



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2019/0518	01.03.2019	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	18.03.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.03.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.03.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.03.2019	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.03.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Jahresvergabeplanung 2019
2. Infrastrukturbericht
3. Nachprüfungsverfahren ÖSPV-Finanzierung
4. Gesamtbericht ÖSPV-Finanzierung
5. Betriebsaufnahme RE11 (RRX)
6. SPNV-Vertrieb
7. Rater Weststrecke
8. Qualität im SPNV
9. Großbaustellen im SPNV 2019

10. Schienenersatzverkehr NordWestBahn
11. On Demand Verkehre im VRR
12. Aktualisierung Marketingplan
13. Infas-Studie Mobilität in Deutschland
14. 4. Jahresübersicht der Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR
15. Verbund-App/Ticketshop
16. VRR Beteiligung Ruhrkonferenz
17. NRW-Nahverkehrstage
18. Neugestaltung der Unternehmensseite www.vrr.de

1. Jahresvergabeplanung 2019

Die Jahresvergabeplanung 2019 ist Anlage zum Wirtschaftsplan der VRR AöR 2019. Der Vorstand berichtet im Rahmen der Sachstandsberichte regelmäßig über den jeweiligen Ist-Status der Verfahren.

Die Jahresvergabeplanung umfasst Vergabeverfahren, die die sogenannten EU-Schwellenwerte überschreiten sowie sonstige Verfahren von besonderer Bedeutung für die VRR AöR. Hierzu zählen beispielsweise wesentliche Angelegenheiten in Bezug auf die gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR (Tarif- und Beförderungsbedingungen, Nahverkehrsplanung, SPNV-Verkehrsdienstleistungen, Hinwirkungsaufgaben nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Von den ursprünglich achtzehn gemeldeten Verfahren (Plan/Stand: 09/2018) ist bis zum Redaktionsschluss (Ist/Stand: 01/2019) folgender Ist-Status zu verzeichnen:

- Ein Auftrag wurde planmäßig vergeben.
- Bei sieben Verfahren ist aktuell erkennbar, dass diese sich zeitlich verschieben werden.

Darüber hinaus zeichnen sich drei neue Vergabeverfahren ab, die noch nicht Gegenstand der Planung aus 09/2018 waren. Die Realisierbarkeit zweier dieser neuen Maßnahmen hängt noch von der Fördermittelzusage des Landes NRW ab.

Einzelheiten können der als Anlage beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) 2019 Plan-/Ist-Abgleich (Redaktionsstand: 31.01.2019) entnommen werden.

Anlage 1: Jahresvergabeplanung 2019

2. Infrastrukturbericht

Investitionsmaßnahmen gem. § 12 ÖPNVG NRW

Im Jahr 2018 wurden 59 Investitionsmaßnahmen gem. § 12 ÖPNVG NRW neu bewilligt. Durch Abrechnung in die Zweckbindung überführt wurden 39 Vorhaben. Insgesamt wurden Zuwendungen i. H. v. 24,9 Mio. EUR verausgabt. Durch Verwaltungsratsbeschluss wurden zur Förderkatalogfortschreibung 2019 insgesamt 80 Vorhaben neu in den VRR-Förderkatalog aufgenommen. Die voraussichtliche Fördersumme beträgt rd. 64,6 Mio. EUR.

Aus Förderkatalogen vor 2018 konnten bisher 12 Vorhaben nicht bewilligt werden, da bisher entweder keine prüffähigen Antragsunterlagen eingereicht wurden oder die Bewilligungsvoraussetzungen noch nicht vorliegen. Das geschätzte Fördervolumen beträgt hierfür 8,6 Mio. EUR. Aus der Förderkatalogfortschreibung 2018 sind weitere Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von 56,6 Mio. EUR eingeplant.

Seit der Übernahme der Aufgabe der Investitionsförderung wurden bisher 754 Investitionsmaßnahmen gefördert, davon wurden bis zum 31.12.2018 insgesamt 520 Vorhaben durch Prüfung des Verwendungsnachweises abgeschlossen. Die durch Zuwendungsbescheide bestehende Finanzbindung beläuft sich auf rd. 138,3 Mio. EUR.

Aus den vom Land NRW vor dem 01.01.2008 übernommenen bewilligten 199 Vorhaben konnten bis zum 31.12.2018 10 Vorhaben noch nicht der Zweckbindung überführt werden. Entweder liegen die Verwendungsnachweise noch nicht vor oder die Maßnahmen sind mit Prüfbemerkungen des Landesrechnungshofes oder der Staatlichen Rechnungsprüfungsämter behaftet und deren Bearbeitung dauert noch an. Diese Maßnahmen binden ein Zuwendungsvolumen i. H. v. rd. 77,6 Mio. EUR.

Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gem. § 13 ÖPNVG NRW

Im Jahr 2018 wurden 32 Erstbescheide (davon 14 Planungskosten Lph. 6-9 für RRX-Vorhaben) für Maßnahmen des besonderen Landesinteresses neu bewilligt. Neben den bewilligten 10 RRX-Bauvorhaben (*Bf. Voerde, Bf. Oberhausen-Sterkrade, Bf. Friedrichsfeld, Bf. Dortmund-Kurl, Bf. Dortmund-Scharnhorst, Bf. Dortmund-Mengede, Hbf. Castrop-Rauxel, Bf. Herne, Bf. Wuppertal-Vohwinkel und Hbf. Witten*) wurde insbesondere in die Förderung der Umrüstung von Diesel- zur E-Mobilität (2 Vorhaben – 27 Fahrzeuge) und die mobilitätsgerechte Gestaltung von Bushaltestellen (3 Vorhaben - 61 Stück) investiert. Somit sind seit Einführung dieses neuen Fördertatbestandes insgesamt 47 E-Busse gefördert worden. Das Zuwendungsvolumen incl. notwendiger Ladeinfrastruktur beträgt hierzu rd. 21,7 Mio. EUR

Aufgrund der hohen Priorität der RRX-Vorhaben verzögert sich die Umsetzung der Programme der Modernisierungsoffensiven 2 und 3, da weder entsprechende Planungs- noch Baukapazitäten vorhanden sind. Hiervon sind auch Stationsmaßnahmen betroffen, die im Rahmen des S9-Ausbauvertrages bzw. sich daran anschließende P+R-Anlagen entlang der S9, hätten bereits umgesetzt werden müssen.

Wichtige SPNV-Vorhaben

Elektrifizierung Wesel – Bocholt

Die eigentlich vorgesehene Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke Wesel – Bocholt kann nicht wie vorgesehen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 stattfinden, sondern muss terminlich verschoben werden. Gründe hierfür sind Verzögerungen bei der Planfeststellung und bei der Abstimmung zu Standorten der Oberleitungsmasten, die im Bf. Wesel von der Strecke Wesel – Bocholt und der Betuwe-Linie (ABS 46/2) gemeinsam genutzt werden könnten. Aktuell wird geprüft, unter welchen verkehrsvertraglichen Rahmenbedingungen ein Dieselbetrieb auch nach Dezember 2019 ersatzweise realisiert werden kann.

Der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zur Umsetzung der Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt befindet sich in der Endabstimmung und soll nach über 2-jähriger Vertragsverhandlung noch in der 1. Jahreshälfte 2019 von allen Beteiligten (DB Netz AG, DB Energie, NWL und VRR) unterzeichnet werden.

Reaktivierung Hertener-Bahn

Für die Stationen Hertener-Mitte, Hertener-Westerholt und Gelsenkirchen Buer-Nord wurden die Vorplanungen gem. Leistungsphasen (Lph.) 1+2 HOAI bereits erbracht und dem VRR vorgestellt. Zurzeit werden die Zuwendungsverträge zur Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph. 3+4) abgeschlossen bzw. befinden sich in der Endabstimmung. Der Zeitplan zur Umsetzung der drei Stationen sieht aufgrund der Vorplanungsergebnisse (Lph. 1+2 gem. HOAI) aktuell wie folgt aus:

	Herten-Mitte	Herten-Westerholt	Gelsenkirchen Buer-Nord
Erteilung Baurecht	4. Quartal 2020	4. Quartal 2020	4. Quartal 2020
Baubeginn	2020 / 2021	2021	2021
Inbetriebnahme	Dezember 2022	Dezember 2022	Dezember 2022

DB-Stationsoffensive

Die DB Station & Service AG hat bereits eine vorläufige fahrplantechnische Untersuchung der Stationskandidaten durchgeführt, die zur Aufnahme in die DB-Stationsoffensive von den drei SPNV-Aufgabenträgern gemeldet wurden. Aufgrund der bisherigen, vorläufigen fahrplantechnischen Ergebnisse für die Stationen Krefeld-Oberbergplatz, Dortmund-Kronprinzenstraße, Witten-Pferdebachstraße und die beiden Stationen Solingen-Meigen sowie Remscheid-Honsberg auf dem S7-Korridor ist, dass diese nochmals einer detaillierten fahrplantechnischen Untersuchung unterzogen werden müssen bzw. sollen. Für die Station Dortmund-Barop muss keine detaillierte fahrplantechnische Untersuchung vorgenommen werden, da es sich hierbei um eine Verlegung einer bereits bestehenden Station handelt.

Bei der Station Krefeld Oberbergplatz ist noch nicht sichergestellt, ob diese aufgrund erforderlicher zusätzlicher Gleisergänzungsmaßnahmen noch wirtschaftlich darstellbar ist. Hierzu gibt es einen weiteren Austausch zwischen der DB AG und dem VRR.

Die weiteren Planungen sehen vor, dass bis zum Ende des Jahres 2019 die detaillierten fahrplantechnischen Untersuchungsergebnisse vorliegen und parallel dazu eine Rahmenvereinbarung zur Umsetzung der DB-Stationsoffensive zwischen der DB AG und den SPNV-Aufgabenträgern erstellt wird. Die bauliche Umsetzung der Stationen ist nicht vor dem Jahr 2023 zu erwarten.

Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) und ZIP-Planungsbevorratungsprogramm

Die drei kleineren Stationen Essen-Horst, Gevelsberg-Kipp und Duisburg-Meiderich-Ost, die im Rahmen des ZIP barrierefrei umgebaut werden sollen, sind baulich nicht soweit, wie ursprünglich vorgesehen. Die Station Essen-Horst ist im Bau, die anderen beiden noch nicht. Gründe hierfür liegen nach Angaben der DB Station & Service die hohe Auslastung der Bauindustrie, Ausschreibungsergebnisse waren unwirtschaftlich.

Beim ZIP-Planungsbevorratungsprogramm werden insgesamt folgende 8 Stationen im VRR-Raum bis einschließlich Leitungsphase 4 beplant zur Herstellung der Barrierefreiheit:

- Dortmund Aplerbeck-Süd
- Dortmund Marten
- Dortmund Sölde
- Rheinberg
- Rummeln
- Gevelsberg Hbf.

- Essen Zollverein-Nord
- Dorsten Deuten

Bei der Auswahl der Stationen war der VRR nicht beteiligt, sondern wurde vom Bund in Absprache mit der DB Station & Service AG vorgenommen. Im Zuge der Planungen wurde jedoch der VRR als SPNV-Aufgabenträger mit eingebunden. Die Planungen zu den Leistungsphasen 1 bis 4 sind mittlerweile abgeschlossen. Zurzeit wird drauf gewartet, dass der Bund Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen bereitstellt.

Verlängerung der S28 von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel incl. Elektrifizierung der Regiobahninfrastruktur, Bahnsteighöhenanpassung und Einbindung in die S9 (GVFG-Bundesprogramm)

Die Ende 2016 mit Zuwendungen i.H.v. rd. 70 Mio. EUR bewilligte Maßnahme ist in Teilen im Neubauabschnitt im Bau, für die Elektrifizierung der Strecke sind Planverfahren anhängig. Die für das Jahr 2018 zur Verfügung gestellten Zuwendungen konnten nicht in Gänze abgerufen werden. U. a. war hier eine Insolvenz eines Bauunternehmers Auslöser.

Um das Ziel einer Anbindung der derzeitigen Endhaltestelle Mettmann-Stadtwald aus Fahrtrichtung Wuppertal mit Elektrozügen zum Fahrplanwechsel 2019/20 zu erreichen, ist der kurzfristige Abschluss des Planverfahrens dieses Abschnittes unabdingbar.

Stadtbahn U81, 1. Betriebsstufe von Freiligrathplatz bis Flughafen Terminal (GVFG-Bundesprogramm)

Durch diese Maßnahme soll die Innenstadt Düsseldorfs auch mit dem kommunalen Schienenverkehr direkt angebunden werden. Die Stadt hat am 31.01.2019 den Bau- und Finanzierungsbeschluss des mit rd. 230 Mio. EUR kalkulierten Projektes gefasst.

Als Bewilligungsbehörde begleitet der VRR dieses Projekt seit mehreren Jahren im Rahmen der Aufstellung der Standardisierten Bewertung intensiv. Nach derzeitigem Stand reicht die Stadt im Laufe des Jahres den Finanzierungsantrag ein, der dann vom VRR zuwendungs-technisch geprüft und von Land und Bund als Zuwendungsgeber genehmigt werden muss. Der Baubeginn ist von der Stadt für Sommer 2020 vorgesehen, der Bauabschluss soll möglichst Mitte 2024 erfolgen.

S6-Verlängerung von Köln Hbf. nach Mönchengladbach Hbf.

Die bestehende S-Bahnlinie S6 von Essen Hbf. nach Köln Hbf. soll über die Stationen Grevenbroich und Rheydt Hbf. nach Mönchengladbach Hbf. verlängert werden. Die vorgesehene Betriebsaufnahme ist zurzeit für Dezember 2030 geplant.

Zur Umstellung des heutigen Betriebs von der RB 27 auf eine S-Bahnlinie, sind Infrastrukturmaßnahmen an den Anlagen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG erforderlich. Der genaue Maßnahmenumfang kann erst nach Vorliegen der Vorentwurfsplanungen (Lph. 1+2 gem. HOAI) dargestellt werden. Es ist auch vorgesehen, dass nach Abschluss der Vorentwurfsplanung die S6-Verlängerung zum GVFG-Bundesprogramm angemeldet wird und somit Bund und Land die Infrastrukturmaßnahme finanzieren.

Die Zusammenarbeit zwischen NVR und VRR soll in einer Absichtserklärung – einem sogenannten Letter of Intent (LOI) – geregelt werden, der sich zurzeit in der Endabstimmung befindet.

Reaktivierung der Niederrheinbahn zw. Moers und Kamp-Lintfort

Das Vorhaben ist in das ÖPNV-Förderprogramm 2018 des Landes aufgenommen worden. Ziel ist eine Anbindung Kamp-Lintforts an den Schienenpersonenverkehr. Die erste Baustufe (hier: Bau HP Kattenstraße und Oberbauerneuerung) soll möglichst zur Landesgartenschau 2020 in Betrieb gehen.

