



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2019/0629	08.11.2019	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.11.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	26.11.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.11.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.11.2019	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	04.12.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan
2. Finanzanlagenmanagement beim VRR – aktuelle Entwicklung
3. Umsetzung Herstellung Barrierefreiheit an Haltestellen

Verkehr

SPNV:

4. SPNV-Vertrieb
5. CiBo

6. Betriebsaufnahmen SPNV im Dezember 2019
7. Restrukturierung Stationsbericht
8. AK Sicherheit

ÖPNV:

9. Zwischenstand Richtlinie On-Demand
10. Entwicklung smarte Pendlerparkplätze in NRW
11. EU-konforme Finanzierung (Entscheidung OLG: Nachprüfungsverfahren Ruhrbahn / Rheinbahn)

Information/Innovation

12. Entwicklung Strategie Mobile Services
13. nextTicket 2.0
14. Digitale Kundensysteme
 - Verbund-App/Ticketshop
 - Auskunftssystem
15. Fahrplanbücher und Printmedien
16. Jahresrückblick muTiger-Stiftung

Presse/Öffentlichkeitsarbeit

17. Relaunch VRR.de

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan

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

Der Jahresvergabeplan umfasst Vergabeverfahren, die entweder die sogenannten EU-Schwellenwerte für die Vergabe von Liefer-, Dienst- und Bauleistungen überschreiten oder von sonstiger besonderer Bedeutung für die VRR AöR sind. Hierzu zählen wesentliche Angelegenheiten in Bezug auf die gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR (Tarif- und Beförderungsbedingungen, Nahverkehrsplanung, SPNV-Verkehrsdienstleistungen, Hinwirkungsleistungen nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Hier das Ergebnis in der Zusammenfassung:

Der Jahresvergabeplan 2019 (vgl. Sitzungsblock September/Okttober 2018) ging ursprünglich von 18 Vergabeverfahren aus. Im Verlauf des Jahres bis zum Redaktionsschluss für diesen Sitzungsblock (Stand: 17.10.2019) wurden 10 weitere Verfahren in die Planung aufgenommen.

Der aktuelle Sachstand stellt sich – wie folgt - dar:

- 16 von den ursprünglich geplanten 28 Aufträgen wurden bisher erteilt. Die Durchführung der Vergabeverfahren verlief planmäßig, d.h. ohne Beanstandungen (wie z.B. Nachprüfungsverfahren) bzw. ohne unverhältnismäßige Verzögerungen. Geringfügige zeitliche Abweichungen zwischen der ursprünglichen Planung und dem Abschluss des Verfahrens bewegen sich in einer im Rahmen der Vergabepaxis üblichen Größenordnung.
(vgl. Anlage JVP 2019: lfd. Nr. 1, 2, 4, 7, 8, 9, 11, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25)

- 8 Verfahren befinden sich derzeit noch in Bearbeitung
(vgl. Anlage JVP 2019: lfd. Nr. 3, 10, 12, 13, 14, 26, 27, 28)

- 3 Verfahren sind entfallen oder werden modifiziert (z.B. spätere Neuanmeldung)
(vgl. Anlage JVP 2019: lfd. Nr. 5, 6, 18)

- 1 Verfahren wird verschoben (Start des Verfahrens vrs. erst in 2020)
(vgl. Anlage JVP 2019: lfd. Nr. 20)

Weitere Einzelheiten zu den aktuellen Sachständen können der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP 2019, Zeile: Stand 10/2019) entnommen werden.

2. Finanzanlagenmanagement beim VRR – aktuelle Entwicklung

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr verwaltet seine Finanzmittel zentral im Treasury- und Liquiditätsmanagement. Zurzeit ist das Liquiditätsvolumen der VRR sehr hoch, weil insbesondere Landesmittel nicht abfließen. Die prozentuale Verteilung der gebundenen und ungebundenen Mittel beläuft sich auf 15,30 % ungebundene und 84,70 % gebundene Mittel. Die Mittel werden nach der Dienstanweisung für Finanzanlagen nach den Leitlinien Sicherheit, Liquidität

tätssicherung und Ertragseinbringung angelegt und verwaltet. Hier spielt Anlagensicherheit eine große Rolle.

Die seit 2016 vorherrschende Niedrig-Zins-Politik der Europäischen Zentralbank (nachfolgend EZB) sorgt für eine anhaltend schlechte Finanzmarktsituation im Bereich der Geldanlagen. Hier wurde innerhalb des VRRs ein Treasury- und Liquiditätsmanagement in der Abteilung Finanzen/Controlling /Gremien verankert. Zusätzlich wurde am 01.02.2018 eine Stelle zum Treasury- und Liquiditätszweck geschaffen. Die Zahlungsflüsse und die Liquidität des VRRs werden geplant, um Verwarentgelten zu vermeiden und Zinserträge zu erwirtschaften. Die Einrichtung der zusätzlichen Stelle hat sich äußerst positiv ausgewirkt. Bis zum Monat September im laufenden Jahr 2019, konnten Verwarentgelte nahezu vollständig vermieden werden.

Hinsichtlich der erneuten Anpassung des Leitzinses (- 0,5%) seitens der EZB, entwickelte sich der Finanzmarkt verschärft zum Nachteil von risikofreien Anlagemöglichkeiten. Es ist davon auszugehen, dass sich jetzt und auch zukünftig, Negativzinsen in vielen Fällen nicht vermeiden lassen. Die Laufzeiten für flexible Anlagemöglichkeiten zu einem Zinssatz von 0,00 % belaufen sich je nach Kreditinstitut auf Anlagezeiträume zwischen vier bis acht Jahren. Die Laufzeiten sind gerade im Bereich der Förderungen aus den ÖPNVG NRW-Pauschalen für Infrastrukturmaßnahmen nicht tragbar. Dies wirkt sich negativ auf die Finanzierung und den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs aus. Aktuell mussten bereits Festgeldanlagen zu negativen Konditionen abgeschlossen werden. Der bereits entstandene Aufwand in Kombination mit prognostizierten Verwarentgelten, beläuft sich für den Zeitraum von 1,5 Jahren auf 6-stellige Beträge; Tendenz steigend. Erschwerend kommt hinzu, dass Banken Sparprodukte und Anlagemöglichkeiten zu stabilen Konditionen aus ihren Angebotssportfolien nehmen.

Das Treasury- und Liquiditätsmanagement ist im stetigen Austausch mit mehreren Kreditinstituten und Kapitalmarkthändlern, um sichere Anlagemöglichkeiten für die Finanzmittel zu eruieren. Zusätzlich wurden die Weiterleitungen von Landesmitteln dynamisiert, sodass diese zeitnah erfolgen können. Darüber hinaus ist Kontakt zum Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen worden, um eine Neubewertung der Verwarentgeltsituation einzufordern. Zurzeit werden Verwarentgelte seitens des Ministeriums als Verwaltungsaufwand bewertet und sind somit von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR zu tragen.

3. Umsetzung Herstellung Barrierefreiheit an Haltestellen

Wird nachgereicht.

Verkehr

SPNV:

4. 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 an den Stationen im VRR auf.

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

Arbeitsstand Fahrkartenautomaten (FAA)

Nach anfänglichen kleinen Startschwierigkeiten läuft die Aufstellung und teilweise Inbetriebnahme der Automaten nach Plan. Transdev erwartet auch zukünftig keine größeren Verzögerungen.

