Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein
Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**TOP**
NVN	**NVN/X/2021/0066**	**18.06.2021**	**2**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	29.06.2021	☐

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2021
2. Personalbericht 2020
3. Kapazitätsoffensive Bahnhöfe
4. Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates
5. VRR-Anti-Graffiti-Richtlinie
6. Finanzanlagen VRR
7. Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe 2021

Verkehr

SPNV:

8. Baustelle RE10
9. NRW-Qualitätsmonitor für den SPNV

10. Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)
11. Videoüberwachung an SPNV-Stationen
12. Alternative Antriebe im SPNV
13. Zwischenbericht Ticketautomaten und Entwerter im SPNV

ÖPNV:

14. Einnahmenaufteilung 2021
15. Entwicklung Radverkehr und ÖPNV, Stellungnahme des VRR zum geplanten Nahmobilitätsgesetz NRW
16. Entwicklung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
17. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System
18. Harmonisierung der Nahverkehrspläne
19. NRW-Kundenbarometer 2020

Information und Sicherheit

20. Digitale Kundensysteme
21. Status ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2021

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 dem Wirtschaftsplan als Anlage beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP für das Jahr 2021 wurde erstmalig im Sitzungsblock Nov./Dez. 2020 vorgestellt und wird im Verlauf des Jahres 2021 vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird im Rahmen des Sachstandsberichtes für den Sitzungsblock Mai/Juni 2021 die zweite aktualisierte Fassung (Redaktionsstand: 29.04.2021) vorgestellt.

Der JVP 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 JVP auch die Vorhaben erfasst, die für die VRR AöR darüber hinaus von besonderer Bedeutung sind. Hierzu zählen wesentliche Angelegenheiten in Bezug auf die gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR (Tarif- und Beförderungsbedingungen, Nahverkehrsplanung, SPNV-Verkehrsdienstleistungen, Hinwirkungsaufgaben nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der JVP 2021 ist zunächst mit **7 Vergabeverfahren** gestartet (Stand: 10/2020). Diese Vorhaben waren bereits Bestandteil des JVP für 2020, konnten aber insbesondere aufgrund der Ausnahmesituation im letzten Jahr (Covid-19-Pandemie) nicht termingerecht umgesetzt werden.

Der aktuelle JVP 2021 umfasst mittlerweile **17 Vergabeverfahren** mit folgenden Sachständen:

- **8 Verfahren** wurden angemeldet, aber noch nicht gestartet (= lfd. Nr.: 1, 2, 3, 5, 6, 8 ,13,

15). Die Verfahren befinden sich in der Vorbereitung.

- **4 Verfahren** wurden zwischenzeitlich gestartet, aber noch nicht vergeben. (lfd. Nr. 4, 9, 12 und 14).

- **2 Verfahren** wurden abgeschlossen (lfd. Nr. 11, 16). Für die lfd. Nr. 11 erfolgte eine Vergabe in Form einer Verlängerung der bestehenden Rahmenvereinbarung.

- **1 Verfahren** entfällt (lfd. Nr. 10). Die entsprechende Kampagne beab-sichtigt der Fachbereich über bestehende Rahmenvereinbarungen abzude-cken. Eine Prüfung durch die Vergabestelle steht noch aus.

- **1 Verfahren** wird nicht in der ursprünglich geplanten Form weiterge-führt (lfd. Nr. 7), sondern in ein neues, umfassenderes Verfahren überführt (vgl. lfd. Nr. 17 neu).

- **1 Verfahren** wurde neu im JVP aufgenommen (lfd. Nr. 17).

Auch zum jetzigen Redaktionsstand ist noch nicht abschätzbar, inwieweit sich die Covid-19-Pandemie auch noch auf die Vergaben in den kommenden Monaten auswirken wird. Weitere Verzögerungen bei der Durchführung der Vergabeverfahren können somit weiterhin nicht ausgeschlossen werden.