Anfang 2019 ist die NiederrheinBahn GmbH gegründet worden. Gesellschafter sind die Stadt Kamp-Lintfort und die R.A.T.H-Gruppe. Die NiederrheinBahn GmbH wird im 1. Quartal 2019 den erforderlichen Grunderwerb für die Reaktivierungsmaßnahme vornehmen und soll auch Betreiber der Infrastruktur werden. Parallel dazu wird an der Umsetzung des Vorlaufbetriebes zur Landesgartenschau gearbeitet.

Als SPNV-Aufgabenträger und als Bewilligungsbehörde begleitet der VRR dieses Projekt intensiv. Nach aktuellem Stand reicht die Stadt Mitte des Jahres den Finanzierungsantrag ein, der dann vom VRR zuwendungstechnisch geprüft und von Land als Zuwendungsgeber genehmigt werden muss.

3. Nachprüfungsverfahren ÖSPV-Finanzierung

In den vergangenen Sitzungsblöcken wurde jeweils im Sachstandsbericht über den Stand der Nachprüfungsverfahren bei Direktvergaben im ÖSPV berichtet.

Am 18. Dezember 2018 fand die mündliche Verhandlung im Verfahren „Rheinbahn/KVGM/VGH“ vor der Vergabekammer Rheinland (Spruchkörper Köln) statt.

Die Vergabekammer hat die Zuschlagserteilung mit der Begründung untersagt, dass die Zuständigkeit des Zweckverbands VRR für Ausgleichsleistungen eine Interventionsbefugnis

nicht begründen könne, da es sich nur um einen Teilbereich im Rahmen der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen handele. Somit sei die notwendige Interventionsbefugnis nicht vollständig auf den Zweckverband VRR übertragen worden. Nur bei einer vollständigen Aufgabenübertragung würde eine Stellung des Zweckverbands als Aufgabenträger begründet. Auch würden die Zweckverbandsmitglieder keine Gruppe von Behörden bilden, da nur die Übertragung von Aufgaben auf einen Zweckverband möglich sei. Der bloße Entschluss zu einem gemeinsamen Vorgehen genüge nicht für die Bildung einer Gruppe von Behörden. In diesem Punkt gibt die Vergabekammer ausdrücklich ihre bisherige Rechtsprechung auf. Die Herleitung der Entscheidung erfolgte auf Grundlage von § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW.

Der VRR, die Rheinbahn, KVGM und VGH sowie die Eigentümer Stadt Düsseldorf, Kreis Mettmann und Stadt Hilden vertreten gemeinsam die Auffassung, dass diese Rechtsmeinung der Vergabekammer Rheinland (Spruchkörper Köln) fehlerhaft ist. Als Folge hat der VRR sofortige Beschwerde beim Oberlandesgericht in Düsseldorf (OLG) eingelegt. Die mündliche Verhandlung ist noch nicht terminiert.

Im Verfahren „Ruhrbahn“ fand die mündliche Verhandlung vor dem OLG Düsseldorf am 16. Januar 2019 statt.

Mit ihrer Entscheidung vom 19. Juni 2018 hatte die Vergabekammer Westfalen geplanten Direktvergaben der Stadtverkehre an die Ruhrbahnen wegen der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen dem VRR und den Städten untersagt. Hiergegen hatten der VRR, die Städte und die Ruhrbahnen sofortige Beschwerde beim OLG Düsseldorf eingelegt.

In der mündlichen Verhandlung ließ das OLG Düsseldorf erkennen, dass es den VRR und die Städte voraussichtlich für zuständig hält, die Vergaben an die Ruhrbahnen gemeinschaftlich als Gruppe von Behörden vorzunehmen. Somit würde die im VRR vorliegende Konstellation der Gruppe von Behörden bestätigt.

Dennoch wird das OLG Düsseldorf möglicherweise eine Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs bzgl. des Verhältnisses von Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als besonderes Vergaberecht im europäischen Recht und den Voraussetzungen des In-house-Geschäfts gem. nationalem Recht einholen. In diesem Fall besteht weiterhin ein Zuschlagsverbot für die geplante Direktvergabe. Zusammen mit den Beteiligten erarbeitet der VRR Übergangsregelungen für die Zeit ab dem Auslaufen der Bestandsbetrauungen.

Bzgl. der weiteren Rügen der privaten Busunternehmen hat das OLG angedeutet, dass diese voraussichtlich überwiegend erfolglos bleiben werden.

Die entsprechende Entscheidung des OLG Düsseldorf war für den 20. Februar 2019 terminiert. Aufgrund der angekündigten Urteilsverkündung des EuGH in bereits anhängigen Verfahren mit ähnlichen Fragestellungen (nicht im VRR) wurde dieser Termin auf den 17. April 2019 verschoben.

4. Gesamtbericht ÖSPV-Finanzierung

Mit Wirkung zum 24. Dezember 2017 wurde die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (enthält Festlegungen, wie unter Einhaltung des EU-Rechts im Bereich des ÖPNV Dienstleistungen von allgemeinem Interesse gewährleistet werden können) durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/2338 (enthält inhaltliche Änderungen der v. g. Verordnung) geändert. Diese umfasst u. a. auch die erweiterte Berichtspflicht nach Artikel 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

In Art. 7 Abs. 1 heißt es nun:

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen öffentlich zugänglich. Dieser Bericht beinhaltet den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Der Bericht muss ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedstaat aufgeführt sind, berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Internet-Portal.“

Von den EU-Mitgliedstaaten wird hiernach somit nicht nur eine Ausweitung der Berichtspflicht, sondern auch eine Erleichterung des Zugangs zu den Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Internet-Portal, gefordert. Entsprechend ist der Bund dieser Umsetzungsverpflichtung nun nachgekommen und hat die Länder aufgefordert, pro Land einen Link, über den wiederum alle das Bundesland betreffenden Berichte der Aufgabenträger abgerufen werden können, an das BMVI weiterzuleiten. Anschließend soll dieser Link dann veröffentlicht werden.

Somit hat das Verkehrsministerium NRW die Aufgabenträger im VRR entsprechend um Unterstützung gebeten.

Gem. § 5 Abs. 2 Nr. 8 ZV-Satzung ist die Aufgabe der Bekanntmachung des ÖSPV-Gesamtberichts nach Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 von den Aufgabenträgern im VRR auf den VRR übertragen worden. Im Rahmen der Ergebnisrechnung erstellt der VRR diesen Bericht und legt ihn den Gremien zum Beschluss vor. Als SPNV-Aufgabenträger erstellt der VRR ebenso einen SPNV-Gesamtbericht. Beide Berichte sind auf der Internetseite des VRR abrufbar.

Die Aufgabenträger im VRR wurden entsprechend informiert und werden diese Informationen an das Verkehrsministerium NRW weitergeben.

Bei der Gelegenheit wird der VRR die Struktur und Inhalte des ÖSPV-Gesamtberichts zeitnah überarbeiten und mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abstimmen.

5. Betriebsaufnahme RE11 (RRX)

Mit Fahrplanwechsel am 09.12.2018 hat Abellio Rail NRW GmbH plangemäß den Betrieb der RE 11 (RRX), mit den von den Auftraggebern bereit gestellten Neufahrzeugen, übernommen. Alle für den Betrieb der RE 11 (RRX) auf der Relation „Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe“ eingesetzten Neufahrzeuge vom Typen Desiro HC wurden im Vorfeld vom technischen Gutachter der Auftraggeber (DB Systemtechnik) im Rahmen statischer und dynamischer Tests geprüft. Aufgrund zahlreicher festgestellter Mängel, die mit Fristsetzung vom Hersteller abzustellen sind, wurde zwar die Abnahme durch die Auftraggeber verweigert, nichtsdestotrotz der Einsatz der Fahrzeuge vertraglich geregelt. Anfang Dezember 2018 ist zudem die für den Einsatz der Fahrzeuge zwingend erforderliche Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erteilt worden, so dass letztlich dem Bereitstellen der Fahrzeuge für den Betreiber Abellio Rail NRW GmbH nichts entgegen stand.

Rückblickend auf die ersten Betriebswochen der RE 11 (RRX) ist festzuhalten, dass diese ohne größere Betriebsprobleme von statten gegangen sind. Technisch gesehen liefen die eingesetzten Fahrzeuge ohne Probleme äußerst stabil und zuverlässig. Zudem wurden diese in der Öffentlichkeit überwiegend als sehr positiv – insbesondere hinsichtlich Ausstattungsmerkmale (z.B. WLAN, Informationssysteme etc.) sowie des Platzangebotes – wahrgenommen. Erwähnenswert ist auch das immer bessere Zusammenspiel zwischen dem Instandhalter (Siemens) einerseits sowie dem Betreiber (Abellio) andererseits.

Abseits der 1. Betriebsstufe erfolgen parallel die Vorbereitungen für die 2. Betriebsstufe. Ab dem kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2019 (ab 09.06.2019) wird die Linie RE 5 (RRX) vom neuen Betreiber National Express mit RRX-Fahrzeuge bedient. Hierfür werden ab Februar 2019 die von Siemens für diese Betriebsstufe fertig gestellten Fahrzeuge vom technischen Gutachter der Auftraggeber geprüft. Bereits für April 2019 wird angestrebt, dass der zukünftige Betreiber der RE 5 (RRX) einzelne Umläufe des Altbetreibers DB Regio übernimmt.

6. SPNV-Vertrieb

Ausgangslage

Die vertragliche Grundlage der Vertriebsdienstleistung für den VRR-Raum im SPNV zwischen DB Regio und der VRR AöR endet am 14.12.2019.

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung des Vertriebes im SPNV ab dem 15.12.2019 hat das Unternehmen Transdev Vertrieb GmbH den Zuschlag erhalten. Somit tritt DB Regio NRW ab dem 15.12.2019 nicht mehr als Vertriebsdienstleister für den VRR-Tarif auf. Die DB Regio steht es weiterhin frei, alle Tarife außer dem VRR-Tarif zu vertreiben (Fernverkehrstarif, NRW-Tarif, Tarife der Nachbarverbünde).

Der Vertrieb von DB-Fernverkehrstickets ist nicht Bestandteil des bestehenden Vertrages zwischen DB Regio und VRR AöR und wurde entsprechend für den neuen Vertriebsdienstleistungsvertrag mit Transdev ebenfalls nicht beauftragt. Die Zuständigkeit für den Verkauf von DB-Fernverkehrsticket liegt bei der DB.

Um einerseits den Fahrgästen trotzdem an Fahrausweisautomaten die Möglichkeit zu bieten, Fernverkehrstickets zu erwerben und andererseits um mögliche Kooperationen zwischen Transdev und DB Vertrieb zu erleichtern, hat der VRR im Juli 2018 Transdev mit der Implementierung des DB-Fernverkehrsvertriebes an Fahrausweisautomaten beauftragt.

Arbeitsstand

Insgesamt wurden rd. 430 stationäre Fahrkartenautomaten inkl. Entwerter beauftragt, die Standorte wurden im Rahmen von Begehungsterminen und anschließenden Freigabeprozess bis auf wenige Ausnahmen festgelegt. In ca. 80 Fällen findet eine Migration statt, in den restlichen Fällen wurde ein separater Standplatz gefunden. Bisher deutet nichts darauf hin, dass es hier zu zeitlichen Problemen beim Vertriebsdienstleisterwechsel kommen wird.

Der Arbeitsstand zu den personenbedienten Vertriebsstellen ist der beigefügten Übersicht zu entnehmen.

DB-Vertriebsstrategie nach Vertriebsdienstleisterwechsel im VRR

Fahrkartenautomaten: Die DB hat angekündigt, in großen Maße Fahrkartenautomaten abzubauen. Ob die DB an ihren verbleibenden Fahrkartenautomaten neben den Verkauf von DB-Fernverkehrstickets weitere Tarife anbieten wird (NRW-Tarif, Tarife der Nachbarverbände) ist dem VRR nicht bekannt.

Personenbediente Vertriebsstellen: Der Presse ist zu entnehmen, dass die DB die bestehenden Kundencenter teilweise schließen möchte. Der VRR geht davon aus, dass die verbleibenden Kundencenter dort ausschließlich DB-Fernverkehrstickets vertreiben werden. Nähere Informationen hierzu liegen dem VRR nicht vor. Eine entsprechende Anfrage seitens des VRR läuft derzeit, eine Antwort seitens der DB steht noch aus.

Situation für den Fahrgast nach Vertriebsdienstleisterwechsel im VRR

Der Erwerb von VRR-Tickets erfolgt über Transdev.

Tickets des NRW-Tarifes und Tarife der Nachbarverbände können ebenfalls über Transdev und ggf. auch bei der DB erworben werden.

Der Erwerb von DB-Fernverkehrstickets für den Fahrgast stellt sich wie folgt dar:

- Personenbedienter Verkauf: Ausschließlich an den restlichen verbleibenden Vertriebsstellen der DB.
- Fahrkartenautomaten: An allen Transdev-Automaten sowie an den verbleibenden Fahrkartenautomaten der DB.

Anlage 2: SPNV-Vertriebsstellen

7. Ratinger Weststrecke

Machbarkeitsstudie Ratinger Weststrecke

Zur Durchführung und Finanzierung der „Machbarkeitsstudie Ratinger Weststrecke (MBS)“ wurde zwischen dem VRR und den Städten Duisburg, Düsseldorf, Ratingen sowie dem Kreis Mettmann eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Im Rahmen der MBS wird auf Basis der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Reaktivierung des SPNV eine vereinfachte Kosten-Nutzen-Untersuchung durchgeführt. Die Leistungen zur Erstellung der Studie sind an die Bietergemeinschaft Zetcon/Büro Stadtverkehr bereits vergeben worden. Das Auftaktgespräch der begleitenden Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der o.g. Gebietskörperschaften, des VRR und des Ingenieurbüros hat im November 2018 stattgefunden. Derzeit

liegt der Schwerpunkt der gutachterlichen Tätigkeit darin, anhand der vorhandenen Strukturdaten das Verkehrsnachfragemodell zu erstellen. Mit Ergebnissen der MBS ist im 2. Quartal 2019 zu rechnen.

