Teil des Auskunftssystems und steht sowohl Fahrgästen als auch Verkehrsunternehmen zur Verfügung, um individuelle Haltestellenanzeiger für Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Zusatzinformationen anzulegen. Die Verkehrsunternehmen im Verbund nutzen den Haltestellenmonitor für entsprechende Anzeiger an Haltestellen.



Haltestellenmonitor beim VRR



Haltestellenmonitor am Bahnsteig

In der abgeschlossenen Ausbaustufe wurden insbesondere Anforderungen der Verkehrsunternehmen zur Layout-Gestaltung und zu Anpassungsmöglichkeiten umgesetzt.

### **Zukünftig noch mehr individuelle Anpassungsmöglichkeiten und Zusatzinformationen**

Nach dieser Erweiterung können unterschiedliche Gegebenheiten an Haltestellen im Verbundraum besser berücksichtigt werden. Der Haltestellenmonitor bietet mehr Möglichkeiten für individuelle Anpassungen, z. B. die Kombination von einzelnen Anzeigern für Ankunfts-/ Abfahrtszeiten in einem Anzeiger.

Durch die weiteren inhaltlichen Erweiterungen ist es zudem möglich, u. a. Videos und aktuelle Nachrichten (z. B. Spiegel Online) in den Haltestellenmonitor zu integrieren.

Darüber hinaus wurde die Statistikfunktion ausgebaut, die neben dem besseren Verständnis für die Nutzung auch für zukünftige Weiterentwicklungen eine Basis bildet.

## **9. On-Demand-Bus**

Im Rahmen des letzten Sitzungsblocks wurde der Vorstand der VRR AöR gebeten, für den kommenden Sitzungsblock im November/ Dezember einen kurzen Sachstand zu On-Demand Verkehren zu geben.

On-Demand-Verkehre waren bisher eher ein Angebot von größeren Sharing-Anbietern, wie z.B. Car2go. Im Vordergrund stehen hierbei der flexible Einsatz der Fahrzeuge (nicht stationsgebunden) und die Einbindung dieser Angebote in die intermodale Wegekette. Hinter diesen „Flotten“ stehen in der Regel namhafte Fahrzeughersteller, die das Angebot von öffentlicher Mobilität zu einem neuen Geschäftsmodell entwickeln wollen. Mittel- bis langfristig ist geplant, hier zunehmend autonome Fahrzeuge einzusetzen.

### **On Demand auch im ÖPNV**

Auch im ÖPNV ist das Angebot von On-Demand Verkehren zunehmend im Fokus. Das digitale Angebot von „Tür zu Tür“ soll die Attraktivität des Angebotes steigern und/oder in Tagesrandlagen die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr durch den gezielten nachfrageorientierten Einsatz von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Fahrgastkapazitäten reduzieren.

### **Kein Fahrplan, keine Route**

Den On-Demand Angeboten liegen keine statischen Fahrpläne und Linienwege zugrunde. Das Angebot entsteht auf Basis der aktuellen Nachfrage der Bürger und Bürgerinnen, sozusagen in Echtzeit.

Grundsätzlich ist diese Art von Angebot bereits aus verschiedenen Varianten des Bedarfsverkehrs bekannt, z. B. dem Rufbus oder dem AnrufSammelTaxi (AST).

Im Vordergrund steht bei den On-Demand-Angeboten insbesondere die digitale Aufnahme der Kundenwünsche via Smartphone und die digital unterstützte Optimierung der Route des On-Demand Busses anhand der Nachfrage und der Ziele der verschiedenen Fahrgäste.

So können die Kunden via Smartphone den Start- und den Zielort sowie weitere Informationen, wie z.B. Mitreisende, angeben. Das System berechnet anhand der verschiedenen Kundenanfragen die Route und überträgt diese an das System im Fahrzeug. Entlang der daraus entstehenden Fahrt werden typischerweise verschiedene Kunden mit verschiedenen Start- und Zielorten aufgenommen.