Die Sachstände zu den einzelnen Vorhaben 2021 können der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

2. Personalbericht 2020

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

3. Kapazitätsoffensive Bahnhöfe

Im Rahmen der sogenannten Kapazitätsoffensive Bahnhöfe (ehemals DB-Stationsoffensive) werden NRW-weit durch den Neubau von insgesamt 10 Stationen bisher unerschlossene Siedlungsflächen an den SPNV angebunden. Die Auswahl der Stationen erfolgte anhand einer Vielzahl von Kriterien, wie z. B. bauliche Machbarkeit und fahrplantechnische Berücksichtigung. Die Stationen werden aus Mitteln der zwischen Bund und DB vereinbarten Leistungs- und Finanzierungsoffensive III (LuFV III) Anlage 8.7 (LuFV-Mittel die ausschließlich für SPNV-Maßnahmen eingesetzt werden) finanziert. Insgesamt sechs Stationen werden im Bereich des VRR errichtet, die Umsetzung erfolgt in zwei Tranchen.

Zur Tranche 1 gehören im VRR-Raum die Stationen:

- Dortmund-Barop (Verlegung) und
- Witten-Pferdebachstraße.

Die Planungen für die Stationen der Tranche 1 haben bereits begonnen. Die bauliche Umsetzung der Stationen wird nach 2025 erfolgen, konkrete Zeitpunkte für Baubeginn und Inbetriebnahme sind zum gegenwärtigen frühen Planungsstand noch offen.

Im Rahmen der Tranche 2 werden folgende Stationen im VRR-Raum umgesetzt:

- Krefeld-Obergplatz,
- Dortmund-Kronprinzenstraße,
- Solingen-Meigen und
- Remscheid-Honsberg.

Für die Stationen der Tranche 2 ist ein Planungsbeginn noch im Jahr 2021 vorgesehen, die bauliche Umsetzung soll ebenfalls nach dem Jahr 2025 erfolgen.

4. Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates

Mit Erlass vom 19.04.2021, Az. 58.53.10 – 000003/04, hat das Ministerium für Verkehr des Landes NRW das Teilprogramm für den VRR-Raum bekannt gegeben. Insgesamt konnten für den VRR-Raum 9 Maßnahmen, davon 7 ÖPNV- und 2 SPNV-Vorhaben mit einem Zuwendungsvolumen i.H.v. rd. 10,1 Mio. EUR berücksichtigt werden.

Das Vorhaben „Ratinger Weststrecke“ wird von der Bezirksregierung Düsseldorf als Bewilligungsbehörde betreut. Hier agiert die VRR AöR als Antragsteller.

Folgende Maßnahmen konnten berücksichtigt werden:

Kooperationsraum A

Planungsvorrat des Landes NRW, Titelgruppe 65, Stand 21.04.2021

Maßnahme	Antragsteller
Stand. Bewertung Westverlängerung Regiobahn von Bf. Kaarster See bis Bf. Viersen, Lph.1 und 2, Grundleist. Projekst. 1 und 2 Heft 9 HOAI	Regiobahn GmbH (Unternehmen)
Verlängerung der Straßenbahnlinien 309/310 - Teilbereich A	Witten (Stadt)
Lückenschluss Südtangente (Straßenbahn) (FöRi-Pla)	Düsseldorf (Kreisfreie Stadt)
Tunnelverlängerung Kennedydamm bis Messe Linie U78 (FöRi-Pla)	Düsseldorf (Kreisfreie Stadt)
Verlängerung Stadtbahn von Universität/Botanischer Garten bis Ickerswarder Straße (FöRi-Pla)	Düsseldorf (Kreisfreie Stadt)
Anbindung des neuen Stadtquartiers SmartRhino (H-Bahn)	H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH (Unternehmen)
Anbindung des Wissenschafts-Campus an die U 42	H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH (Unternehmen)
Herstellung der Barrierefreiheit Haltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost	Dortmund (Kreisfreie Stadt)
Anbindung des neuen Stadtquartiers SmartRhino (Stadtbahn)	Dortmund (Kreisfreie Stadt)
Ratinger Weststrecke - Planungskosten Lph 1+2 HOAI	Verkehrsverb. Rhein-Ruhr AöR (Unternehmen)

