



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/IX/2020/0831	04.12.2020	

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

Verbandsversammlung des NVN

Kenntnisnahme

15.12.2020

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2020
2. Bericht über gemeinsame Projekte RVR/VRR
3. Entwicklung Modernisierung von Haltestellen

Verkehr

SPNV:

4. Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)
5. Auswirkung Brand A40 Brücke
6. Bilanz Vertrieb Transdev
7. Verfahren Trassenkonflikte

ÖPNV

8. Bewerbung Klimaschutzprogramm 2030

Information und Sicherheit

9. Digitale Kundensysteme

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. Hierzu dient der Jahresvergabeplan, der vierteljährlich aktualisiert und in den Sitzungsblöcken vorgestellt wird.

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 derzeitigen Schwellenwerte (in Kraft getreten zum 01.01.2020) lauten wie folgt:

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

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

Ergebnis in der Zusammenfassung

Die Abteilungen/Stabsstellen der VRR AöR sind in ihrer Planung für das Jahr 2020 zunächst von 9 Vergaben (über EU-Schwellenwert bzw. von besonderer Bedeutung) ausgegangen (Ifd. Nummern 1 bis 9). Im Verlauf des Jahres haben sich die Meldungen für den Jahresvergabeplan nahezu verdoppelt, so dass bis zum Redaktionsschluss (28.10.2020) insgesamt 17 Verfahren verzeichnet werden.

Zu den **17 Verfahren** gibt es aktuell folgende Sachstände:

- **7 Aufträge** wurden bisher planmäßig erteilt (= lfd. Nr. 5, 6, 7, 9, 10, 11, 16)
- **1 Auftrag** wird vrs. noch in 2020 erteilt werden (= lfd. Nr. 14)
- **4 Verfahren** werden vrs. noch in 2020 gestartet, jedoch erst in 2021 vergeben werden (= lfd. Nr. 4, 13, 15, 17)
- **4 Verfahren** werden sich vrs. komplett verzögern und erst 2021 starten können (= lfd. Nr. 1, 2, teilweise 3, 8)
- **1 Verfahren** wird vrs. modifiziert werden und ggf. als Vergabeverfahren entfallen (= lfd. Nr. 12).

Nicht zuletzt durch die besondere Ausnahmesituation in 2020 (Covid-19-Pandemie) kommt es zu einigen Verzögerungen. Weitere Verzögerungen bis Ende des Jahres sind nicht auszuschließen.

Die Sachstände zu den einzelnen Vorhaben 2020 können der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

2. Bericht über gemeinsame Projekte RVR/VRR

Wie bereits in den vergangenen Sachstandberichten ausgeführt, wurde mit dem Grundsatzvertrag zwischen dem VRR und dem RVR die bisherige fallweise Zusammenarbeit strukturiert und verbindlich geregelt. Hierzu gehört die gemeinschaftliche Abstimmung über die zu bearbeiteten Schwerpunkte. VRR und RVR haben sich derzeit auf folgende Themen verständigt:

- Verkehrskonzept und KombiTicket zur ExtraSchicht 2021
- Stärkung der vernetzten Freizeitmobilität in der Metropole Ruhr
- Weiterentwicklung Fahrradverleihsystem metropolradruhr
- Synchronisation kommunaler Nahverkehrspläne
- Verlängerung WelcomeCard Ruhr

Die Bearbeitung findet gemeinschaftlich statt. Die politischen Gremien werden regelmäßig über den Sachstand informiert.

3. Entwicklung Modernisierung von Haltestellen

In der Sitzung vom 29.11.2019 hat der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR das Ergebnis der letztjährigen Abfrage zum Stand der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Kenntnis genommen und die VRR AöR gebeten, jährlich über den Stand der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen zu berichten.

Dementsprechend hat die Verwaltung die Gemeinden um eine mit den jeweils in Ihrem Gemeindegebiet verkehrenden Verkehrsbetrieben abgestimmte und gemeinsame Angabe bis zum 02.10.2020 gebeten. Die als **Anlage 2** beigefügte Tabelle zeigt in alphabetischer Reihenfolge geordnet nach kreisfreien Städten und Kreisen diese Angaben. Hierbei fällt auf, dass die Anzahl der Haltestellensteige gegenüber der Abfrage von 2019 abweicht.

Die nächste Mitteilung über den Stand des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen im VRR ist für März 2022 geplant, so dass die Mitteilung über die erfolgten Angaben das komplette Jahr 2021 berücksichtigen kann.

Verkehr

SPNV:

4. Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)

Seit Anfang 2019 erfolgte die Organisation der Hilfeleistung durch die MSZ nur noch für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die einen Vertrag mit DB Vertrieb hatten. Dies hatte ein negatives Echo in der Branche, bei Behindertenverbänden und diverse negative Diskussionen auf Landes- bzw. politischer Ebene entfacht.