Allgemeine und aktuelle Informationen zu den Automaten:

- Status Quo: 523 DB-Fahrkartenautomaten
 - Davon wird nach derzeitigem Planungsstand der DB die DB 32 weiter betreiben (Verkauf von Fernverkehrs- und NRW-Tickets).
 - Alle anderen DB-Fahrkartenautomaten werden im Laufe des nächsten Jahres abgebaut bzw. werden von Transdev bereits bis zum 15.12.2019 migriert.
 - Am 15.12.2019 wird der VRR-Tarif aus der Automatensoftware entfernt.
- Transdev ist derzeit mit 445 Fahrkartenautomaten beauftragt worden
 - Davon werden 135 migriert (Austausch der Automaten auf bestehendem Sockel), die restlichen Automatenstandplätze werden neu erstellt.
 - Die Migration der Automaten findet seit dem 07.10.2019 bis Mitte Dezember statt. Die Transdev-Automaten werden nach dem Aufbau an den Migrations-

Standorten sofort in den Echtbetrieb übergehen, um den Fahrgästen den Erwerb von Tickets an Automaten weiterhin zu ermöglichen.

- Migration läuft nach Plan → 2 von 135 Automaten aufgestellt (Stand 21.10.2019)
- Die Aufstellung der neuen Automatenstandplätze erfolgt im dem Zeitraum September bis Dezember. Die Transdev-Automaten werden bis zum 15.12.2019 in einen „Schlummerzustand“ versetzt und am 15.12.2019 „aufgeweckt“.
 - Aufstellung läuft nach Plan → 165 von 445 Automaten aufgestellt (Stand: 10.10.2019)
 - Anfänglich gab es Probleme mit fehlenden Stromzählern, wodurch die Automaten nach der Aufstellung nicht eingeschaltet werden konnten. Dies ist nun jedoch weitestgehend behoben.
- Bereits seit dem 15.09.2019 läuft ein Probebetrieb in Essen Hbf und Emmerich-Elten mit insgesamt 12 Fahrkartenautomaten.

Arbeitsstand personenbediente Verkaufsstellen

Der aktuelle Arbeitsstand ist der beigefügten Anlage (Anlage x) zu entnehmen. Dort ist ebenfalls zu entnehmen, welche Vertriebsstellen die DB nach derzeitigem Kenntnisstand des VRR weiter betreiben wird (Verkauf Fernverkehrstickets und NRW-Tarif).

Am Düsseldorfer Flughafen hat seit dem 1.10.2019 das erste von Transdev betriebene Reisezentrum geöffnet. Der Betrieb läuft, auch durch die Übernahme von Mitarbeitern der DB, flüssig.

Für die Qualifizierung der Mitarbeiter für die übrigen personenbedienten Vertriebsstellen laufen aktuell (seit dem 1.10.2019) Schulungen.

Umbaumaßnahmen für die Kundenzentren haben teilweise begonnen.

Vorzeitige Migration von DB-Abos zu Transdev

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:

- Seit dem 01.07.2019 hat die DB in Ihren Vertriebsstellen Transdev-Aboanträge ausgelegt und wird sämtliche „VRR-Aboneukundenanträge“ annehmen und an Transdev weiterleiten.
- Die DB hat in den letzten Monaten sukzessive bestehende Abos gekündigt. Dazu gab es ein gemeinsames Anschreiben der DB und Transdev, 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, sodass das Kundenabonnement dort weitergeführt wird.

- Die Kündigungsschreiben wurden in der Regel ca. sechs Wochen vor dem Kündigungsdatum von der DB versendet (Ausnahme Kündigung zum 31.12.2019 → Versand ca. zehn Wochen vor Kündigung). Zusätzlich versendet die DB ca. drei Wochen vor der Kündigung ein Erinnerungsschreiben an die betroffenen Kunden.
- Die letzten Kündigungen wurden in der KW 43 versandt.
- Die DB-Abos sind bis zum in der Kündigung genannten Datum gültig.

Kundenkommunikation SPNV

Start SPNV Vertrieb

Am 15. Dezember 2019 findet der Vertriebsdienstleisterwechsel von der Deutschen Bahn zur Transdev Vertrieb GmbH statt. Um die Kunden über die bevorstehenden Änderungen in Kenntnis zu setzen, wird eine Informationskampagne umgesetzt. Der Fokus der Kommunikation liegt darauf, die Kunden auf die neuen Automaten und KundenCenter hinzuweisen. Dazu werden u.a. folgende VRR interne Medien und Maßnahmen genutzt:

- Pressemeldung
- Informationen auf vrr.de
- Magazinbeiträge
- Facebookposts
- Videos zu den Funktionen der Automaten, welche u.a. auf Social Media eingesetzt werden.

Um die Kunden an Bahnhöfen gezielt auf die neuen Standorte der KundenCenter und der Automaten hinweisen zu können, sind folgende Marketingmaßnahmen geplant:

- Großflächen in der Nähe von Bahnhöfen
- Floor Grafics an Bahnhöfen
- Informationen und Aushänge im DB-Reise Center
- Plakate in Vitrinen der Bahnhöfe
- Säulenbeklebung an Bahnhöfen
- Präsenz in der Presse

Die DB informiert die Kunden in ihren KundenCentern und an ihren Automaten ebenfalls über

die anstehenden Veränderungen. Dabei werden konkrete Hinweise zu den neuen Standorten der KundenCenter und zum Vertriebsdienstleisterwechsel gegeben. Begleitet wird der Wechsel mit Info-Flyern und Plakaten sowie durch den Einsatz von Promotoren ab Anfang November 2019.

5. CiBo

Die Auftragsvergabe CiBo/App/Ticketshop, ursprünglich geplant für Februar 2019, konnte bisher nicht erfolgen, da nach der Bewertung und trotz der positiven Entscheidung im Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer Westfalen eine sofortige Beschwerde eines unterlegenen Bieters beim Oberlandesgericht Düsseldorf (OLG) gegen diese Entscheidung eingereicht wurde (siehe hierzu Sachstand **Z/IX/2019/0552**).

Nach der mündlichen Verhandlung am 11. September 2019 vor dem OLG Düsseldorf wurde am 16. Oktober 2019 durch den Vergabesenat des OLG Düsseldorf verkündet, die sofortige Beschwerde des unterlegenen Bieters ist zurückzuweisen und die Kosten des Beschwerdeverfahrens diesem aufzuerlegen.

Damit haben die Auftraggeber im Vergabeverfahren CheckIn/BeOut (CiBo) – VRR, NVR, NWL – nach der Entscheidung der Vergabekammer auch vor dem OLG Düsseldorf Recht bekommen und die Zuschlagserteilung kann gemäß Vorlage **S/IX/2019/0517** und Entscheidung im Betriebsausschuss vom 05.02.2019 erfolgen.

6. Betriebsaufnahmen SPNV im Dezember 2019

Mit der Vorlage S/IX/2019/0564 wurden die Gremien des VRR über die geplanten Leistungsausweitungen im SPNV im Jahr 2020 informiert.

Mit Stand Anfang Oktober ergeben sich gegenüber dem vorgestellten Stand Änderungen, die im Folgenden kurz beschrieben werden sollen.

Zur Betriebsaufnahme sind alle Verkehrsleistungen sichergestellt, anfänglich gibt es noch einige Abweichungen, die zeitlich begrenzt und auf folgende Ursachen zurückzuführen sind:

Ursächlich für diese Änderungen ist die problematische Lage im Personalbereich bzw. eine größere Baustelle. Aufgrund von verzögerter Fahrzeugauslieferung sind nach aktuellem Stand keine Änderungen zu erwarten.

Über die Notvergabe der Linien S1/S4 wird im Sitzungsblock gesondert berichtet.

Folgende Linien sind von Änderungen/Einschränkungen betroffen:

S3 (Abellio)

Der Verkehr wird wie geplant auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt. Allerdings werden noch bis 1. März 2020 die bisherigen Fahrzeuge mit Lokführern der DB im Auftrag von Abellio eingesetzt. Ab diesem Zeitpunkt kommen die neuen Fahrzeuge zum Einsatz.