5. VRR-Anti-Graffiti-Richtlinie

Am 05.10.2020 hat der Verwaltungsrat der VRR die „Richtlinie zur Förderung der Entfernung von graffitibedingten Verschmutzungen an SPNV-Zuwegungen“ erlassen (siehe auch VRR-Sitzungsunterlage Z/IX/2020/0769). Die VRR AöR gewährt hiernach finanzielle Zuschüsse für die Beseitigung illegaler Graffiti Verunreinigungen und für die Aufbringung sogenannter Anti-Graffiti-Schutzanstriche in Zugangsbereichen zu SPNV-Stationen und zu SPNV-Bahnsteigen, die sich in kommunaler Baulast befinden.

Die Höhe der insgesamt bereitgestellten Fördermittel beträgt 200.000 Euro für den Zeitraum vom 06.10.2020 bis zum 31.12.2022. Die Zuwendungsempfängerin erhält 90% der zuwendungsfähigen Kosten, die auf 50 € pro qm behandelter Fläche gedeckelt ist. Die kommunaler Zuwendungsempfängerin muss für 5 Jahre nach Eingang des Verwendungsnachweises die geförderten Flächen von Graffiti freihalten.

Bis zum 15.04.2021 ist kein Finanzierungsantrag seitens der Kommunen beim VRR eingegangen. Die Verwaltung der VRR AöR wird daher nochmals alle kommunalen Stellen anschreiben, um auf das vorliegende Förderangebot hinzuweisen.

6. Finanzanlagen VRR

Aktuelle Finanzmarktlage

Die Finanzmarktlage bleibt mit dem Einlagensatz von -0,5 % der Banken bei der EZB weiterhin angespannt. Fast alle Banken verlangen dementsprechend für Sichteinlagen Verwahrentgelte von ihren Kunden und reduzieren darüber hinaus zusätzlich noch die Bodensätze auf Girokonten, für die bisher keine Verwahrentgelte angefallen sind. Der Geld- und Kapitalmarkt bietet so gut wie keine sicheren Anlagemöglichkeiten mehr an, die nicht Negativzinsen hervorrufen. Für Termingelder (Laufzeit <5 Jahre) erhalten wir, wenn es überhaupt Angebote der Banken gibt, ausschließlich nur noch negative Konditionen.

Zurzeit hat der VRR durchschnittlich 600 Mio. € auf Konten bei 11 verschiedenen Banken. Hierbei ist vor allem die Streuung aus Gründen der Risikominimierung ein wichtiger Aspekt. Ein Großteil der Gelder sind Landesmittel aus unterschiedlichen Bereichen, die der VRR verwaltet und für die der VRR auch die entsprechenden Verwahrentgelte zu tragen hat. Eine Verrechnung von Verwahrentgelten mit den eigentlichen Zuwendungen ist ausdrücklich untersagt. Etwaige bisher erzielte Zinserträge wurden entweder dem Zuwendungszweck zuge-

führt oder dienten der Verrechnung gegen den Aufwand aus Verwahrentgelten. Da in absehbarer Zukunft keine Zinserträge mit sicheren Geldanlagen erzielt werden können, hat dies hat zur Folge, dass der VRR in den nächsten Jahren mit steigenden Aufwendungen für Verwahrentgelte zu rechnen hat, die nicht durch Zinserträge gegenfinanziert sind. Dieser Umstand ist grundsätzlich als finanzielles Risiko für den VRR einzustufen.