### **On-Demand auch im VRR**

Das beschriebene Konzept der On-Demand Busse wird zurzeit von der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) als neue Bedienform seit Ende September 2017 getestet. Die Testphase dauert bis September 2020. Dieses Angebot „von Tür zu Tür“ ist in der Testphase für ein räumlich begrenztes Bedienebiet festgelegt. Zum Einsatz kommen Kleinbusse, die zunächst nur am Wochenende und zu Zeiten geringeren Verkehrs eingesetzt werden.



Bild: eingesetzter Kleinbus der DVG

### **Eigener Tarif und digitale Bezahlung**

Der VRR begleitet dieses Pilotprojekt und unterstützt bei der Preisgestaltung, die sich hinsichtlich der räumlichen Zuordnung eng an die der AST-Tarife anlehnt. Auch die Bezahlung der Tickets erfolgt digital.

### **Genehmigung nach §2 PBefG**

Das On Demand Angebot ist zur Erprobung einer neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) genehmigt worden.

Die neue flexible Bedienform ist eine innovative Ergänzung der bestehenden Mobilitätskette und soll nicht in Konkurrenz zum Taxigewerbe stehen. Es wird jedoch ein regelmäßiger Austausch mit dem örtlichen Taxigewerbe während der Testphase empfohlen.

## Weitere Verkehrsunternehmen sind interessiert

Die neue Angebotsform hat auch bei weiteren Verkehrsunternehmen im VRR Interesse geweckt. Der VRR ist hierzu im Austausch mit den Verkehrsunternehmen im Verbundraum. Hierbei sollen die Ergebnisse der Testphase bei der DVG für das weitere Vorgehen wertvolle Hinweise geben.

## 10. Sicherheit im VRR: Bericht aus dem AK Sicherheit

Mit Beschlussfassung zum VRR-Sicherheitskonzept (Drucksache Nr. I/IX/2016/0232) durch den Verwaltungsrat im Sitzungsblock September 2016 wurde gleichzeitig die Einrichtung eines Arbeitskreises (AK) „Sicherheit im VRR“ festgelegt.

Die konstituierende Sitzung dieses Arbeitskreises fand am 26.09.2017 unter Beteiligung von Vertretern der politischen Fraktionen, der Bundes- und Landespolizei, der SPNV- und ÖPNV-Verkehrsunternehmen sowie der VRR AÖR, statt.

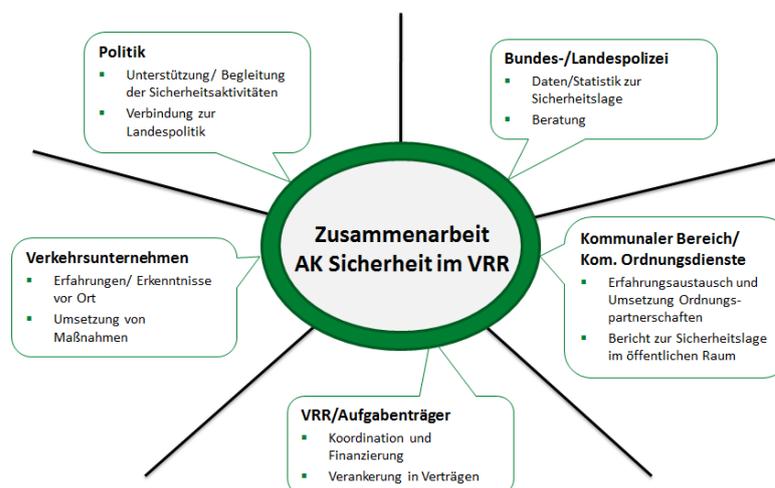
### Organisation und Zusammenarbeit

Zukünftig wird der Arbeitskreis im Halbjahresrhythmus – bei Bedarf auch außerplanmäßig – tagen.

Die Koordination und federführende Themenbearbeitung übernimmt der VRR. Vertreter des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, der kommunalen Ordnungsämter sowie der Aufsichtsbehörde der Feuerwehr ergänzen den Teilnehmerkreis zukünftig. Darüber hinaus werden themenbezogenen Fachreferenten eingebunden.

