



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2020/0734	15.05.2020	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.06.2020	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.06.2020	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	17.06.2020	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	18.06.2020	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.06.2020	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2020
2. Personalbericht 2019
3. Umsetzung der Infrastrukturprojekte mit DB Station & Service

Verkehr

SPNV:

4. Machbarkeitsstudie Walsum-Bahn (aus 1. SB)
5. Betriebsaufnahme RE1

6. Betriebsqualitätsanalyse RE10
7. Vernetzungsinitiative / Zusatztexteplattform www.zuginfo.nrw

ÖPNV:

8. Fahrradgesetz NRW (aus 1. SB)
9. Ergebnisse Projekt „Nutzung von anonymisierten Mobilfunkdaten für verkehrsplanerische Zwecke“ (aus 1. SB)
10. Klimaschutzprogramm 2030 (aus 1. SB)

11. **Kenntnisnahmen aus dem letzten Sitzungsblock März 2020**

- Bericht Corporate Governance Kodex (Drucksachen-Nr. J/IX/2020/0685)
- Stationsbericht 2019 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0688)
- Qualitätsbericht SPNV 2019 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0690)
- Großbaustellen im SPNV 2020 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0692)
- Betriebsaufnahmen SPNV Dezember 2019 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0694)
- Betriebsaufnahme SPNV-Vertrieb (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0695)

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2020

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres u. a. über die geplanten Auftragsvergaben.

Der Jahresvergabeplan umfasst zum einen Vergaben, deren geschätzte Auftragswerte (netto) oberhalb der jeweils geltenden EU-Schwellenwerte gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU liegen. Die zum 01.01.2020 in Kraft getretenen neuen EU-Schwellenwerte lauten wie folgt:

- Bauaufträge: 5.350.000,- €
- Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): 214.000,- €
- Soziale und sonstige besondere Dienstleistungsaufträge: 750.000,- € (unverändert)

Darüber hinaus werden im Jahresvergabeplan auch die Vorhaben erfasst, die für die VRR AöR von besonderer Bedeutung sind.

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der Jahresvergabeplan 2020 startete zunächst mit 9 gemeldeten Vorhaben (Stand: Sitzungsblock Nov./Dez. 2019, lfd. Nummern 1 bis 9). Bis zum Redaktionsschluss für den letzten März-Sitzungsblock sind 4 weitere Vergabeverfahren hinzugekommen (vgl. JVP 2020, lfd. Nummern 10 bis 13).

Mittlerweile wurden insgesamt 5 Aufträge erteilt (vgl. JVP 2020, lfd. Nummern 5, 7, 9, 10 und 11). Bei 2 Verfahren (lfd. Nummern 3 und 4) zeichnen sich Verzögerungen ab, da die Bewilligung der beantragten Fördermittel erst kürzlich erteilt wurde bzw. zum heutigen Redaktionsschluss (24.04.2020) noch aussteht. Des Weiteren verzögert sich der Start des Vergabeverfahrens für die Interimsvergabe der S-Bahn Köln, bei der die Federführung beim NVR liegt (lfd. Nummer 8). Die übrigen Verfahren liegen nach heutigem Stand noch im Plan.

Die aktuellen Sachstände zu den Vorhaben 2020 können der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan entnommen werden.

2. Personalbericht 2019

Der Personalbericht ist dem Sachstandsbericht als **Anlage 2** beigefügt.

3. Umsetzung der Infrastrukturprojekte mit DB Station & Service

MOF 2:

- Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung der MOF 2 am 12.12.2008
- Austausch von Vorhaben im Rahmen einer Planungsanpassung am 17.05.2013
- Aufnahme von Nachrückervorhaben aufgrund vorhandener Mittel am 13.03.2014
- Stand der Umsetzung der 52 Stationsmaßnahmen:
 - 31 Stationen baulich fertig
 - 9 Stationen aktuell im Bau
 - 3 Stationen bewilligt aber noch nicht im Bau
 - 8 Stationen in der Planung
 - 1 Station Planung noch nicht begonnen

MOF 3:

- Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung der MOF 3 (VRR) am 17.02.2016
- Die meisten der 21 Stationsvorhaben befinden in der Lph. 1+2; Baubeginne sind für 2023/2024 angesetzt.