Prognose von Verwahrentgelten

Alle auslaufenden Termingelder, die in den Jahren 2018, 2019 und teilweise auch noch in 2020 zu positiven Konditionen abgeschlossen wurden, laufen in 2021 fast vollständig aus, sodass man ab dem Jahr 2022 mit keinen Zinserträgen mehr rechnen kann, die die Verwahrentgelte kompensieren könnten.

Auf Grund der kaufmännischen Vorsicht ist man bei der Berechnung der Prognose insbesondere bei weiteren Besonderheiten wie z.B. größeren Finanzmittelab bzw. -zuflüssen von den folgenden Annahmen ausgegangen:

- In den Jahren 2021 und 2022 können keine Termingelder zu positiven Konditionen angelegt werden.
- Aktuelle Konditionen (Höhe der Verwahrentgelte, Bodensätze auf Girokonten) werden sich eher noch verschlechtern.
- Kürzere, zeitliche Verzögerungen bei der Weiterleitung von Finanzmitteln bzw. Fördergeldern wurden einkalkuliert.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Aspekte ist damit zu rechnen, dass dem VRR im Jahr 2021 insgesamt ein Aufwand von ca. 1,5 Mio. € und im Jahr 2022 ein Aufwand von ca. 2,3 Mio. € für Verwahrentgelte entstehen wird. Aufgrund von Abgrenzungen und den Vereinbarungen mit den Banken zur Zahlung von Negativzinsen bzw. Verwahrentgelten bei Termingeldern können sich innerhalb der Jahre 2021 und 2022 Verschiebungen ergeben.

7. Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe 2021

Mit 120 Millionen Euro aus dem Konjunkturprogramm des Bundes renoviert die DB noch in diesem Jahr bundesweit Bahnhöfe und setzt damit ihre Offensive für komfortablere und schönere Stationen fort, die 2020 begonnen worden ist. Die Investitionen fließen in mehr Komfort, bessere Reisendeninformation und Energiesparmaßnahmen an den Stationen. Die DB investiert mit dem Sofortprogramm bundesweit sowohl in kleine als auch mittlere und große Stationen und beauftragt dafür vorzugsweise regionale Handwerksbetriebe. Bundesweit sind bereits Maßnahmen an über 80 Bahnhöfen fertig gestellt, an weiteren 200 Stationen

sind die Arbeiten in vollem Gange. Weitere Standorte sollen sukzessive dazu-kommen. Es werden dabei u.a. neue Wand- und Bodengestaltungen, leichtere Informations- und Orientierungsmöglichkeiten sowie bequemere Sitzmöbel umgesetzt. Für eine bessere Energiebilanz rüstet die DB vielerorts die Bahnhofsbeleuchtung auf LED um. Das Ziel: Es sollen mehr Menschen für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn gewonnen werden, um die Mobilitäts- und Klimawende weiter voranzutreiben und einen Konjunkturimpuls in Coronazeiten zu bewirken.

Im Raum des VRR (siehe **Anlage 3**) werden/wurden Maßnahmen (Datenstand: 06.05.2021) an folgenden Stationen umgesetzt: Haltern am See, Gelsenkirchen Hbf., Hagen Hbf., DU-Rheinhausen Ost, OB-Osterfeld Süd, KR-Hohenbudberg Chempark, Essen Hbf., Recklinghausen Hbf., Hochneukirch, Krefeld Hbf., BO-Ehrenfeld, Grevenbroich.

