



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2019/0552	03.06.2019	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.06.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.06.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	27.06.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.06.2019	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.07.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal, Recht

1. Jahresvergabeplan
2. Sachstand Modernisierungsoffensive MOF3
3. Robustes Netz
4. Personalbericht

Verkehr

a) SPNV

5. Qualität im SPNV – Aktuelle Abmahnungen (SEV NWB, etc.)
6. Machbarkeitsstudie RE 10

7. Kooperationsvereinbarung zur Realisierung der Anbindung D`dorf-Eindhoven
8. Niederrhein-Münsterland Netz (Alternative Antriebe / Ladestationen)
9. SPNV-Vertrieb (kontinuierlicher Bericht bis Betriebsaufnahme Ende 2019)
10. Sperrung Sommerferien 2019 inkl. Ersatzkonzept
11. Betriebsaufnahme RE5 (RRX)
12. Verzögerung Betriebsaufnahme Wuppertal - Mettmann S28 (Regiobahn)
13. Mobilitätsservice-Zentrale

b) ÖPNV

14. Produktrichtlinie Regional- / Schnellbus und Bericht anderer Bundesländer
15. Dein Radschloss
16. Kommunalpolitisches Forum

Information/Innovation

17. Auftragsvergabe CiBo/APP/Ticketshop
18. Weiterentwicklung digitale Kundensysteme

Finanzen, Personal und Förderung

1. Jahresvergabeplan

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 entweder die sogenannten EU-Schwellenwerte für die Vergabe von Liefer-, Dienst- und Bauleistungen überschreiten oder von besonderer Bedeutung für die VRR AöR sind. 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).

Hier das Ergebnis in der Zusammenfassung:

Im Rahmen des Sitzungsblockes September/Oktober 2018 wurden ursprünglich achtzehn Vergabeverfahren für das Jahr 2019 angemeldet (Plan 09/2018). Davon wurden bisher vier Aufträge vergeben. Zwei weitere stehen kurz vor der Zuschlagserteilung. Einzelheiten zu den jeweiligen Bearbeitungsständen der Vergaben können der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) 2019 (Stand 05/2019) entnommen werden.

Darüber hinaus zeichneten sich bereits im Sitzungsblock März/April 2019 drei weitere in Planung befindliche Vergabeverfahren ab, die neu in den Jahresvergabeplan (Stand 01/2019) aufgenommen wurden (Ifd. Nr. 19 – 21). Zwei dieser Verfahren sind im April 2019 gestartet. Die Vergabe soll voraussichtlich im Juni 2019 erfolgen.

Aktuell (Stand 05/2019) sind vier weitere neue Vergabeverfahren geplant (Ifd. Nr. 22 – 25). Eines dieser Vorhaben soll bereits in Kürze vergeben werden.

2. Sachstand Modernisierungsoffensive MOF3

Im Februar 2016 wurde die „Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung über die Förderung und Finanzierung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur an SPNV-Verkehrsstationen im Bereich der Verkehrsverbund VRR AöR“, die sogenannte Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3), zwischen der DB Station & Service AG und der VRR AöR unterzeichnet. Danach sollen 21 Stationen (siehe **Anlage 2**) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 101,2 Mio. € im VRR-Raum modernisiert werden; die DB Station & Service AG und die VRR AöR tragen die anfallenden Kosten jeweils zur Hälfte.

Dieser Vertrag stand bis zuletzt unter dem Vorbehalt, dass das Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept des Landes NRW von der DB AG übernommen wird; d.h. konkret, dass die S-Bahnsteige (wie alle anderen Bahnsteige auch) mittel- bis langfristig eine Höhe von 76 cm erhalten. Der DB-Vorstand hat in einer Sitzung im März 2019 diesem Konzept zugestimmt, so dass der Vorbehalt in der MOF 3 – Vereinbarung hinfällig wurde. Die MOF 3 – Vereinbarung sieht vor, dass die Bahnsteighöhe an 6 S-Bahnstationen im VRR-Raum von 96 cm auf 76 cm abgesenkt wird.

Die DB Station & Service AG und der VRR haben nun die Planungs- und Umsetzungsstrukturen sowie das Berichtswesen des Förderprogramms festgelegt. In diesem Zusammenhang wurde auch vereinbart, dass den Belegheitskommunen nach Abschluss der Leistungsphasen (Lph.) 1+2 (Grundlagenermittlung und Vorentwurfsplanung) die jeweiligen Projekte vorgestellt werden. Die Planungen für die Lph. 1+2 sind für alle 21 Stationsvorhaben der MOF 3 bereits vergeben.

3. Robustes Netz

Die DB Netz AG ist Anfang des Jahres 2019 auf das Verkehrsministerium des Landes NRW zugekommen und hat ein Maßnahmenpaket vorgestellt, um die vorhandene Gleisinfrastruktur durch gezielte kleinere Maßnahmen kapazitiv zu stärken, damit für die in den kommenden Jahren anstehenden größeren Um- und Ausbaumaßnahmen, wie z.B. auf der RRX-

Stammstrecke und den Bau von neuen Elektronischen Stellwerken, eine ausreichende Flexibilität im Schienennetz für Umleitverkehre vorgehalten werden kann. Insgesamt hat die DB Netz AG 34 Maßnahmen identifiziert, die in 2 Stufen unterschiedlicher Vordringlichkeiten unterteilt sind. Es handelt sich hierbei in der Regel um den Einbau von sogenannten Gleiswechselverbindungen (Weichenstraßen im vorhandenen Schienennetz) und die Optimierung von Signalstandorten.

In Abstimmung zwischen dem Land, der DB Netz AG und den drei SPNV-Aufgabenträgern sind in der Folge 16 umzusetzende Maßnahmen in der 1. Stufe mit höchster Priorität eingestuft worden. Diese besitzen eine besonders hohe Wirkung auf die Netzflexibilität und erlauben die Durchführung einer hohen Anzahl an Nahverkehrsleistungen auch während der umfangreichen Ausbauvorhaben. Damit unverzüglich mit der Planung besonders komplexer Vorhaben begonnen werden kann, beabsichtigt das Land NRW für 13 der 16 Maßnahmen, die erforderliche Finanzierung für den Projektbeginn sicherzustellen und hat daher diese Maßnahmen in die **Priorität 1.1** einsortiert. Für die weiteren 3 Maßnahmen der **Priorität 1.2** wird eine Finanzierung bis zum Ende des Jahres 2019 angestrebt.

Der Investitionsumfang der Maßnahmen der Priorität 1.1. und 1.2 beträgt rd. 138,3 Mio. €. Neben einer hohen Beteiligung des Landes NRW und einer Kostenübernahme durch den Bund ist auch vorgesehen, dass sich die drei SPNV-Aufgabenträger an der Finanzierung beteiligen. Die Höhe wird zurzeit zwischen den Parteien verhandelt.

Der VRR-Anteil an den Gleisinfrastrukturmaßnahmen für das „Robuste Netz“ soll über vom Land NRW einzubehaltende § 12 – Mittel gem. § 13 Abs. 2 ÖPNVG NRW erfolgen. Wobei der Einbehalt vermutlich, entsprechend dem Planungs- und Baufortschritt, über mehrere Jahre verteilt wird. Nach dem bisherigen Verhandlungsstand zur Finanzierung des Maßnahmenpaktes, würde der VRR-Anteil ca. 9 Mio. € betragen.

4. Personalbericht

Im Dezember-Sitzungsblock 2018 wurde vom Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR am 22.03.2019 der Wunsch zur Erstellung eines regelmäßigen Personalberichtes geäußert. Der Personalbericht ist als **Anlage 3** beigefügt.

Verkehr

a) SPNV

5. Qualität im SPNV – Aktuelle Abmahnungen (SEV NWB, etc.)

Ende 2018/Anfang 2019 hat der VRR (bzw. der NWL) Abmahnungen gegenüber insgesamt drei Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesprochen.

Bei Keolis hat sich die Lage seitdem deutlich stabilisiert. Sowohl in Bezug auf eigenverschuldete Ausfälle als auch in Bezug auf Abweichungen in der Zugbildung hat sich die Lage erheblich verbessert und - bezogen auf den VRR - ein übliches Maß erreicht.

Bei der DB hat sich die Lage ebenfalls verbessert. Auf den Linien RE6 und S5/S8 hat sich die Zugbildung wieder massiv verbessert und es wurde ein übliches Maß an Abweichungen erreicht. Auf den übrigen abgemahnten S-Bahn-Linien hat sich die Lage ebenfalls verbessert, ist aber noch nicht zufriedenstellend.