RRX-A:

- Unterzeichnung der 1. Planungsvereinbarung (Lph. 1+2) am 19.12.2014
- Unterzeichnung der 2. Planungsvereinbarung (Lph. 3+4) am 17.02.2016
- Unterzeichnung der Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung am 28.06.2017
- Stand der Umsetzung der 23 Stationsmaßnahmen:
 - 13 Stationen baulich fertig
 - 7 Stationen aktuell im Bau
 - 1 Station bewilligt ab noch nicht im Bau
 - 2 Stationen in der Planung

SPNV – Rahmenvereinbarung inkl. Großbahnhöfe

- Duisburg Hbf. => Planung abgeschlossen, Baubeginn im Jahr 2022
- Dortmund Hbf. => im Bau, Fertigstellung 2024
- D-dorf-Bilk, RE-Halt => im Bau, Fertigstellung im März 2022
- D-dorf-Gerresheim => in Planung (Lph. 3+4)
- Korschenbroich => Fertig gestellt
- Kleinenbroich => Fertig gestellt

ZIP – Zukunftsinvestitionsprogramme (ZIP 1 und ZIP 2)

- Das ZIP 1 - Programm beinhaltet 3 Stationen im VRR-Raum, die sich alle im Bau befinden.
- Das ZIP 2 - Programm beinhaltet 8 Stationen im VRR-Raum, bei denen bei allen die Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) abgeschlossen ist.

Reaktivierung der Hertener Bahn

- Neubau von zwei Stationen in Hertener und Hertener-Westerholt und Erweiterung der Station Gelsenkirchen Buer-Nord um einen Bahnsteig
- Umsetzungsstand:
 - Alle Maßnahmen befinden sich aktuell in der Planung (Lph. 3+4)
 - Die Baubeginne sind für das Jahr 2021 geplant
 - Die Inbetriebnahmen sind für Dezember 2022 vorgesehen

§ 12 - Maßnahmen

- Stand der Umsetzung der 31 Stationsmaßnahmen, die im § 12 Programm sind:
 - 13 Maßnahmen baulich fertig
 - 6 Maßnahmen aktuell im Bau
 - 12 Maßnahmen in der Planung

§ 13 - Maßnahmen

- Stand der Umsetzung der 7 Stationsmaßnahmen, die im § 13 Programm sind:
 - 4 Maßnahmen baulich fertig
 - 1 Maßnahme aktuell im Bau
 - 2 Maßnahmen in der Planung

S9–Ausführungsvertrag (S-Bahnausbau) und

S9–Ergänzungsvertragsvertrages (P+R- / B-R–Anlagen)

Der S9-Ausführungsvertrag beinhaltet den Gesamtausbau der Strecke und der Stationen zwischen Haltern am See und Wuppertal-Vohwinkel zum S-Bahnsystem. Der Vertrag wurde im Jahr 1993 geschlossen. Der S-Bahnausbau der S9, der insgesamt 29 Stationen beinhaltet, ist bis auf den Ausbau der Stationen Essen-Dellwig Ost, Bottrop-Boy und Marl-Mitte abgeschlossen.

Gemäß dem S9-Ergänzungsvertrages sollen entlang der S9 rd. 1.200 Stellplätze für PKW und rd. 1.100 Stellplätze für Fahrräder entstehen. Bis jetzt sind rd. 50% der Stellplätze umgesetzt. Umgesetzt werden sollen noch die großen Anlagen in Haltern am See (im Bau) und in Glad-

beck-West (in Planung). Darüber hinaus gibt es noch 10 weitere kleinere Anlagen entlang der S9, die noch baulich umgesetzt werden sollen.

Stationsoffensive

Für die bisher Rahmen der Stationsoffensive vorgesehenen 6 Stationsmaßnahmen im VRR-Raum erfolgt die Finanzierung nun über die LuFV III Anlage 8.7 als „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“. Die LuFV III hat eine Laufzeit von 10 Jahren und hat ihren Beginn zum 01.01.2020. Planungsbeginn für diese Stationsmaßnahmen soll im Jahr 2021 sein und die Inbetriebnahme im Jahr 2026.

Bereits gezahlte/vorgesehene Investitionsmittel für Stationsmaßnahmen an die DB Station & Service AG seit dem Jahr 2008 sowohl für Bau- als auch für Planungskosten:

- Durch Bescheid oder Vertrag bewilligte Summe: 320.402.422 €
 - davon bereits ausgezahlt: 132.091.746 €
 - davon noch auszuführen: 188.310.676 €

- Eingeplante Zuwendung: 160.910.882 €

- Summe aus bewilligter und eingeplanter Förderung: 481.313.304 €

Verkehr

SPNV:

4. Machbarkeitsstudie Walsum-Bahn

Die VRR AöR ist durch Beschluss des Verwaltungsrates des VRR beauftragt worden, mit den betreffenden Mitgliedskommunen Gespräche mit dem Ziel aufzunehmen, eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Walsumbahn zu beauftragen.