Um wieder einen ganzheitlichen Ansatz einer Nutzung der MSZ für Reisende aller EVU zu ermöglichen, wurde mit fünf Aufgabenträger-Vertretern und DB Station&Service ein Konzept erarbeitet, mit dem Ziel: Rückkehr zum alten Modell. Dies bedeutet, die Organisation der Hilfeleistung erfolgt für nahezu alle Kundenanfragen, unabhängig vom Transporteur.

Der Betrieb der MSZ soll ab dem 01.01.2021 demnach durch DB Station&Service erfolgen. Die Finanzierung der Leistung der MSZ wird über den Stationspreis (Einpreisung nach § 37 Abs. 3 ERegG) erfolgen. Die Laufzeit beträgt zunächst 5 Jahre. Die Einpreisung der Leistung soll zum 01.01.2022 erfolgen - rückwirkend für Kosten aus 2021. Der Preis je Stationshalt wird entsprechend je Aufgabenträger erhöht.

5. Auswirkung Brand A40 Brücke

Nach dem Brand eines Tanklastzuges auf der A40 im September 2020 liegt mit Stand Anfang November folgender Sachstand für den Eisenbahnverkehr vor.

Die durch den Brand beschädigte Eisenbahnbrücke (Brückenbauwerk Nr.3 / Fahrtrichtung Essen -Duisburg) wurde bereits im September 2020 abgerissen und soll durch eine Behelfsbrücke bis zum 28.12.2020 ersetzt werden. Somit stehen ab dem 28.12.2020 die Gleise von Mülheim nach Duisburg mit Betriebsbeginn wieder zur Verfügung. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt dann hier 120 km/h statt zuvor 160 km/h. Ab diesem Zeitpunkt ist nach aktuellem Stand wieder das volle Zugangebot zwischen Essen und Duisburg möglich.

Für den Einbau der Behelfsbrücke wird die Bahnstrecke von Duisburg nach Essen vom 2.12. bis 7.12. gesperrt.

Die Brücken 2 und 4 für die Gleise von/nach Oberhausen werden im Dezember 2020 abgerissen und sollen im Jahr 2021 ebenfalls durch Behelfsbrücken ersetzt werden. Der Inbetriebnahmezeitpunkt dieser Brücken liegt aktuell noch nicht vor.

Die Behelfsbrücken haben eine Liegezeit von einigen Jahren, so dass ein kurzfristiger Austausch nicht erforderlich werden wird. Weiterhin können die Widerlager, die für die Behelfsbrücken errichtet werden, später auch für die regulären Ersatzbrücken verwendet werden. Bis zum 28.12 bestehen im SPNV weiterhin folgende Umleitungen.

- Die Linien RE1 und RE42 verkehren in West-Ost Richtung auf dem Regelweg, in der entgegengesetzten Richtung in der Umleitung über Gelsenkirchen/Oberhausen.
- Linientausch der Linien RE3/RE6. Die Linie RE6 wird in beiden Fahrtrichtungen über Gelsenkirchen/Oberhausen umgeleitet. Die Linie RE3 verkehrt als Ersatz von und nach Essen Hbf.
- Die südliche Linienast der S1 verkehrt im 20'-Takt aus Solingen kommend bis MH-Styrum.
- S1 und S3 aus Essen kommend verkehren ebenfalls bis MH-Styrum. Die Relation MH-Styrum – Oberhausen Hbf wird im SEV bedient.
- In der Prüfung befindet sich aktuell noch die ganztägige Wiederinbetriebnahme der Linie RB32 zwischen Wanne-Eickel und Dortmund Hbf ergänzend zu den bestehenden Fahrten der RB32 in der Tagesrandlage.

6. Bilanz Vertrieb Transdev

Ausgangslage

Die vertragliche Grundlage der Vertriebsdienstleistung für den VRR-Raum im SPNV zwischen DB Regio und der VRR AöR endete 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 seit dem 15.12.2019 nicht mehr als Vertriebsdienstleister für den VRR-Tarif an den Stationen im VRR auf.

Rückblick ein Jahr Transdev Vertrieb

Fahrkartenautomaten (FAA) und Entwerter (FE)

Nach anfänglichen kleinen Startschwierigkeiten lief die Aufstellung und Inbetriebnahme der Automaten nach Plan. Einige wenige Standorte (<5) sind noch nicht abschließend in Betrieb genommen (Bsp.: Dortmund Lütgendortmund → fehlende Onlineanbindung, da Standort 20 m unter der Erde. Derzeit Offline-Verkauf, also ohne Fernverkehr)