Bei der NWB ist die Lage hingehend weiter problematisch. Einige von der NWB auf den Weg gebrachten Maßnahmen, unter anderem eine forcierte Ausbildung der Triebfahrzeugführer, sind nicht vor dem ehrgeizigen Ziel am 30.04. realisierbar gewesen. Insofern hat der VRR einer Verlängerung des Ersatzverkehrs auf den Linien RB 31 (nur noch am Wochenende), RB 36, RB 44, RB 45 zugestimmt, auch wenn damit die in der Abmahnung angegebene Frist (30. April) überschritten wurde. Als erste Verbesserung wird auf der RB 31 ab 1. Mai 2019 montags bis freitags wieder der reguläre Fahrplan angeboten. Ab Anfang Juni soll auf der RB 31 auch am Wochenende wieder der reguläre Fahrplan gelten. Eine Rückkehr zum regulären Fahrplan auf allen betroffenen Linien ist voraussichtlich erst im August 2019 möglich. Selbstverschuldete Ausfälle über die bekannten Ersatzkonzepte hinaus treten in den letzten Monaten praktisch nicht mehr auf.

6. Machbarkeitsstudie RE 10

Die Betriebsqualität der Linie RE10 gab in den letzten Jahren häufig Anlass zur Kritik. Insbesondere die Pünktlichkeit aber auch Zugausfälle sind zu bemängeln und ein Dauerärgernis für den Fahrgast. Die bestehende Infrastruktur auf der Strecke zwischen Krefeld und Kleve ist mit 77 Bahnübergängen und z.T. über 100 Jahre alten Stellwerken veraltet und störanfällig.

Aufgrund der unzureichenden Betriebsqualität gab es Ende 2018 einen gemeinsamen Termin mit Vertretern aus Landes-, Bundes- und Lokalpolitik, DB Netz, NWB und VRR, um Verbesserungsmöglichkeiten für die Linie RE10 zu diskutieren. In dem Termin wurden 2 Maßnahmen vereinbart, die zu einem dauerhaften Anstieg der Betriebsqualität führen sollen.

1. Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Krefeld und Kleve
Der VRR wird eine Machbarkeitsstudie und die Vorplanung nach HOAI zur Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik beauftragen. Hierbei ist der VRR auf die intensive Zu- und Mitarbeit der DB Netz AG angewiesen.
2. Betriebsqualitätsanalyse RE10
Das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (KC ITF NRW) wird eine Betriebsqualitätsanalyse für die Linie RE10 beauftragen. Hierbei sollen die Ursachen für Verspätungen auf der Linie analysiert und zeitnahe Möglichkeiten zur Stabilisierung des Betriebes abgeleitet werden. Die Beauftragung der Analyse wird im 2. Quartal 2019 erfolgen, der VRR ist an der Untersuchung beteiligt.

Sobald erste Ergebnisse vorliegen wird der VRR die Gremien informieren.

7. Kooperationsvereinbarung zur Realisierung der Anbindung D`dorf-Eindhoven

Ausgangslage

Seit 2016 finden Gespräche und Untersuchungen zu einer grenzüberschreitenden SPNV-Verbindung Düsseldorf – Eindhoven unter Beteiligung des VRR statt. In mehreren Arbeitsgruppen, begleitet durch einen Lenkungsreis, haben die Verkehrsministerien des Landes Nordrhein-Westfalen und der Niederlande, die Provinzen Limburg und Noord-Brabant und der VRR mit gutachterlicher Unterstützung Untersuchungen zu einer Anbindung von Düsseldorf an Eindhoven durchgeführt.

Gemäß den Untersuchungen ist eine Verlängerung der bereits heute verkehrenden Linie RE13 (Hamm – Düsseldorf – Mönchengladbach – Venlo) betrieblich und wirtschaftlich umsetzbar und sinnvoll. Im niederländischen Abschnitt Venlo – Eindhoven ersetzt dieser Zug eine Fahrt/Stunde des niederländischen IC. Langfristig, nach der infrastrukturellen Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Viersen und Kaldenkirchen wäre auch ein Flügelkonzept mit Flügelung des RE13 in Mönchengladbach in einen schnellen Zugteil (ohne Halt zwischen Viersen und Venlo) nach Eindhoven und einen langsamen Zugteil (mit Halt an allen Stationen zwischen Viersen und Venlo) bis Venlo möglich.

Eine Umsetzung der Verlängerung der RE13 ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 geplant.

Zur Realisierung dieser grenzüberschreitenden Verbindung hat der VRR eine Kooperationsvereinbarung mit der Provinz Noord-Brabant und die Provinz Noord-Brabant eine Vereinbarung mit dem niederländischen Verkehrsministerium abgeschlossen. Die Unterzeichnung

dieser Vereinbarungen fand am 9. Mai 2019 in einer gemeinsamen Veranstaltung in Venlo statt.

Weiteres Vorgehen

Bis zum Ende des Jahres 2019 sollen die konkreten Ausschreibungsinhalte zwischen den Beteiligten (VRR, NWL, Ministerium NL) abgestimmt und die Ausschreibungsunterlagen federführend vom VRR erstellt werden. Nach anschließendem Aufstellungsbeschluss soll Ende 2019 / Anfang 2020 mit der Ausschreibung gestartet werden.

8. Niederrhein-Münsterland Netz (Alternative Antriebe / Ladestationen)

Seit Sommer 2018 führen VRR und NWL das Verfahren zur Beschaffung und Instandhaltung von SPNV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für das sog. Niederrhein-Münsterland-Netz (Linien RE 10, RE 14, RE 44, RB 31, RB 36, RB 41, RB 43) durch.

Seitens der Hersteller ist der (maximale) zusätzliche Infrastrukturbedarf (Oberleitungsinselanlagen (OLIA) an Bahnhöfen) identifiziert worden. Daraus haben die Aufgabenträger 5 Stationen abgeleitet an den OLIA's geplant werden sollten. Diesbezüglich ist die Zusammenarbeit mit DB Netz/DB Energie angelaufen.

Um den Betrieb mit batterie-elektrischen Fahrzeugen (BEMU) aufnehmen zu können, ist die Fertigstellung und Inbetriebnahme der OLIA's zwingend erforderlich. Andernfalls haben die Aufgabenträger Fahrzeuge beschafft und finanziert, die nicht zum Einsatz kommen können.

DB Netz wird kein konkretes (spätestes) Fertigstellungsdatum nennen bzw. garantieren. Das Risiko der nicht fristgerechten (gemäß Zeitplan der Aufgabenträger) Inbetriebnahme der OLIA's übernehmen weder DB Netz, noch die Hersteller noch die Aufgabenträger selbst. Erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens lässt sich ein realistischer Inbetriebnahmetermin festlegen.

Um eine Verzahnung Hersteller/DB Netz sicherstellen zu können, wird das Verfahren fortgeführt. Die Betriebsaufnahme wird auf einen Zeitraum zwischen 12/2025 und 12/2028 festgelegt. Genaue Betriebsstufen und Inbetriebnahmezeitpunkte je Linie werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Weiterhin haben alle am Verfahren beteiligten Fahrzeughersteller sich auf BEMU-Fahrzeuge festgelegt. Somit wird das Verfahren nicht mehr antriebsoffen, sondern ausschließlich mit BEMU-Fahrzeugen fortgeführt.

Der erforderliche Finanzmittelbedarf für die Ladeinfrastruktur an den 5 Stationen wird voraussichtlich einen höheren 2-stelligen Millionenbetrag erreichen. Es wird angestrebt, dass die Förderung der Ladeinfrastruktur als Maßnahme im besonderen Landesinteresse gem. § 13 ÖPNVG NRW erfolgt und somit zu weitaus überwiegenden Teilen aus Landesmitteln bezuschusst wird.

Zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich Finanzierung, Zeitplan und Zuständigkeiten wird zwischen den Projektbeteiligten (DB Netz AG, DB Energie GmbH, DB Station & Service AG, Zweckverband NWL und VRR AöR) eine Rahmenvereinbarung geschlossen, die zurzeit vom VRR erstellt und im Anschluss zwischen allen Projektbeteiligten abgestimmt wird. Um keine Zeitverzögerungen im Projekt aufzubauen, wird parallel hierzu die Planungsvereinbarungen zur Umsetzung der Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 1+2 gem. HOAI) von der DB Netz AG erstellt und im Anschluss mit dem VRR abgestimmt.

9. SPNV-Vertrieb (kontinuierlicher Bericht bis Betriebsaufnahme Ende 2019)

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 Nachbarverbände).