Gleichzeitig ist in dem Beschluss eine Kostenübernahme zu 50 Prozent durch den VRR für die Erstellung der Studie zugesichert. Der VRR geht von Maximalkosten in Höhe von 200.000 € aus. Die verbleibenden Kosten sollen von den betreffenden Gebietskörperschaften getragen werden. Hierüber ist unter ihnen eine Einigung erforderlich, die derzeit abgestimmt wird.

Am 17.1.2020 wurde durch die Vertreter der beteiligten Städte Duisburg, Oberhausen sowie des Kreises Wesel und des VRR eine Absichtserklärung unterzeichnet. In dieser ist der Wille der Beteiligten dokumentiert, zeitnah und abgestimmt die Voraussetzung einer Prüfung von

Realisierungschancen der Walsumbahn zu schaffen.

Die inhaltliche Aufgabenstellung ist bereits weitestgehend fertiggestellt, so dass zeitnah nach einer Finanzierungszusage der betreffenden Gebietskörperschaften die Vorbereitung zur Auftragsvergabe einer Machbarkeitsstudie beginnen können.

5. Betriebsaufnahme RE1

Am 14.06. findet mit dem kleinen Fahrplanwechsel eine weitere Betriebsstufe zum RRX-Vorlaufbetrieb statt. Der RE 1 wird von Abellio durch einen neuen Verkehrsvertrag übernommen. Auf Grund der Auswirkungen und Restriktionen durch Corona und die damit verbundene Aussetzung der Ausbildung von Triebfahrzeugführern konnte und kann Abellio nicht alle notwendigen Triebfahrzeugführer für den Betrieb des RE 1 zeitgerecht ausbilden. Demzufolge wird derzeit ein Ersatzkonzept zwischen Abellio und DB Regio abgestimmt, das vorsieht, dass zum Betriebsstart weiterhin Fahrten durch die DB Regio mit den heutigen Fahrzeugen stattfinden. Dabei kann das Angebot gesichert werden und es kommt nur zu einzelnen Reduktionen beim Angebot. Dies betrifft Fahrten im Freizeitverkehr, die – wie heute – durch Corona bedingt beim Nachtverkehr reduziert wurden.

Mit Abschluss der Ausbildung der Triebfahrzeugführer bei Abellio werden dann kontinuierlich die Fahrten umgestellt und Abellio wird den Betrieb mit den RRX-Fahrzeugen übernehmen. Bezogen auf die RRX-Fahrzeuge findet derzeit die Produktion, Inbetriebnahme und Abnahme der Fahrzeuge planmäßig statt.

6. Betriebsqualitätsanalyse RE10

Die Linie RE 10 (Niers-Express) verbindet Kleve über die Linksniederrheinische Strecke mit Krefeld und Düsseldorf. Sie ist in der Vergangenheit verstärkt wegen anhaltend schlechter Betriebsqualität in die Kritik geraten. Daher wurde zwischen den beteiligten Akteuren vereinbart, eine Betriebsqualitätsanalyse für die Linie RE10 durchzuführen. Die Untersuchung wurde durch VIA Consulting im Auftrag des KC ITF durchgeführt.

In der Analyse sollten die Störfälle, Verspätungsminuten und deren Ursachen ausgewertet werden. Betrachtet wurden neben der RE 10 der Nordwestbahn auch die teilweise parallel verlaufende Linien RE 7 (National Express), RE 4, RE 6, RE 42 und RB 33 (DB Regio), RE 13 (eurobahn/Keolis), RB 35 (Abellio) sowie RB 39 (VIAS).

Eine Vorstellung der Ergebnisse der Betriebsqualitätsanalyse RE 10 erfolgte am 31.03.2020 per Videokonferenz. Hier wurde dargelegt, dass es je nach betrachtetem Streckenabschnitt

unterschiedliche Verspätungstreiber gibt. Auf dem Streckenabschnitt Kleve – Krefeld entfallen fast 57% der Verspätungen, ca. 21% entstanden im Bahnhof Krefeld, weitere 17% im Knoten Düsseldorf.

Die Hauptgründe für die hohe Verspätungsanfälligkeit liegen in der veralteten Infrastruktur und verhältnismäßig vielen Bahnübergängen (92 BÜ auf 65 km Strecke). Während der Streckenabschnitt Kleve – Krefeld eine geringe Verkehrsauslastung aufweist und der RE 10 die Infrastruktur exklusiv nutzt, ist insbesondere der Abschnitt vor Düsseldorf hoch ausgelastet. Dort verkehren ebenfalls die Linien RE 4, RE 6, RE 7, RE 13, RB 39 und Güterverkehr. Der Knoten Krefeld wirkt sich durch die Betriebsführung dieser Linien negativ auf die Pünktlichkeit der RE 10 aus. Es galt daher neben den infrastrukturellen Gegebenheiten, auch die betriebliche Durchführung der Linie zu untersuchen.

Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass insbesondere im Knoten Krefeld, zwischen dem Abzweig Weißenberg und Erftkanal sowie im Zulauf auf Düsseldorf Verspätungen aufgebaut werden. Im Abschnitt Kleve – Krefeld ist neben Eigenkreuzungen vor allem der Abschnitt Kevelaer – Weeze und der Halt Kempen auffällig. Richtung Krefeld werden Verspätungen vor allem in den Halten aufgebaut. Auch in der Gegenrichtung von Kempen nach Kleve sind die Halte Hauptursache für Verspätungen. Problematisch ist weiterhin, dass sich Verspätungen anderer Linien auf den RE 10 übertragen. Darüber hinaus führt eine verspätete Zugfahrt des RE 10 aus Kleve auch zu einer Verspätung anderer Linien.

Da es ohne infrastrukturelle Änderungen kaum effiziente Handlungsmöglichkeiten gibt, wurden zahlreiche Maßnahmen erarbeitet, die zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beitragen können. Diese sind infrastruktureller, betrieblicher sowie fahrzeugtechnischer Art und in der nachfolgenden Übersicht des KC ITF zusammengestellt.

Maßnahmen: Infrastruktur	Abschätzung	
	Zeithorizont	Wirkung
Modernisierung Leit- und Sicherungstechnik	langfristig	++
Entflechtung Knoten Krefeld, insbesondere Überwerfungsbauwerke im Ostkopf	langfristig	+++
Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Weißenberg	langfristig	+++
Gleichzeitige Einfahrt Kevelaer	mittelfristig	+
Zusätzliches Blocksignal Kempen – Krefeld	mittelfristig	++
Fußgängerquerung Goch	kurzfristig	+
Beseitigung Langsamfahrstellen – sofern noch vorhanden → Prüfung durch DB Netz läuft aktuell	kurzfristig	++

Maßnahmen: Betrieblich	Abschätzung	
	Zeithorizont	Wirkung*
Untersuchung Haltezeitproblematik → In Arbeit durch Nordwestbahn	kurzfristig	+
Analyse/Definition Dispositionsrichtlinien	kurzfristig	+
Anpassung Gleisbelegung Krefeld (Mit/Ohne RB41) → zusätzliche Untersuchung notwendig, VRR + DB Netz	mittelfristig	+
Anpassung Gleisbelegung Kevelaer → zusätzliche Untersuchung notwendig	mittelfristig	+

Maßnahmen: Sonstige		
Verbesserung Türöffnungs-/schließzeiten	mittelfristig	
Verbesserung Rollmaterial	mittelfristig	+

VIA Consulting & Development, Betriebsqualitätsanalyse RE10

Es zeigt sich, dass die Maßnahmen mit der größten Wirkung den längsten Realisierungszeitraum erfordern. Die Umsetzung betrieblicher Verbesserungen können ggf. zum Fahrplanwechsel 2020/2021 stattfinden. Neben den in der Tabelle dargestellten Maßnahmen, wird erwartet, dass die Neuausschreibung des Niederrhein-Münsterland-Netzes ab 2025 zu kapazitiven Verbesserungen führen wird. Alle Maßnahmen wurden seitens des KC ITF auch dem Verkehrsministerium übermittelt.

Der RE 10 war auch Gegenstand eines Gesprächs im Verkehrsministerium. Darin wurde festgehalten, dass es bis 2029 zu einer bautechnischen Modernisierung und Ertüchtigung der Strecke kommen soll. Eine Finanzierung i. H. v. 200 Mio. € zur Sanierung von sechs Eisenbahnbrücken, 27 Weichen, 23 Bahnübergangssicherungsanlagen, zahlreichen BÜ-Beseitigungen, einer Zugwendeanlage in Geldern für die zukünftige RB 41 (Neuss - Geldern) sowie der Erneuerung des Gleisoberbaus auf einem Großteil der Strecke ist bis 2029 von der DB bereits zugesagt.

7. Vernetzungsinitiative / Zusatztextplattform www.zuginfo.nrw

Mit dem Portal zuginfo.nrw haben die drei Aufgabenträger in NRW – VRR, NWL und NVR – im Rahmen des Projektes Vernetzungsinitiative NRW im Dezember 2018 den Grundstein für eine NRW-weite linien- betreiberübergreifende Störungskommunikation im SPNV gelegt. Zugleich wurden zentrale Push-Kundenkanäle mit einer Abomöglichkeit geschaffen. Der Dienst wird derzeit durch die EVUs Abellio Rail NRW und National Express Rail mit betreiberüber-

greifenden Ereignismeldungen gespeist. Im Rahmen der Corona-Krise konnte mit der Bündelung der SPNV-Sonderfahrpläne und Störungsmeldungen durch die Koordinatoren für die Fahrgastinformation ein reibungsloser Service und Versorgung aller Kommunikationsplattformen bzw.-systeme erfolgen. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit dem ÖV-Datenverbund, vertreten durch die Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS).