- Ca. 450 Automaten in Betrieb
- Die Verfügbarkeit der FAA war zu Beginn des Jahres massiven Schwankungen unterlegen (teilweise parallel bis zu 70 gestörte Geräte) – Ein FAA gilt vereinfacht gesagt als gestört, wenn er nicht zu bedienen ist, die Onlineanbindung nicht funktioniert oder ein Zahlungsmittel nicht zu nutzen ist.
- Aktuell hat sich die Verfügbarkeit der FAA auf einem deutlich verbesserten Niveau eingependelt. In den vergangenen zwei Monaten lag die durchschnittliche Verfügbarkeit dauerhaft zwischen 97 und 98 Prozent. Verfügbarkeit bedeutet, dass alle Funktionen in Betrieb waren!
- Die Verfügbarkeit der FE ist seit Beginn der Vertriebsdienstleistung auf einem durchgehend sehr hohen Niveau. Auffällig war lediglich das Stempeln unvollständiger Inhalte, welches durch das Fehlen sogenannter Klischees verursacht wurde. Dadurch fehlte hier das Bahnhofskürzel. Mittlerweile wurde an allen FE das Klischee nachgerüstet.
- Aufgrund der Reduzierung der FAA/FE kommt es an einzelnen Stellen zu Kundenbeschwerden bezüglich langer Laufwege zu FAA und FE. An einzelnen Stellen wurde bereits nachgesteuert, insgesamt erfolgt im Januar eine Prüfung der fraglichen Standorte auf Grundlage der aktuellen Erlösdaten.

Personenbediente Verkaufsstellen

- Alle A (6) und B (15) Standorte sind wie geplant in Betrieb gegangen.
- Schlechte Kennzeichnung zu Beginn wurde weitestgehend verbessert
- Geringe durchschnittliche Wartezeiten (ca. 100 Sekunden, Ergebnis aus der 1. Welle der Testkundenuntersuchung)
- Lückenhaftes Wissen bei den Mitarbeitern in den Vertriebsstellen – vergleichbar mit den Werten der DB in den ersten Jahren in denen Testkundenuntersuchungen durchgeführt wurden
- Von den ursprünglich 37 geplanten Agenturen sind aktuell nur 21 aktiv. Probleme entstanden hier durch die schwierige Standortsuche durch Konflikte mit Vertriebsstellen der ÖSPV-Unternehmen und Schließungen bedingt durch die Corona-Pandemie.
- Sogenannte „Automatenguides“ helfen zum Monatswechsel die Kundencenter zu entlasten, indem sie den Kunden den Wertmarkenkauf am Automaten erklären.
- Nahezu alle Vertriebsstellen (bis auf einzelne Agenturen) hatten – anders als bei vielen anderen Unternehmen - während der Hochphase der Corona-Pandemie (tlw. mit leicht eingeschränkten Öffnungszeiten) geöffnet. Auch für den Lockdown im November sind bisher keine Schließungen geplant.

Migration von DB-Abos zu Transdev Vertrieb

Die Abonnements der DB mussten zwingend zur Transdev Vertrieb übergehen. In diesem Zusammenhang war es nötig die Abonnements zu kündigen und der Kunde hatte im Anschluss die Möglichkeit bei der Transdev Vertrieb oder einem ÖSPV-VU ein neues Abo abzuschließen oder aber auch gänzlich auf ein neues Abo zu verzichten. Zwischen Transdev, DB und VRR wurde zu diesem Zweck eine Migrationsvereinbarung geschlossen.

- Von den ursprünglich rd. 27.000 Abos bei der DB sind aktuell nur ca. 13.000 bei der Transdev Vertrieb angekommen. Viele Kunden sind zu kommunalen VU abgewandert.
- Aktuell sind rd. 14.000 aktiv Abos bei der Transdev Vertrieb
- Zur Steigerung der Abo-Zahlen hat die Transdev Vertrieb eine Onlinepräsenz eingerichtet, die es ermöglicht sein Abo dort abzuschließen

Sonstiges

- Das Elektronische Reportingsystem bietet deutlich bessere Einblicke in die aktuelle und vergangene Situation im Vertrieb. Umsatzzahlen sind im Regelfall ab 8:00 Uhr des Folgetags einsehbar. Störungen sind (soweit gemeldet bzw. automatisch erkannt) live auszuwerten. Dennoch gibt es hier noch zu viele Ausfälle/Störungen. Zudem gibt es bei unterschiedlichen Funktionen noch Verbesserungsbedarf.
- Es gibt ein Onlineportal zur Meldung von Automatenstörungen. Bei Angabe der Automatennummer und Störungsgrund wird der betroffene FAA automatisch in das Reportingsystem übertragen. Außerdem sind alle Automaten mit einem QR-Code ausgestattet, der eingescannt werden kann, so dass man direkt auf die Website mit vorregistrierten Automatennummern gelangt. Zudem können dort Fälle, in denen beispielsweise nicht genug Wechselgeld ausgegeben wurde, gelöst werden. Der absolut überwiegende Teil der Störungen wird allerdings automatisch gemeldet.
- Die Umsätze des mit Abstand stärksten Vertriebskanals (Automatenvertrieb) sind trotz neuer Technik und Reduzierung der Geräte auf einem Niveau mit den Vorjahreswerten der DB (bereinigt um den Corona-Effekt). Deutliche Umsatzeinbußen gibt es bei dem Vertrieb in den personenbedienten Vertriebsstellen. Gründe hierfür sind neben der Umstellung (Vertriebsstellen an anderen Orten als DB-Reisezentren) vor allem anfängliche Kommunikationsprobleme. Häufig wurden Kunden bei DB-Reisezentren abgewiesen und auf die Vertriebsstellen kommunaler ÖSPV-VU verwiesen.