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 Fahrkartenautomaten

In den letzten Wochen hat die DB Transdev mitgeteilt, dass einige bereits abgestimmte Standorte nicht umsetzbar sind und in diesen Fällen eine Versetzung des angedachten Standortes bzw. Migration der bestehenden DB-Fahrkartenautomaten vorgeschlagen wurde. Teilweise müssen die Standorte neu bereist werden. Ein entsprechender Migrations- und Aufbauzeitplan für die Fahrkartenautomaten ist von Transdev in Arbeit.

Arbeitsstand personenbediente Verkaufsstellen

Der aktuelle Arbeitsstand ist der beigefügten **Anlage 4** zu entnehmen. Änderungen gegenüber dem Stand vom Februar 2019 sind rot markiert.

Inzwischen hat die DB den VRR und Transdev informiert, welche Kundencenter die DB weiter betreiben wird um dort weiterhin den personenbedienten Verkauf von DB-Fernverkehrstickets und des NRW-Tarifcs anzubieten (Dortmund Hbf, Bochum Hbf, Essen Hbf, Duisburg Hbf, Düsseldorf Hbf, Gelsenkirchen Hbf, Recklinghausen Hbf, Oberhausen Hbf, Hagen Hbf, Wuppertal Hbf, Düsseldorf Flughafen noch in Prüfung). Ein Verkauf von Verbundtickets (Westfalen-, VRS- und AVV-Tarif) ist –analog der verbleibenden DB-Fahrkartenautomaten- nicht vorgesehen.

Umgang mit den bestehenden DB-Abonnements

Zwischen Transdev, DB und VRR wurde eine Migrationsvereinbarung zu den bestehenden DB-Abonnements getroffen mit dem Ziel, die Auswirkungen des Vertriebsdienstleisterwechsels für die Kunden möglichst gering zu halten. Diese Vereinbarung sieht u. a vor:

- Ab dem 01.07.2019 wird die DB in Ihren Vertriebsstellen Transdev-Aboanträge auslegen und sämtliche VRR-Aboneukundenanträge annehmen und an Transdev weiterleiten.
- Die DB wird sukzessive in den nächsten Monaten bestehende Abos kündigen. Dazu wird es ein gemeinsames Anschreiben der DB und Transdev geben, indem die DB formal das bestehende DB-Abonnement kündigt mit der Bitte an den Kunden, dass beiliegende Transdev-Antragsformular auszufüllen und an Transdev zu senden, so dass das Kundenabonnement dort weitergeführt wird.
- Voraussetzung hierfür ist, dass Transdev nachweist, dass VRR-Abonnements ordnungsgemäß gemäß den VRR Verbundregularien ausgegeben werden können.

10. Sperrung Sommerferien 2019 inkl. Ersatzkonzept

Hinter der Bezeichnung „Megabündel 2019“ verbergen sich drei gleichzeitig stattfindende Korridorbaumaßnahmen im Schienennetz der Deutschen Bahn, die in den Sommerferien 2019 gleichzeitig stattfinden werden. Die Planungen hierzu wurden bereits in 2017 begon-

nen:

- **ABS 46/2 Oberhausen Hbf – Emmerich Grenze**
 - Hier wird u.a. die 2. Bahnsteigkante in OB-Holten für die RRX-Züge erstellt, sowie weitere Maßnahmen im Rahmen des Betuwe-Streckenausbaus durchgeführt (Brücken, Gleise).
 - Zwischen OB-Sterkrade und Dinslaken, sowie nördlich von Wesel kommt es abschnittsweise zu 1-gleisiger Betriebsführung
 - Hier wird ein aus den zahlreichen Betuwe-„Sperrpausen“ bekannte Fahrplan-konzept bei 1-gleisigkeiten zur Anwendung kommen mit
 - RE5 und RE19 als halbstündliches Regel-Taktangebot,
 - RB35 verkehrt von Duisburg Hbf kommend ohne Halt in Oberhausen Hbf nur bis OB-Sterkrade
 - Einzelne RE19-HVZ-Verstärker verkehren ebenfalls.

- **Essen Hbf – Duisburg Hbf (S-Bahn + Ferngleise)**
 - Aufgrund verschiedenster Arbeiten (Signalisierung, Lärmschutz, Kanalbrücken, Gleisarbeiten, Brückenarbeiten) sind Fern- und S-Bahn-Gleise zwischen Essen Hbf / Essen West und Duisburg Hbf voll gesperrt
 - Zwischen Essen Hbf und Duisburg Hbf kann somit kein Zugverkehr stattfinden.
 - Es kommt zu Umleitungsverkehren um den gesperrten Streckenabschnitt herum (RE1, RE42, S1).
 - Die Linien S1 und S3, sowie RE2, RE6 und RE11 fallen zwischen Essen Hbf und Duisburg Hbf aus.
 - Darüber hinaus wird ein umfassender Schienenersatzverkehr zwischen Essen Hbf und Duisburg Hbf eingerichtet:
 - Für die S-Bahn-Linien S1 und S3 verkehren Busse im S-Bahn-Regeltakt mit allen Halten
 - Für die ausfallenden RE-Linien verkehren Schnellbusse nur mit Zwischenhalt in Mülheim Hbf tagsüber alle 10 Minuten, abends und nachts durchgehend im 15-Min-Takt.
 - Für die über Gelsenkirchen umgeleitete Linie RE1 verkehrt ein RE11-Zusatz-Pendel Dortmund Hbf – Bochum Hbf – Essen Hbf in RE1-Taktfahrlage und -Bedienzeiten.

- **D-Flughafen – Duisburg Hbf (S-Bahn + Ferngleise)**
 - Aufgrund von Gleisarbeiten sind die Ferngleise zwischen D-Flughafen und Duisburg Hbf ebenfalls gesperrt.
 - Es kommt zu massiven Ausfällen, die Züge werden gemäß „Verkehrsartenmix“

über S-Bahn-Strecke und Ortsgleise umgeleitet.

- Ausfall der Linie S1 zwischen Duisburg Hbf und D-Derendorf,
 - Umleitung der Linie S1 von Essen Hbf über Kettwig und Ratingen Ost nach D-Derendorf; D-Derendorf - Solingen Hbf gemäß Regelfahrplan.
 - Die Linien RE1, RE3, RE5 und RE19 verkehren zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg Hbf etwa im Regeltakt.
 - Die Linie RE19 wird zudem umgeleitet und hält nicht in D-Flughafen.
 - Die Linien S1, RE2, RE6 und RE11 fallen zwischen Düsseldorf Hbf (S1 ab D-Derendorf) und Duisburg Hbf aus.
- Für die über Kettwig und Ratingen Ost umgeleitete Linie S1 verkehrt ein zusätzlicher SEV Duisburg Hbf – D-Derendorf mit Anschluss an die Linie S11 nach Düsseldorf Hbf in S1-Regeltakt und -Bedienzeiten.

Nachfolgend ist die verkehrliche Umsetzung der Baumaßnahme einmal linienweise und einmal streckenweise dargestellt:

Verkehrskonzeption nach Linien:

- **RE 1:** Umleitung Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf – E-Altenessen – Gelsenkirchen Hbf – Dortmund Hbf
 - Kein Halt in Herne möglich aufgrund von Trassenkonflikten.
 - Ersatzverkehr Essen Hbf – Dortmund Hbf durch RE11-Verstärker in RE1-Trassenlage
 - In E-Altenessen Umstieg in die U-Bahn-Linien U11 und U17 von/nach Essen Hbf möglich

- **RE 2:** Teilausfall Düsseldorf Hbf – Essen Hbf

- **RE 5:** Haltausfall D-Benrath Ri. Köln, Fahrzeitänderungen, verkehrt ansonsten auf Regelweg.

- **RE 6:** Teilausfall Düsseldorf Hbf – Essen Hbf
 - Düsseldorf Hbf – Köln/Bonn-Flughafen kann über Neuss/Dormagen gefahren werden.