8. Qualität im SPNV

Ausgangslage

Beginnend mit dem Jahr 2017 und weiter ansteigend im Jahr 2018 hat sich in verschiedenen Verkehrsverträgen bzw. bei verschiedenen EVU die Qualität der Verkehrsleistung selbstverschuldet deutlich verschlechtert. Dies betrifft die Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn, Keolis/eurobahn und NordWestBahn. Bei allen drei Verkehrsunternehmen war bzw. ist deutlich zu beobachten, dass innerbetriebliche Probleme unterschiedlicher Art zu zahlreichen Zugausfällen bzw. Zugfahrten mit zu wenig Sitzplätzen geführt haben. In allen VRR-Verkehrsverträgen sind für solche Nicht-Leistungen entsprechende Regularien vereinbart. Fährt ein Zug nicht, wird dieser auch nicht durch den VRR bezahlt. Fährt ein Zug mit weniger Sitzplätzen, wird das Bestellerentgelt für diese Fahrt entsprechend gekürzt. Für die Verkehrsunternehmen sind diese Regularien finanziell sehr gravierend, da die Einbehalte des VRR größer sind, als die Einsparungen durch die Nicht-Leistung. Offensichtlich scheint diese Regelung aber kein ausreichender Anreiz mehr zu sein, die Durchführung des bestellten Verkehrs zu realisieren.

Aktuelle Abmahnungen

Aus diesem Grund hat sich der VRR – zum Teil gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern – entschieden, verschiedene Abmahnungen auszusprechen.

Keolis wurde am 19. Dezember 2018 abgemahnt. Die Abmahnung wurde gemeinsam mit dem NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe), der LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) und der Provincie Overijssel für alle vier Verkehrsverträge ausgesprochen, die das Bundesland NRW berühren. Allein im Oktober fielen insgesamt 2.100 Fahrten – das entspricht 11 % - aus bzw. wurden mit zu wenig Sitzplätzen geleistet. Die Ursachen sind hier vielfältig. Neben diversen Flottenproblemen fallen immer wieder Fahrten wegen fehlendem Personal aus. Darüber hinaus wurden diverse administrative Mängel festgestellt. Als Frist zur Herstellung eines vertragsgemäßen Zustandes wurde der 31. März 2019 festgelegt.

Die NordWestBahn wurde am 28. Januar 2019 abgemahnt. Die Abmahnung wurde gemeinsam mit dem NWL für die beiden den VRR berührenden Verkehrsverträge ausgesprochen. Ursache für diese Abmahnung waren insbesondere die zahlreichen Zugausfälle auf beiden Linien aufgrund von Personalmangel. Allein im Emscher-Münsterland-Netz fielen in den

sechs Wochen ab Fahrplanwechsel 7,7 % aller Fahrten aus. Als Frist zur Herstellung eines vertragsgemäßen Zustandes wurde der 30. April 2019 festgelegt. Die NWB hat bereits dahingehend reagiert, dass auf verschiedenen Linien bestimmte Leistungen zurzeit mit Bussen erbracht werden. Dies ist zwar für die Kunden unerfreulich, stellt aber eine gewisse Verlässlichkeit im System sicher.

Die Deutsche Bahn wurde vom VRR am 8. Februar abgemahnt. Hierbei wurde die Abmahnung für die Linien RE6, S1, S68 und S5/S8 in insgesamt drei unterschiedlichen Verkehrsverträgen ausgesprochen. Anders als bei der NordWestBahn ist hier weniger die Personalverfügbarkeit im Fahrdienst ausschlaggebend, sondern viel mehr die Bereitstellung von ausreichenden Fahrzeugen für den täglichen Betrieb. Dies führt dazu, dass auf den entsprechenden Linien häufig nur ein Teil der bestellten Sitzplätze angeboten wird und vielfach Fahrgäste am Bahnsteig zurückgelassen werden. Auf der S1 war an bestimmten Tagen im Januar 2019 fast jeder Umlauf nur mit der Hälfte der Sitzplätze unterwegs, auf der S68 beispielsweise ein Drittel aller im Jahr 2018 durchgeführten Fahrten. Als Frist zur Herstellung eines vertragsgemäßen Zustandes wurde der 30. April 2019 festgelegt.

Weiteres Vorgehen

Die beteiligten Aufgabenträger streben an, mit Keolis und NordWestBahn Vereinbarungen zu treffen, die ein Audit-Verfahren bei diesen EVU enthalten, um die offensichtlichen organisatorischen Mängel innerhalb dieser Unternehmen nachhaltig abzustellen. Bei der Deutschen Bahn ist dies derzeit nicht vorgesehen, zumal ein Teil der abgemahnten Leistungen bereits Ende des Jahres 2019 nicht mehr durch die DB erbracht wird. Gleichwohl wird hier ein besonderes Augenmerk auf die Linie S5/S8 gelegt, hier beispielsweise darauf, dass der vom VRR-angeregte Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen auf der S5, die wiederum benötigte Fahrzeuge für die S8 freisetzen, auch weiterhin durchgeführt wird, um die Fahrzeuglage zu entspannen.

Innerhalb des VRR wurde unter Beteiligung des Vorstandes eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die für zukünftige Vergabeverfahren neue Wege entwickelt, die eine qualitativ hochwertige Leistungserbringung sicherstellen. Eine rein finanzielle Regelung wird hier nicht mehr als ausreichend angesehen.

9. Großbaustellen im SPNV 2019

Auch im Jahr 2019 sind massive Baumaßnahmen im Schienennetz der DB Netz AG zu erwarten, die zu erheblichen Einschränkungen für den SPNV im VRR führen werden. Allein von Jahresbeginn bis Mitte Februar wurden dem VRR bereits rd. 200 Baumaßnahmen gemeldet. Eine Übersicht der wichtigsten Maßnahmen in 2019 ist der Anlage zu entnehmen.

Anlage 3: Großbaustellen im SPNV – Übersicht Korridore 2019

10. Schienenersatzverkehr NordWestBahn

Seit Monaten kommt es auf den von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen betriebenen Nahverkehrslinien im Emscher-Münsterland-Netz (RE 14, RB 45) und im Niers-Rhein-Emscher-Netz (RE 10, RB 31, RB 36, RB 44) zu Zugausfällen auf Grund fehlender Triebfahrzeugführer. Obwohl der VRR immer wieder versucht hat, auf die NordWestBahn einzuwirken, um so die Betriebsqualität zu verbessern, hat sich die Lage durch den Personalmangel im Dezember 2018 und Januar 2019 immer weiter verschärft. Schienenersatzverkehr für die ausfallenden SPNV-Leistungen wurden entweder gar nicht oder nur sehr sporadisch eingerichtet.

Die Ende Januar 2019 vom NWL und VRR ausgesprochene Abmahnung war insofern die logische Konsequenz. In weiteren Gesprächen hat die NWB dem VRR ein Notfallkonzept vorgestellt, bei dem verschiedene Abschnitte/Fahrten auf Busbedienung umgestellt werden. Auch der Einsatz anderer EVU konnte leider nicht umgesetzt werden, so dass nur so ein verlässlicher Betrieb sichergestellt werden kann.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

RB31

- **Maßnahme: Ausfall einzelner Fahrten**
 - Mo-Fr Erste Verdichterfahrt Xanten – Duisburg und einzelne Verdichter Moers – Duisburg
 - Sa Einzelne Fahrten Grundtakt Xanten – Duisburg und einzelne Verdichter Moers – Duisburg
 - So Einzelne Fahrten Grundtakt Xanten – Duisburg
- **Verkehrstage:** Montag - Freitag bzw. Samstag / Sonntag

- **Ersatzangebot: Schienenersatzverkehr und Nutzung Parallelverkehre**
 - Einsatz von 3 Bussen
 - Zweistufiges Ersatzkonzept Grundtakt Laufweg Xanten – Duisburg
 - Mo-Fr (*Verdichtertakt*) Expressbusse Xanten - Duisburg, ab Rheinberg über A42/A59 ohne Zwischenhalt; 1 Bus Xanten - Moers (- Rheinhausen)
 - Sa/So (*Grundtakt*) Expressbusse Xanten – Duisburg, ab Moers ohne Halt; in Moers Anschluss auf Bus nach Rheinhausen mit allen Zwischenhalten
 - Ersatzkonzept Verdichter Moers – Duisburg
 - SEV Moers – Rheinhausen bzw. in Gegenrichtung
 - In Rheinhausen Anschluss RE 42 + RB 33+35 Richtung Duisburg/Krefeld

RB36

- **Maßnahme:** Ausfall aller Fahrten
- **Verkehrstage:** Täglich
- **Ersatzangebot:** Schienenersatzverkehr für alle Fahrten
 - Einsatz von 2 Bussen von Montag bis Freitag
 - Einsatz von einem Bus an Samstagen und Sonntagen
- **Auswirkung Kunden:**
 - SEV-Fahrzeiten auf Oberhausen ausgerichtet, Anschlüsse bleiben bestehen
 - Umsetzung des Konzepts ab 11.02. bis 30.04.2019
 - Veröffentlichung in EFA ab 08.02.2019

RB44

- **Maßnahme:** Reduktion auf Zweistundentakt und einzelne Ausfälle Tagesrandlage
- **Verkehrstage:** Täglich
- **Ersatzangebot:** Nutzung RE 14 und Schienenersatzverkehr
 - Alternierend zweistündlicher Zugverkehr in gewohnter Fahrlage bzw. zweistündliche Reisekette RE 14 Dorsten <> Bottrop + SEV Bottrop <> Oberhausen
 - SEV-Expressbusse Dorsten – Oberhausen in HVZ
 - Frühfahrten mit SEV auf Gesamtstrecke

- **Auswirkung Kunden:**
 - Fahrzeitverlängerungen alle 2 h bzw. in Tagesrandlage
 - Reiseketten und Anschlüsse von/zur S9 in Bottrop bleiben erhalten
 - Umsetzung des Konzepts ab 18.02. bis 30.04.2019
 - Veröffentlichung in EFA ab 15.02.2019

RB45

- **Maßnahme :** Teilausfälle Coesfeld – Maria-Veen, einzelne Fahrten Ausfall auf gesamten Laufweg
- **Verkehrstage:** Täglich
- **Ersatzangebot:** Schienenersatzverkehr
 - Geringfügig angepasste Zugfahrzeiten
 - SEV Coesfeld <> Maria Veen mit bedarfsgerechter Anbindung Schulzentrum Coesfeld
 - Einzelne Fahrten auf dem Gesamtweg mit SEV
- **Auswirkung Kunden:**
 - Überwiegend nur geringe Fahrzeitverlängerungen
 - Anschlussknoten Coesfeld wird in der Regel erreicht
 - Nachfragestarke Abschnitte und Schülerverkehr Maria-Veen nicht betroffen
 - Flügelung RE14/RB45 in Dorsten wegen Kurzwende in Maria-Veen nicht möglich
 - Umsetzung des Konzepts ab 18.02. bis 30.04.2019
 - Veröffentlichung in EFA ab 15.02.2019

Allgemein wurden darüber hinaus folgende Eckpunkte vereinbart:

- Das Konzept soll (mit Ausnahme der RB36, s. o.) ab dem 18.02. starten und spätestens am 30.04.2019 enden. In der Kundenkommunikation soll eine Laufzeit bis vsl. zum 30.04.2019 kommuniziert werden.
- Einmal abbestellte Module/Konzepte dürfen nicht reaktiviert werden.
- Für die SEV Leistungen gelten die Regelungen des jeweiligen Verkehrsvertrages.

11. On Demand Verkehre im VRR

Stand der geplanten und im Betrieb befindlichen On-Demand-Angebote im VRR

Nach der Einführung eines modifizierten On-Demand-Tarifes zum 01.01.2019 (siehe Drucksache Nr. **M/IX/2018/0471**) gehen die Planungen der Verkehrsunternehmen zur weiteren Einführung und Ausgestaltung von On-Demand-Tarifen im VRR weiter. Hierbei werden verschiedene Ausprägungen dieser Verkehre im Hinblick auf die verkehrliche Ergänzung, die Verdichtung und den Ersatz des lokalen ÖPNV diskutiert:

- Bei der Ergänzung steht die Schaffung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten auf einer bestehenden oder neuen Relation im Vordergrund.
- Bei der Verdichtung wird ein zusätzliches Angebot auf einer Relation bereitgestellt, die derzeit bereits durch den ÖPNV bedient wird.
- Beim Ersatz kommt es zur Einstellung einer derzeit fahrplanbasierten ÖPNV-Leistung zugunsten eines On-Demand-Angebotes.

Die derzeitigen Planungen der Verkehrsunternehmen spiegeln diese verschiedenen Ansätze wider.

Die SWK mobil beabsichtigt zum Sommer 2019 im Rahmen ihres Spätnetzes und der Nachtverkehre ein On-Demand-Angebot als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes einzuführen, mit dem Ziel Neukunden im gesamten Krefelder Stadtgebiet zu gewinnen.

Die Rheinbahn verfolgt zwei Ansätze:

In Stadtteilen der Stadtrandlage soll ein Angebot für Autofahrer platziert werden, denen das existierende ÖPNV-Angebot nicht ausreichend ist. Hierbei wird ein Ersatz bzw. eine Ergänzung zum aktuellen ÖPNV-Angebot geschaffen. So wird insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende, verknüpft mit S-Bahnen und Stadtbahnen die Weiterfahrt im ÖPNV angestrebt.

Im Innenstadtbereich von Düsseldorf ist eine weitere Ausprägung in Planung. Hier soll die Zielgruppe der Autofahrer in den Abend- und Nachtverkehren täglich von 17 Uhr bis 1 Uhr angesprochen werden, denen das existierende ÖPNV-Angebot nicht komfortabel genug ist.

Die Rheinbahn betont, dass es sich bei den On-Demand-Verkehren um ein betrieblich und tariflich flexibles Angebot handelt, das schnell auf Marktveränderungen reagieren kann. Als Starttermin ist der 01.01.2020 angedacht.

Bei beiden Ansätzen soll der aktuelle Komfortzuschlag im Rahmen des VRR-Tarifs weiterentwickelt werden und die Durchtarifierung zu Bus und Bahn im Vor- oder Nachlauf beachtet werden.

Die STOAG beabsichtigt in der zweiten Jahreshälfte 2019 im Rahmen des Spätnetzes und der Nachtverkehre in Oberhausen einen On-Demand-Verkehr als Pilot über 1-2 Jahre plus Evaluation einzuführen. Gegebenenfalls erfolgt eine Einführung vorerst nur in den nördlichen oder südlichen Stadtteilen. Kurzfristiges Ziel ist die Ergänzung des ÖPNV-Angebotes, langfristig wird der Ersatz unattraktiver Linienverkehre angestrebt.