7. Verfahren Trassenkonflikte

Entscheidung der Bundesnetzagentur (Thema Trassenkonflikte) hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte

Verpflichtung zur Einführung von Vorrangkriterien auf überlasteten Schienenwegen

Bei der Anmeldung des Netzfahrplanes 2021 für die Linie RB40 Essen – Hagen ist es zu mehreren Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr gekommen. Als Lösungsvorschlag wurde von der DB Netz AG angeboten, dass die Linie RB40 sechsmal täglich den Halt Essen-Kray Süd und viermal täglich Wattenscheid in Laufrichtung Hagen nicht mehr bedient. Die Linie RB40 stellt für Essen-Kray Süd die stündliche Grundbedienung dar. Mit der Haltauflassung ergibt sich für diesen Haltepunkt sechsmal pro Tag nur noch eine zweistündliche Anbindung, z.T. auch in der HVZ. Als Alternative wurde auch eine um 8 Minuten verschobene Trasse der RB40 angeboten, was Anschlussverluste im SPNV und ÖPNV zur Folge hätte.

Bezugnehmend auf den Sachstandsbericht „Trassenkonflikte bei der Erstellung des Netzfahrplanes/ Verfahren bei der BNetzA“ konnte das Verfahren durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) am 21.10.2020 abgeschlossen werden. Die Beschlusskammer hat den Antrag abgelehnt.

Es wurde nur die Einführung eines Vorrangkriteriums auf dem relevanten Streckenabschnitt zwischen Essen – Bochum-Langendreer betrachtet, da die RB40 dort von der Strecke Essen-Bochum-Dortmund in Richtung Witten-Hagen abzweigt.

Gründe der Ablehnung

Die vom VRR angestrebte Verpflichtung der DB Netz AG zur Aufstellung von Vorrangkriterien ist laut BNetzA nicht geeignet und damit auch nicht erforderlich, um die Überlastung zu beseitigen. Das bestehende Taktsystem werde durch die drohenden Haltausfälle nicht in seiner Funktionsfähigkeit gefährdet (1.). Es lägen auch keine weiteren Umstände vor, die die Eignung der beantragten Verpflichtung zur Erreichung des Zwecks belegen (2.). Der Alternativvorschlag in Form der Verschiebung von fünf Fahrten der RB40 um acht Minuten führe ebenfalls zu keinem anderen Ergebnis (3.).

1. Keine Gefährdung eines eingerichteten Taktsystems im SPNV

Abgesehen vom werktäglichen Wegfall von vier Fahrten der RB40 in Essen-Kray Süd (und Wattenscheid) sowie einer weiteren Fahrt ohne Halt an Samstagen und Sonntagen, könne die Linie wie geplant verkehren und auch bei den betroffenen vier bzw. fünf Zügen ist nach Ansicht der BNetzA nicht erkennbar, dass das Taktsystem insgesamt in Frage gestellt werde. Dies gelte auch für die Anschlüsse in den Taktknoten.

2. Fehlende Eignung im Übrigen

Um den hohen Anforderungen zur Aufstellung von Vorrangkriterien zu genügen, müssten weitere Umstände in ihren Auswirkungen der unmittelbaren Gefährdung eines eingerichteten Taktsystems vergleichbar sein. Diese Schwelle wird laut BNetzA vorliegend nicht erreicht.

2.1. Alternativen zum Haltepunkt Essen-Kray Süd

Im Gebiet rund um den Haltepunkt Essen-Kray Süd liegen insgesamt drei Schienenwege, die vom Essener Hauptbahnhof in Richtung Osten führen.

Aufgrund der bestehenden Alternativen Essen-Steele und Essen-Kray Nord ist die BNetzA nicht der Auffassung, dass die Verpflichtung zur Aufstellung von Vorrangkriterien geeignet und erforderlich sei, um eine ausreichende Bedienung im SPNV sicherzustellen.

2.2. Fehlende Eignung aufgrund vergleichsweise geringer Reisendenzahlen

Nach Angaben vom VRR nutzen durchschnittlich 763 Aus- und Einsteiger den Haltepunkt Essen-Kray Süd pro Tag. Dabei entfallen 365 Ein- und Aussteiger auf die Fahrten von und nach Essen Hbf und 398 Ein- und Aussteiger auf Fahrten in und aus Richtung Hagen.

Die auf den Haltepunkt Essen-Kray Süd entfallenden Reisendenzahlen sind laut BNetzA so gering, dass unter Berücksichtigung der bestehenden Alternativen eine Verpflichtung zur Aufstellung von Vorrangkriterien nicht erforderlich sei.