Die Zusammenarbeit und Themenbearbeitung im Arbeitskreis erfolgt im Rahmen der spezifischen Kompetenzen der einzelnen Mitglieder.

Zu bearbeitende Themen werden im AK gemeinsam festgelegt. Alle Partner liefern ihren spezifischen fachlichen Input zur Lage und/oder zur Umsetzung von Maßnahmen. Die Mitglieder der politischen Fraktionen unterstützen die Aktivitäten und bilden das Bindeglied zur Landespolitik.



## Aktuelle Sicherheitsthemen

Im Rahmen der konstituierenden Sitzung wurden fünf Themenschwerpunkte und Vorgehensweisen festgelegt:

### **Angespannte Personalsituation der Bundespolizei**

In einem Schreiben an die Innenministerien von Bund und Land sollen die angespannte Sicherheitslage an Bahnhöfen im VRR-Raum und die unzureichende Personalstärke der Bundespolizei thematisiert und entsprechende Gegenmaßnahmen gefordert werden.

### **Sicherheit an Bahnhöfen**

Einsatzstärken von Bundespolizei und Sicherheitskräften der Deutschen Bahn sollen den einzelnen Bahnhöfen im VRR-Raum zugeordnet und in einer Karte dargestellt werden. Weiterhin wird die Auswertung der SPNV-Schwerpunktklinien und -orte aus der ZeRP-Datenbank um Erkenntnisse der polizeilichen Kriminalstatistik ergänzt.

### **Videotechnik**

Um die Ausstattung von ÖPNV-Einrichtungen und -Fahrzeugen mit Videoausstattung darzustellen, soll zunächst ein Zielbild, unter Berücksichtigung von Speicherzeiten, Einsatzart (Aufzeichnung und/oder Live-Überwachung), Flächendeckung und dem Einsatz intelligenter Systeme (z.B. Gesichtserkennung), erstellt werden. Im nächsten Schritt soll das Zielbild mit den politischen Entscheidungsträgern sowie der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit besprochen werden. Zudem werden die Auswirkungen der Einführung der EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) mit Anwendbarkeit ab dem 25.05.2018 erörtert.

### **Sicherheit bei Sonderveranstaltungen**

Veranstalter von Sonderveranstaltungen sollen stärker eingebunden werden, um die Sicherheit der Besucher bereits bei der An- und Abreise gewährleisten zu können.

### **Islamistische Radikalisierung**

Die aktuelle Gefährdungslage und der Austausch zum Umgang mit diesem Thema sollen grundsätzlich erfolgen. Hierzu soll auf das Know-how des Verfassungsschutzes und des Ministeriums des Innern des Landes Nordrheinwestfalen, zurückgegriffen werden.

Die nächste Sitzung des Arbeitskreises Sicherheit ist für den 10.04.2018 vereinbart.

## 11. Bericht zur muTiger-Stiftung

### 5 Jahre muTiger-Stiftung – mehr als 4.500 muTiger

Die muTiger-Stiftung für mehr Zivilcourage blickt inzwischen auf fünf Jahre erfolgreicher Arbeit zurück. Die eigentliche Stiftung wurde bereits 2011 vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Kötter Unternehmensgruppe gegründet. Die öffentlich sichtbare und wirksame Arbeit startete mit dem ersten muTiger-Kurs im Sommer 2012. Bis zum Ende des Jahres 2017 werden über 4.600 muTiger in mehr als 320 Kursen ausgebildet sein.

Waren es im Jahr 2013 noch 40 Kurse mit insgesamt 550 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, konnten die Zahlen im Jahr 2016 auf 71 Kurse mit 1.124 ausgebildeten muTigern gesteigert werden. Für das laufende Jahr 2017 werden 91 Kurse mit über 1.350 Teilnehmern erwartet. Nach wie vor ermutigen die vierstündigen Kurse, die von jeweils zwei Kursleitern durchgeführt werden, in kritischen Situationen richtig Zivilcourage zu zeigen. Oberste Maxime ist hierbei, die eigene Gesundheit nicht zu gefährden.