Durch die im Sommer 2020 anvisierte Integration von zwei weiteren EVUs (DB Regio, Region NRW und Keolis Deutschland) haben die Aufgabenträger die zweite Stufe des Projekts initiiert, um künftig für den gesamten SPNV in NRW übergreifende Informationen zu Ad-hoc-Störungen und Bauarbeiten bereitzustellen. Die Textmeldungen ergänzen die Prognose-/Echtzeitdaten aus den Leitsystemen der EVU und ermöglichen dem Fahrgast einen Gesamtüberblick über die Störungslage. Dem Konzept liegt die Eingabe der Meldungen in eine einzige gemeinsame Plattform der Aufgabenträger zu Grunde – im Gegensatz zur sonst pro Ausgabesystem erforderlichen Mehrfacheingabe.

Die automatische Speisung der angebundenen Abnehmerkanäle erfolgt heute bereits in die VRR-Fahrplanauskunft EFA. In Kürze erfolgt die Integration der Ereignismeldungen in die Auskunftssysteme von DB Vertrieb. Der Datenaustausch wird über europäische Standards (SIRI SX) realisiert. Von den Ende letzten Jahres wirksam gewordenen Einschränkungen bei WhatsApp, wonach ein Versand von Freitextnachrichten an eine Vielzahl von Empfängern nicht mehr zulässig ist, war auch zuginfo.nrw betroffen. Mit einer Lösung über die App „Notify“ konnte zeitgerecht eine gleichwertige alternative Plattform etabliert und in Betrieb genommen werden.

ÖPNV:

8. Fahrradgesetz NRW

Am 22.11.19 hat der Landtag NRW die Landesregierung beauftragt, noch in dieser Legislaturperiode ein Gesetz zu erarbeiten und in den Landtag einzubringen das die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ aufgreift.

Mit über 206.000 Unterschriften innerhalb eines Jahres hat die Volksinitiative für folgende geforderte Maßnahmen Unterstützung erhalten:

1. Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
2. NRW wirbt für mehr Radverkehr
3. 1.000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
4. 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr

5. Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen
6. Mehr Fahrrad-Expertise in Ministerien und Behörden
7. Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr
8. Fahrradparken und E-Bike Stationen
9. Förderung von Lastenrädern

Am 22.01.20 hat das Verkehrsministerium NRW Experten aus verschiedenen Organisationen eingeladen, um die Maßnahmen zu diskutieren.

Die Informationen werden ausgewertet und in einem nächsten Schritt wird ein Eckpunktepapier erarbeitet.

Neben den Vertretern des NWL und VRS hat auch das Verkehrsministerium unsere Einschätzung unterstützt, dass die Radmitnahme im ÖPNV nicht der relevanteste Lösungsansatz für die Vernetzung der Systeme sein kann. Die noch darüber hinaus gehende Forderung 7 „Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr“ ist VRR seitig nicht zielführend. Neben erheblichen betrieblichen Einschränkungen (Fahrgastwechselzeiten/Pünktlichkeit) gibt es auch keinen ausreichenden Platz in den Fahrzeugen. Anstelle einer kostenlosen Radmitnahme sollten Finanzmittel besser in die Angebotsenerweiterung des ÖPNV investiert werden.

Vielmehr gilt es multimodales und intermodales Verhalten durch die Stärkung von Reiseketten zu unterstützen. Für die erste (Rad)Meile sicheres Abstellen in Systemen wie DeinRadschloss und für die letzte Meile nach der ÖPNV – Nutzung ist der Ausbau von Leihradssystemen zu forcieren. Dies würde der Forderung 8 der Volksinitiative entsprechen.

Dazu passend sind die aktuellen, hohen Anmeldungen der VRR - Kommunen zur Förderung von weiteren DeinRadschloss - Anlagen über §12 der Weiterleitungsrichtlinie ÖPNVG sowie der Wunsch des Verkehrsministeriums, das VRR - System DeinRadschloss landesweit zu etablieren.

Eine intensivere Betrachtung gilt es für die letzte Meile und entsprechende Leihradsysteme vorzunehmen. Hier fehlen noch Strukturen, das rein betriebswirtschaftlich geführte und nur an wenigen Orten angebotene System zu unterstützen.