2.3. Fehlende Eignung im Hinblick auf die durch die Haltausfälle ermöglichte zusätzliche Trasse sowie die unterbliebene Verschiebung von fünf Fahrten um acht Minuten

Nach Ansicht der BNetzA nehmen die Halte der RB40 in Essen-Kray Süd und in Wattenscheid so viel Schienenwegkapazität in Anspruch, dass durch die Auslassung dieser Halte eine zusätzliche Trasse eingeplant werden könne. Dabei geht die BNetzA davon aus, dass eine zusätzliche Trasse im konkreten Fall gegenüber den Haltausfällen einen höheren Nutzen biete.

Gegen die Erforderlichkeit einer Verpflichtung der DB Netz AG zur Aufstellung von Vorrangkriterien spricht nach Aussagen der BNetzA ebenfalls, dass sich der VRR gegen die von der DB Netz AG als umsetzbar angesehene Verschiebung von fünf der sechs Fahrten der RB40 um acht Minuten ausgesprochen habe. Diese Verschiebung hätte zu weiteren Nachteilen durch die Taktabweichung geführt und Anschlussverbindungen in Frage gestellt. Wenn der VRR der Bedienung von Essen-Kray Süd eine überragende Bedeutung beigemessen hätte, hätte sie diese Nachteile ggf. in Kauf nehmen müssen.

Aus Sicht der BNetzA ist eine Verpflichtung zur Aufstellung von Vorrangkriterien auch deshalb nicht erforderlich, weil den Haltausfällen ein Nutzen in Form einer zusätzlichen Trasse zwischen Essen und Dortmund gegenüberstehe.

3. Alternativvorschlag begründet ebenfalls keine Erforderlichkeit

Der Vorschlag in Form der Verschiebung von fünf Fahrten der RB40 um acht Minuten trete nur alternativ zu dem Ausgangsfall hinzu, nämlich den Haltausfällen von (ursprünglich) sechs Fahrten der RB 40 in Essen-Kray Süd. Wenn bereits der Ausgangsfall nicht die Eignung und Erforderlichkeit zu begründen vermag, kann dies laut BNetzA auch nicht durch eine alternative Lösungsmöglichkeit erfolgen.

Aus diesem Grund sieht die BNetzA eine Verpflichtung zur Aufstellung von Vorrangkriterien

durch die Beschlusskammer als ungeeignet und nicht erforderlich.

ÖPNV:

8. Bewerbung Klimaschutzprogramm 2030

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes sollen ausgewählte Modellregionen eine Förderung zur Stärkung des ÖPNV erhalten. Hierzu wurde durch die VRR AöR eine Konzeptidee entwickelt, welche den Nahverkehr durch ein erweitertes Leistungsangebot und einer Neuordnung des Tarifs in der Region und im Land stärkt. Im vierten Quartal 2019 wurde hierzu berichtet (M/IX/2019/0671). Am 28. Januar 2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Eckpunkte zum Förderprogramm. Darauf basierend zeichnete sich ab, dass das ambitionierte VRR-Gesamtpaket in der vorgestellten Form so keinen Zuschlag erhalten wird. Zusammen mit den Verbund- und Tarifpartnern in NRW wird seither eine einfache, transparente und verbundübergreifende Lösung angestrebt, die den Schwerpunkt auf Berufspendler legt (Z/IX/2020/0734).

Fokus der Konzeptidee

Aufgrund der arbeitsbedingten Fahrten im motorisierten Individualverkehr - in häufig nur mit einer Person besetzten Fahrzeugen - ist die Umweltbelastung entsprechend hoch. Die bisherigen Angebote für Berufspendler in NRW haben einen starken Fokus auf intensive Nutzer. Mit der neuen Konzeptidee sollen Teilzeitbeschäftigte oder Beschäftigte, die oft im Homeoffice arbeiten, und somit weniger Fahrten je Monat zur Arbeitsstätte unternehmen, angesprochen werden. Um eine flexible und verbundübergreifende ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen, wird ein eTarif-Ansatz mit Check-in/Check-out-Logik verfolgt. Grundlage soll der für Gelegenheitskunden konzipierte NRW-eTarif sein. An der Gruppe der Berufspendler mit flexiblen Mobilitätsbedarf kann erprobt werden, ob alternative Tarifangebote dazu dienen, Neukunden für den ÖPNV zu gewinnen. Eine begleitende Marktforschung soll ergänzend durchgeführt werden.