S8/S9 (Abellio/DB)

Die Linie S9 verkehrt bis voraussichtlich 1. Mai 2020 aus Essen kommend nur bis Wuppertal-Vohwinkel. Im Gegenzug wird die S8 montags bis freitags weiterhin mit zwei Fahrten pro Stunde auch zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen verkehren.

Die Inbetriebnahme der Hertener Bahn verzögert sich aufgrund von Bauarbeiten (insbesondere Bau von Lärmschutzwänden) bis 1. Mai 2020. Ein Betrieb wäre nur an einzelnen Tagen uneingeschränkt möglich. Entsprechend endet ein Zug pro Stunde aus Essen kommend bereits in Bottrop Hbf. Auf einen Ersatzverkehr wird hier verzichtet, da es auch heute dort kein entsprechendes Angebot gibt.

Die Durchbindung der Linien S9 und RB40 im Knoten Hagen ist im gesamten Fahrplanjahr nicht umsetzbar.

RE44 (NordWestBahn)

Die Linie RE44 verkehrt bis voraussichtlich März 2020 nur zwischen Oberhausen und Bottrop. Die Verlängerung nach Moers entfällt solange. Auf die Einrichtung von Ersatzverkehr wird verzichtet, da es sich um eine Mehrleistung handelt und die parallelen Angebote einen Schienenersatzverkehr überflüssig machen.

Alle übrigen Angebotsverbesserungen werden nach aktuellem Stand vollumfänglich umgesetzt.

7. Restrukturierung Stationsbericht

In der Vergangenheit gab es aus Politik und Öffentlichkeit vermehrt Rückmeldungen, die einzelne Ergebnisse und somit auch die Bewertungssystematik des Stationsberichtes kritisch hinterfragt haben. In diesem Zusammenhang kam auch immer wieder zur Sprache, dass die Kundenwahrnehmung teilweise von den Ergebnissen abgewichen ist. Dies hat der VRR zum Anlass genommen, eine Neustrukturierung des Stationsberichtes mit Fokus auf die Erwartungshaltung des Fahrgastes vorzunehmen.

Hierbei soll das Ziel verfolgt werden, die Stationen weniger nach den DB-Vorgaben hinsichtlich vorgesehener Basisleistungen je Bahnhofskategorie zu beurteilen, sondern viel mehr die Missstände aus Kundensicht aufzuzeigen und zu bewerten. Im Mittelpunkt der Betrachtung soll daher eine „Idealstation“ aus dem Blickwinkel des Fahrgastes stehen, die sich durch Mindestausstattungsmerkmale sowie qualitativen Bewertungen hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit definiert.

Das Bewertungssystem ist dabei auf prozentuale Abwertungen („Idealstation“ = 100%) in den insgesamt drei Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ sowie „Barrierefreiheit“ ausgelegt, welche in einer Gesamtbeurteilung resultieren. In der Darstellung soll das bisherige Ampelsystem durch eine Beurteilung in einem neuen 4-Stufen-System abgelöst werden. Die erforderliche Datenerhebung soll weiterhin durch die Profitester in vier Erhebungswellen pro Jahr erfolgen.

In den vergangenen Stationsberichten vorgenommene Untersuchungen außerhalb der eigentlichen Bewertung, wie beispielsweise hinsichtlich Beleuchtung, Bahnhofgebäude oder Zuständigkeiten im Zugangsbereich, sollen dabei weiterhin Bestandteil des Stationsberichtes bleiben.

Die Systematik des neuen Stationsberichtes befindet sich derzeit in der Feinabstimmung, in der auch die DB Station & Service AG als Stationsbetreiber sowie der Fahrgastverband „ProBahn“ eingebunden sind. Im Ergebnis soll der Stationsbericht 2020 (erscheint im Frühjahr 2021) erstmals im neuen Format erscheinen.

8. AK Sicherheit

Arbeitskreis Sicherheit des Zweckverbandes VRR vom 17.09.2019:

In der 5. Sitzung des AK Sicherheit im VRR am 17.09.2019 wurde die Sicherheitslage im VRR-Raum besprochen. Diese ist weiterhin angespannt und verzeichnet eine hohe Anzahl von Vorfällen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Des Weiteren wurde ein Positionspapier zur Sicherheit im VRR abgestimmt, welches dem Bundestagsabgeordneten, Herrn Helge Lindh, zur Berücksichtigung in der politischen Diskussion zur Verfügung gestellt wird. Neben diesen Punkten gab der VRR einen kurzen Einblick in die Themen "Standardisierung der Videotechnik in Fahrzeugen" und "Einsatz von Bodycams". Diese Themen sollen im Zuge des nächsten AK Sicherheit vertieft werden. Externe Referenten trugen folgende Themen vor:

- Gefährdungsbild islamistische Radikalisierung in Hinblick auf den ÖPNV

- Konzept zur Steigerung der Sicherheit der Mitarbeiter
- Operative Durchführung von Sonderverkehren

Der nächste Termin ist der 19.03.2020, folgende Themen sind geplant:

- Fußball EM 2024
- Einsatz von Bodycams
- Mutiger Stiftung

34. Sitzung des Landesweiten Arbeitskreises Sicherheit NRW vom 02.10.2019:

In der 34. Sitzung des Landesweiten Arbeitskreises (LAK) Sicherheit des KC Sicherheit NRW wurde das zehnjährige Bestehen des LAK Sicherheit NRW gefeiert. Zu Beginn der Jubiläumssitzung hielt Herr Verkehrsminister Hendrik Wüst die Begrüßungsrede und bedankte sich bei allen Teilnehmern für die gute Zusammenarbeit innerhalb der Sicherheitskooperation. Im anschließenden Rückblick wurde die Entwicklung von der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) im VRR hin zum KC Sicherheit NRW, die Rolle des KC Sicherheit innerhalb der Sicherheitsstrukturen in NRW, die Arbeitsweise des LAK und die Kernthemen innerhalb der Sicherheitskooperation aufgezeigt. Zu den Best-Practice-Projekten, die im Laufe der Jahre initiiert, entwickelt und durchgeführt wurden, zählt unter anderem der mobile Einsatz von Sicherheitspersonal. Hierzu wurde zuerst das Konzept und die Ergebnisse des Pilotprojektes der Verfügungsdienste im SPNV im VRR-Raum vorgestellt. Danach schloss sich die Vorstellung des Pilotprojekts der Präventionsteams bei den Vestischen Straßenbahnen an. Beide Pilotprojekte ermöglichen den raum- und anlassbezogenen Einsatz der Sicherheitskräfte, der im VRR unternehmensübergreifend und bei der Vestischen linienübergreifend erfolgt. Die Evaluation beider Piloten zeigt folgende Ergebnisse auf:

- Deutlicher Anstieg des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste
- Effektive Unterstützung des Fahrzeugpersonals im Regeldienst
- Reibungslose Fahrausweiskontrollen in den Zügen
- Verbesserte Einnahmesicherung

Ein weiteres Best-Practice Beispiel ist das Pilotprojekt zum Einsatz von Bodycams in Zügen zweier Linien der DB Regio und einer Linie von Transregio. Im Anschluss des Pilotprojekts im März 2020 wird eine wissenschaftliche Bewertung des Pilotprojekts erfolgen.

Weiterhin wurde ein neues Pilotprojekt, die Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW, vorgestellt, die im November 2019 in Betrieb gehen wird. Sie wird die technische Grundlage für die Er-

stellung eines NRW-weiten Lagebildes sein und die ZeRP Datenbank im VRR Raum ablösen. Aus den daraus gewonnenen Erkenntnissen können zukünftig technische und personelle Maßnahmen abgeleitet werden.