Weiterhin ist der VRR der Auffassung, dass die Radmitnahme im ÖSPV nicht von hoher Relevanz ist, da die Reiseweiten oftmals für die ausschließliche Radnutzung ausreichend sind. Jedoch gilt es die Möglichkeiten zu analysieren, welche die leichtere Radmitnahme im ÖPNV

an den Wochenenden ermöglicht.

Der VRR wird sich zudem auch mit bei der Planung von Radschnellwegen, bzw. regionaler Ausbau von Radverkehrswegen (Forderungen 3 und 4 der Volksinitiative) ggf. im Zusammenhang mit Nahverkehr- und Mobilitätsplänen einbringen.

9. Ergebnisse Projekt „Nutzung von anonymisierten Mobilfunkdaten für verkehrsplannerische Zwecke“

Hintergrund:

Im Jahr 2017 hat der VRR in einem Pilotprojekt mit dem Kreis Wesel erstmalig Quelle-Ziel-Matrizen auf der Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten erstellen lassen. Die Daten wurden als eine Grundlage für planerische Überlegungen zu einer Bürgerbus- und einer Schnellbuslinie verwendet und haben sich als sehr hilfreich erwiesen. Die Ergebnisse wurden daraufhin in Arbeitskreisen der kommunalen Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen sowie in den politischen Gremien vorgestellt. Die Resonanz war durchweg positiv, es erfolgte der Auftrag an den VRR, sich weiterhin mit dieser sehr jungen Methode der Datenerhebung zu befassen und ggf. ein weiteres Projekt in einem größeren Raum durchzuführen.

Der VRR hat daraufhin im ersten Halbjahr 2019 ein europaweites Vergabeverfahren durchgeführt. Darin hat sich die Telekom-Tochter Motionlogic gegen den einzigen Konkurrenten Telefonica Next (heute: Teralytics mit Mobilfunkdaten der Telefonica) durchgesetzt. Der dritte Mobilfunkanbieter in Deutschland, Vodafone, hat kein Angebot abgegeben und ist in diesem Marktsegment auch nicht aktiv.

Inhalte des Projekts / Verwendung der Daten:

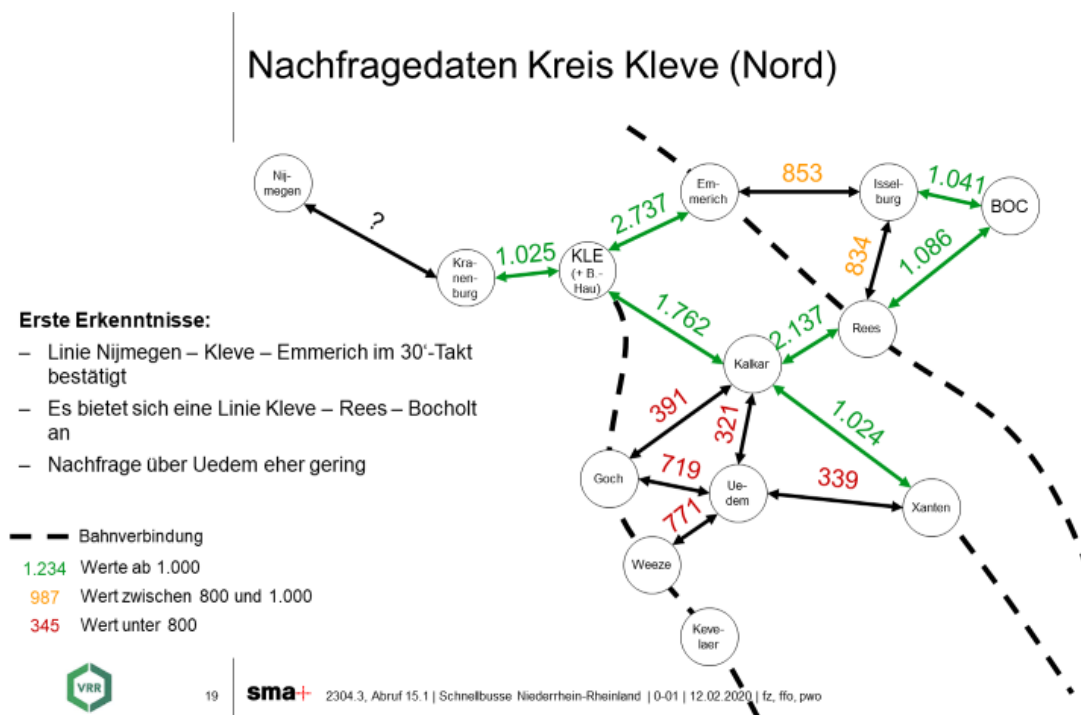
Motionlogic hat im Juli 2019 mit den Arbeiten begonnen. Im ersten Schritt wurden Verkehrszellen im Gebiet des VRR und in mittelbar und unmittelbar angrenzenden Gebieten (ein- und ausbrechender Verkehr) definiert. Es wurden insgesamt ca. 650 Zellen festgelegt: grundsätzlich 5er-Postleitzahl-Zellen sowie Zellen um die SPNV-Bahnhöfe und einige große ÖSPV-Haltestellen herum. Grundlage waren Mobilfunkdaten aus dem Zeitraum Juni 2018 bis Mai 2019, die gemäß einem mit dem Bundesdatenschutzbeauftragten verabredeten Verfahren anonymisiert wurden.