Auch bei der Ruhrbahn gibt es Überlegungen On-Demand-Verkehre einzurichten. In der Diskussion sind hier ebenfalls ein Ergänzungs- und ein Ersatzangebot. Die Standorte Essen und Mülheim sind dabei unterschiedlich zu betrachten. In Essen erfolgen z.Zt. Angebotsausweitungen. In Mülheim gibt es aktuelle Diskussionen zur Leistungskürzung. In beiden Städten werden Nachtverkehre mit zahlreichen Taxi-Bussen zur Ergänzung angeboten, die bei Bedarf bestellt werden können. Eine Konkretisierung für On-Demand-Verkehre steht noch aus. Die DVG in Duisburg hat zum 01.02.2019 die Erweiterung des neuen Tarifs für On-Demand-Angebote umgesetzt. Anstelle eines Festpreises für alle Fahrten basiert der Fahrpreis nun auf der gefahrenen Entfernung auf Basis eines Kilometerrasters.

Bei den WSW mobil soll im Rahmen eines Piloten über zwei Jahre unter wissenschaftlicher Begleitung und Evaluation in Bedienegebieten in den Wuppertaler Stadtteilen Elberfeld-West, Elberfeld, Uellendahl-Katernberg und Barmen ein On-Demand-Tarif getestet werden. Ziel ist es, auf bestehenden Linien unter Ersatz/ Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes, Einsparungen zu erzielen. Die geplanten Bedienzeiten sind montags bis donnerstags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr, freitags und samstags von 6:00 Uhr bis 1:00 Uhr und sonntags von 8:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

Die Unternehmen Bogestra, DSW21, Hagener Straßenbahn und NIAG diskutieren derzeit die Möglichkeit, On-Demand-Tarife einzuführen. Konkrete Planungen liegen dem VRR noch nicht vor.

Bericht Termin mit Verkehrsministerium zu on Demand Verkehren

In Hinblick auf die Genehmigungspflicht gemäß PBefG gab es am 10.09.2018 im Verkehrsministerium NRW ein Gespräch zu myBUS in Duisburg und On-Demand-Verkehren. Beteiligt waren neben Vertretern des Verkehrsministeriums auch Vertreter der DVG, der VRR AöR, der Bezirksregierung Düsseldorf, der Kanzlei BBG & Partner und der Stadt Duisburg als Aufgabenträger. Zielsetzung der Verkehrsunternehmen ist die Genehmigungsfähigkeit des myBus bzw. der on Demand Verkehre gemäß § 2 Abs. 6 und § 42 PBefG als Linienverkehr und damit als Bestandteil des ÖPNV.

Das Verkehrsministerium betonte, dass die Pflicht für eine Genehmigung als Linienverkehr die Definition und Festlegung von virtuellen Haltestellen voraussetzt, die von On-Demand-Verkehren angesteuert werden. Diese virtuellen Haltestellen sind im Vorfeld des Genehmigungsantrages bei der zuständigen Bezirksregierung mit der örtlichen Genehmigungsbehörde (im konkreten Fall mit der Stadt Duisburg) gemäß StVO abzustimmen. Die virtuellen Haltestellen sind insbesondere auf Verkehrssicherheit zu prüfen.

Neben Fahrten zwischen virtuellen Haltestellen sind ebenso on Demand Verkehre zwischen sogenannten Ankerhaltestellen (=bestehende ÖPNV Haltestellen) und frei wählbaren Start- oder Endpunkten möglich. Diese Verkehre sind aus Sicht des Verkehrsministeriums als Gelegenheitsverkehre einzustufen.

Das Verkehrsministerium stellte klar, dass sich die Verkehrsminister der 16 Bundesländer auf diese Vorgaben in Bezug auf Haltestellen am Beispiel freyfahrt in Freyung orientiert haben. Die Definition von virtuellen Haltestellen ist die zwingende Voraussetzung für eine Genehmigung von On-Demand-Verkehren als Linienverkehre.

In Verbindung mit der angestrebten Genehmigung nach § 42 PBefG wurden die damit verbundenen Rechte und Pflichten der Betreiber und der Fahrgäste diskutiert. Insbesondere die Barrierefreiheit und die Betriebs- und Beförderungspflicht stellen dabei Herausforderungen dar. Neben einer Buchung per Smartphone sollte auch eine telefonische Buchung möglich sein. Zudem ist zu klären, wie On-Demand-Verkehre beauskunftet werden und ob verbindliche Zeitfenster für Ankunft z.B. an einem ÖPNV Verknüpfungspunkt definiert werden.

Novellierung des PBefG

Im Zusammenhang mit der Novellierung des PBefG sollen auch neue sogenannte Mobilitätsdienste berücksichtigt werden. In einem Artikel vom 18.02.2019 im Handelsblatt wird der Stand der Überlegungen wie folgt zusammengefasst:

„Verkehrsminister Scheuer will Mobilitätsdienste per Gesetz stärken

Die digitalen Plattformen für Car-Sharing und Car-Pooling sollen Rechtssicherheit bekommen. BMW, Daimler und VW sowie Uber & Co. stehen in den Startlöchern.

Mit der jetzigen Reform wollen Union und SPD plattformbasierte und digitale Mobilitätsangebote auf eine rechtssichere Genehmigungsgrundlage stellen. Zugleich soll ein fairer Ausgleich zwischen privaten Anbietern und jenen stattfinden, die wie Bus und Bahn, aber auch die Taxis öffentliche Daseinsvorsorge betreiben. „In diesem Sinne soll die Taxi- und Mietwagenbranche von regulatorischen Entlastungen profitieren, sollen den Kommunen jedoch gleichzeitig die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten erhalten bleiben, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen“, heißt es im Ministerium.

Deshalb sollen Poolingmodelle oder Rufbusse und -taxen „gestärkt und etwaige Regelungshindernisse beseitigt werden“, um so „den Individualverkehr in den Städten zu reduzieren und in ländlichen Räumen eine bessere Versorgung mit bezahlbaren Mobilitätsleistungen zu gewährleisten“.

Geplant ist demnach ein Mix aus Regulierung und Liberalisierung: Neue Angebote sollen möglich sein, dürfen aber den öffentlichen Nahverkehr nicht kannibalisieren. So soll „die digitale Vermittlung von Fahrten“ genehmigungspflichtig sein. Nahverkehrsunternehmen dürfen eigene Mitfahrgelegenheiten per App anbieten, wenn sie den klassischen Linienverkehr „ersetzen, ergänzen oder verdichten“, wie es in dem Eckpunktepapier heißt.

Mietwagen-Anbieter sollen auch Poolingdienste anbieten dürfen, also Fahrgäste mit ähnlichem Start und Ziel einsammeln und mit einer „algorithmusgesteuerten Streckenführung“ transportieren. Kannibalisieren sie indes Bus und Bahn auf hochfrequentierten Strecken, können sie untersagt werden. Aufgehoben werden soll die Rückkehrpflicht von Mietwagen zur Zentrale, wenn die Fahrt beendet ist.“

<https://www.handelsblatt.com/dpa/wirtschaft-handel-und-finanzen-scheuer-will-fahrdienstmarkt-liberalisieren-weniger-auflagen/24007790.html>

Aktueller Stand Richtlinie On-Demand

Neben dem bereits im vergangenen Sitzungsblock verabschiedeten gemeinsamen VRR On-Demand-Tarif soll in Zukunft sukzessive eine gemeinsame Richtlinie für die verschiedenen Systeme definiert werden.

In einem Workshop der Leiter der Verkehrsunternehmen im November 2018 wurde beschlossen, dass eine Arbeitsgruppe aus Vertretern jedes KVIV-Arbeitskreises einberufen wird, die hier das weitere Vorgehen koordiniert. Das erste Treffen dieses Arbeitskreises „On-Demand“ fand im Januar 2019 statt. Hier wurde vereinbart, dass der VRR einen Vorschlag zur Aufteilung der Inhalte einer möglichen Richtlinie macht, die Passagen in den einzelnen KVIV-Arbeitskreisen entstehen und beschlossen werden.

Die Diskussion wird mit den Verkehrsunternehmen weiter intensiv geführt und durch den VRR begleitet. Ziel ist es dabei, eine Weiterentwicklung des On-Demand-Tarifes mit weiteren tariflichen Erprobungsstufen unter Berücksichtigung von lokalen Gegebenheiten und einer Durchtarifierung zum VRR-Regeltarif im Laufe des Jahres 2019 zur Beschlussfassung zu bringen. Darüber hinaus wird der VRR einen Vorschlag für eine Richtlinie für On-Demand-Verkehre im VRR erarbeiten und zusammen mit den Verkehrsunternehmen abstimmen.

12. Aktualisierung Marketingplan

Der Marketingplan für den VRR (**M/VIII/2012/0337**) wurde 2016 fortgeschrieben (**M/IX/2016/0183**) und läuft zum Ende des Jahres 2019 aus. Der VRR hat daher die Arbeiten an einer Neufassung des Marketingplanes mit einer Laufzeit bis 2022 in Angriff genommen. Der Marketingplan folgt dabei dem inhaltlichen Schema aus:

- Analyse von Markt, Verkaufsentwicklung, Trends und sonstigen neueren Erkenntnissen,
- Ansatz von (wenigen) Marketingzielen,
- Benennung der wesentlichen Strategien zur Erreichung der Ziele,
- Benennung von abgeleiteten Maßnahmen auf Basis der Analysen in den verschiedenen Marketing-Bausteinen Produkt, Tarif, Vertrieb und Kommunikation.

Die wichtigsten Analyseergebnisse und Trends werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Marktsituation und Umfeld:

- Paradigmenwechsel bei der sog. Nutzerfinanzierung
 - **Viele Jahre war die VRR-Tarifentwicklung der wesentliche Treiber für die positive Einnahmenentwicklung, in den letzten Jahren zudem durch tarifstrukturelle Maßnahmen unterstützt.**
 - **Die Tarifentwicklung zur Steigerung des Deckungsbeitrags stößt in einer Reihe von Nutzersegmenten an ihre Grenze**, zumal das Leistungsangebot über die letzten zehn Jahre im Umfang konstant geblieben ist. Und dies trotz erfolgreicher Bemühungen der Verkehrsunternehmen, die Verkehre entlang der Nachfrage neu- und weiterzuentwickeln.
 - Ebenfalls stagnieren die ÖPNV-Fahrtanzahlen in vielen wichtigen Marktsegmenten bzw. sind sogar leicht rückläufig.
 - Das Leistungsangebot wird über mehrere Jahre durch Instandsetzungsarbeiten, Baustellen und Fahrpersonalmangel eingeschränkt bleiben.
 - Die Erfüllung der Klimaschutzziele der EU und der Bundesregierung macht ein Umdenken im Bereich Verkehr notwendig und bringt Schwung in das Thema Verkehrswende, bei der dem Öffentlichen Nahverkehr als einem Teil der Problemlösung eine bedeutsame Stellung zukommt.
 - **Die Aufwandssteigerungen im bisherigen Umfang durch die Nutzer allein zu refinanzieren, wird nicht möglich sein.**
 - Hinzu kommt die öffentliche Wahrnehmung und Diskussion von deutlichen Fahrpreis-Senkungen, die beispielsweise in Stuttgart und München mit großvolumiger Refinanzierung vor allem durch die jeweiligen Bundesländer derzeit eingeleitet werden. Bundesgeförderte Pilotversuche wie das NOx-Ticket in Essen und weitere Versuche z.B. in Bonn und Mannheim wirken auf eine ähnliche Weise.
- Demographisches:
 - Insgesamt verzeichnen wir eine leicht positive Bevölkerungsentwicklung in den letzten 5 Jahren, regional jedoch unterschiedlich. Dies trifft laut Bevölkerungsvorausberechnung auch für die nächsten 20 Jahre zu.
 - Rückläufige Schülerzahlen, besonders in den ländlicheren Räumen.
 - Absolut und relativ wachsendes Seniorenssegment.
 - Steigende Beschäftigungsraten.

- Verkehrsmittelwahl:
 - Seit Jahren steigender PKW-Bestand.
 - Modal Split für ÖPNV im VRR bei 11%, variierend nach Regionstyp zwischen 7 (in Kreisen/ländlicheren Gebieten) bis 15% (in großen Großstädten).
 - Arbeit und Ausbildung sind die mit Abstand wichtigsten Wegezwecke für ÖPNV-Fahrten.
 - Bundesweit leichter Zuwachs beim Modal Split für ÖV und Fahrrad.
 - Neue, individualisiertere Angebotsformen (flexibles CarSharing, On-Demand-Angebote), die akut noch wenig Wirkung zeigen, aber zu strategischer Beschäftigung veranlassen, werden durch das Fortschreiten der Digitalisierung zunehmend auftreten.
- Einnahmen-/Absatzentwicklung:
 - Im VRR verzeichnen wir 45,6% Einnahmensteigerung (>400 Mio €) in den letzten 10 Jahren (07-17) bei nahezu konstanter Zug-/Bus-km-Leistung.
 - Rückgang bei Abonnenten in den letzten 5 Jahren, regional unterschiedlich zwischen 2% und 7%.
 - Strukturelle Maßnahmen (z.B. im SemesterTicket, YoungTicketPLUS) trugen maßgeblich zu Einnahmen- bzw. Absatzerfolgen bei.
 - Erreichte Preisgrenzen sind besonders im Bartarif erkennbar.
 - Die statistische Fahrtenzahl ist konstant bis rückläufig, auch zusammenhängend mit Verlagerungen im Sortiment. (SozialTicket, Monatskarten)
- Digitalisierung:
 - Nahezu vollständige mobile Internetnutzung bis zur Alterskohorte 50+, 90-100%ige Onlinerquote bis zur Alterskohorte 60+.
 - Insbesondere bei 30-49jährigen beliebt ist Onlinebuchung von Reisen (Tickets, Flüge,...).
 - Social Media: facebook (abfallend in jüngeren Zielgruppen), Instagram (wachsend in jüngeren Zielgruppen) und YouTube als Kanäle deutlich führend
 - Nicht zu unterschätzen: 2 von 5 theoretisch erreichbaren Online-Nutzern haben bislang nur eine geringe Offenheit für digitale Services.
 - Das sog. Mobile Payment gewinnt an Bedeutung.
 - Die großen Tech-Konzerne breiten sich mit digitalen Services in mobilitätsrelevante Sphären/Disziplinen aus (Auskunft/Voice-Services, Kundendialog, Payment, connected car, Navigation).
 - Schnelle Innovationszyklen.

Tariffortschreibung

Von besonderer Bedeutung im Rahmen des Marketingplanes ist das Thema "Tariffortschreibungen". Hier kam in den letzten Jahren das sog. aufwandsorientierte Verfahren zum Einsatz. Tariffortschreibung meint hierbei das Orientierungsmaß für den linearen Teil einer Preismaßnahme.

Die Fraktionen von CDU, Bündnis90/Grüne und SPD haben nicht zuletzt die zuvor unter "Einnahmen-/ Absatzentwicklung" und "Umfeld" benannten Entwicklungen zum Anlass genommen, in einem gemeinsamen Antrag für den Verwaltungsrat am 4.10.2018 die Tariffortschreibung und –fortschreibung an der aktuellen Marktsituation auszurichten. Betont wird dabei das politische Ziel einer Steigerung der Fahrgastzahlen als Mittelpunkt der zukünftigen Marketing- und Tarifmaßnahmen zu legen.