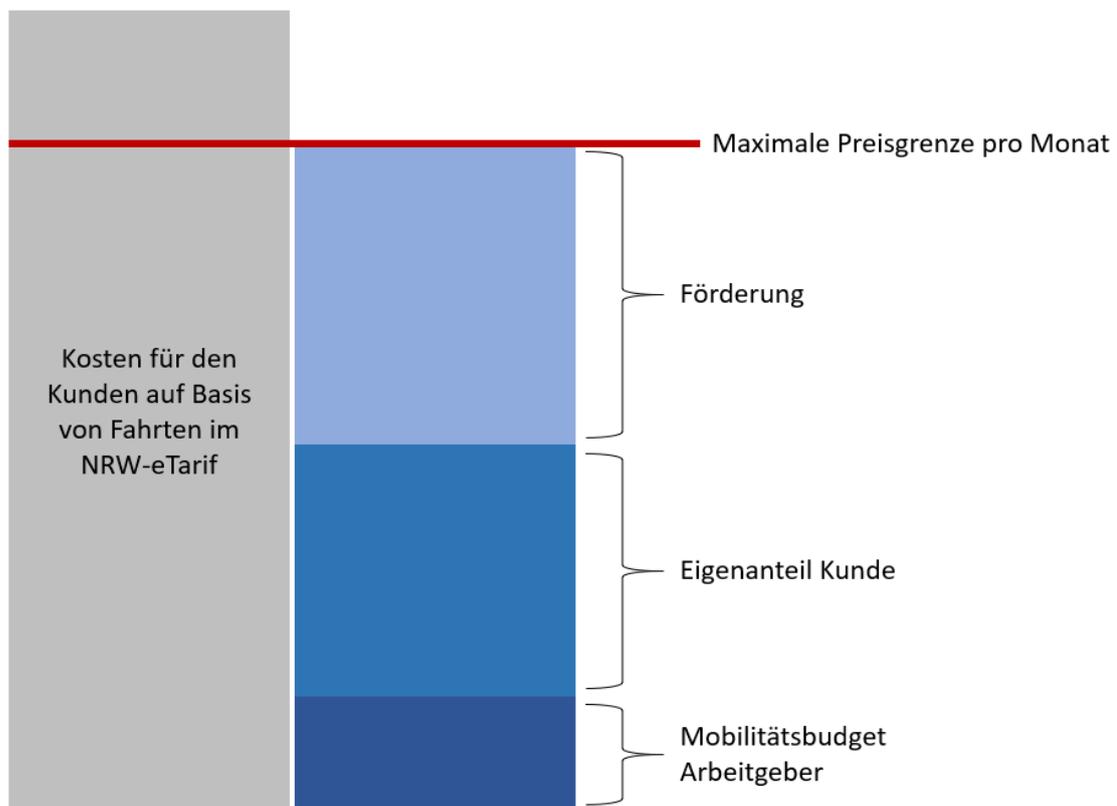
Tarifkalkulation in der Konzeptidee

Die Konzeptidee wurde auf Landesebene zusammen mit den weiteren Verbänden in NRW erarbeitet und synchronisiert. Die Tarifkalkulation erfolgt auf Basis von auskömmlich kalkulierten elektronischen Tarifprodukten des Zeitkartensortiments. Die Grundlage für den Tarifpiloten ist ein Teilnahmevertrag zwischen einem Unternehmen, einem Verbund und einem Verkehrsunternehmen.

Das Unternehmen zahlt einen Sockelbetrag pro teilnehmenden Mitarbeiter als Mobilitätsbudget. Dieses Mobilitätsbudget steht dem Mitarbeiter zur Verfügung und wird als erstes auf

seine Fahrten im Monat angerechnet. Anschließend bezahlt der Mitarbeiter seine ÖPNV-Fahrten bis zu einer preislichen zu definieren Obergrenze selbst. Diese Kunden-Obergrenze soll unter Beachtung wirtschaftlicher Erfordernisse möglichst kundenfreundlich gestaltet sein. Jenseits dieser Kunden-Obergrenze werden weitere Fahrten über die Fördermittel des Bundes finanziert. Der Monatsumsatz des Kunden wird bis zu einem Maximalbetrag aufsummiert. Wenn der Monatsumsatz einen bestimmten, wirtschaftlich auskömmlichen Maximalbetrag erreicht, sind keine weiteren Zahlungen vorgesehen.

Die preisliche Berechnung der Fahrten basiert auf dem NRW-weiten eTarif. Die Mitarbeiter kaufen per Check-in/Check-out ihre Fahrtberechtigungen. Eine Beschränkung der Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsort gibt es nicht, auch Freizeitverkehre können durchgeführt werden. Alle Fahrten werden vom Vertriebssystem erfasst und für den Kunden automatisch abgerechnet. Der monatliche Umsatz dieser Fahrten wird hierbei aufsummiert.



Das tarifliche Modell wird in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet, welches auch die verkehrliche, finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme nach Beendigung der Zuwendung beinhaltet. Des Weiteren sollen die Erkenntnisse aus dem Projekt auf andere Kommunen/Regionen übertragbar sein und der Erarbeitung von Best-Practice-Ansätzen mit Blick auf Technologie und Kundenakzeptanz dienen.