Im Ergebnis wurden Quelle-Ziel-Matrizen (= Bewegungen von Menschen im Raum zwischen

vorab definierten Verkehrszellen) geliefert. Die Bewegungsdaten sind nach Wochentag in die vier Tagestypen Mo-Do, Fr, Sa, So und für jede Stunde (24 Stundengruppen) auswertbar.

Die Daten können beispielsweise bei der Angebotsplanung des SPNV durch den VRR, bei der strategischen Planung zum P+R und B+R oder auch für tarifliche Fragestellungen verwendet werden. Erstmals genutzt wurden die Quelle-Ziel-Matrizen bei der Erarbeitung des Regionalbusnetzes durch die zuständige Fachabteilung beim VRR und dem beauftragten Gutachter.

Beispielgrafik aktuelle Schnellbus-Planungen



Quelle: Vortrag VRR / sma im Rahmen des Schnellbuskonzepts im VRR

Erste Bewertung der Ergebnisse und der Methode

Die Nutzung von anonymisierten Mobilfunkdaten für verkehrsplanerische Zwecke ist sinnvoll. Der Bedarf bei den Verkehrsplanern beim VRR, aber auch in Kommunen und Verkehrsunternehmen ist sehr hoch, da seit Jahren, fast schon Jahrzehnten, keine aktuelle Datengrundlage vorliegt. Erste Erfahrungen mit der Verwendung der Quelle-Ziel-Matrizen im Rahmen des Regionalbus-Projekts zeigen, dass die Daten für einen Abgleich der Planungen mit den festgestellten Verkehrsströmen sehr hilfreich sind.

Folgende Einschränkungen sind jedoch zu bedenken:

- Aufgrund der Abstände der Mobilfunkmasten können kurze Wege innerstädtisch bis zu ca. 2 km, in dünn besiedelten ländlichen Räumen bis zu 5 km nicht abgebildet werden. Die Differenzierung der Verkehrsströme in Verkehrsmittel, also die Abbildung des Modalsplits ist (noch) nicht möglich.
- Die Mobilfunkdaten bilden die Realität nicht 1 : 1 ab. Die Daten (Telekom/T-Systems-Marktanteil ca. 33%) werden auf die Grundgesamtheit der Bevölkerung hochgerechnet, hierbei werden Annahmen getroffen und Algorithmen verwendet. Weitere Unschärfen können durch die Zuordnung der Mobilfunksignale zu den vorab definierten Zellen entstehen.

Der Gutachter Motionlogic hat eine Qualitätsprüfung der hochgerechneten Quelle-Ziel-Matrizen durchgeführt und ist zu einem positiven Ergebnis gekommen. Die Daten wurden auf Plausibilität und Konsistenz geprüft, indem sie mit anderen Quellen wie der aktuellen MiD-Erhebung oder den Pendlerströmen aus der IT-NRW-Statistik gegenübergestellt wurden.

Weiteres Vorgehen:

Der VRR wird die ermittelten Quelle-Ziel-Matrizen in weiteren verkehrsplanerischen Anwendungsfällen verwenden und testen. Dabei sollten die Erfahrungen der Planer oder auch ggf. lokal vorhandene andere Datenquellen zur Plausibilisierung der Ergebnisse einbezogen werden.

Die drei Zweckverbände in NRW (NWL, NVR und VRR) stehen im Austausch über die Nutzung von anonymisierten Mobilfunkdaten. Ein erster grober Abgleich zwischen den VRR-Ergebnissen mit denen des NWL, die eine verbundweite Auswertung auf Grundlage der Telefonica-Daten durchgeführt haben, zeigt, dass beide Anbieter offensichtlich mit unterschiedlichen Annahmen bzw. Algorithmen hochrechnen und deshalb teilweise zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Der VRR wird anregen, in einem gemeinsamen Projekt unter Mitarbeit / Unterstützung durch das Verkehrsministerium NRW, sich von beiden Anbietern Telekom/Motionlogic und Telefonica/Teralytics, NRW-weit Quelle-Ziel-Matrizen ermitteln zu lassen. Mit Hilfe einer wissenschaftlichen Begleitung können dann mögliche Abweichungen in den Ergebnissen aufgeklärt werden und zu einer besseren Einschätzung und möglicherweise auch Weiterentwicklung dieser neuen Methode in eine weitere Evaluationsstufe führen.