Die nächste Sitzung des LAK Sicherheit NRW wird am 4. Dezember 2019 stattfinden.

ÖPNV:

9. Zwischenstand Richtlinie On-Demand

Mit dem System „mein SWCAR“ der Stadtwerke Krefeld ist Ende August dieses Jahres das zweite On-Demand-System im Verbundraum gestartet. Einige weitere Verkehrsunternehmen befinden sich in Planungen oder Vorüberlegungen zur Einführung eines solchen bedarfsorientierten Dienstes.

Neben den Aktivitäten im Tarif findet dazu ein regelmäßiger Austausch mit den Verkehrsunternehmen in Workshopform statt. Hier werden Erfahrungen ausgetauscht, Vorgehen abgestimmt und gemeinsame Vorhaben für On-Demand-Tarif, Planung oder Marketing konkretisiert.

Parallel ist geplant, in den kommenden Monaten eine Checkliste „On-Demand-Verkehre im VRR“ zu entwickeln. Diese Checkliste soll den den Verkehrsunternehmen eine Orientierungshilfe und Wegweisung bei Organisation und Ausgestaltung von On-Demand-Systemen bieten und kann für einen gewissen Grad Einheitlichkeit unter den einzelnen Systemen sorgen, ohne die Verkehrsunternehmen in ihren Planungen zu stark einzuschränken. Aus dieser Checkliste kann dann zu einem späteren Zeitpunkt eine verbindliche Richtlinie „On-Demand-Verkehre im VRR“ entstehen.

10. Entwicklung smarte Pendlerparkplätze in NRW

Zur Vermeidung der durch das Auto verursachten Umweltbelastungen in den Städten sollen Autofahrer animiert werden, ihren Arbeitsweg zumindest teilweise mit dem ÖPNV bzw. SPNV zurückzulegen. Dazu ist im optimalen Fall eine wohnortnahe P+R-Anlage anzusteuern, um dort das Auto abzustellen und den Weg zum Ziel mit dem ÖPNV fortzusetzen. Um die Akzeptanz dieser intermodalen Wegeketten zu erhöhen, müssen genaue Informationen über den Belegungsgrad von P+R-Anlagen in Echtzeit vorliegen.

Im Rahmen eines **P+R-Pilotprojekts** mit der Regiobahn GmbH wurden im Februar 2019 auf zwei P+R-Anlagen der Regiobahn an den Stationen Mettmann Neanderthal und Mettmann Stadtwald drei Systeme zur Erfassung des Belegungsgrads in Echtzeit installiert. An der P+R-Anlage am Bahnhof Mettmann Stadtwald mit ihren 276 P+R-Stellplätzen wurde ein opti-

sches Erfassungssystem der Firma Cleverciti GmbH und Magnetfeldsensoren der Firma MSR Traffic GmbH installiert, die jeweils eine Einzelplatzerfassung ermöglichen. An der P+R-Anlage am Haltepunkt Mettmann Neanderthal mit ihren 202 P+R-Stellplätzen wurde an der Ein-/Ausfahrt zur P+R-Anlage ein Überfahrnsensor (piezoelektronischer Sensor) der Firma ParkHere GmbH installiert, der eine Gesamtbilanzierung der Belegung über die gesamte P+R-Anlage zulässt; es sind keine Aussagen zur Belegung von einzelnen P+R-Stellplätzen möglich.

Alle drei Messsysteme laufen technisch zuverlässig, was durch eine regelmäßige Einsicht und Datenaufnahme aus dem Hintergrundsystem (Dashboard) geprüft wird. Zur kontinuierlichen **Überprüfung der Messgenauigkeit** empfiehlt sich der Einsatz von Drohnen, wie ein Kurzgutachten des TÜV Nord vom April 2019 feststellt, was auch in den Monaten November und Dezember erfolgen wird.

Ein wohnortnaher Umstieg vom Auto auf den SPNV an den P+R-Anlagen ist dabei am effektivsten, weil hierdurch die mit dem Auto zurückgelegte Strecke möglichst kurz und die mit dem SPNV zurückgelegte Strecke möglichst lang ist. Vor diesem Hintergrund und aufgrund langer Pendelzeiten ist eine regionale Betrachtung des Themas P+R wichtig, weshalb für die sechs größten Einpendlerstädte (konkret die Städte Düsseldorf, Dortmund, Essen, Duisburg, Bochum und Wuppertal) im VRR-Raum **Regionale P+R-Konzepte** entwickelt wurden. Es werden Empfehlungen für den Ausbau bzw. die Qualitätssteigerung geeigneter P+R-Anlagen abgeleitet, die in Gesprächen mit den jeweils zuständigen Planungsabteilungen der Städte sowie dem RVR erörtert werden.

Autofahrer haben für den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV den Anspruch, eine P+R-Anlage vorzufinden, die hinsichtlich Kapazität, Ausstattung und Zustand akzeptabel ist. Um dies verbindlich zu gewährleisten, möchte der VRR zusammen mit den hierfür zuständigen Aufgabenträgern (Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen etc.) eine **fachliche Richtlinie** entwickeln (Arbeitstitel: Mindeststandards für die Ausstattung und Qualität von P+R-Anlagen im Gebiet des VRR). Der VRR hat hierzu einen Entwurf verfasst, der auf einer Fachtagung am 26.11.19 vorgestellt wird. Ziel ist, dass Passagen aus dieser fachlichen Richtlinie in die Weiterleitungsrichtlinie aufgenommen werden, womit sie Fördervoraussetzung für Investitionsmaßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW werden.

Basierend auf den positiven Erfahrungen mit dem P+R-Pilotprojekt in Mettmann, den daraus gewonnenen Erkenntnissen soll das beim VRR entwickelte Know-how auf Wunsch des Verkehrsministerium NRW auch landesweit zur Verfügung gestellt werden. Es soll ein **landes-**

weiter Arbeitskreis zum Thema P+R unter Federführung des VRR gegründet werden, in dem ein fachlicher Austausch zu allen Aspekten des Themas P+R erfolgt. Alle o. a. Themen sollen darin mit den beiden Kooperationsräumen NVR und NWL sowie dem Verkehrsministerium NRW behandelt werden. Hierzu beabsichtigt das Verkehrsministerium NRW, beim VRR voraussichtlich eine volle Planstelle und bei den beiden übrigen Kooperationsräumen NVR und NWL jeweils voraussichtlich eine halbe Planstelle einzurichten. Dazu wird die Thematik „Smarte Pendlerparkplätze“ als weitere Maßnahme in die **Digitalisierungsoffensive des Landes NRW** aufgenommen.

11. EU-konforme Finanzierung (Entscheidung OLG: Nachprüfungsverfahren Ruhrbahn / Rheinbahn)

Derzeit sind die Direktvergaben an die Bogestra, die Rheinbahn sowie die Ruhrbahn und Ruhrbahn Mülheim Gegenstand von Nachprüfungsverfahren beim Oberlandesgericht in Düsseldorf. Diese Nachprüfungsverfahren wurden von privaten Busunternehmen bei den jeweiligen Vergabekammern eingeleitet.

Für das Nachprüfungsverfahren der Direktvergaben an die Rheinbahn, Ruhrbahn und Ruhrbahn Mülheim fand die mündliche Verhandlung am 11.09.2019 statt, die Verhandlung im Nachprüfungsverfahren Bogestra ist auf den 29.01.2020 terminiert. In Sachen Rheinbahn wird am 06.11. 2019 eine Entscheidung verkündet.