Die muTiger-Stiftung verfügt inzwischen über ein gut funktionierendes Netzwerk von über 50 Institutionen, Vereinen, Unternehmen und Einzelpersonen die zur erfolgreichen Arbeit beitragen. Der Schwerpunkt der Arbeit liegt nach wie vor im Ruhrgebiet, wo namhafte Unternehmen wie Evonik, die Westnetz GmbH oder die Sparkasse Gelsenkirchen regelmäßig Ihren Auszubildenden muTiger-Kurse anbieten. Bildungseinrichtungen wie die Familienbildung Gelsenkirchen, mehrere Volkshochschulen und allgemeinbildende Schulen oder das Studieninstitut Niederrhein arbeiten dauerhaft mit der Stiftung zusammen.



Szene aus einem muTiger-Kurs bei der Westnetz GmbH



Im Oktober beteiligte sich die Stiftung zum zweiten Mal an den TalentTagen Ruhr, die von der Talentmetropole Ruhr durchgeführt werden. Mit fünf muTiger-Kursen konnte das Programm der TalentTage um den wichtigen Aspekt Zivilcourage erweitert werden. Wie im vergangenen Jahr auch konnten durch die TalentTage wieder neue Kontakte geknüpft und Kooperationspartner gewonnen werden.

Die steigende Zahl von Kursen und Teilnehmern führt zu einer wachsenden öffentlichen Wahrnehmung der Stiftung. Als inhaltlicher Partner war muTiger Teil der ÖPNV-Sicherheitskampagne des NRW-Verkehrsministeriums im Herbst 2016 und wird mehr und mehr als Ansprechpartner für die Themen Zivilcourage und Sicherheit angefragt. Eine Vielzahl von Berichterstattungen vor Ort zu einzelnen Kursen tragen ebenso wie Rundfunk- und Fernsehbeiträge zur besseren Bekanntheit und Wahrnehmung der Stiftung bei.

Nach wie vor ist die muTiger-Stiftung auf Unterstützung Dritter und Spenden angewiesen. Durch die erfolgreichen Bemühungen um Kurse, die gegen Entgelt bei Unternehmen durchgeführt werden, und um Spenden konnte das Geschäftsjahr 2016 nahezu ausgeglichen abgeschlossen werden. Trotzdem sind die Verantwortlichen der Stiftung für jede Spende oder Kontaktvermittlung dankbar.

## **12. Roadmap Digitale Mobilität NRW**

Die bereits in vorherigen Sitzungsblöcken dargestellte Roadmap soll nun von Verkehrsminister Hendrik Wüst sowie maßgeblichen Akteuren der ÖPNV Branche in NRW mit einer Absichtserklärung unterlegt werden und in die Digitalisierungsoffensive Mobilität 4.0 NRW übergehen. Hierdurch wird die intensive Zusammenarbeit der letzten Jahre in Netzwerktreffen und Regionalkonferenzen mit Verbänden und Verkehrsunternehmen in NRW für die bisher definierten 30 Einzelmaßnahmen unterstützt und weiter vorangetrieben.

Die Kompetenzzentren Elektronisches Fahrgeldmanagement, Marketing und Fahrgastinformation sowie die Zentrale Koordinierungsstelle für Fahrplanauskunft koordinieren die Maßnahmen in den Bereichen Vertrieb, Tarif und Auskunft. Zur Projektkoordination gehören auch das Monitoring aller Maßnahmen sowie die Entwicklung eines einheitlichen Berichtswesens.

Die Digitalisierungsoffensive wird in den nächsten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und um neue Maßnahmen ergänzt, sofern sie von landesweitem, grenzüberschreitendem Interesse sind und mit Unterstützung des Verkehrsministeriums realisiert werden sollen. Beispielsweise werden Maßnahmen zum landweiten bzw. verbundübergreifenden Ticketing, landesweiten eTarifen und Verbesserung der landesweiten Datenqualität in Auskunftssystemen insbesondere im Störfall koordiniert..