Weitere Informationen zum Sofortprogramm finden sich unter:
http://www.deutschebahn.com/konjunkturprogramm

Verkehr

SPNV:

8. Baustelle RE10

Im Rahmen des Modernisierungsprojektes „Schnellläuferprogramm“ vom Bund haben bereits die ersten Arbeiten begonnen. Die Bahnstrecke zwischen Kleve und Kempen soll mit einer modernen Stellwerks- und Signaltechnik ausgerüstet werden. Die insgesamt elf Stellwerke an der Strecke sollen dabei in kürzester Zeit durch eine moderne digitale Stellwerkstechnik ersetzt werden. Ab Herbst 2022 soll die Bedienung aus sechs technisch aufgerüsteten Stellwerken in Kleve, Bedburg – Hau, Goch, Kevelaer, Nieukerk und Kempen heraus erfolgen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hatte 2,42 Millionen Euro vorab für die ersten beiden Planungsphasen zur Umsetzung dieser infrastrukturellen Verbesserungen bereitgestellt. Somit konnten notwendigen Leistungsphasen für die „Fördermaßnahme DSTW Kleve 2. Baustufe Kempen – Kleve“ frühzeitig umgesetzt werden. Dieser Finanzierung ist es auch zu verdanken, dass die Maßnahme in die Bundesförderung (Schnellläuferprogramm) zur Umsetzung aufgenommen wurde.

Die Modernisierung und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik werden zu einer wesentlichen Verbesserung der aktuellen betrieblichen Verhältnisse auf der Strecke beitragen. Die ersten Kabeltiefbauarbeiten haben bereits begonnen. Hinzu kommt die Errichtung von zusätzlichen Weichen und Signalen sowie die Anpassung einer Vielzahl von Bahnübergängen.

Dies hat Auswirkungen auf die Fahrten der Linie RE10 (Niers-Express). Zwischen dem 22. Mai bis zum 02. Juli 2021 werden nächtliche Sperrungen notwendig sein. Hierfür wird zwischen Krefeld und Kleve ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Im Zeitraum 16. August bis zum 04. Dezember 2021 wird die Strecke zwischen Kleve und Geldern (exklusive Geldern) dann voll gesperrt. Die Nordwestbahn erarbeitet gerade das benötigte Ersatzbuskonzept und befindet sich aktuell in Abstimmungen dazu mit dem VRR. Die Fahrgäste werden rechtzeitig im Vorfeld über Einzelheiten informiert.

Die Arbeiten auf dem Abschnitt Geldern-Kempen sind für das Jahr 2022 angesetzt und befinden sich aktuell noch in der Abstimmung.

9. NRW-Qualitätsmonitor für den SPNV

Das KC ITF hat in den letzten zwei Jahren im Auftrag des Verkehrsministeriums die Grundlagen für einen landesweiten Qualitätsmonitor für den SPNV entwickelt. In diesem Online-Tool sollen Fahrgäste und die interessierte Öffentlichkeit zukünftig jeweils quartalsbezogen Informationen zu den Kenndaten auf allen Linien im SPNV in NRW finden. Vielfältige Filtermöglichkeiten (Zeit, EVU, AT, Produkt etc) lassen individuelle Zusammenstellungen der Daten zu. Die Daten für den VRR werden über das QUMA-System zur Verfügung gestellt und können vom KC ITF entsprechend genutzt werden. Das Online-Tool soll vsl. Ende des zweiten Quartals veröffentlicht werden und dann auch mit einer Pressemitteilung beworben werden.

10. Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ)

Die MSZ ist ein wichtiger Servicebaustein für mobilitätseingeschränkte Reisende. Sie organisiert alles Notwendige für die Hilfe beim Ein-, Um- oder Aussteigen - zum Beispiel einen Hublift für den Rollstuhl. Sie beantwortet Fragen zu geeigneten Zügen, der Barrierefreiheit von Bahnhöfen oder Mindestumsteigezeiten. Die Durchführung der Hilfeleistung ist nicht Teil der MSZ; diese erfolgt durch DB Station&Service.

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 und bei Behindertenverbänden und diverse negative Diskussionen auf Landes- bzw. politischer Ebene entfacht.

Um wieder den ganzheitlichen Ansatz einer Nutzung der MSZ für Reisende aller EVU zu ermöglichen, wurde mit fünf Aufgabenträger-Vertretern und DB Station&Service ein Konzept erarbeitet, das das Ziel zur Rückkehr zum „alten“ Modell hatte: die Organisation der Hilfeleis-

tung für nahezu alle Kundenanfragen, unabhängig vom EVU.