- **RE 11:** Teilausfall Düsseldorf Hbf – Essen Hbf
 - Verstärkerzüge Dortmund Hbf – Essen Hbf in RE1-Trassenlage

- **RE 19:** Haltausfall D-Flughafen

- Linie wird über Meerbusch-Osterath, die HVZ-Verstärkerzüge über DU-Wedau umgeleitet.
- **RB 35:** Teilausfall OB-Sterkrade – Wesel + Haltausfall Oberhausen Hbf
 - Zug verkehrt von Duisburg Hbf über Oberhausen West direkt nach OB-Sterkrade (Anschluss auf RE5 Ri. Wesel).
- **RB 37:** Linie befindet sich im Ausfall
 - Ersatz durch Busse im SEV
- **RE 42:** Umleitung Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf – E-Altenessen – Gelsenkirchen Hbf
 - In E-Altenessen Umstieg in die U-Bahn-Linien U11 und U17 von/nach Essen Hbf möglich.
- **S 1:** Teilausfall Duisburg Hbf – Essen Hbf
 - Umleitung Essen Hbf – E-Kettwig – D-Derendorf – Düsseldorf Hbf mit Zwischenhalten in E-Werden, E-Kettwig, Hösel und Ratingen Ost.
 - Essen – Duisburg Ausfall mit SEV
 - Duisburg – D-Derendorf mit SEV und Anschluss an die Linie S11 nach Düsseldorf Hbf.
- **S 2:** Verkehrt von Oberhausen Hbf nach MH-Styrum statt Duisburg Hbf.
 - Anschluss in Oberhausen Hbf von/auf RE5 Ri. Duisburg/Düsseldorf/Köln.
- **S3:** Teilausfall Oberhausen Hbf – Essen Hbf
 - Zusätzlich stündlicher Zug-Pendel MH-Styrum – Oberhausen Hbf durch Umleitung S2

SEV-Konzept:

- **S1:** SEV Duisburg Hbf – Essen Hbf im 20-Min-Takt, abends und am Wochenende im 30-Min-Takt
- **S3:** SEV Oberhausen Hbf – Essen Hbf im 20-Min-Takt, abends und am Wochenende im 30-Min-Takt
 - MH-Styrum – Essen Hbf somit im 10-Min-Takt
- **RE-Verkehre:** Schnellbusse Duisburg Hbf – Mülheim Hbf – Essen Hbf im 10-

Min-Takt, abends und nachts im 15-Min-Takt

Verkehrskonzeption nach Relation

Essen – Mülheim – Duisburg/Oberhausen:

- S1 und S3 im 10-Min-Takt mit allen Halten.
- Schnellbusse Essen - Duisburg im 10-Min-Takt mit Halt in Mülheim Hbf (24h-
Bedienung täglich).
- Zusätzliche Fahrmöglichkeiten mit Linie 901 und U18 zwischen Duisburg, Essen und
Mülheim.
- Zusätzliche Fahrmöglichkeit mit Linie 112 zwischen Oberhausen Hbf und Mül-
heim/Ruhr (hält in Mülheim nicht am Hbf, aber in der Stadtmitte!)

Essen - Düsseldorf:

- Ungefährer 10-Min-Takt aus S6 (alle Halte) und S1 (kein Halt in Essen Süd, E-
Stadtwald, E-Hügel, E-Kettwig Stausee, D-Rath und D-Rath Mitte)

Emmerich – Wesel – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf:

- RE5 und RE19 zwischen Wesel und Duisburg ca. im 30-Min-Takt.
- RE19 und RE19-HVZ-Verstärker mit Umleitung über DU-Wedau / Meerbusch-
Osterath nach Düsseldorf Hbf.
 - Kein Halt in D-Flughafen
- RB35 von Duisburg Hbf nach OB-Sterkrade in Umleitung über Oberhausen West.
 - Haltausfall Oberhausen Hbf
 - Anschluss von/auf RE5 für Verbindung Wesel – Rheinhausen / Krefeld / Mön-
chengladbach

Duisburg – Düsseldorf:

- Im Regionalverkehr können RE1, RE3 und RE 5 verkehren ungefähr im Regeltakt.
- RE19 inkl. Verstärkerzüge verkehren zusätzlich in Umleitung über DU-Wedau / Meer-
busch-Osterath ohne Halt in D-Flughafen.
- Die Linie S1 wird zwischen Duisburg Hbf und D-Derendorf durch Busse im SEV ge-
mäß Regeltakt bedient und hat Anschluss auf die Züge der Linie S11 Ri. Düsseldorf
Hbf.

Essen - Dortmund:

- Verkehr entsprechend Status Quo:
 - RE6 und RE11 verkehren auf dem Regelweg
 - Die RE1-Taktlage wird durch einen RE11-Verstärkerpendel Essen Hbf – Dortmund Hbf ersetzt.

Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg

- RE3 und S2 verkehren zwischen Dortmund Hbf über Herne und Gelsenkirchen Hbf bis Oberhausen Hbf in Regeltaktlage.
 - Für den S2-Ausfall Oberhausen – Duisburg besteht Anschluss der S2 von/auf RE5.
- RE1 verkehrt von Dortmund Hbf über Gelsenkirchen Hbf, E-Altenessen und Oberhausen Hbf nach Duisburg Hbf
 - Kein Halt in Herne oder Wanne-Eickel !
- RE42 verkehrt von Wanne-Eickel Hbf über Gelsenkirchen Hbf, E-Altenessen und Oberhausen Hbf nach Duisburg Hbf

Der VRR erhofft sich, dass in den Sommerferien 2019 auch in der ggü. 2018 geänderten Baustellen-Konstellation alle Relationen mindestens ausreichend durch Umleiter- oder Ersatzverkehre abgedeckt sind.

Leider kommt es zusätzlich zum „Megabündel 2019“ noch parallel zu weiteren Baumaßnahmen auf den Ferngleisen zwischen Bochum Hbf, Wattenscheid und Essen Hbf, sodass dort gegen Ende der Ferien für wenige Wochen mit weiteren Ausfällen und betrieblichen Einschränkungen gerechnet werden muss. Die Abstimmungen mit den beteiligten EVU hierzu laufen derzeit noch.

11. Betriebsaufnahme RE5 (RRX)

Seit Februar 2019 werden die für die 2. Betriebsstufe – RE 5 (RRX) – erforderlichen 16 Fahrzeuge vom Typ Desiro HC vom technischen Gutachter der Auftraggeber geprüft. Gegenwärtig befindet man sich hierbei in der Endphase der Prüfung. Nach aktuellem Stand wird zur Betriebsaufnahme der RE 5 (RRX) am 09.06.2019 die vorgesehene Fahrzeuganzahl bereit stehen.

Bereits vom ersten Quartal 2019 an verfügt National Express (NX), der zukünftige Betreiber der Linie RE 5 (RRX), über einige der zwischenzeitlich technisch begutachteten Zugeinhei-

ten. Diese nutzt NX, um sein Betriebspersonal zu schulen und diesem Streckenkunde zu vermitteln. In Bezug auf das Betriebspersonal sicherte NX den Aufgabenträgern zu die Betriebsaufnahme RE 5 (RRX) mit einem ausreichenden Personalbestand zu gewährleisten.

Seit dem 06.05.2019 fährt National Express einen ersten Umlauf vom Altbetreiber DB Regio auf der Linie RE 5 (RRX). Dieser Testbetrieb zielt darauf ab zum Fahrplanwechsel eine reibungslose Betriebsaufnahme aus fahrzeugtechnischer Sicht zu gewährleisten.

Während des Testbetriebes vom 06.05.2019 - 09.06.2019 kann der Haltepunkt Oberhausen-Holten in beiden Fahrtrichtungen vom RRX nicht bedient werden, da die Bahnsteiginfrastruktur noch nicht die für den RRX erforderliche Länge (215 m) und Höhe (76 cm) aufweist. Weiterhin kann ab dem 09.06.2019 (Regelbetrieb) bis voraussichtlich 13.07.2019 aus selbigem Grund in Oberhausen-Holten in Fahrtrichtung Oberhausen nicht gehalten werden. Ferner kann der Haltepunkt Voerde in Fahrtrichtung Oberhausen während des Test- und Regelbetriebs bis zur Fertigstellung der dortigen Bahnsteiginfrastruktur (voraussichtliche Fertigstellung Ende September 2019) nicht bedient werden.

Gegenüber der ursprünglichen Konzeption zur RE 5 (RRX), die ein Stärken / Schwächen von Zugeinheiten in Remagen vorsah, haben sich die Aufgabenträger zur Wahrung der Betriebsstabilität kurzerhand darauf verständigt auf diese Konzeption zu verzichten. Bereits mit der Betriebsaufnahme am 09.06.2019 wird National Express diese Änderung umsetzen und auf dem gesamten Linienweg zwischen „Wesel – Koblenz“ in Doppeltraktion verkehren. Mittelfristig hat die Änderung des Betriebskonzepts zur Folge, dass vereinzelt Haltepunkte südlich von Remagen in Bezug auf die Bahnsteiglänge baulich auf die Länge von 215 Metern angepasst werden müssen.