Weiteres Vorgehen:

Von Seiten des BMVI ist ein zweistufiges Antragsverfahren für die Ausgabe der Fördermittel im Rahmen des Klimaschutzprogramms 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. Aufgrund des geplanten Fördervolumens des Gesamtprogramms und der geplanten Förderquote von 80 % ist eine Notifizierung des Klimaschutzprogramms durch die EU-Kommission erforderlich. Bedingt durch die Corona-Pandemie kommt es zu einer Streckung des Zeitplans. Die konkrete Terminierung seitens BMVI ist mit Stand vom 21.10.2020 noch nicht veröffentlicht (auch Details zur zweiten Phase sind nicht bekannt). Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass das Skizzen-Verfahren noch im Laufe des 4. Quartals 2020 startet.

Information und Sicherheit

9. Digitale Kundensysteme

1. Auskunftssystem – Update und Weiterentwicklungen

Im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung des Auskunftssystems wird neben der stetigen Verbesserung der Datenqualität auch das System weiterentwickelt. Dies dient dazu, technische Entwicklungen und Veränderungen in Schnittstellen abbilden zu können, aber insbesondere auch dazu das Auskunftssystem für die Nutzerinnen und Nutzer, u.a. in den Bereichen Geschwindigkeit, Stabilität, Auskunftsqualität und Funktionalität weiterzuentwickeln.

Seit Anfang Oktober wird ein Update für das Auskunftssystem final getestet und befindet sich aktuell im Übergang in die Live-Systeme. Dies erfolgt beim VRR in Etappen, um eine nicht Erreichbarkeit des Systems zu vermeiden und eine Rückfallebene bei versteckten Problemen vorzuhalten. Der Prozess wird Anfang November abgeschlossen sein.

Mit dem neuen Update (EFA 10.4) werden u.a. folgende Verbesserung eingeführt bzw. die Grundlage für deren Nutzung gelegt:

Erweiterung beim Umgang mit Störungen und Umleitungen

Wichtigste Neuerung in diesem Bereich ist der Umgang mit Störungen und Ereignissen, die zu einer weitreichenden Änderung des Linienwegs führen. Diese können zukünftig einfacher und direkt über die Echtzeitdaten-Kommunikation abgewickelt und von der Auskunft ausgegeben werden.

Delegation zu anderen Auskunftssystemen

Der VRR betreibt im Auftrag des Landesverkehrsministeriums NRW das Hintergrundsystem DELFI-NRW (Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation) mit einer bundesweiten Datengrundlage. Durch das neue Update ist es nun technisch möglich, Anfragen, die über NRW hinausgehen entweder an das DELFI-NRW System zur Berechnung zu übertragen oder an andere ähnliche Systeme in Deutschland. Nach erfolgreichen Tests ist es geplant, diese Funktion aktiv für die Nutzerinnen und Nutzer der VRR-Fahrplanauskunft bereitzustellen. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen dafür keine Einstellungen vornehmen, da der Prozess im Hintergrund abläuft und von der Haltestellenauswahl und Verbindungsanfrage ausgelöst wird.

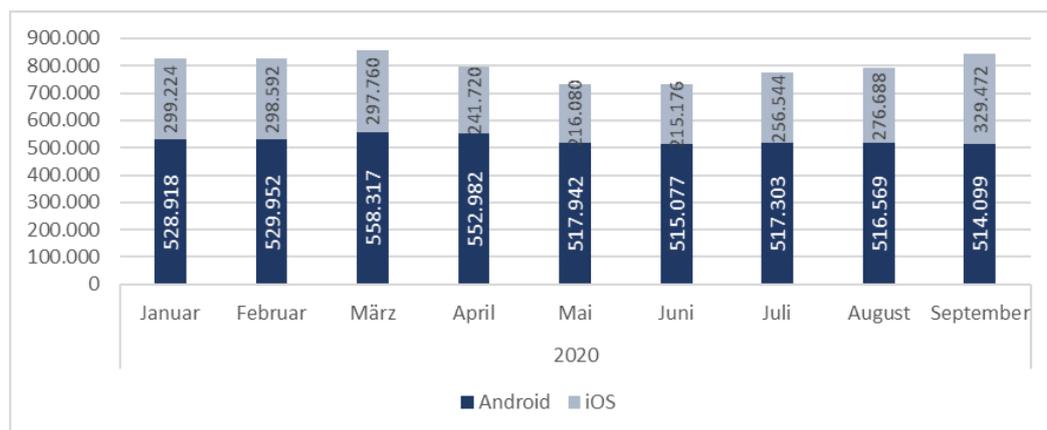
Aktualisierung von Fahrtdetails mit Echtzeitdaten

Diese Neuerung ermöglicht zukünftig, aus der App heraus auf Ebene der Fahrtdetails, eine Aktualisierung der Prognosedaten anzufragen, ohne eine neuerliche Fahrtberechnung durchführen zu müssen. So können sich die Nutzerinnen und Nutzer immer aktuelle Prognosedaten für bereits gefundene Fahrten holen. Die Integration in die App ist bereits geplant und erfolgt, bei positiven Ergebnissen, voraussichtlich zum Ende des Jahres.