Für die Tariffortschreibung ergibt sich hieraus, die Aufwandssteigerung als maßgebliche Größe für die Fortschreibung durch andere Orientierungswerte zu ersetzen. Der VRR hat für die Fortschreibung diverse Indizes betrachtet:

Den bisherigen der Aufwandsentwicklung, marktorientiert-retrospektive Indizes bzgl. der Durchsetzung von Preiserhöhungen (z.B. die Elastizitätswerte) und klassische volkswirtschaftliche Indizes. In der engeren Diskussion ist nach Abwägung von Vor- und Nachteilen nunmehr ein Korridor für das Fortschreibungsmaß, der sich um den Verbraucherpreis-Index legt. Für diesen Index spricht:

- Er genießt breite Bekanntheit und Vermittelbarkeit
- Preisveränderungen im Rahmen des Verbraucherpreis-Index sind üblich, auch in anderen Branchen und Konsumsegmenten
- Der Verbraucherpreis-Index gehört über die Jahre zu den stabileren Indizes, was u.a. die Planbarkeit für die Verkehrsunternehmen verbessert.
- Er ist monatsaktuell verfügbar.
- Er wird auch für Extrapolation von Kosten und Aufwendungen in die nähere Zukunft eingesetzt.

Um die für einen Korridor charakteristischen Spielräume einzugrenzen, werden derzeit mit den Verkehrsunternehmen sinnvolle Einflussgrößen diskutiert, die die Fortschreibungshöhe nach unten und oben verändern können (z.B. Preiselastizitäten der Nachfrage, besondere Effekte in der Aufwandsfortschreibung). Außerhalb der Fortschreibung liegen Effekte aus der strukturellen Veränderung des Tarifs wie z.B. neue Tarifprodukte, Produktveränderungen, Strukturveränderungen, Sortimentsbereinigungen etc.

Die Aufwandssteigerungen werden weiterhin ermittelt und bilden die Grundlage für die Darstellung des unternehmensseitigen Finanzierungsbedarfs. Weiterhin ist es erforderlich, die sich ergebende Deckungslücke auszugleichen. Insbesondere die Akquirierung weiterer Drittmittel gewinnt akut an Bedeutung. Ziel ist es den Grad der Aufwandsdeckung mindestens zu halten und auf Kürzungen in der Kernleistung verzichten zu können. Für die Akquirierung von weiteren Drittmitteln ist eine gemeinsame, auch politisch gestützte Initiative zur Sicherstellung von weiteren Drittmitteln zur Finanzierung unerlässlich.

Marketing-Ziele

Wie auch in den Marketingplänen seit 2012 werden bewusst wenige Ziele für den Marketingplan 2019-2022 formuliert.

1. Marktorientierte Tarifentwicklung:
Die Tarifentwicklung selbst beinhaltet lineare und strukturelle Anteile. Das Tarifniveau orientiert sich am Leistungsangebot, der allgemeinen Verbaucherpreisentwicklung und externen Rahmenbedingungen, die für die Preis-Leistungs-Wahrnehmung am Markt relevant sind.

2. Deutlich erhöhter Absatzanteil von Tickets über Online-Shops bzw. Apps (inkl. eTarif) am Gesamtabsatz von Tickets: Digitalisierung von Vertriebs-/Kundenprozessen zur Zugangserleichterung für Kunden und zur Verbesserung individueller und flexibler Gestaltung der Kundenbeziehung.

3. Segmentspezifische Erschließung neuer Kundenpotentiale zur Verbreiterung der Absatzbasis: Mehr Menschen, die sich für die Nutzung des ÖPNV entscheiden.

Strategien

Als wesentliche Strategien zur Erreichung der Ziele sieht der VRR derzeit:

- Einführung eTarif als neue Form des Zugangs und innovative Tarifierungsform
- Tariffortschreibung (linear)
- Pauschalierung und Differenzierung – je nach Marktsegment
- Tarifprodukt-Veränderungen bzw. –neuentwicklungen
- Attraktivierung/Beanreizung Online- bzw. Appverkauf
- Kommunikation zum Vertrieb (Ticket-Kaufmöglichkeiten sind oft noch unbekannt)
- Vertriebskooperationen (spez. online, ggf. auch offline) als Verbreiterung der Vertriebsbasis

- Zugangsvereinfachung
- Kundenbindung (Abonnenten und Nicht-Abonnenten)
- Anreize zur Nutzungsintensivierung
- Neukundengewinnung

Maßnahmen

Der VRR hat bereits eine Reihe von Maßnahmen und Maßnahmen-Ideen für Marketingbausteine Tarif, Vertrieb und Kommunikation (inkl. Information) formuliert. Sie befinden sich aktuell in der Phase der Sichtung, gemeinsamen Erörterung mit den Verkehrsunternehmen, Ergänzung und möglichen zeitliche Reihung.

13. Infas-Studie Mobilität in Deutschland

Vom Bundesverkehrsministerium wurde eine Neuauflage der Untersuchung "Mobilität in Deutschland" (kurz: MiD) in Auftrag gegeben. Die letzte MiD datiert aus dem Jahr 2008. Ländern, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und sonstigen Interessensgruppen wurde die Möglichkeit eingeräumt, die Bundesstichprobe für diese bevölkerungsrepräsentative Untersuchung aufzustocken.

Der VRR hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, ebenso das Land NRW und der Regionalverband Ruhr (RVR). Für den VRR war dabei wichtig, dass Ergebnisse der MiD bezogen auf den VRR-Raum in den drei Regionsclustern "große Großstadt", "mittlere Großstadt" und "Kreis/ländlicher Bereich" (A3-A2-A1-Regionen) auswertbar sind, sofern sinnvoll.

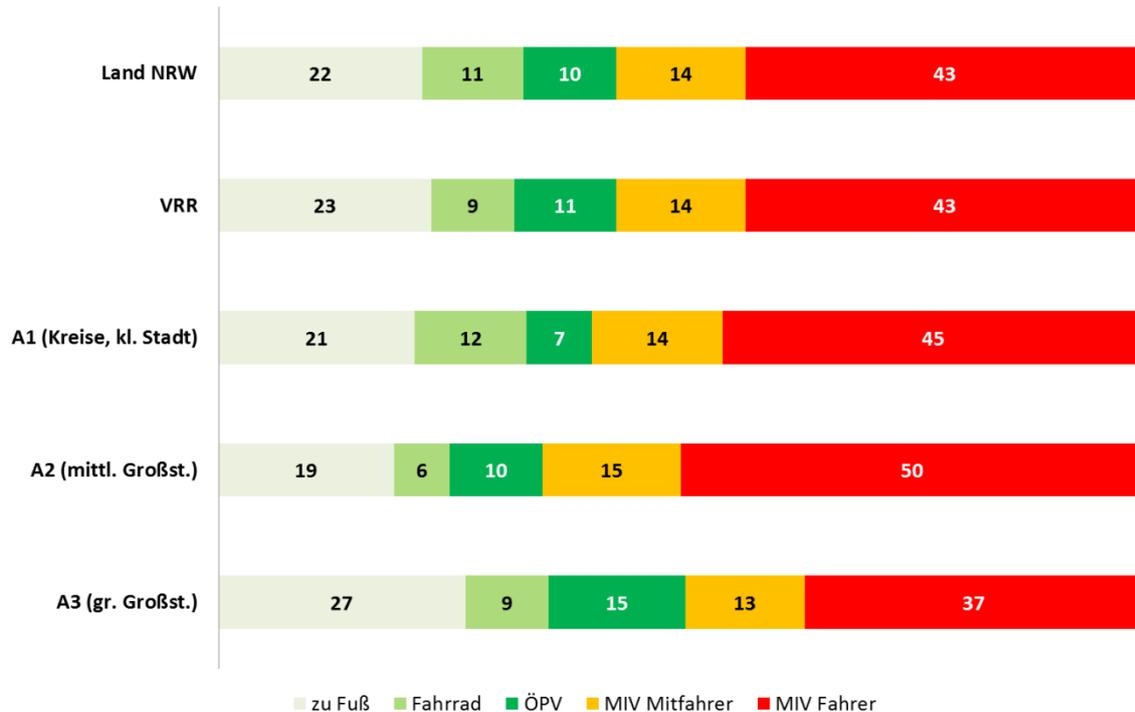
Die Durchführung der Studie wurde wie bei der letzten MiD an das Konsortium von infas und DLR vergeben. Das Projektteam wurde zusätzlich um IVT Research und infas 360° erweitert. Die Feldarbeit der Stichtagserhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Den aufstockenden Organisationen wurden Ende Juni 18 erste vorläufige Tabellenbände bereitgestellt. Die finalen Tabellenbände sind am 21.12.18 ausgeliefert worden. Am 13./14. November 18 wurden die wichtigsten (bundesweiten) Ergebnisse der Gesamtstudie MiD offiziell im Bundesverkehrsministerium vorgestellt. Seitdem werden regionale Auswertungen und Berichte erstellt. Dies wird sich mindestens bis zum Sommer 2019 hinziehen. Der VRR berichtet auch im nächsten Sitzungsblock.

Der VRR hat erste Auswertungen auf Basis der Tabellenbände und der Befragungsdatensätze für das VRR-Gebiet vorgenommen. Auf ihnen beruhen alle im Folgenden angeführten Diagramme in eigener Darstellung. Abweichungen zu 100% beruhen auf Rundungen bzw. fehlenden Auskünften von Befragten.

Wie sind wir unterwegs?

Eine der wichtigen Kenngrößen in der MiD ist der sog. Modal-Split, also der Anteil der jeweiligen Verkehrsmittel (inkl. "zu Fuß") am Wegeaufkommen. Dieser stellt sich auf Basis der Tabellenbände für den VRR-Raum so dar:

Abb.: **Modal-Split im VRR differenziert nach Regionstypen**



Im Vergleich zum Land NRW ist der ÖPNV-Anteil am Modal-Split im VRR um 1%-Punkt höher. Auf NRW-Ebene hat sich der Modal Split des ÖPNV im Vergleich zur MiD 2008 um knapp 3 Prozentpunkte erhöht. Für den VRR-Raum liegen hier keine Vergleichswerte vor, da seinerzeit keine Aufstockung erfolgte, die hier eine belastbare Aussage erlauben würde.

In der Binnenbetrachtung der MiD 2017 zeigen sich erwartbare Unterschiede zwischen den Regionstypen im VRR. Je (groß)städtischer der Regionstyp, desto höher ist der Modal Split-Anteil des ÖPNV. Insofern sind Aussagen zu einem "Gesamt-Modal-Split" im VRR wenig hilfreich. In den großen Großstädten liegt der ÖPNV-Anteil am Modal-Split bei 15%, in den mittleren Großstädten bei 10% und in den Kreisen/ländlichen Räumen des VRR bei 7%.

Auch bezüglich der Wegezwecke und des Alters gibt es deutliche Schwankungen des Modal-Splits:

Die größten Anteile des ÖPNV entfallen mit 17 bzw. 27% auf die Wegezwecke Arbeit und Ausbildung (Schüler enthalten!). Das Fahrrad erreicht bei Arbeit, Ausbildung, Einkauf und

Freizeit Werte zwischen 10 und 12%. (Bundes-Ø: 10%)

Den mit Abstand größten Hauptverkehrsmittelanteil hat der ÖPNV in den Altersgruppen zwischen 11 und 29 Jahre (weiterführende Schule bis Ausbildungs-/ Uni-Ende). Erst bei den Hochbetagten steigt er – bei insgesamt geringerem Wegeaufkommen – wieder auf 13% an. Der MIV dominiert bis ins höhere Alter.