12. Verzögerung Betriebsaufnahme Wuppertal - Mettmann S28 (Regiobahn)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 war geplant, die Strecke Wuppertal - Mettmann Stadtwald in Betrieb zu nehmen. Hierfür sollte als erste Stufe ein elektrischer Betrieb als Pendel (S28a) eingerichtet werden der dann ab dem Fahrplanwechsel 2021 als durchgängiger elektrischer Betrieb von Wuppertal über Mettmann, Düsseldorf nach Kaarst erweitert werden soll. Von Seiten der Regiobahn wurde kürzlich bekannt gegeben, dass die notwendigen Infrastrukturarbeiten für die Inbetriebnahme zwischen Wuppertal und Mettmann nicht zum Fahrplanwechsel fertiggestellt werden können. Es wird zu einer Verzögerung bei den Bauarbeiten von ca. 1 Jahr kommen.

Zur verkehrlichen Aufrechterhaltung der Relation Wuppertal - Mettmann wird die Linie SB 68 weiterhin ein Angebot für die Fahrgäste im Jahr 2020 herstellen.

13. Mobilitätsservice-Zentrale

Anfang Februar 2019 wurde von Seiten der DB bekannt gegeben, dass der Service für hilfsbedürftige Reisende bei ihrer Reisekette nur noch für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbracht wird, die eine vertragliche Regelung mit DB Vertrieb abgeschlossen haben. Darin enthalten war/ist die Organisation der gesamten Reisekette von Ein-/Ausstieg ggf. mit Hublift, Sicherstellung Fahrzeug mit Behinderten-WC, bis hin zur Begleitung des Reisenden.

Da nicht alle EVU hierzu Verträge besitzen, bedeutet dies für Bahnreisende mit Mobilitätseinschränkungen, dass sie unter Umständen mit verschiedenen Unternehmen Kontakt aufnehmen müssen, um für eine Bahnreise ihre Hilfeleistungen anzumelden und zu planen.

Auf Grund großer und umfassender Kritik vor allem auch vom Deutschen Behindertenrat an der Neuregelung wurde innerhalb der DB mit anderen Konzernteilen geprüft, ob der Service zukünftig z.B. über DB Station&Service und in diesem Zusammenhang eine Integration der Verrechnung über den Stationsnutzungsvertrag möglich ist.

Am 01. April wurde dieses Thema im Stationsbeirat, in dem u. a. Aufgabenträger und andere EVU vertreten sind, platziert. Es wurde vereinbart eine bundesweit einheitliche Regelung weiterzuverfolgen und auszuarbeiten.

Bis zur Klärung des Gesamtkomplexes wird die DB vorerst weiter sicherstellen, dass mobilitätseingeschränkte Reisenden über die bekannten Kommunikationswege die kostenfreien Hilfestellungen für die gesamte Reisekette abrufen können.

b) ÖPNV

14. Produktrichtlinie Regional- / Schnellbus und Bericht anderer Bundesländer

Einführung / Sachstand Produktrichtlinie

Im ersten Sitzungsblock des Jahres 2019 formulierten die Gruppen der CDU, SPD und von Bündnis90/Die Grünen einen Antrag in der Angelegenheit „Regionale Schnellbusse“:

Die Verwaltung prüft den Bedarf an regionalen Buslinien und legt ggf. Vorschläge zur Einrichtung, Koordination der Verkehrsunternehmen und Finanzierung vor.

Hierzu wird der VRR in einem ersten Schritt noch in diesem Jahr auf Grundlage des SPNV-Bestandsnetzes ein idealtypisches, verbundweites Netz regionaler Schnellbusse entwickeln.

Die Grundidee des integralen Taktfahrplans (ITF) im SPNV soll dabei auch auf dieses Netz übertragen werden.

In einem zweiten Schritt wird dieses Konzept mit den kommunalen Bestandsnetzen abgeglichen. Hier werden die Aufgabenträger und kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR eingebunden. Darüber hinaus müssen auch rechtliche, organisatorische und insbesondere finanzielle Rahmenbedingungen geklärt werden.

Parallel hierzu haben im Rahmen der Aktivitäten seitens des Landes NRW bereits ausführliche Abstimmungen zwischen den Verbänden VRR, NVR und NWL stattgefunden. Es wurde vereinbart, dass die drei Zweckverbände einen grundsätzlichen gemeinsamen Rahmen für regionale Schnellbuslinien definieren, der Mindeststandards für Taktungen, Fahrzeugausstattungen, etc. enthält.

Dieser gemeinsame Rahmen wurde im Detail zwischen den Vorständen der Zweckverbände ausgehandelt und bildet die Grundlage für eine gemeinsame Produktrichtlinie für regionale Schnellbusse in NRW:

Angebot	
Anzahl Halte / Durchschnittliche Geschwindigkeit	mindestens Halt an den Bahnhöfen und zentralen Verknüpfungspunkten der Kommunen, vorgegebene Knotenzeiten sollen erreicht werden (bei zwei oder mehr Knoten dann natürlich alle), in Kombination mit vorgegebenen fahrplanmäßigen Durchschnittsgeschwindigkeiten: 30 km/h innerorts (in begründeten Ausnahmefällen Abweichung von 10 % bis zu 27 km/h möglich) und 35 km/h außerorts und einem Umwegfaktor von 1,2
Mindest-Bedienzeiten	Montag - Freitag: 06:00 - 20:00 Uhr Samstag: 09:00 - 18:00 Uhr Sonntag: individuell nach Bedarf Ferien: wie Schulzeiten
Mindest-Takt	60 Minuten-Takt; Sonntags: Taktverkehr nach individuellem Bedarf maximal soll ein 30 Minuten-Takt gefördert werden
Als Ziel: Anbindung schienenferner Orte	Als Ziel: Anbindung schienenferner Orte und Schließung von nachfragelevanten Lücken im SPNV-Netz
Als Ziel: Anschlusssicherung SPNV	Als Ziel: Anschlusssicherung SPNV

Fahrzeuge	
Barrierefreiheit	nur Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Rampe
Reisebestuhlung	Komfortsitze / Reisebestuhlung Sitzabstände und Polsterstärke noch zu definieren, keine Konferenzbestuhlung
Klimatisierung	Klimatisierung
Fahrzeughöchstalter	Neufahrzeuge (Abweichungen bei Reservefahrzeugen möglich), nach zehn Jahren Austausch der Flotte
Fahrgastinformationssystem	akustische und optische Fahrgastinformation (TFT-Monitore) Lieferung von Echtzeitdaten (analog zu SPNV)
W-LAN	W-LAN
USB	USB-Steckdosen an allen Sitzgruppen
Kapazität / Anzahl Sitzplätze	ausreichend Sitzplätze (möglichst keine stehenden Fahrgäste)
Umweltstandards	"alternative Antriebe", sonst mind. Euro-VI-Standard
Bordrechner zur Lieferung Echtzeitdaten	elektronischer Fahrscheindrucker mit E-Ticketing-Funktion Stufe 3 Bordrechnersystem zur Echtzeitdaten-Auskunft und mind. 1 Fahrscheinentwerter

Die letztendlichen Angebote an regionalen Schnellbusverkehren in NRW können und sollen über die hier beschriebenen Mindeststandards hinausgehen. Die hier beschriebenen Mindeststandards sind insbesondere bei den Takt- und Bedienzeiten als untere Grenze zu verstehen.

Die Tabelle wird in Abstimmung zwischen den drei Verbänden ergänzt und in eine Textform umgewandelt, aus der eine Produktrichtlinie für regionale Schnellbusse entstehen kann.

Bestrebungen auf Landesebene

Auch auf Ebene des Landes gibt es Bestrebungen, regionale Schnellbusse in NRW zu etablieren:

Das Trassenpreissystem der DB Netz AG unterlag im Jahr 2018 strukturellen Änderungen. Diese Änderungen hatten zur Folge, dass sich die Trassenkosten in den jeweiligen drei Ko-

operationsräume unterschiedlich veränderten. Das Land NRW hat daher finanziellen Ausgleich für die Jahre 2020 bis 2032 in Aussicht gestellt. Explizit soll ein Teil dieser Mittel in die Finanzierung von regionalen Schnellbuslinien fließen. Dies ist seit der Novelle des ÖPNVG NRW im Jahr 2016 rechtlich möglich, die Zweckverbände können entsprechende Verkehre fördern (vgl. §2 Abs. 4 und 5, §5 Abs. 3 und §11, Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Konkret handelt es sich bei den Mitteln des Landes um 15 Millionen Euro, die über 12 Jahre auf die drei Kooperationsräume verteilt werden. Für dieses Geld wurde ein Verteilungsschlüssel vereinbart, nach dem der VRR 15%, der NVR 30% und der NWL 55% dieser Mittel erhält. Entsprechend würde der VRR 2,25 Millionen Euro über 12 Jahre, also 187.500 Euro pro Jahr für den Betrieb von regionalen Schnellbussen erhalten.