10. Klimaschutzprogramm 2030: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Modellregion zur Stärkung des Nahverkehrs

Auf Basis des gemeinsamen Antrags der drei Fraktionen im VRR Verwaltungsrat vom 18. November 2019 hat die Verwaltung im Rahmen des letzten Sitzungsblocks 2019 eine Konzeptidee zur Bewerbung des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Modellregion des Klimaschutzprogramms erarbeitet. Mit der erarbeiteten Konzeptidee soll der Nahverkehr in der Region durch ein adäquates Leistungsangebot und einer Neuordnung des Tarifs in der Region und im Land gestärkt werden, um einen substanziell positiven Klimaschutzeffekt mit einer deutlichen Erhöhung des Modal-Splits hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Die Konzeptidee wurde in der Sitzung des VRR Verwaltungsrates am 04. Dezember 2019 bestätigt und der Bewerbung des VRR zugestimmt (**M/IX/2019/0671**). Im Nachgang zur Sitzung des Verwaltungsrates fand eine Pressekonferenz zur Information der Öffentlichkeit statt.

Am 28. Januar 2020 wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nunmehr die Eckpunkte zum Förderprogramm vorgestellt. Derzeit wertet die Verwaltung die vorgegebenen Prämissen aus, allerdings zeichnet sich ab, dass das ambitionierte Gesamtpaket in der vorgestellten Form so keinen Zuschlag erhalten wird.

Gemeinsam mit den weiteren nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern, dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) entwickelt die VRR AöR deshalb jetzt ein Konzept für eine einfache, transparente und verbundübergreifende nachhaltige Lösung, die den Schwerpunkt insbesondere auf Pendler legt. Hierzu soll ein innovativer eTicket-Ansatz mit adäquaten und auskömmlich kalkulierten elektronischen Tarifprodukten des Zeitkartensortiments gewählt werden. Im Fokus steht dabei, dass ein einfacher/freizügiger Zugang für Pendler im Rahmen z. B. eines Job-/FirmenTicket Vertrages ermöglicht wird. Ziel ist dabei, dass die entwickelten Tarifprodukte nach Ablauf des Förderzeitraums marktreif umgesetzt werden können.

Von Seiten des BMVI ist ein zweistufiges Antragsverfahren für die Ausgabe der Fördermittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgesehen. In der ersten Phase werden in einem sogenannten Skizzen-Verfahren die Projektideen und Konzepte der Antragsteller gesammelt und eine erste Vorauswahl von Antragstellern vorgenommen. Hierzu erarbeitet die VRR AöR zusammen mit den weiteren Beteiligten eine Projektskizze auf NRW-Ebene, die den Gremien vorgelegt wird. Nach Zustimmung durch die Gremien ist eine Übersendung der

Projektskizze geplant.

Aufgrund des geplanten Fördervolumens des Gesamtprogramms und der geplanten Förderquote von 80% ist eine Notifizierung des Klimaschutzprogramms durch die EU-Kommission erforderlich. Aus diesem Grunde geht die Verwaltung davon aus, dass ein Antragsverfahren inklusive den konkreten Förderbedingungen frühestens im Juli 2020 durch das BMVI gestartet wird. Durch die aktuelle Lage kann es zu einer weiteren Streckung des Zeitplans kommen.

11. Kenntnisnahmen aus dem letzten Sitzungsblock März 2020

Die nachfolgend aufgeführten Vorlagen wurden bereits im ersten Sitzungsblock im Jahr 2020 eingebracht:

- Bericht Corporate Governance Kodex (Drucksachen-Nr. J/IX/2020/0685)
- Stationsbericht 2019 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0688)
- Qualitätsbericht SPNV 2019 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0690)
- Großbaustellen im SPNV 2020 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0692)
- Betriebsaufnahmen SPNV Dezember 2019 (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0694)
- Betriebsaufnahme SPNV-Vertrieb (Drucksachen-Nr. S/IX/2020/0695)

Aufgrund der Corona-Situation konnten diese jedoch bisher nicht beraten werden. Die Vorlagen werden daher erneut als **Anlage 3** zur Kenntnis gegeben.