Abb.: **Modal-Split nach Wegezwecken**

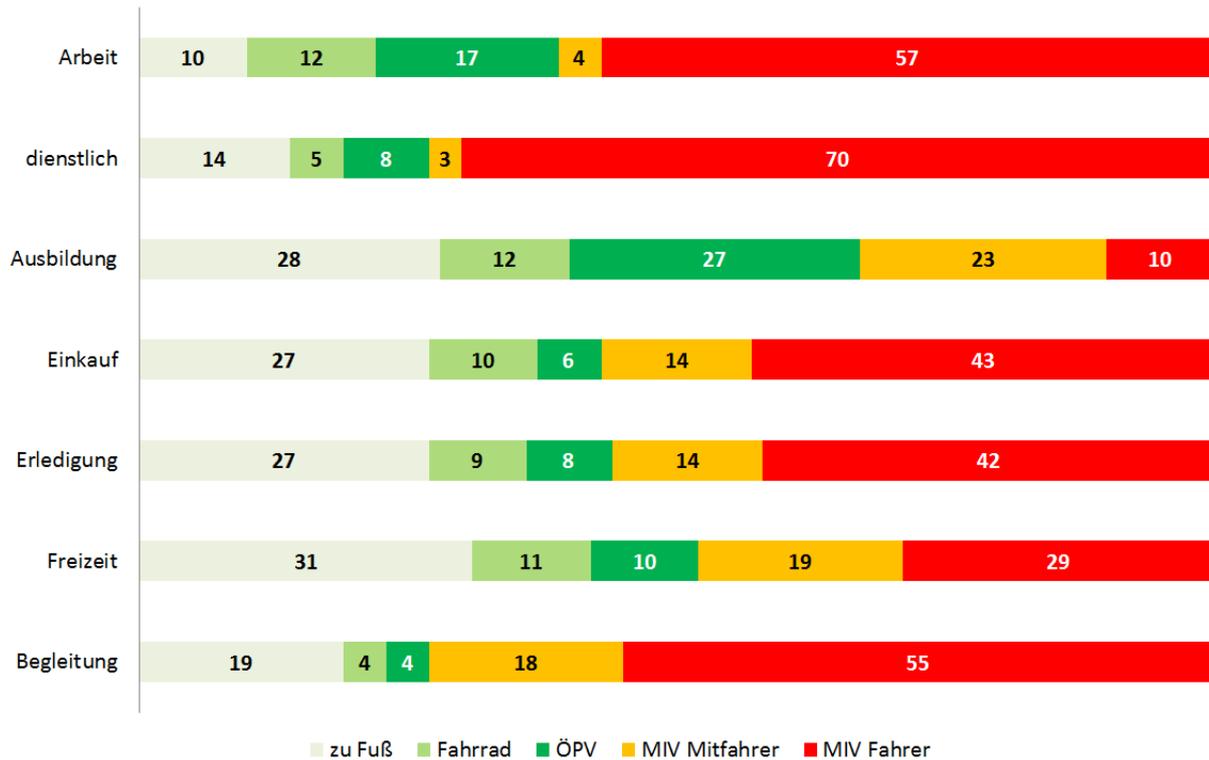
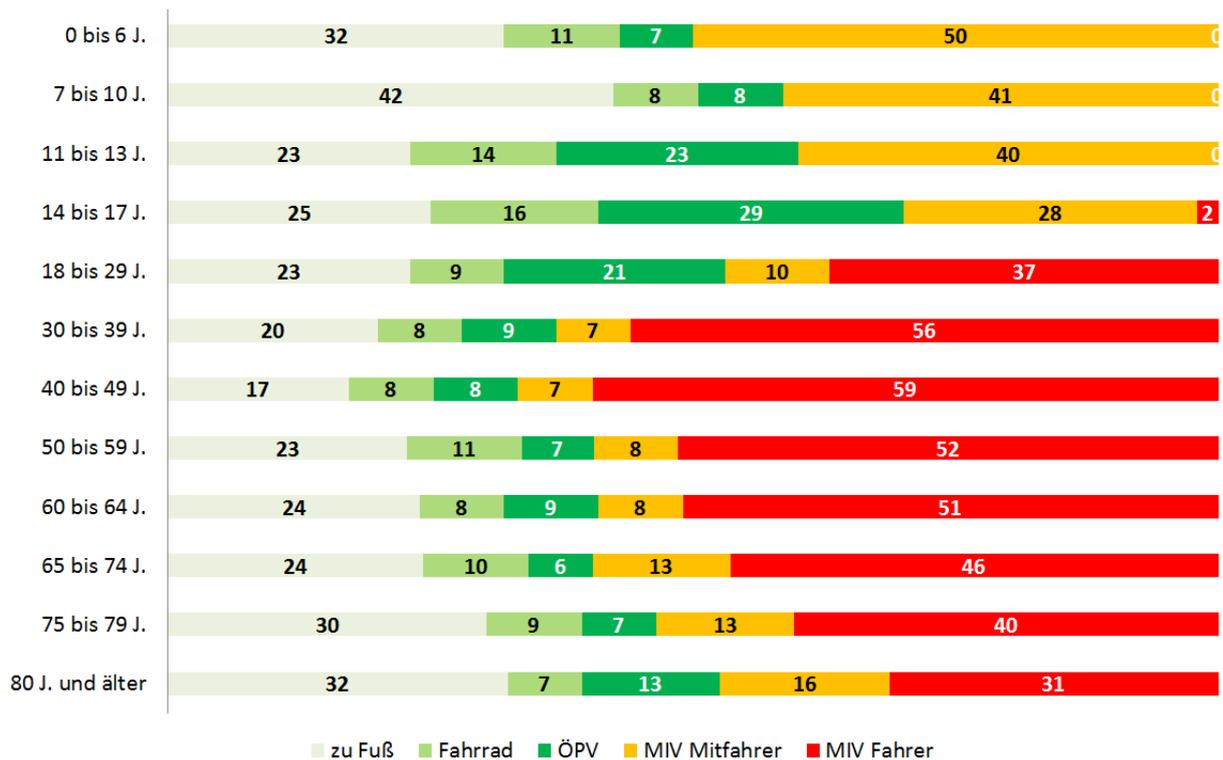


Abb.: Modal-Split nach Alter



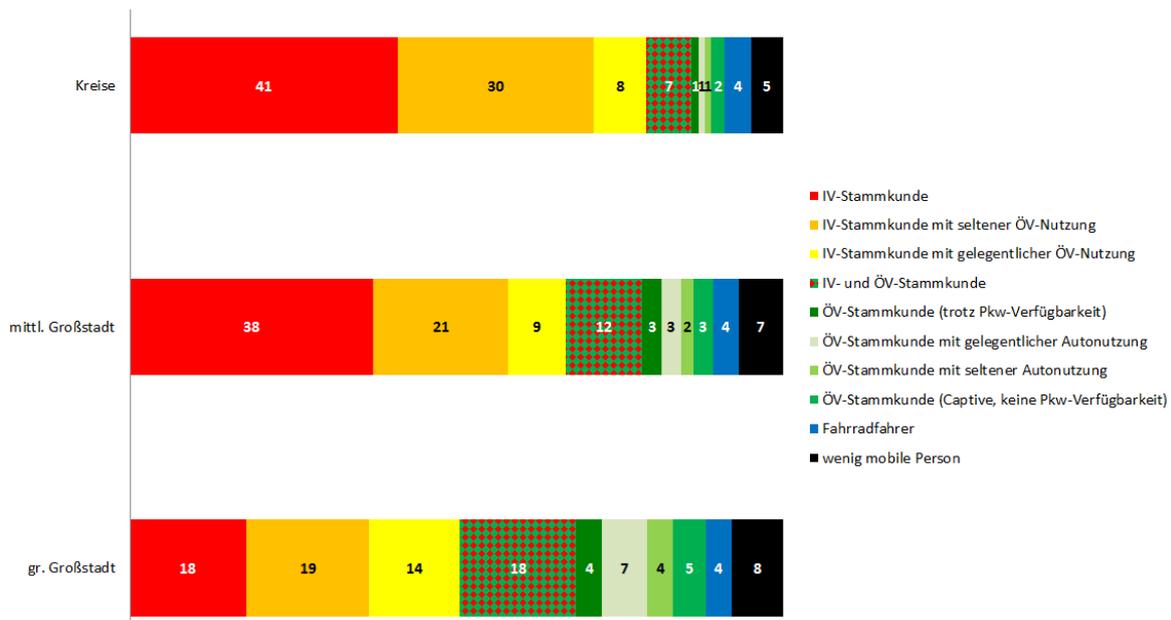
Eine wichtige Kenngröße ist die Durchdringung der Haushalte mit (eigenen) PKW. Im VRR-Raum insgesamt sind heute ca. ¼ der Haushalte ohne eigenes Auto, in über der Hälfte der Haushalte findet sich 1 Auto und in einem weiteren knappen Viertel 2 und mehr. Dabei gilt: Je urbaner der Raumtyp, desto größer ist der Anteil autofreier Haushalte: In großen Großstädten des VRR-Raums ist jeder dritte Haushalt autofrei.

Abb.: Autos in Haushalten nach Regionstypen



Auf Personenebene unterscheidet die MiD verschiedene sog. Mobilitätssegmente, die bei einer quantitativen Typisierung der mobilen Menschen helfen. Diese unterscheiden sich im Wesentlichen im Grad der Ausschließlichkeit bei der Nutzung verschiedener Verkehrsträger: Wenig Mobile, Fahrrad-Nutzer/-Orientierte, ÖPNV-Orientierte, PKW-Orientierte und gewisse Abstufungen zwischen letzteren beiden.

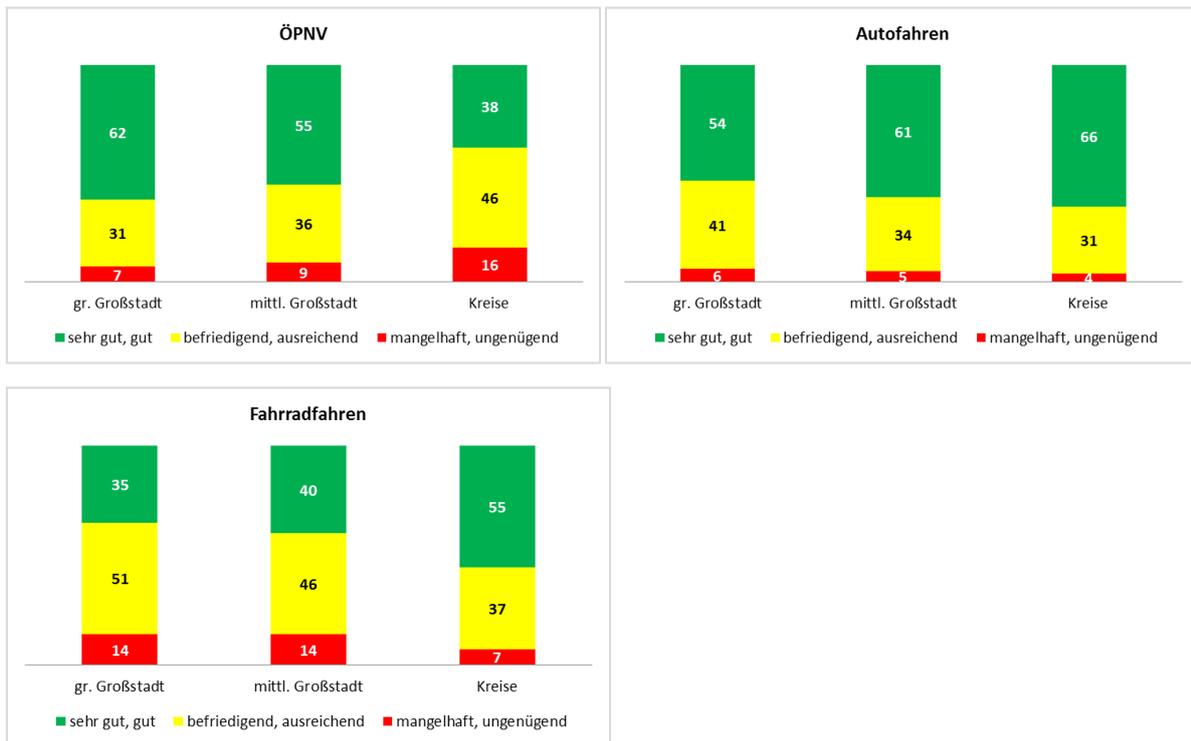
Abb.: **Mobilitätssegmente nach Regionstypen**



Hierbei ist zu beachten, dass die Terminologie bei dieser Segmentierung sich vom allgemeinen Sprachgebrauch im ÖPNV unterscheidet, die stark sortimentsgeprägt ist: "Stammkunde" meint NICHT notwendig Abonnent. Vielmehr reicht schon eine regelmäßige, mindestens wöchentliche Nutzung des jeweiligen Verkehrsträgers aus. Auf diese Weise erklärt sich auch das Segment "IV- und ÖV-Stammkunde". Es zeigt sich, dass in den großen Großstädten nur ca. ein Fünftel (18%) für den ÖPNV so gut wie nicht erreichbar sind ("IV-Stammkunden"). Ein weiteres Fünftel ("IV-Stammkunden mit seltener ÖV-Nutzung") steigt zumindest in seltenen Fällen auch in Bus&Bahn. 18% nutzen IV und ÖV quasi gleichberechtigt und 4% entscheiden sich trotz PKW-Verfügbarkeit bewusst für den ÖV bei ihren Alltagswegen. Mit abnehmender Stadtgröße / Siedlungsdichte steigt der Anteil der MIV-Fixierten zulasten der ÖV-Orientierten an: Die hohe PKW-Orientierung bleibt außerhalb der großen Großstädte die Regel.

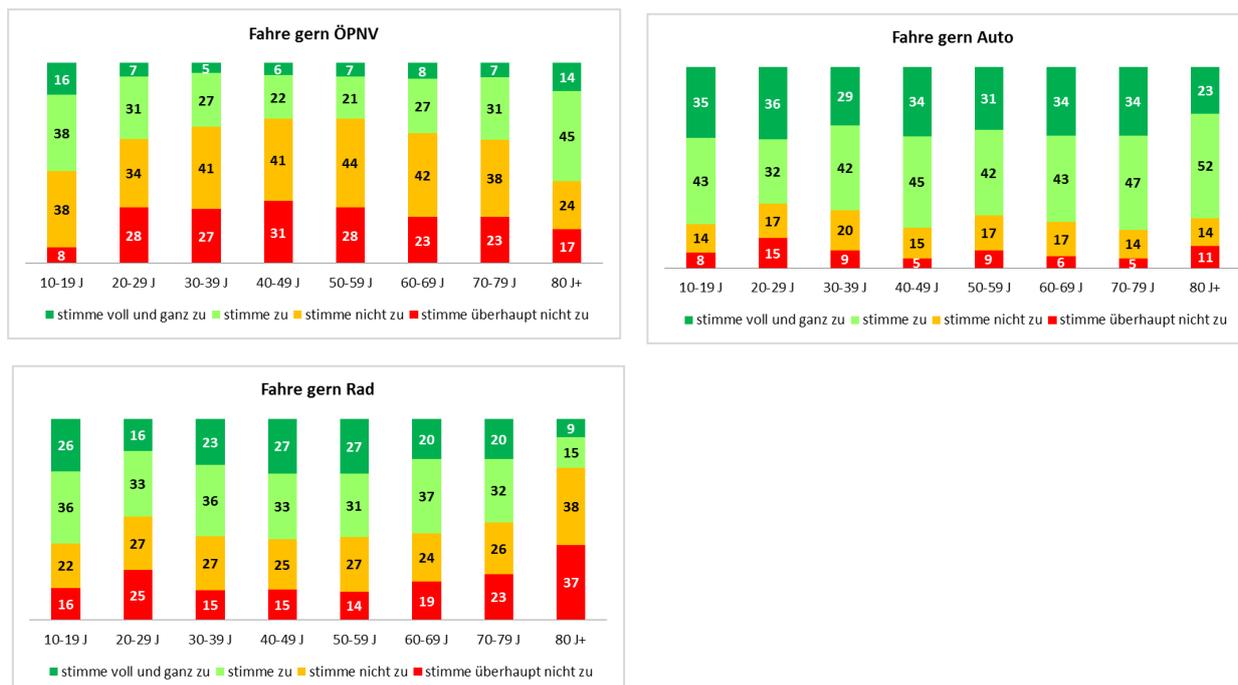
In der MiD 2017 wurden erstmals Fragen nach der subjektiven Bewertung von Verkehrsangeboten vor Ort (Zufriedenheiten) und der individuellen Nutzungsaffinität gestellt (Einstellung). Bezogen auf die Zufriedenheiten mit dem ÖPNV zeigt sich, dass die subjektive Bewertung des ÖPNV grundsätzlich umso besser ausfällt, je großstädtischer der Wohnort ist – und damit i.A. auch die Angebotsdichte größer.

Abb.: Zufriedenheit mit Verkehrssituation am Wohnort für ÖPNV, Fahrrad und Auto



Die Affinitäten zu einzelnen Verkehrsmitteln wurden über Zustimmungen zur Aussage "Ich fahre gern mit..." ermittelt. Da die Antworten hierzu grundsätzlicher Natur und teilweise unabhängig sind von der zuvor genannten Bewertung/Zufriedenheit, ist eine Auswertung nach Regionstyp nicht sinnvoll. Vielmehr haben wir nach altersspezifischer Affinität ausgewertet.