Im Nachprüfungsverfahren Ruhrbahn und Ruhrbahn Mülheim hat das OLG Düsseldorf (Vergabesenat) bereits am 16.10.2019 entschieden. Durch den Beschluss des OLG Düsseldorf wird die Entscheidung der Vergabekammer Westfalen vom 19.06.2018 in den wesentlichen Punkten aufgehoben und die Nachprüfungsanträge werden zurückgewiesen.

Der Senat stellt in seinem Beschluss fest, dass es sich im vorliegenden Fall um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne Art. 2 lit. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 handelt und somit der Weg über Art. 5 Abs. 2 der genannten Verordnung direkt eröffnet ist.

Hierzu führt der Senat weiter aus, dass es im vorliegenden Fall anders als bei den zuletzt behandelten zweipoligen Rechtsgeschäften (Ratsbeschluss, gesellschaftsrechtliche Weisung) ein mehrpoliges Rechtsgeschäft vorliegt, an dem als betrauende Stelle maßgeblich der Zweckverband mit dem Finanzierungsbescheid (zusätzlich zu Ratsbeschluss und gesellschaftsrechtlicher Weisung) mitwirke.

Dieser Finanzierungsbescheid, mit dem nicht nur die Höhe der Ausgleichsbeträge festgesetzt, sondern gemäß Zweckverbandssatzung auch die rechtsverbindliche Betrauung mit

gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgesprochen wird, ist ein Verwaltungsakt, welcher direkt in die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führt. Aufgrund seiner Ferne zum klassischen Vertragsschluss unterfällt der Finanzierungsbescheid selbst bei funktionaler Betrachtungsweise nicht mehr dem Begriff des Vertrags und des öffentlichen Auftrags des Vergaberechts, sondern allein dem Begriff des öffentlichen Auftrags gem. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Weiterhin stellt der Senat fest, dass es sich bei den Antragsgegnern (VRR AöR, Stadt Essen, Stadt Mülheim und alle mitbedienten Aufgabenträger) gemeinsam um eine Gruppe von Behörden im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 handelt, innerhalb derer Interventionsbefugnisse in einer mit der Verordnung zu vereinbarenden Weise verteilt sind.

Diese Gruppe von Behörden muss kein eigenes Rechtssubjekt sein.

Die weiteren von den privaten Busunternehmen vorgetragenen Rügen hatten auch keinen Erfolg.

Der Senat hat ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH nicht für erforderlich gehalten. Das Verfahren ist damit abgeschlossen.

Information/Innovation

12. Entwicklung Strategie Mobile Services

In der Fortschreibung des Marketingplans 2019 (**M/IX/2019/0606**) hat sich der VRR mit seinen Verkehrsunternehmen zum Ziel gesetzt, den Anteil von Tickets, die über Online-Kanäle verkauft werden (Online-Shop und App), deutlich zu erhöhen. Der Beginn dieser gewünschten Entwicklung hat bereits begonnen. Der Ticketumsatz mit online/per App gekauften Tickets hat sich in eineinhalb Jahren von ca. 1,15 Mio. €/Monat zu Beginn des ersten Quartals 2018 auf 2,5 Mio. €/Monat zum Ende des 2. Quartals 2019 mehr als verdoppelt. Zudem kommen den Nahverkehrs-Apps des VRR und der Verkehrsunternehmen auch im Informations- und Servicebereich eine stetig höhere Bedeutung zu.

Mit Blick auf die Zukunftsorientierung der mobilen Services widmet sich der VRR - in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen - in einem zweistufigen Prozess derzeit der Fragestellung, wie sich kurz- und langfristig die Entwicklung von Services auf mobilen Endgeräten gestaltet. Zum einem wird mittels interner Workshops, Datenanalysen und Betrachtung der derzeitigen Serviceentwicklungen eine konkrete Beschreibung der einzuführenden Ser-

vices in der bestehenden VerbundApp für das Jahr 2020 beschrieben. In diese fließen, auf Basis von standardisierten und erprobten Marktlösungen, u. a. die folgenden Projekte und Services aus dem Auskunftsbereich ein:

- Multimodalität mit Schwerpunkt Anknüpfung an den ÖPNV
- Verbesserung der Reise- und Fahrtbegleitung
- Barrierefreiheit mit Schwerpunkt Aufzüge und Fahrtreppen
- Qualitätssteigerung bei Störungs- und Ereignismeldungen

Ebenso beinhaltet diese Betrachtung die vertrieblichen Entwicklungen und Services, die beim Rheinbahn Shop, als derzeit integrierter Vertriebskanal in der VerbundApp, geplant sind, u.a. PayPal, ein (siehe hierzu auch der Sachstandsbericht Digitale Kundensysteme).

Zum anderen wird, mit Unterstützung von Beraterexpertise, zusammengetragen, welche Parameter die zukünftige Entwicklung von mobilen Services beeinflussen und welche Wirkung das auf die langfristige Planung der Ausgestaltung von mobilen Services hat. Themenbereiche sind z. B.:

- Neue Mobilitätsangebote
- E-Commerce und Bezahlssysteme
- Optimierung der Kommunikation von Mobilien Services
- Smartphonetechnologien und Benutzerführung
- Datenqualität
- Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene (z.B. „Mobility inside“ und „mobil.nrw“)

13. nextTicket 2.0

Der Pilot nextTicket 2.0 ist nach der Beschlussfassung im Sommer 2019 (**Drucksache: M/IX/2019/0569**) in die operative Vorbereitung übergegangen. Im Rahmen einer weiteren beschränkten Markteinführung sollen die Ergebnisse von nextTicket 1.0 validiert und um zusätzliche Erkenntnisse erweitert werden, z.B. hinsichtlich der Anwendung von Luftlinien-km im Verbundraum Rhein-Ruhr, der Wirkung von Preisgarantien (Preisdeckel) sowie Anreizsystemen (Stufen-Rabatt). Kunden können das nextTicket voraussichtlich im Laufe der ersten Jahreshälfte 2020 nutzen.

Die Stadtwerke Neuss möchten im Bereich der Digitalisierung Akzente setzen und mit dem nextTicket 2.0 die Vorteile eines eTarifs für den VRR wieder nutzbar machen. Sie fungieren

als Systembesteller und Kundenvertragspartner im Projekt. Die VRR AöR steht hierbei unterstützend und beratend zur Seite, um auf Basis der Erkenntnisse aus nextTicket 1.0 ein verbessertes und noch kundenfreundlicheres System zu entwickeln. Bezüglich der Anforderungen an das Hintergrundsystem unterstützt ebenfalls das Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) in technischen Fragestellungen. In enger Zusammenarbeit der verschiedenen Partner sind so bereits diverse Vertragswerke, wie z.B. das Lastenheft, entstanden. Die Beauftragung des Herstellers soll Anfang des 4. Quartals durch die Stadtwerke Neuss erfolgen.

Parallel finden Vorbereitungen für die kommunikative Begleitung des Projektes statt. Auch in diesen Bereichen unterstützt die VRR AöR mit den Erfahrungen aus nextTicket 1.0. Des Weiteren wird die begleitende Marktforschung konzipiert, welche direkt durch die VRR AöR durchgeführt wird.

Hinsichtlich der zu erwartenden Effekte durch Maßnahmen des Preisvertrauens befindet sich die VRR AöR weiterhin in Gesprächen mit dem Verkehrsministerium NRW. Eine finale Entscheidung seitens des Verkehrsministeriums NRW steht bislang aus.