2. Verbund App und Ticketshop

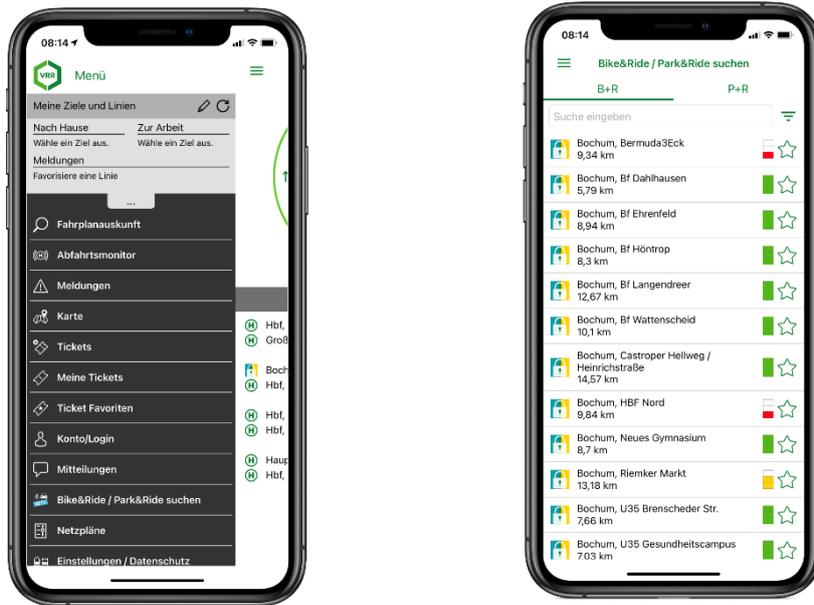
Das System aus VRR App und neun VU-Apps läuft weiterhin stabil und zuverlässig. Die Anzahl der regelmäßigen Nutzer befindet sich aktuell wieder auf einem hohen Niveau.

Verbund App Aktive Nutzung (nach Betriebssystem)

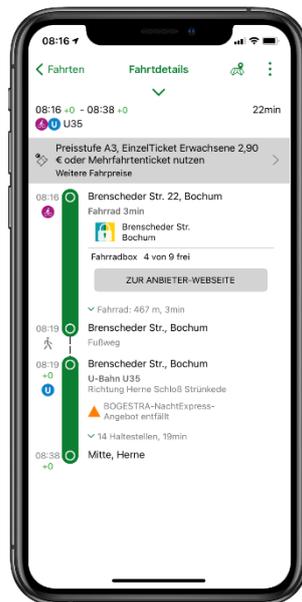


Weitere Ausbaustufe Multimodalität

Mit dem nächsten Update der Apps werden die Funktionen im Bereich Multimodalität ausgeweitet. Die Nutzer bekommen die Möglichkeit B&R-, P&R-Anlagen sowie die DeinRad-schloss-Anlagen in die Fahrplanauskunft mit einzubeziehen. Die Anlagen werden mit dem aktuellen Belegungsgrad in der App dargestellt, sofern dieser verfügbar ist.



Durch die Integration der Anlagen in die Verbindungsergebnisse können die Nutzer aus der Fahrplanauskunft auf die Buchungsseite der DeinRadschloss-Anlagen gelangen und dort direkt ihren sicheren Abstellort buchen.



Aufgrund der hohen Komplexität der Integration werden die genannten Funktionen zunächst als sogenannte Beta-Version veröffentlicht. Ziel ist es, die Nutzer in die weitere Entwicklung und Optimierung dieser Funktionen einzubeziehen.

Nach aktuellem Stand wird das Update im November für die App-Nutzerinnen und -Nutzer verfügbar sein. Die Integration der Stationen ist ein weiterer Schritt zum Angebot multimoda-

ler Reiseketten im Auskunftssystem des VRR. In der nächsten Ausbaustufe wird die Einbindung von Bikesharing-Anbietern in die App erfolgen.

Integration und Weiterentwicklung der Fahrzeugauslastung

Das Projekt zur Auslastungsinformation ist, wie im Sachstand Z/IX/2020/0765 und der AG Digitales berichtet und diskutiert, inzwischen weit fortgeschritten. Mit einem Zwischenupdate, außerhalb der normalen Releaseplanung, soll nach Abschluss der Daten- und Testarbeiten auch diese Funktion integriert und den Fahrgästen im VRR spätestens im Dezember bereitgestellt werden.

Parallel befindet sich die beim VRR ansässige Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) des ÖV-Datenverbundes in Gesprächen mit dem Verkehrsministerium NRW und den Partnern im Land, um zukünftig die Vernetzung und die gemeinsame Fortentwicklung der Auslastungsprognose landesweit einheitlich im Sinne der Fahrgäste zu gestalten.