Abb.: Affinität zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag nach Altersgruppen



Die durchaus kritische Beurteilung der Verkehrssituation vor Ort für das Auto beeinträchtigt die grundsätzliche Affinität zum MIV eher nicht; man fährt "trotzdem gern Auto". Umgekehrt fahren nur ca. 1/3 wirklich gern mit Bus&Bahn; lediglich in den jüngeren und hohen Altersgruppen finden sich höhere Affinitätsraten.

Carsharing

Auch dem Thema Carsharing widmet sich die MiD, wobei in der Befragung nicht zwischen stationsgebundenem und "free-floating" Carsharing differenziert wird. Im VRR-Raum ist Carsharing noch ein Nischenthema.

Abb.: Anteile Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nach Regionstyp

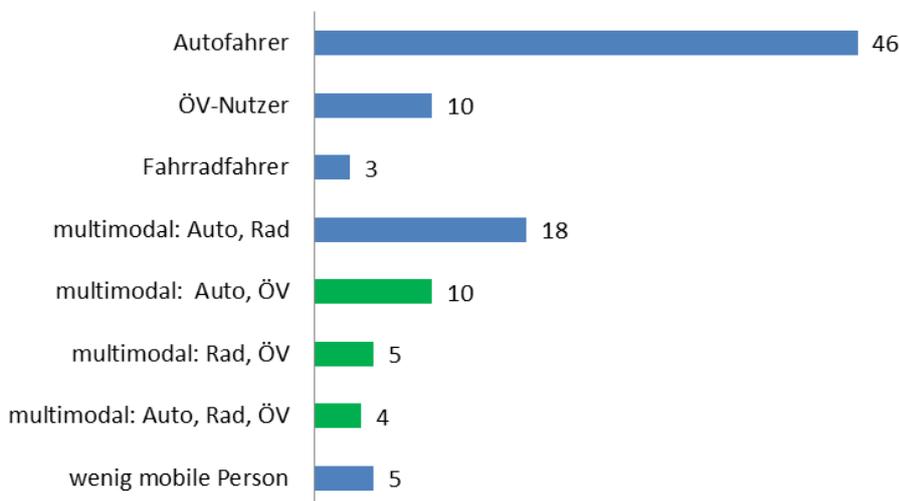


Carsharing ist – wenn überhaupt – ein Thema im hochurbanen Raum der großen Großstädte. Dort haben ca. 6% der Haushalte mind. ein Haushaltsmitglied, das bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern angemeldet ist (VRR gesamt: 3,3%). Die Mitgliedschaft allein besagt aber noch nichts über die Nutzungshäufigkeit von Carsharing-Fahrzeugen. Eine Auswertung auf Personenebene (unter Carsharing-Mitgliedern) ergibt hier eine recht geringe Nutzung: 27% der Carsharing-Mitglieder nutzen dieses nie oder fast nie, 42% seltener als monatlich. Nur ein knappes Fünftel (18%) steigen an 1-3 Tagen/Monat in ein Carsharing-Fahrzeug und 12% nutzen ein solches an 1-3 Tagen/Woche. Entsprechend sind mit Carsharing zurückgelegte Wege in der VRR-Auswertung anteilmäßig über alle Wege nicht nachweisbar, d.h. < 1%.

Multimodalität

Mit der MiD 2017 sind die Anteile verschiedener Personengruppen hinsichtlich mono- bzw. multimodaler Nutzung von Verkehrsmitteln erhoben worden. (Zum Begriff "multimodal": Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln bei der Durchführung von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums) Die mit Abstand größte monomodale Gruppe sind mit 46% die Autofahrer. Unter den multimodalen Verkehrsmittelnutzern ist die Kombination Auto-Fahrrad am stärksten. Die Kombinationen Auto-ÖV (10%), Rad-ÖV (5%) und Auto-Rad-ÖV (4%), also solche, bei denen der ÖV *ein* Bestandteil eines Sets von Verkehrsmitteln ist, auf das eine Person zurückgreift, haben zusammen einen größeren Anteil als ihn monomodale ÖV-Nutzer bilden.

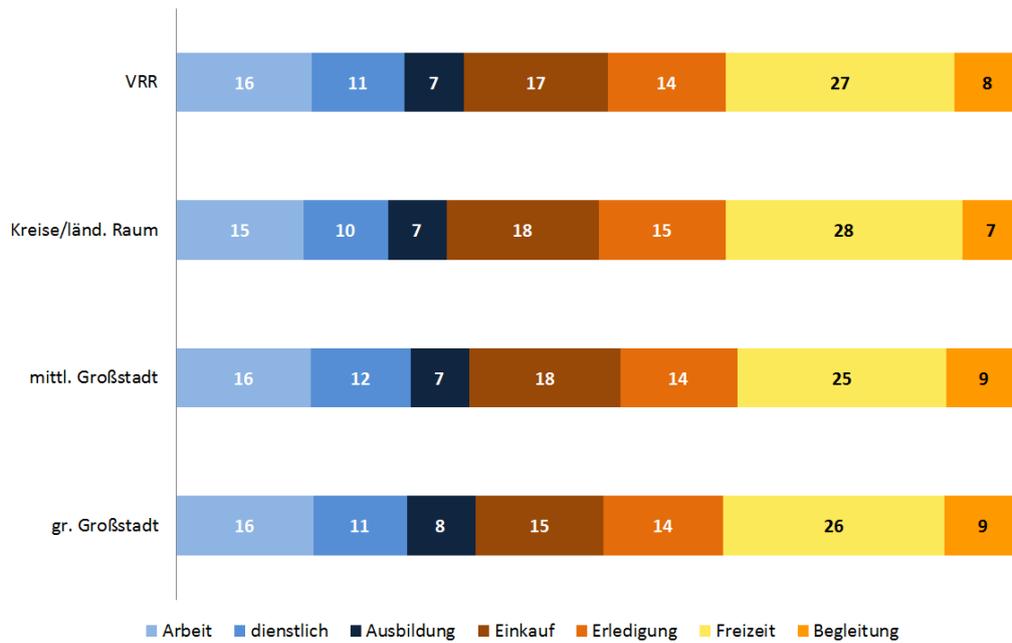
Abb.: **Anteile Personengruppen mono-/multimodal**



Wozu sind wir unterwegs?

Der Anlässe für das Unterwegssein unterscheidet sich nicht nennenswert zwischen den Regionstypen im VRR und auch nicht von den bundesweiten Werten.

Abb.: Anteile der Wegezwecke am Verkehrsaufkommen



In der Zeitreihe der Bundes-MiD ist von 2008 auf 2017 eine Zunahme von 2 Prozentpunkten bei Arbeitswegen, 4 Prozentpunkten bei dienstlichen Wegen und 1 Prozentpunkt bei Ausbildungswegen erkennbar. Wir können davon ausgehen, dass auch im VRR-Raum die Anteile dieser Wegezwecke auf das abgebildete Niveau von 16%, 11% bzw. 7% gestiegen sind. Diese Anstiege gehen dabei zulasten der Freizeitwege und der Einkaufswege.

Der Frage, inwieweit das Online-Shopping wegereduzierend wirkt, gehen die Macher der MiD auf Basis des bundesweiten Datensatzes in einer späteren Detailphase nach.

Der VRR hat die Stichprobe erstmals zur MiD 2017 aufgestockt. Aus diesem Grund lassen sich spezifisch für den VRR-Raum keine direkten Vergleiche zu früheren MiD-Erhebungen ziehen. Allenfalls auf globalerem Aggregationsniveau sind Vergleiche möglich.

Der VRR steht in Kontakt mit anderen aufstockenden Verbänden mit dem Ziel, zumindest für die wichtigsten Mobilitätskennzahlen wie z.B. den Modal-Split Vergleiche zu ziehen. An weiteren Auswertungen arbeitet der VRR kontinuierlich. Zudem behält er Publikationen auf Basis der MiD 2017 durch Forschungsinstitute im Blick.

Aus dem Kurzbericht zur bundesweiten MiD 2017 zitieren wir zum Ende dieses Zwischenberichts eine Passage, die wir für bedeutend halten:

Hintergrundfaktoren prägen das Mobilitätsgeschehen mehr als Optimierungen der Verkehrsangebote selbst. Die Ergebnisse unterstreichen aber auch, dass die Gestalt der Alltagsmobilität in der Regel eine Folge ihrer Rahmenbedingungen ist. Die Siedlungsstruktur bestimmt die Mobilitätsnachfrage ganz entscheidend, ebenso die Situation im Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Wenn eine umweltverträglichere Alltagsmobilität das Ziel ist, müssen insbesondere bei solchen Bestimmungsfaktoren Lösungen gefunden werden. Sie sind oft nur mittel- und langfristig erreichbar, leisten aber bezogen auf das Ziel im Bereich Mobilität einen hohen Beitrag. [...] Car- und Bikesharing wirken [...] eher als Option und vielleicht auch bewusstseins-schärfend im Sinne einer entstehenden neuen Mobilitätskultur. Doch ihr in Wegen gemessener absoluter Beitrag zu einem umweltverträglichen Verkehr ist gegenwärtig sehr klein. Dies gilt für die großen Städte und noch viel ausgeprägter für alle weiteren Regionen. [...] Noch wichtiger werden jedoch quantitative und qualitative Angebotsverbesserungen im öffentlichen Nahverkehr sein, wenn die Dominanz des Autos weiter reduziert werden soll.

Quelle:http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.

14. Jahresübersicht der Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR

Der Jahresbericht gibt einen vertiefenden Einblick in den Kundendialog und in die Auskunftssysteme im VRR. Neben Nutzungszahlen werden beispielsweise Qualitätskennzahlen und inhaltliche Entwicklungen vorgestellt.

Besonders hervorzuheben sind nachfolgend aufgeführte Kernpunkte:

- Fahrgäste schätzen weiterhin den persönlichen Kontakt, insbesondere deswegen, da Anfragen inhaltlich und themenbezogen immer komplexer werden.
- Der Auftrag der zentral beauftragten Call-Center Leistungen für die Schlaue Nummer NRW endet Ende 2019, das Ausschreibungsverfahren läuft derzeit.
- Das Infoportal mit Informationen rund um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel steht seit Sommer 2017 zur Nutzung für Fahrgäste auf der VRR-Website zur Verfügung und wird mittlerweile auch von der Dortmunder Stadtwerke AG und der Rheinbahn AG genutzt (für Mitarbeiter und/oder Integration auf Homepage).
- Der positive Trend zur mobilen Nutzung der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) setzt sich weiter fort.

- Die Qualität der EFA liegt auf sehr hohem Niveau, beispielsweise sind sehr schnelle Rechenzeiten von durchschnittlich 0,74 Sekunden pro Auskunft im Jahresdurchschnitt für mobil abgefragte Fahrten zu verzeichnen.
- Die Nutzungszahlen der Verbund-App liegen über das ganze Jahr auf einem stabilen und hohen Niveau.

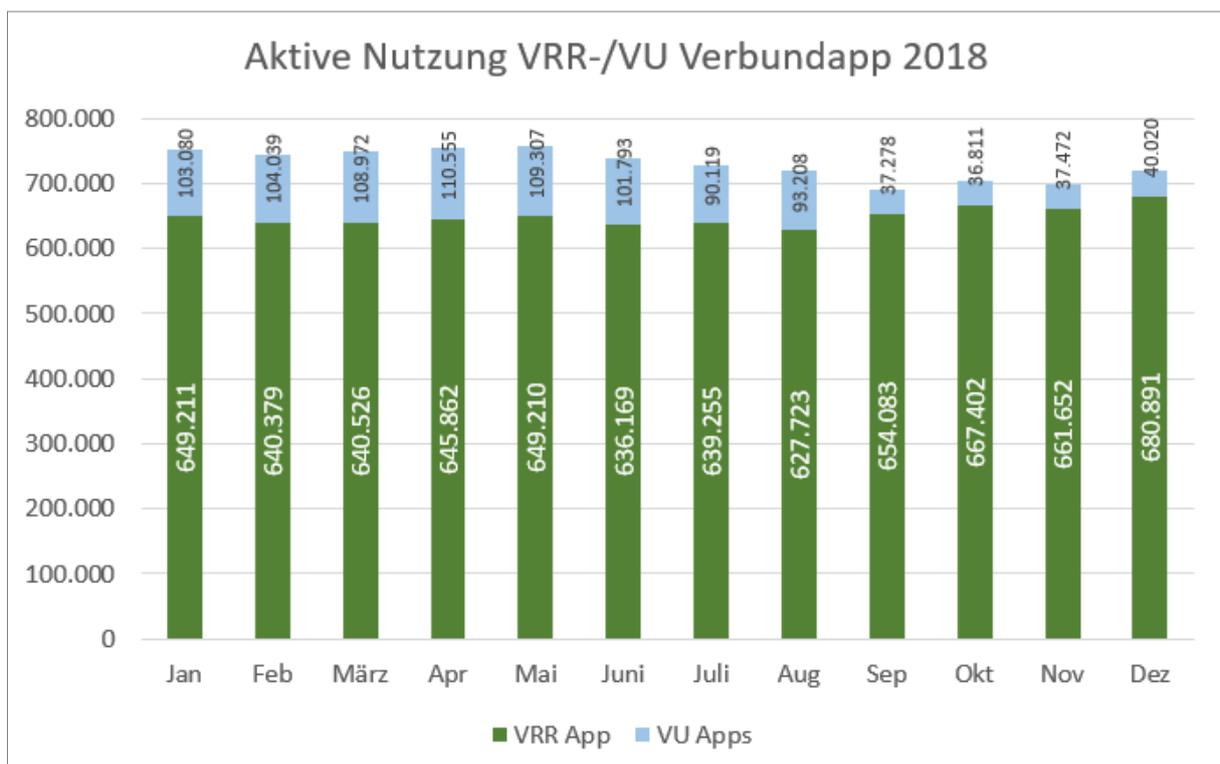
Die detaillierten Informationen entnehmen Sie dem in der Anlage beigefügten Jahresbericht.

Anlage 4: Jahresbericht Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR

15. Verbund-App/Ticketshop

Das System aus VRR App und neun VU-Apps läuft weiterhin schnell und zuverlässig. Seit dem Launch der Applikationen wurden einige Optimierungen und Behebungen von kleinen Fehlern diskutiert und vom Dienstleister Mentz umgesetzt. Diese Verbesserungen werden mit dem nächsten Update, voraussichtlich im März, veröffentlicht.

Die Nutzerzahlen der gesamten Verbund App bewegen sich weiterhin auf einem stabil hohen Niveau. Die nach der Reduzierung auf neun VU-Apps im August/September 2018 verbliebenen VU-Apps verzeichnen stabile Nutzerzahlen, die Zahlen für die VRR App steigen leicht an.