14. Digitale Kundensysteme

The screenshot shows a user interface for searching public transport routes. It features a green header with a dropdown menu labeled 'Abfahrt/Ankunft'. Below this, there are date and time selection fields (22.10.2019 and 11:27) and buttons for 'Abfahrt' and 'Ankunft'. The 'Sucheinstellungen' section includes a dropdown for 'Öffentlicher Verkehr' and 'Fahrrad', a toggle for 'Rad und ÖPNV', and a dropdown for 'Einstellungen' set to 'Fahrradmitnahme'. It also has a 'Fahrtgeschwindigkeit' dropdown set to 'normal (15km/h)' and a 'maximale Fahrzeit' field set to '15 Min.'. The 'Mobilitätseinstellungen' section contains several checkboxes for accessibility options like 'Keine festen Treppen', 'Keine Rolltreppen', 'Keine Aufzüge', 'Niederflurfahrzeuge benötigt', 'Einstieghilfe oder ebenerdiger Einstieg benötigt', and 'Nur rollstuhlgerechte Wegoberflächen'. A 'Zurücksetzen' button is located at the bottom right of this section.

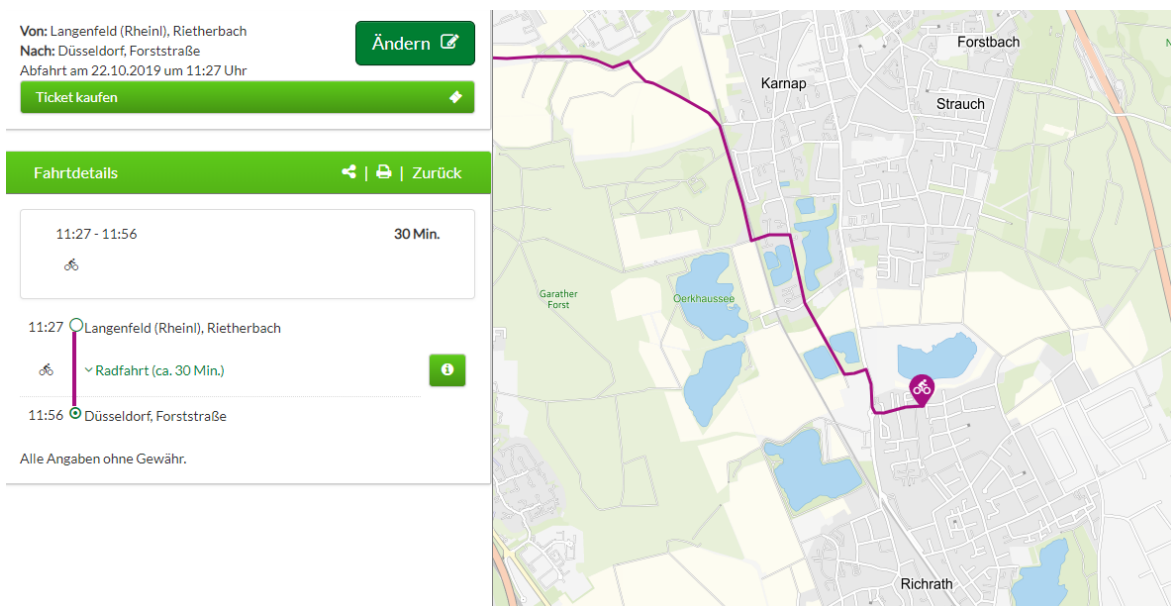
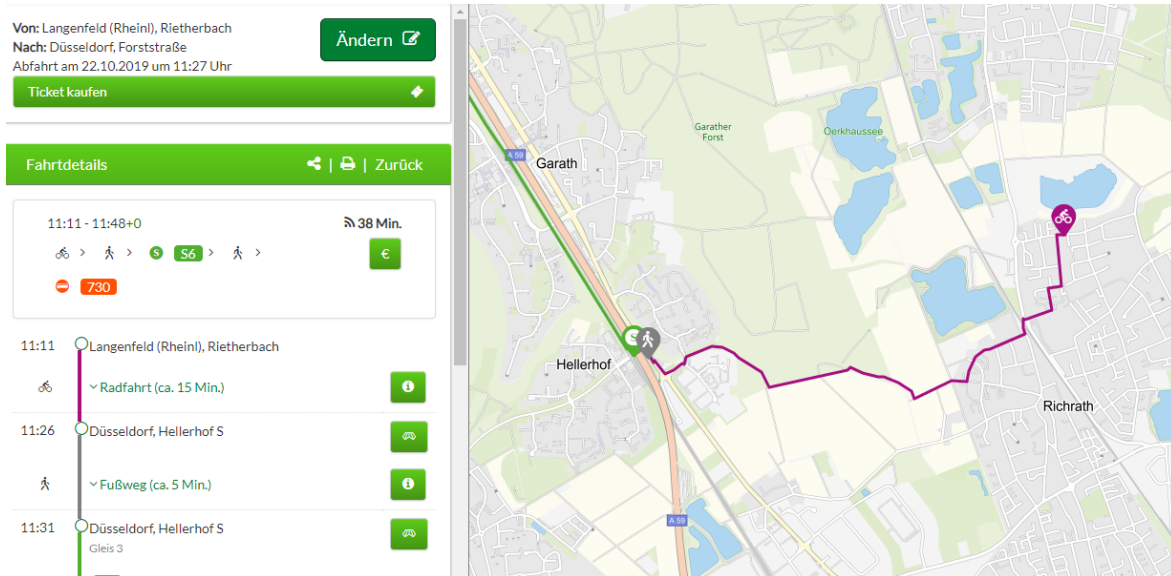
a) Auskunft- und Hintergrundsystem

Im Bereich der Auskunft- und Hintergrundsysteme schreitet neben anderen Projekten insbesondere das Radrouting als Teil der Multi- und Intermodalität weiter voran.

Inzwischen erfolgt auf Ebene der Weboberfläche der EFA die Feineinstellung letzter Systemparameter, u. a. zum Übergang zwischen Fahrradrouting und Fußweg zur Haltestelle, aber auch zu den Standardeinstellungen.

Die Grafik zeigt beispielhaft die Möglichkeiten, die mit dem integrierten Fahrradrouting geschaffen werden. Diese umfassen neben dem Fahrrad als weitere Option insbesondere die Kombination von Rad und ÖPNV. Hinzu kommen weitere Einstellungsmöglichkeiten zur Geschwindigkeit und Fahrzeit. Ebenso wird an geeigneter Stelle auf die Mitnahmebedingungen hingewiesen. Somit ergibt sich nach aktuellem Teststand in der Web-oberfläche bereits ein gutes Bild über die Synergien und

Kombinationsmöglichkeiten aus Rad- und ÖPNV-Routing, die nach Abschluss der EFA-Tests analog in die Verbund App übertragen werden sollen.



Im September 2019 hat das Auskunftssystem (EFA) ca. 108 Millionen Fahrten berechnet und ausgegeben. Im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um ca. 4 Millionen Fahrtberechnungen, sodass sich hier ein positiver und konstanter Trend abzeichnet.

b) Verbund App und Ticketshop

Die weiteren Verbesserungen und Anpassungen an den Verbund Apps zeigen auch weiterhin Erfolg bezüglich steigender Nutzungszahlen und resultieren in 790.000 aktiven Nutzern

im September 2019. Wichtigste Neuerung im Bereich des integrierten Ticketshops der Rheinbahn ist die geplante Umsetzung der PayPal Verkaufsfunktion, die in der KW 43 abgeschlossen werden soll und den Kunden auch in der VRR-App folgend eine weitere beliebte Zahlungsoption zur Verfügung stellt.