Klar ist, dass diese Mittel für die Finanzierung von regionalen Schnellbusverkehren nicht ausreichen werden und eine weitere Finanzierungssäule benötigt wird.

Während die Zweckverbände NVR und NWL die bereitgestellten Mittel in Form einer Förderung an die ÖPNV-Aufgabenträger in ihrer Region weiterleiten werden, ist die Frage nach der Rolle des VRR noch genauer zu definieren. Je nach Relation oder Linie ist es auch denkbar, dass der VRR selbst die Rolle des Aufgabenträgers für entsprechende regionale Schnellbusse übernimmt. Hierzu müsste dann eine Vielzahl politischer und organisatorischer Voraussetzungen geschaffen werden.

Voraussetzung ist die Klärung der Frage nach der Finanzierung von entsprechenden regionalen Schnellbus-Verkehren. Die vom Land NRW in Aussicht gestellten Mittel müssen in jedem Fall mit anderen Mitteln komplementiert werden.

15. Dein Radschloss

Nachdem im April 2018 in Oberhausen-Sterkrade die erste Anlage von DeinRadschloss in Betrieb genommen werden konnte, ist das System kontinuierlich weiter gewachsen. Fristgerecht sind alle geplanten Anlagen an 61 Bahnhöfen und Haltestellen in 14 Kommunen – gefördert durch das Bundesumweltministerium – bis zum Ende des Bewilligungszeitraums am 31.12.2018 errichtet worden. Alle Anlagen sind explizit an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV errichtet worden, um die Schnittstelle zwischen Fahrrad und ÖPNV zu stärken. Die Anlagen werden digital über ein elektronisches Zugangs- und Hintergrundsystem gesteuert. Hierdurch halten auch die neuen Bike+Ride-Anlagen mit der fortschreitenden Digitalisierung Schritt.

Unter dem Markennamen DeinRadschloss können Fahrgäste unter www.dein-radschloss.de Stellplätze via Internet (insbesondere auch via Smartphone) suchen, buchen und bezahlen. Nach einer einmaligen Registrierung kann der Kunde alle DeinRadschloss-Anlagen im Verbundraum nutzen. Um vor Ort auf die Abstellanlagen zugreifen zu können, kann auch eine ÖPNV-Chipkarte genutzt werden. Bereits heute haben die BOGESTRA und die Ruhrbahn DeinRadschloss in ihr digitales Angebot (App) integriert und können ihren Kunden somit ein ganzheitliches Mobilitätsangebot machen. Um eine höhere Auslastung zu erreichen und auch Gelegenheitsfahrern die Nutzung zu ermöglichen, werden an allen Standorten auch Stellplätze zur Kurzzeitmiete (Tages- und Wochenbuchungen) angeboten.

Eine erste Evaluation im November 2018 hat ergeben, dass an vielen Anlagen eine gute Auslastung zu verzeichnen ist; Tendenz steigend. Ein Hauptteil der Nutzung entsteht durch verlagerte Pkw-Wege. Diese Nutzung fällt überwiegend in den Berufsverkehr.

Da zum Zeitpunkt der ersten Evaluation im November 2018 nur ein Teil der DeinRadschloss-Anlagen in Betrieb war, ist eine zweite Evaluation am Ende der Fahrradsaison 2019 geplant, sodass alle bis dato errichteten Abstellanlagen für einen längeren Zeitraum den Nutzern zur Verfügung standen.

Zukünftige Ausrichtung /Erweiterungen

Weitere Kommunen können sich ab sofort mit neuen Radabstellanlagen dem System anschließen: Künftig werden Investitionen zur Errichtung neuer Anlagen im DeinRadschloss-System über die Mittel der Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW gefördert. Die Förderung erfolgt gemäß der jeweils aktuellen Fassung der „Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR“. Gefördert werden können 90 Prozent der Investitionskosten bis zu einem – ausschließlich für DeinRadschloss gültigen – Höchstbetrag von 2.200 Euro je Fahrradbox und 1.950 Euro je Stellplatz in einer Sammelabstellanlage.

Für den Förderkatalog 2020 wurden bis zum 30.04.2019 über 1000 Stellplätze angemeldet, die in DeinRadschloss integriert werden sollen.

Im Falle einer Förderung sichern entsprechende Regelungen zum Design, den Mietdauern und den Nutzungsbedingungen dem Kunden bzw. der Kundin verbundweit ein nutzerfreundliches System mit hohem Wiedererkennungswert.

Parallel zu dieser Entwicklung wird auch nach einer NRW-weiten Lösung gesucht. So ist alternativ zu einer Vollintegration neuer Anlagen außerhalb des VRR-Raums in das DeinRadschloss-System denkbar, dass aufgrund bestehender Strukturen in den verschiedenen Räu-

men regional eigenständige Systeme installiert werden, die über eine Schnittstelle miteinander vernetzt werden. Der Kunde bzw. die Kundin könnte somit mit einer einmaligen Registrierung alle Standorte in den verschiedenen Regionen nutzen.

16. Kommunalpolitisches Forum

Die beim VRR ansässige Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität veranstaltete in diesem Frühjahr erstmals zwei „Kommunalpolitische Mobilitätsforen“ mit dem Thema „Der ÖPNV als Rückgrat vernetzter Mobilität“. Eingeladen waren hierzu alle politischen Mitglieder der mit den Themen Verkehr und Mobilität befassten Ausschüsse sowie die Fraktionsvorsitzenden in den Kreisen, Städten und Gemeinden im VRR-Verbundraum.

Bei den zuvor durchgeführten Veranstaltungsformaten der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr standen primär die Fachleute auf Seiten der kommunalen Verwaltungen im Fokus. Zudem begegnete der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr in der täglichen Arbeit regelmäßig der Wunsch nach Informationen insbesondere bei den ehrenamtlichen Entscheidungsträgerinnen der Kommunalpolitik. Oft fehlen in Zeiten großer Aufmerksamkeit für Mobilitätsthemen (Dieselfahrverbote, alternative Antriebe usw.) Kenntnisse über die Chancen und Elemente zukünftiger und nachhaltiger Mobilität.

Dementsprechend sollen fortan auch die kommunalpolitischen Mandatsträgerinnen und Mandatsträger im Themenfeld der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung stärker mit Informationen versorgt, sowie ihnen Best-Practice-Beispiele vorgestellt werden. Die beiden Veranstaltungen am 23. März in Dortmund und am 11. Mai in Düsseldorf boten die Möglichkeit, über Partei- und Kommunalgrenzen hinweg, einen sachbezogenen Wissenstransfer und einen Informations- und Erfahrungsaustausch zu initiieren.

Die Veranstaltungen in Dortmund und Düsseldorf, die als Auftakt einer Serie gedacht sind, vermittelten in erster Linie einen Grundwissensstand in den Themenbereichen ÖPNV, SPNV und vernetzte Mobilität. Darüber hinaus konnten die Unterstützungsangebote (Vernetzung, Qualifizierung, Beratung) der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW aufgezeigt werden. Mitarbeiter des VRR stellten die Grundzüge der Finanzierung des ÖSPVs vor und präsentierten die Projekte Rhein-Ruhr-Express (RRX), das neue Betriebskonzept für die S-Bahn Rhein-Ruhr und das landesweite Vorhaben zum Check-In/Be-Out. Dabei konnten sie transparent aufzeigen, für welche Herausforderungen und Zukunftsthemen zuverlässiger Mobilität der VRR bereits Angebote vorhält oder zurzeit erarbeitet.

Die insgesamt ca. 150 Besucher der Veranstaltungen konnten erfahren, dass neue Mobili-

tätsangebote, ein starker ÖPNV und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel sowohl für die Kommune als Standortvorteil als auch für die eigene Lebenssituation Vorteile hat und eine Befassung mit dem Thema daher empfehlenswert ist. Das Zukunftsnetz Mobilität stellte dabei vor allem heraus, dass der Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements viele Potenziale für eine politische Gestaltung und damit auch zur eigenen Profilierung der Kommunalpolitik eröffnet.

Im Nachgang der Veranstaltung sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die vorgestellten Themen bestenfalls in ihren Fraktionen oder Arbeitskreisen für die Kommunalpolitik nutzen und gegebenenfalls die Diskussion über die Mitgliedschaft ihrer Kommune oder ihres Kreises im Zukunftsnetz Mobilität initiieren.