Aktuell wird an der Implementierung eines Fahrrad-Routing in die Apps gearbeitet. Erste Ausbaustufe wird sein, dass sowohl einzelne Teile einer Wegstrecke als auch komplette Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für das Verkehrsmittel Fahrrad geroutet werden können. Daneben werden aktuell die Boxen von DeinRadschloss als Points of interest (POI) in die Auskunft integriert. In den weiteren Phasen werden B&R- sowie P&R-Plätze und Sharing Angebote in die Auskunft integriert.

Vertrieb über die Verbund App

Die Erstellung der TicketShops von Vestischer, den Stadtwerken Remscheid, der HST und den Stadtwerken Neuss sind weit fortgeschritten. Nach ersten erfolgreichen Testphasen steht aktuell ein Test unter Live-Bedingungen an. Bei positivem Ausgang können diese Shops ab etwa Mitte März online gehen.

Vertrieb über die VRR App

Die Umsetzung der Vertriebslösung mit der Variante Stellvertreterlösung für die VRR App befindet sich ebenfalls in Umsetzung. Der Einbau des Rheinbahn-Shops als Stellvertreter ist beauftragt und wird aktuell ausgeführt. Zudem haben sich die Verkehrsunternehmen mit dem Thema Einnahmeaufteilung beschäftigt und die weiteren Schritte sind definiert. Mitte Februar wird eine erste Testversion zur Verfügung stehen. Wenn die entsprechenden Tests positiv verlaufen, kann auch diese Vertriebslösung ab Mitte März den Kunden zur Verfügung stehen.

16. VRR Beteiligung Ruhrkonferenz

Im Rahmen der landesweiten und interkommunalen Zusammenarbeit ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) von der Landesregierung NRW und insbesondere vom Verkehrsministerium NRW gebeten worden, sich bei der Ruhr-Konferenz aktiv einzubringen.

Das Ruhrgebiet ist auf dem Weg zur Zukunftsregion – erfolgreich, wettbewerbsfähig und lebenswert im digitalen Zeitalter. Den Weg dahin bereitet in den nächsten Jahren die Ruhr-Konferenz. Das Kabinett in Nordrhein-Westfalen möchte für die Metropolregion Ruhrgebiet eine neue Perspektive entwickeln und das regionale Selbstbewusstsein stärken. Dafür hat es 20 Themenforen festgesetzt, die die relevanten Themen und Herausforderungen für die Region aufgreift. Innerhalb der Themenforen sollen konkrete Projektideen identifiziert und entsprechende Aktionspläne entwickelt werden, die im Anschluss vom Land NRW durch das Schaffen geeigneter Rahmenbedingungen unterstützt werden. Die Umsetzungszeiträume können dabei kurz-, mittel- bis langfristig sein.

Die 20 Themenforen

Die Foren bilden die Schnittstelle zwischen Landesregierung und den Menschen vor Ort und behandeln Themen wie, Mobilität, Bildung, Sicherheit, Gesundheit, Umwelt, Stadt- und Landschaftsplanung, Energiewende und Tourismus.

Akteure aus Städten und Gemeinden, Hochschulen und Kultureinrichtungen, Unternehmen und Gewerkschaften, Verbänden und Vereinen, Stiftungen und Glaubensgemeinschaften können sich einbringen und arbeiten gemeinsam an der Entwicklung von Projektideen.

Das Themenforum „Neue Mobilität“

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und DB-Vorstand Ronald Pofalla moderieren als Tandem das Themenforum „Neue Mobilität – Wie vernetzen wir die Metropolregion Ruhr?“:

Kaum eine Region in Europa steht im Bereich Mobilität vor so großen Herausforderungen wie die Metropolregion Ruhr. Themen wie Erhaltung, Lückenschlüsse und eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, die Digitalisierung und eine verbesserte Inter- und Multimodalität sind derzeit die bestimmenden Themen. Und gerade hier liegt die große Zukunftschance. Gelingt es auf die drängenden Fragen/Probleme für einen so großen Ballungsraum Lösungen zu finden, profitiert ganz Nordrhein-Westfalen und sogar die ganze Bundesrepublik. Ziel ist es, im Zusammenspiel der Akteure vor Ort ein Konzept zur intelligenten Verbindung der Zentren der Metropolregion auf einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten.

Das Forum „Neue Mobilität“ ist in sechs Themenfelder gegliedert, um verschiedene Mobilitätsaspekte abzudecken. Sie werden jeweils von einer Arbeitsgruppe mit einem Themenverantwortlichen betreut:

- Güter-/Wirtschaftsverkehr / Logistik
- Mobilitätskonzepte / Quartierserschließung
- Fuß-/Radverkehr / Nahmobilität
- **Infrastruktur Schiene/ÖPNV / Digitale Vernetzung (Themenverantwortliche VRR)**
- Infrastruktur Straße / Intelligente Verkehrssteuerung
- RRX/Zubringersystem / Pendlerverkehr

Der VRR hat eine Arbeitsgruppe gebildet. Darin sind Vertreter des Landes VDV NRW und des Regionalverbandes Ruhr (RVR) vertreten sowie Fachleute aus der Angebotsplanung des VRR, des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und von Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus Mitarbeiter vom Kompetenzcenter Digitalisierung und vom Zukunftsnetz Mobilität NRW. Die Arbeitsgruppe entwickelt in den nächsten Monaten gemeinsam mit Fachleuten des Ver-

kehrministeriums, des RVR und DB AG eine gemeinsame Maßnahmenplanung für eine nachhaltige Mobilität im Ruhrgebiet und für NRW.

Prozess in drei Phasen

Die Ruhr-Konferenz ist als Prozess in drei Phasen angelegt.

In der ersten Phase geht es darum, geeignete Projekte zu sammeln, zu bewerten und eine Auswahl zu treffen. Diese Phase endet im Sommer 2019 mit der Entscheidung, welche Projekte aus den 20 Themenforen zur Umsetzung vorgeschlagen werden. In der zweiten Phase entscheidet die Landesregierung über die Projekte, die dann in der dritten Phase ab 2020 in die Umsetzung gehen.

Der VRR wird über die Fortschritte in seinen Gremiensitzungen informieren.

17. NRW-Nahverkehrstage

Im Jahr 2018 haben sich die Vorstände und Geschäftsführer der drei Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) darauf verständigt, ihre gemeinschaftlichen Themen und Aktivitäten weiter zusammenzufassen, zu fokussieren und kommunikativ zu begleiten.

Neben dem gemeinsamen Agieren im Rahmen des politischen Marketings für die Jahre 2019 und 2020, bieten die drei Aufgabenträger künftig in einem gemeinsamen Veranstaltungsformat ein Forum für Nahverkehrsexperten und Entscheider, um den fachlichen Dialog zu aktuellen ÖPNV-Themen zu stärken.

Angelehnt an die „Westfälischen Nahverkehrstage“ des NWL entschlossen sich die Aufgabenträger diese Fachveranstaltung zu einem NRW-Format weiterzuentwickeln. In enger Zusammenarbeit mit dem NRW-Verkehrsministerium wurden die dafür erforderlichen Voraussetzungen geschaffen.

Die „Westfälischen Nahverkehrstage“ des NWL haben sich seit 2007 zu einem beliebten und erfolgreichen Format für die Nahverkehrsbranche entwickelt. In Zusammenarbeit mit der BAG SPNV konnten Inhalte und Referenten nicht nur der regionalen, sondern auch der bundesweiten Ebene erreicht werden. In NRW ist diese Fachveranstaltung das einzige regelmäßige Format mit dieser Ausrichtung.

Unter dem Arbeitstitel „NRW Nahverkehrstage“ wollen NVR, NWL und VRR die Fachveranstaltung reihum ausrichten. Mit den „NRW Nahverkehrstagen“ schaffen die Aufgabenträger ein Forum, bei dem sich die relevanten Akteure zum Meinungsaustausch auf hohem Niveau

treffen. Gleichzeitig wollen die Verbände den Nahverkehr in den öffentlichen Fokus bringen. Die Veranstaltungen thematisieren Herausforderungen, Trends und Potenziale des ÖPNV und sind Plattform für intensive Gespräche und Diskussionen, die der Branche gut tun.

Damit setzen die Aufgabenträger ihre Fachkompetenz und Erfahrung für den konstruktiven Austausch unter Experten und Führungskräften aus Verkehrsverbänden und –unternehmen, Institutionen und Verbänden, Wirtschaft, Verwaltung und Politik ein.

Die nächsten Nahverkehrstage sind geplant für den 07. November 2019 (Vorabend 06.11.), die Location dafür ist z. Z. noch nicht festgelegt.

Folgende Änderungen zum bisherigen Format sollen dabei umgesetzt werden:

- Die Veranstaltung erhält eine neue landesweite Bezeichnung
- Die Aufgabenträger organisieren die Veranstaltung federführend reihum (2019: NRW)
- Das NRW-Verkehrsministerium wird eng eingebunden
- Auf der Veranstaltung sollen NRW-Mobilitätspreise verliehen werden

18. Neugestaltung der Unternehmensseite www.vrr.de

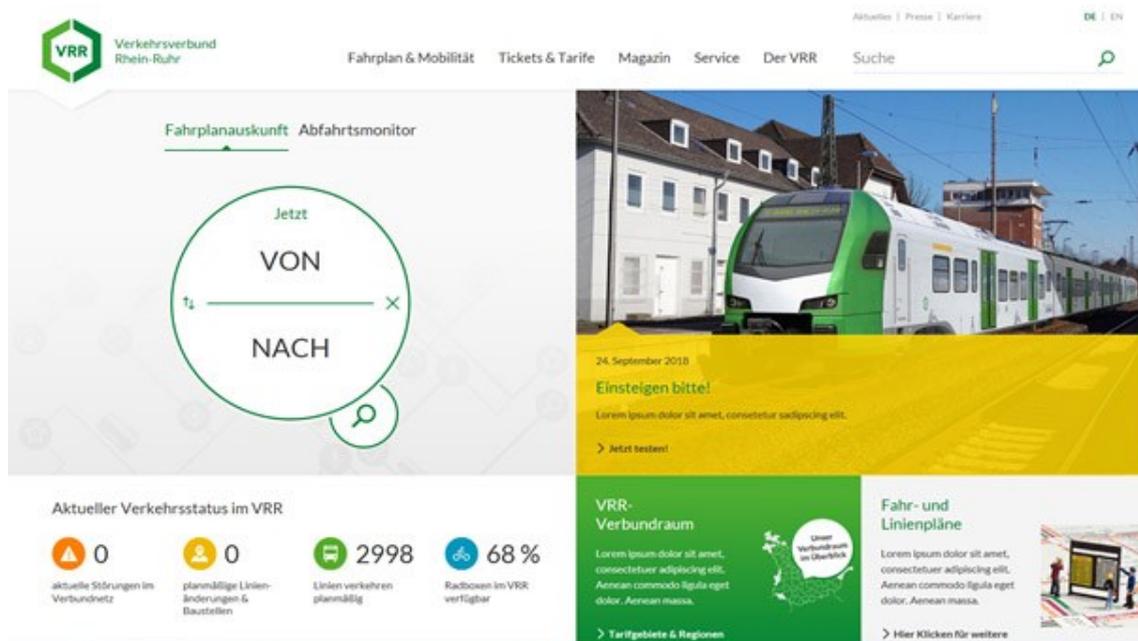
Mitte März ist es soweit: Die neugestaltete VRR-Website wird unter www.vrr.de freigeschaltet.

Der neue Internetauftritt ermöglicht sowohl ÖPNV-Nutzern als auch Vertretern aus Presse und Politik einen einfachen und übersichtlichen Zugang zu den digitalen Angeboten, Services und Informationen des Verbundes. Das responsive Webdesign sorgt dafür, dass die neuen Unternehmensseiten ein optimales Nutzungserlebnis bieten – ganz gleich, ob sie am PC, auf dem Tablet oder mit dem Smartphone aufgerufen werden.

Die Seitenarchitektur wurde intensiv überarbeitet, dabei sind insbesondere die Bedürfnisse und Wünsche der Nahverkehrskunden in den Mittelpunkt gestellt worden – die Resultate einer Online-Umfrage auf der VRR-Webseite wurden ebenso berücksichtigt wie die Resultate eines umfangreichen Content-Audits. Insgesamt ist die Seite übersichtlicher, aufgeräumter und strukturierter.

Herzstück der Seite ist nach wie vor die Fahrplanauskunft – hier wurde das Standardlayout³ implementiert. Der Zugang geschieht von der Startseite aus in einem kreisrunden Suchfeld, welches den VRR-Nutzern schon aus der App bekannt ist. Ein neues Feature ist das gleichnamige „Magazin“. Dieses dient sowohl als Medium der Unternehmenskommunikation als auch als digitales Kundenmagazin und bietet informative Unterhaltung und authentische Ein-

blicke ins Unternehmen und in aktuelle ÖPNV- und Verbund-Themen.



Grafik 1: Ansicht der neuen VRR-Startseite

Die technische Infrastruktur ist optimiert worden: Ein neues Content-Management-System (Typo3) wurde implementiert und das Webseiten-Tracking vereinheitlicht. Darüber hinaus ist die Seite barrierearm umgesetzt und sowohl in Deutsch als auch in Englisch aufrufbar. Der VRR hat die neue Seite gemeinsam mit der Dresdener Agentur webit! realisiert, die in einem offenen, europaweiten Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb den Zuschlag erhalten hatte.

In der Rubrik „Der VRR“ finden Sie alle relevanten Informationen zum Verbund. Diese sind konzeptionell und redaktionell aufgearbeitet worden und bieten einen interessanten Einblick in die vielfältigen Aufgaben und Tätigkeiten des VRR.

Den Link zu den Informationssystemen für Gremienmitglieder finden Sie innerhalb der Rubrik „Der VRR“ in der Unterrubrik „Politische Gremien“.



Die politischen Gremien des VRR

Die Städte und Kreise im Verbundraum haben sich als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr in Zweckverbänden zusammengeschlossen. Die Kreise Wesel und Kleve bilden den Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN). Der Zweckverband VRR besteht aus 19 Städten und fünf Kreisen: Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Ennepe-Ruhr-Kreis, Essen, Geisenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Kreis Mettmann, Mönchengladbach, Monheim, Mülheim an der Ruhr, Neuss, Rhein-Kreis-Neuss, Oberhausen, Kreis Recklinghausen, Remscheid, Solingen, Viersen, Kreis Viersen und Wuppertal. Die Kommunen entsenden Politikerinnen und Politiker in die Verbandsversammlungen der beiden Zweckverbände und wirken so aktiv bei der Entscheidungsfindung im Verbund mit.

Grafik 2: Ansicht Politische Gremien und Menüpunkt Politische Gremien