15. Fahrplanbücher und Printmedien

Dieser Sachstand folgt dem Sachstand **Z/IX/2018/0480** aus dem Sitzungsblock 4/2018 und beinhaltet den vereinbarten jährlichen Bericht über die Entwicklung bei den Fahrplanbüchern und Printmedien. Die Tendenz aus den Vorjahren zum Verbundfahrplan Schnellverkehr hält grundsätzlich an, so hat sich die Auflage von 52.000 Stück im Jahr 2008 auf nunmehr 3.900 Stück für das Jahr 2020 reduziert. Darin enthalten sind bereits vorsorgliche Mehrbestellungen durch die Verkehrsunternehmen in der Erwartung, dass die Nachfrage durch die Netzumstellung im SPNV größer sein könnte. Hinzu kommen noch 390 Stück durch die Vertriebsumstellung im SPNV, da beim neuen Dienstleister noch keine Nachfrageerfahrungen vorliegen.

Zudem musste in diesem Jahr festgestellt werden, dass es am Markt zunehmend schwieriger ist, eine Druckerei für den Druck von Fahrplanbüchern und Änderungsheften zu finden und zu beauftragen. Dies liegt u. a. an den notwendigen Vorbereitungen hinsichtlich des Formats und des Papiers bei inzwischen sehr kleiner Stückzahl.

Die im März 2018 eingerichtete Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern des VRR und der VU hat in der Zwischenzeit mehrfach getagt (Ziel und Aufgabe siehe Sachstand **Z/IX/2018/0480**). Die Gruppe hat sich mit den Ansprüchen der Kunden, der VU und des Verbunds an die mittel- und langfristige Fahrplaninformation auseinandergesetzt. Hierbei wurden sowohl übergreifende als auch mit einzelnen heute bestehenden Informationsmedien verbundene Ansprüche identifiziert und diskutiert.

Dem Arbeitsauftrag des Steuerungskreis Kundeninformation folgend wurden diese Aspekte mit der Zielrichtung bearbeitet, ein künftiges alternatives digitales Informationssystem zu beschreiben. Zentrale Anforderung an ein solches Informationssystem muss in den Augen der Arbeitsgruppe sein, die heutigen Ansprüche zu erfüllen und darüber hinaus die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen, um einen höheren Kundennutzen zu erzielen. Hieraus wurde ein Grobkonzept einer Digitalen Informationsplattform erarbeitet und im Nachlauf sowohl mit dem Steuerungskreis Kundeninformation als auch mit dem KVIV-AK MTV abgestimmt. Die Umsetzung einer solchen Plattform wird von den Verkehrsunternehmen unterstützt und es besteht die grundsätzliche Bereitschaft, diese im jeweiligen Informationsangebot einzusetzen.

Da eine solche digitale Informationsplattform einen direkten Kundennutzen erzeugt und Zugangsbarrieren zum ÖPNV vermindert, ist eine Umsetzung als Förderprojekt nach § 12 ÖPNVG NRW möglich.

Für eine digitale Informationsplattform, die mittel- und langfristige Fahrplaninformationen anbieten soll, gibt es nach aktuellem Wissensstand kaum Beispiele. Um die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung auszuloten und zielführende neue Services und Dienste zu konzipieren, die später den Kundennutzen steigern sollen, sind umfassende Vorbereitungen und Planungen erforderlich. Darüber hinaus ist unumgänglich, dass sich ein solches Angebot in die heute bestehende und sehr komplexe Struktur von Auskunftshintergrundsystemen und Auskunftsoberflächen wie Apps und Internetauftritte von Verbund und Verkehrsunternehmen sowie Servicestellen und Printprodukte einfügen muss. Aus diesem Grund wurde eine zweistufige Umsetzung als zielführend erkannt.

In einer ersten Stufe sollen mit einer Machbarkeitsstudie soweit als möglich die Rahmenbedingungen, Anforderungen und späteren Leistungsmerkmale der Informationsplattform erarbeitet und beschrieben werden. Unter externer Beratung sollen alle beteiligten Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner bei VU und beim Verbund zusammenarbeiten, um eine tragfähige Struktur und praxisnahe Funktionen zu erarbeiten. Mit der Machbarkeitsstudie sollen sowohl die IT-Architektur, die in der Plattform anzubietenden Medien, die wichtigsten Nutzerprozesse und Nutzeranforderungen sowie neue Dienste und Services beschrieben werden, die den späteren Nutzern das Auffinden der für sie relevanten Informationen erleichtern. Aktuell befindet sich die Leistungsbeschreibung der Machbarkeitsanalyse in der Abstimmung beim Verbund und bei den Mitgliedern der Arbeitsgruppe. Noch im laufenden Jahr wird die Ausschreibung der Studie beginnen. Nach heutigen Planungen soll die Studie in vier bis sechs Monaten erarbeitet werden.

In einem zweiten Schritt wird sich in 2020 die Umsetzung der Informationsplattform auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse anschließen. Da sowohl das bestehende Auskunftssystem und die Auskunftsoberflächen bei VU und Verbund angepasst als auch neue Systembestandteile programmiert werden müssen, wird die Erstellung der Plattform als komplexes IT-Projekt entsprechende Zeit zur Umsetzung erfordern. Die genauen Inhalte, Projektschritte und die Zeitplanung können erst nach Abschluss der Machbarkeitsstudie benannt werden.

16. Jahresrückblick muTiger-Stiftung

Die muTiger-Stiftung für mehr Zivilcourage wurde vor inzwischen sieben Jahren von der Ver-

kehrverbund Rhein-Ruhr AöR und der Kötter Unternehmensgruppe ins Leben gerufen. Seit inzwischen sechs Jahren betreibt die Stiftung ihre Aktivitäten in der Öffentlichkeit indem in muTiger-Kursen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ermutigt werden in kritischen Situationen Zivilcourage zu zeigen. Sie lernen, diese Situationen richtig zu analysieren und danach besonnen einzugreifen ohne dabei sich selbst oder andere zu gefährden. Auch im Jahr 2019 hat sich die Stiftung weiterentwickelt und viele Maßnahmen wurden ergriffen und umgesetzt, um dem Stiftungsauftrag – einen gesellschaftlichen Wandel hin zu mehr Übernahmen von Zivilcourage in Gang zu setzen – nachzukommen.

Mit Martin Husmann hat nicht nur der VRR seinen langjährigen Vorstandssprecher, sondern auch die muTiger-Stiftung ihren Kuratoriumsvorsitzenden in den Ruhestand verabschiedet. Beide Funktionen füllt seit Anfang 2019 Ronald R.F. Lünser aus, der sich seit dem ersten Kontakt für die Stiftungsarbeit engagiert und die Ziele der Stiftung nachdrücklich unterstützt. Er steht gemeinsam mit Friedrich P. Kötter dem Kuratorium der Stiftung vor, dass sich zwei Mal im Jahr mit den „hauptamtlichen“ Handelnden trifft. Neben den Vorstandsmitgliedern Wilfried Alles und Johannes Bachteler sind dies Sandra Lord als Verwaltungskraft sowie Anna Jenke und Jana Goldberg als Unterstützung für Kommunikation und Organisation. Neben diesen sind noch die beiden Mastertrainer Ernst Nieland und Michael Schoofs als geringfügig Beschäftigte Teil des Stiftungsteams. Nicht zuletzt tragen die etwa zehn ehrenamtlichen Kursleiter einen großen Teil der Stiftungsarbeit.

Im Laufe der letzten Jahre haben sich einige Institutionen, Unternehmen und Organisationen als feste und zuverlässige Partner für die muTiger-Stiftung bewährt. Beispielsweise die Westnetz GmbH, bei der jährlich an zehn Ausbildungsstandorten Kurse organisiert werden oder das Studieninstitut Niederrhein, mit dem für Verwaltungsauszubildende im Landkreis Wesel jährlich zwischen zwölf und vierzehn Kurse abgehalten werden. Daneben gibt es eine Reihe von Schulen, an denen jährlich eine ganze Jahrgangsstufe geschult wird, zum Beispiel die Ingeborg-Drewitz-Gesamtschule in Gladbeck, das St. Christophorus-Gymnasium in Werne oder die Erich-Kästner Realschule in Essen.