Information/Innovation

17. Auftragsvergabe CiBo/APP/Ticketshop

Die ursprünglich für Anfang Februar 2019 geplante Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren App/Ticketshop/CiBo konnte bedingt durch ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer Westfalen nicht erteilt werden. Die mündliche Verhandlung in Münster hat bereits Ende März 2019 stattgefunden und Anfang April wurde der Nachprüfungsantrag durch den Beschluss der Vergabekammer zurückgewiesen. Der unterlegende Bieter hat gegen den Beschluss der Vergabekammer eine sofortige Beschwerde beim Vergabesenat des Oberlandesgericht Düsseldorf (OLG) eingereicht. Eine mündliche Verhandlung ist derzeit für Ende August 2019 angesetzt.

Eine Zuschlagserteilung durch die Auftraggeber ist auf Grund der sofortigen Beschwerde beim OLG nicht möglich und kann erst nach Abschluss des Verfahrens erfolgen. Damit ergibt sich für die Inbetriebnahme der einzelnen Module App/Ticketshop/CiBo ein Zeitverzug von ca. einem halben Jahr.

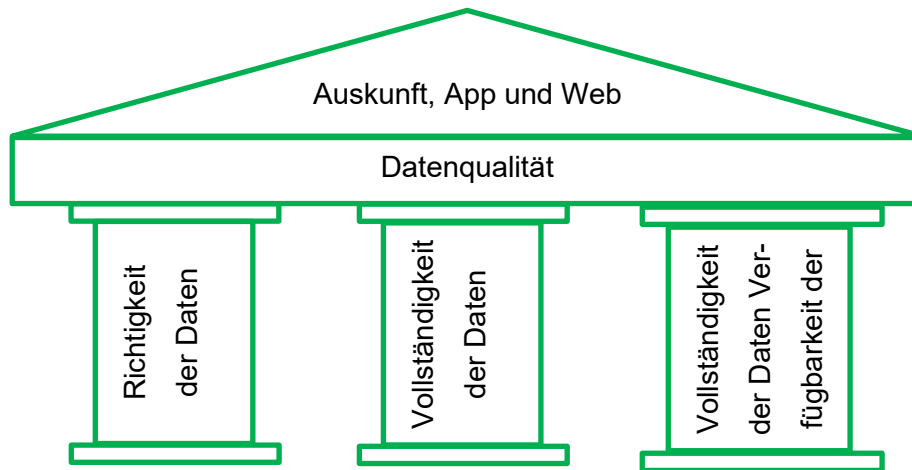
18. Weiterentwicklung digitale Kundensysteme

Datenqualität im Auskunftssystem

Das Hintergrundsystem zur Datenpflege DIVA (Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement und Auskunftssystem) bildet die Grundlage für die VRR-Auskunft. Grundsätzlich sind die Hintergrundsysteme für die Qualität der Auskunft sowie die Informationen bspw. in den Apps der Kunden maßgeblich., auch wenn diese für den Kunden nicht sichtbar sind. In diesen werden die Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen und Verbünde sowie die Daten weiterer Partner, z. B. der DB AG, des VRS und AVV, gesammelt und integriert. Die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des VRR bietet auf dieser Datenbasis die Kundenschnittstelle für die

Nutzerinnen und Nutzer. So kann den Kunden seit Jahren eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Auskunft zur Verfügung gestellt werden.

Das Thema Datenqualität setzt sich aus mehreren Bestandteilen zusammen.



Richtigkeit der Daten

In 2018 wurde besonders in zwei Projekten eine erhebliche Verbesserung der Qualität der Daten erzielt. Durch das Projekt nextTicket, bei dem erstmals kilometerbasiert abgerechnet wurde, war die Anforderung an die korrekte Georeferenzierung der Haltestellen enorm gestiegen. Somit mussten die Haltestellen mit noch genaueren Koordinaten angelegt sein, um dem Kunden den korrekten Preis in Rechnung zu stellen. Die Verkehrsunternehmen konnten mit Unterstützung des VRR hier einen großen Sprung in der Qualität erreichen, der auch auf die Auskunft selbst und nach nextTicket als positive Wirkung erhalten geblieben ist.

Die Qualität der Daten konnte dann im Projekt GTFS (General Transit Feed Specification) noch weiter verbessert werden. In der automatisierten Prüfung der Daten bei Google fallen auch kleinere Abweichungen auf. Um diese Fehler in kürzester Zeit zu beheben, wurden optimierte Prozesse zur Fehlerbehebung mit den VU etabliert, die wiederum auch in der VRR-Auskunft wirksam werden. Dies führt dazu, dass der VRR seit November 2018 einen regelmäßig verbundweiten GTFS-Export an Google liefert. Derselbe Feed wird auch über das OpenData Portal des VRR zur Verfügung gestellt. Durch die Arbeit der VU und des VRR, besonders in den beiden Projekten aber auch im Alltag, hat die Qualität der Daten im VRR ein hohes Level erreicht. Um dieses Level halten und weiter verbessern zu können, werden derzeit weitere automatisierte Prozesse zur Verbesserung des Pflegesystems entwickelt.

Vollständigkeit der Daten

Neben den Fahrplandaten als Basis für die Auskunft sind für die Kunden die zusätzlichen Informationen, bspw. die Prognose und Echtzeitdaten besonders wichtig. Weiterführende

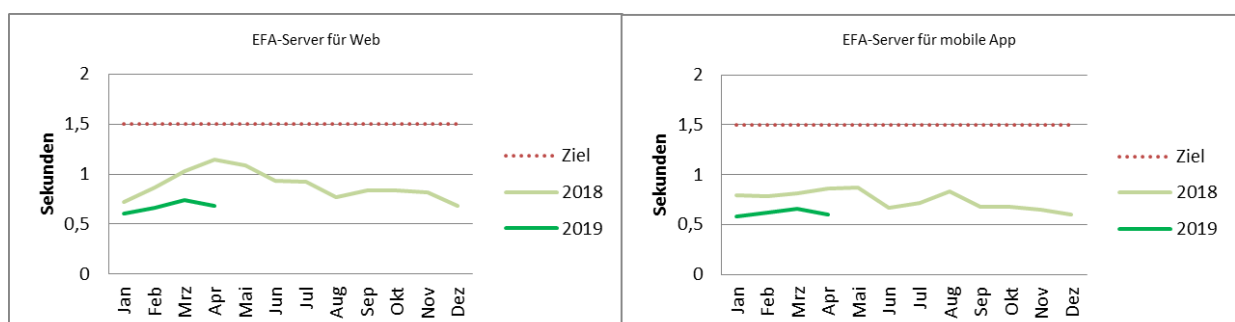
Informationen, wie z. B. Belegungsgrade und Wagenreihung, die die Qualität der Auskunft weiter inhaltlich verbessern, können zukünftig über eine neue Standardschnittstelle bei Verfügbarkeit an den VRR übermittelt werden. Die Verarbeitung dieser Daten und verlässliche Aufbereitung für den Kunden, befindet sich im Rahmen der Projekte Zusatz-Texte-Plattform NRW und Ereignis-Management-System des VRR im Aufbau. Dass im Ereignis-Management-System die Meldungen nicht mehr frei verfasst werden, sondern mit Templates erstellt werden, wird zukünftig zusätzlich zur Vereinheitlichung und Verbesserung der Qualität von Störungsmeldungen führen.

Verfügbarkeit der Daten

Die Verfügbarkeit der Daten hängt entscheidend von der Qualität der technischen Systeme ab. Um die Qualität der Systeme im VRR messen, beurteilen und verbessern zu können, werden verschiedene Kennzahlen genutzt.

Um die Nutzung der Systeme zu beurteilen, wird die Anzahl der gerechneten Fahrten des Auskunftssystems herangezogen. Im Jahr 2018 wurden insgesamt ca. 1,26 Mrd. Fahrten (bereinigt um automatische Abfragen) gerechnet. Das zeugt von der häufigen Nutzung der Auskunft durch die Fahrgäste. Von Januar 2019 bis April 2019 betrug die Anzahl der gerechneten Fahrten ca. 461 Mio., das ist ein Plus von 11 % zum Vergleichswert aus dem Vorjahr (2018: 414 Mio.).