Neben den Partnern für muTiger-Kurse gibt es auch andere wichtige Kontakte, welche sich hoffentlich noch über längere Zeit weiter entwickeln werden. Hier sei die Postcode Lotterie aus Düsseldorf erwähnt. Diese Soziallotterie unterstützt die muTiger-Stiftung seit 2018, im Jahr 2019 wurde die Förderung noch weiter ausgedehnt und beläuft sich auf 16.000 €. Mit diesen Mitteln ist die Stiftung in der Lage, zwanzig Kurse mit Partnern durchzuführen, die über keine finanziellen Mittel verfügen.

Über das ganze Jahr 2019 hinweg unternahmen die Verantwortlichen der Stiftung ganz unterschiedliche Bemühungen, um die Stiftung bekannter zu machen und neue Möglichkeiten zu erschließen, Kurse durchzuführen umso noch mehr Menschen in der Region „muTiger“ zu machen. So wurden Vorträge gehalten um den Polizeibeirat in Münster, die rku.it in Herne, Siemens Mobility in Essen oder die Wirtschaftsförderung in Dortmund von der Sinnhaftigkeit der muTiger-Kurse zu überzeugen. Es wurden Gespräche geführt mit Herrn Röhl, dem Polizeipräsidenten in Wuppertal, mit der Geschäftsführung von Keolis in Düsseldorf oder mit Herrn Ketzer, Beigeordneter für Kultur, Bildung und Personal in Bottrop um nur einige zu nennen. Mit der Teilnahme am Ruhrdax 2019 in Herne konnte die Stiftung ebenso viele Kontakte knüpfen wie auf dem VRR-Jahresempfang in Bochum, aus dem viele der oben genannten Kontakte entstanden sind.

Wiederum konnten im laufenden Jahr viele Kurse bei neuen Partnern durchgeführt werden. Unter anderem waren die Kursleiter der Stiftung erstmals bei Ubisoft in Düsseldorf, bei der Diakonie in Marl, im Otto-Pankok-Gymnasium Mülheim oder im Hönne Berufskolleg in Menden. Ein besonderes Beispiel für eine hervorragende Zusammenarbeit ist für die Stiftung der Kontakt mit Herrn Lehr, VRR-Gremienmitglied aus Bottrop und der Vestischen Straßenbahn. Gemeinsam wurde am 18. September ein Kurs auf dem Betriebshof der Vestischen in Bottrop organisiert, der – von einer erfolgreichen Medienarbeit flankiert – mit Multiplikatoren und Vertretern von wichtigen Gruppen aus Bottrop besetzt war. Bereits heute ist abzusehen, dass aus diesem Kurs eine Reihe weiterer Kurse hervorgehen wird.

Stand Oktober wird die muTiger-Stiftung mit etwas Glück 2019 erstmals die Marke von 100 Kursen erreichen. Nach 94 und 96 Kursen in den Vorjahren ist das ein Beleg für die stetige und erfolgreiche Arbeit der Stiftung. Mit diesen Kursen werden abermals etwa 1.500 Bürgerinnen und Bürger in der Region erreicht und motiviert, anderen in Notlagen zu helfen und sich mit offenen Augen im öffentlichen Raum zu bewegen. Möglich werden diese stattlichen Zahlen durch die Mitarbeit und die Hilfestellung zahlreicher Unterstützer. Insgesamt wird die Stiftung in diesem Jahr Spenden in Höhe von etwa 42.000 € und Einnahmen für Kurse gegen Entgelt in Höhe von 24.000 € erhalten. Diesen Summen stehen Ausgaben in gleicher Höhe entgegen, so dass auch in diesem Jahr der Stiftungshaushalt annähernd ausgeglichen sein wird.

Vielen Dank allen Unterstützern und Partnern der Stiftung, es wäre schön, wenn sich auch im kommenden Jahr wieder viele neue Kontakte und Möglichkeiten finden würden, neue muTiger-Kurse zu veranstalten!

Presse/Öffentlichkeitsarbeit

17. Relaunch VRR.de

Mitte März hat die neugestaltete VRR-Website den bestehenden und bereits in die Jahre gekommenen Unternehmensauftritt abgelöst. Die übersichtliche Gestaltung und das responsive Design, was auch an mobilen Endgeräten ein optimales Nutzungserlebnis bietet, sind bei Kunden und Fahrgästen positiv angenommen worden. Die Seiten verzeichnen rund 3 Millionen Seitenaufrufe pro Monat, mit einer leicht steigenden Tendenz.

Extra-Seite für Baustellen während der NRW-Ferien

Die Seitenarchitektur ermöglicht es, flexibel auf aktuelle Themen- und Sachlagen zu reagieren. Für die zahlreichen Baumaßnahmen in den NRW-Ferien ist deshalb temporär eine eigene Themenseite/Unterrubrik in der Rubrik „Fahrplan und Mobilität“ angelegt worden. Dort finden Fahrgäste und Kunden gebündelte Hinweise zu den verschiedenen Ferien-Baumaßnahmen und können ihre Informationstiefe selbst bestimmen. Geplante Baustellen, die Fahrgäste das ganze Jahr begleiten finden, sind parallel dazu sowohl auf der Startseite als auch in der Unterrubrik „Verkehrsstörungen und Baustellen“ verortet.

Für die Änderungen zum Fahrplanwechsel ist ebenfalls eine eigene Themenseite geplant.

Zielgruppenrelevante Beiträge im Magazin

Zum Relaunch ist ein neues Feature online gegangen: das gleichnamige Magazin. Dieses dient sowohl als Medium der Unternehmenskommunikation (und digitaler Kanal des Meinungsbildnermagazins spectrum) als auch als Kundenmagazin. Es bietet informative Unterhaltung und authentische Einblicke ins Unternehmen und in aktuelle ÖPNV- und Verbund-Themen. Die Artikel erscheinen im „menschlichen“ Stil mit lockerer Tonalität und machen sich verschiedene journalistische Formate zunutze. Besonders beliebt sind bei den Lesern Artikel mit starkem Service-Charakter – beispielsweise ein Erfahrungsbericht über eine grenzübergreifende Fahrt nach Arnheim oder die Erläuterung der Mobilitätsgarantie.

Perspektivisch sollen die Formate, die die VRR-Onlineredaktion verwendet, noch um Podcasts und Videos ergänzt werden. Seit September informieren wir Kunden und Fahrgäste mit unserem neuen Newsletter über aktuelle Themen und neue Magazinbeiträge. Mehr als 1.300 Nutzer haben sich bereits für diesen registriert.

Englische Sprachvariante in Arbeit

Die Arbeiten an der Website gehen auch nach dem Relaunch weiter. Weitere Optimierungen laufen und Features sind in Planung, zum Beispiel die Online-Tools Ticketfinder und Preis-

stufenfinder. In Kürze wird die englische Sprachversion der VRR-Homepage verfügbar sein, die neben der Fahrplanauskunft auch alle Ticketprodukte in englischer Sprache vorhält. Darüber hinaus gibt es Informationen zu Tarifgebieten und Preisstufen, einen Downloadbereich und die Informationen über die VRR App. Die englische Seite ist keine 1:1-Spiegelung der deutschen VRR-Homepage, aber deutlich mehr als nur das englischsprachige Angebot der Fahrplanauskunft.