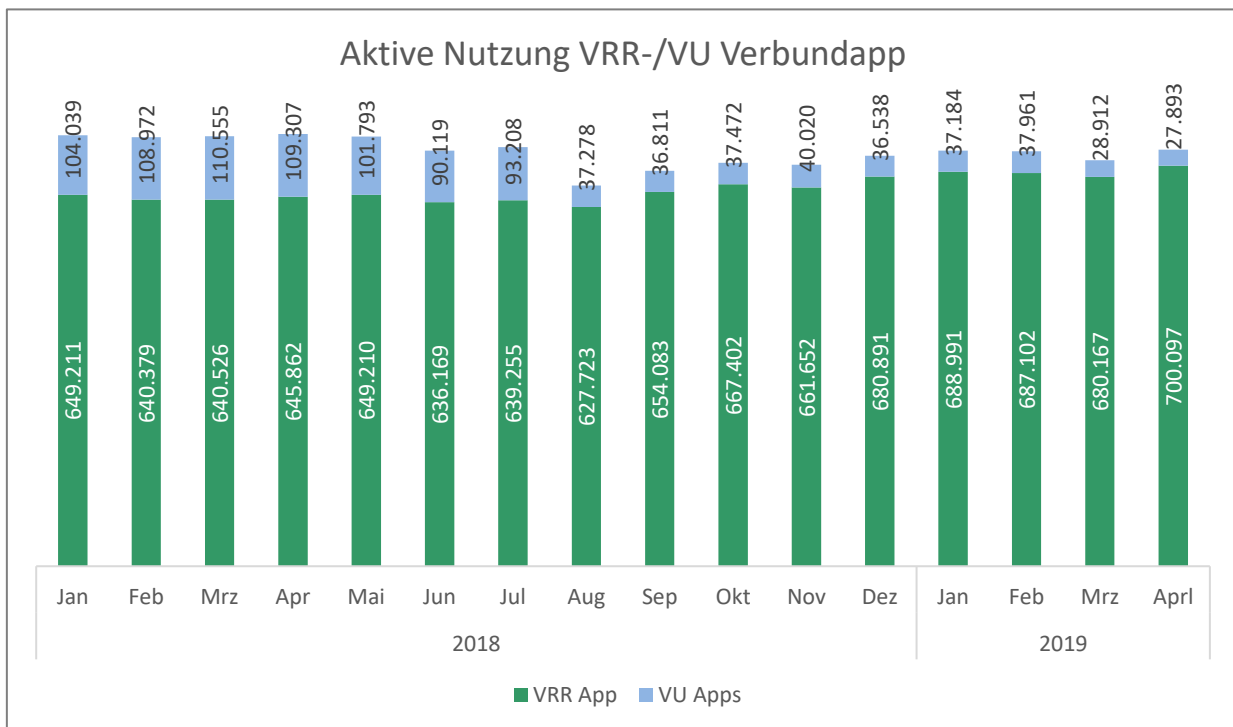
Um die Qualität der Systeme zu bewerten wird die Antwortzeit des Systems auf Anfragen u. a. von mobilen Endgeräten gemessen – also die Zeit, die von der Anfrage des Kunden an die Auskunft bis zu der Bereitstellung der Ergebnisse durch die Auskunft vergeht. Die Antwortzeit lag 2018 für App-basierte Auskünfte bei durchschnittlich 0,77 Sekunden und bei Web-basierten Auskünften bei 0,92 Sekunden. Durch die Umsetzung einiger Konzepte und Prozesse in den Systemen, konnte diese sehr gute Antwortzeit sogar weiter verbessert werden und beträgt in 2019 bisher bei App-basierten Anfragen durchschnittlich 0,62 Sekunden und bei Web-basierten Anfragen 0,67 Sekunden. Somit erhält der Kunde (abhängig von seiner Internetverbindung) die Antwort auf seine Auskunftsanfrage deutlich unter 1 Sekunde.



Um die Aktualität der Daten zu gewährleisten wird an jedem Wochentag (Mo. –Fr.) eine Datenübernahme der von VU gepflegten Daten durchgeführt. Daher wird zur Beurteilung der Aktualität die Prozentzahl der erfolgreichen Datenübernahmen herangezogen. Durch die kontinuierliche Verbesserung der Daten und der Prozesse und der Einführung eines Redundanz-Konzeptes in 2018, konnte diese von 78 % in 2016 bis auf ca. 95 % in 2019 gesteigert werden.

Verbund App und Ticketshop

Die zehn Apps innerhalb der Verbund App funktionieren weiterhin zuverlässig. Die Nutzungszahlen weisen eine stabile positive Entwicklung auf. Über die Monate März bis Juni 2019 wird ein weiteres Update ausgespielt, das neben den unten dargestellten Vertriebsfunktionen einige für die Auskunft und die allgemeine Bedienung relevante Verbesserungen mit sich bringt.



Die Texte in der Oberfläche der Apps wurden angepasst und vereinheitlicht und tragen so zu einer besseren Nutzbarkeit bei. Anlässlich des ev. Kirchentags in Dortmund wurden dort große Anstrengungen unternommen, um die Datenbasis für eine barrierefreie Auskunft zu verbessern. Unter anderem wurden die Oberflächenbeschaffenheit und die Breite von Fußwegen erfasst, um diese Qualitäten in die Auskünfte für Rollstuhlfahrer aufnehmen zu können. Eine entsprechende Option um diese Auskünfte zu aktivieren und langfristig nutzbar zu machen, wurde umgesetzt und in die Planung der Updates aufgenommen.

Als neues Marketinginstrument verfügen die Apps nun über die Möglichkeit, über ein Pop-Up die Kunden um eine Bewertung der App in den App-Stores zu bitten. Dies ist ein probates Mittel um auch positiv gestimmte Nutzer zur Abgabe eines Votums zu motivieren.

Vertrieb über die Verbund App

Seit dem 8. April ist der Ticketshop der Vestischen online und funktioniert seither zuverlässig. Aktuell wird der VRR-Tarif verkauft, an der Erweiterung um NRW- und Westfalen-Tarif wird gearbeitet. Die Ticketshops der Stadtwerke Remscheid, der HST und der Stadtwerke Neuss folg(t)en nach aktuellem Stand in der KW 21.

Vertrieb über die VRR-App

Am 29. April ging die Version der VRR-App online, in der als Stellvertreterlösung der Ticketshop der Rheinbahn integriert wurde. Über diesen Shop sind nunmehr VRR-Tickets, NRW-Tickets und die VRS-Tickets im Übergangstarif erhältlich. Das Update wurde stufenweise über eine ganze Woche ausgespielt, so dass spätestens seit der KW 13 alle App-Nutzer auf den Shop zugreifen können.

Ab dem ersten Tag der Verfügbarkeit fanden Ticketkäufe statt, die sich sehr schnell positiv entwickelten. Bereits in der ersten Woche, als noch nicht alle Nutzer über den Shop verfügen konnten, wurden bereits mehr als 360 Tickets im Gegenwert von knapp 3.500 € verkauft.

Neben steigenden Nutzungs- und Umsatzzahlen ist nach dem Update auch eine weiterhin positive Entwicklung bzgl. der Bewertungen in den App-Stores zu sehen.

Deutschlandweite Fahrgastinformation mit DELFI

Im Auftrag des Landes NRW ist die VRR AöR seit vielen Jahren auch für die Aufgaben zur Deutschlandweiten Fahrgastinformation (DELFI) zuständig. DELFI steht für Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation und bietet eine Verbindungsauskunft im öffentlichen Verkehr. Nachdem die alte DELFI-Struktur nicht mehr zukunftsfähig war, wurde ein neues Konzept entwickelt, um in den Bundesländern Systeme zum bundesweiten Fahrplandatenaustausch zu etablieren. Zudem wurden sogenannte DELFI-Server in NRW etabliert, die neben den deutschlandweiten Fahrplandaten auch bundesweite Auskünfte liefern können. Diese werden mit Echtzeitdaten angereichert, sodass auch über NRW hinaus eine gute Fahrplaninformation für die Nutzer dieser Systeme möglich ist.

Dieser Dienst wird über eine standardisierte Schnittstelle allen Verbänden und Verkehrsunternehmen in NRW zur Verfügung stehen und kann von den Partnern in DELFI ebenfalls ge-

nutzt werden, um aktuelle Fahrplanauskünfte aus NRW zu erhalten. Ebenso können Systeme aus NRW auch andere Landessysteme in Deutschland anfragen, um Informationen (z. B. Echtzeit und Tarif) anzureichern oder direkt die Systeme für Auskünfte anzusprechen.

Wie diese Umsetzung in der VRR-App – als Beispiel für eine App in NRW – funktionieren kann, wurde bereits getestet und als positives Beispiel auf der DELFI-Konferenz am 08.05.2019 in Berlin gezeigt. Die Arbeiten zur nutzerfreundlichen Integration in die Oberfläche und verlässlichen Nutzung des DELFI-Netzwerkes laufen bereits.