Ursprünglich sollte der Betrieb der MSZ ab dem 01.01.2021 demnach durch DB Station&Service erfolgen. Auf Grund offener vergaberechtlicher Fragestellungen hat sich die Unterzeichnung des Vertrages verzögert. Diese offenen Fragen wurden zwischenzeitlich geklärt und den drei Aufgabenträgern in NRW liegt ein unterschriftsreifes Vertragswerk vor, das auch vom Land NRW mitgezeichnet wird. 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.

11. Videoüberwachung an SPNV-Stationen

Das Verkehrsministerium des Landes NRW beabsichtigt zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit im SPNV finanzielle Mittel in Höhe von 10 Mio. € für den Ausbau der Videoüberwachung an Stationen zur Verfügung zu stellen.

Die Förderung ist eine Ergänzung zu einem aus verschiedenen Töpfen finanzierten Ausbauprojekt der DB Station & Service AG (DB S&S).

Mit der Förderung des Landes soll ermöglicht werden, weitere 100 Stationen in NRW mit Videoüberwachung auszurüsten. Die drei in NRW zuständigen SPNV-Aufgabenträger (AT) haben sich im Vorfeld bei der Aufteilung der Fördersumme zur weiteren Videoausstattung auf Grundlage der absoluten Zahl der Bahnhöfe im jeweiligen AT-Gebiet geeinigt.

<u>Auswahlkriterien</u>

Nach Erhalt der Liste von DB Station & Service mit allen Bahnhöfen, die bis zum Jahr 2024 mit Videoanlagen ausgestattet werden, erfolgte die ergänzende Bahnhofsauswahl im VRR auf Basis des Kriminalitätslagebildes der Bundespolizei und der ZeRP-Datenbank des VRR. Folgende Stationen sollen im VRR mit Videoanlagen ausgebaut werden:

Oberhausen (Rheinl) Hbf	Korschenbroich	Dorsten
Emmerich Elten	Kleve	Düsseldorf Wehrhahn
Nettetal Kaldenkirchen Bf	Dinslaken	Gelsenkirchen Hassel
Dortmund Signal Iduna Park	Wuppertal Oberbarmen Bf	Marl Sinsen
Duisburg Schlenk	Düsseldorf Garath	Witten Annen-Nord
Rheydt Hbf	Witten Hbf	Bochum Langendreer West
Krefeld Hbf	Düsseldorf Reisholz	Dortmund Universität
Mülheim a.d. Ruhr Hbf	Emmerich	Düsseldorf-Derendorf
Herne	Viersen	Hilden

Remscheid Hbf	Bottrop Hbf	Düsseldorf-Unterrath
Wanne-Eickel Hbf	Gladbeck West Bf	Düsseldorf-Eller
Grevenbroich	Gevelsberg Hbf	

Die Videotechnik an den zum Ausbau vorgesehenen Stationen soll entsprechend den Anforderungen der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin digital ansteuerbar sein, um eine Liveaufschaltung der Kamerabilder an einen Bildschirmarbeitsplatz der Bundespolizei zu ermöglichen. Dies versetzt die Bundespolizei in die Lage, im Rahmen regelmäßiger Durchschaltung der Videobilder (Livebetrachtung) oder bei eingehenden Notrufen die Situation zu bewerten und schnell, zielgerichtet und bedarfsorientiert zu reagieren. Dies ist insbesondere dort erforderlich, wo eine regelmäßige Bestreifung durch die Sicherheitsbehörden nicht erfolgt und somit keine umgehende Bewertung der Situation durch Personal „vor Ort“ erfolgen kann.

Die jährlichen Betriebskosten betragen bei einer digitalen Anbindung der Videotechnik rund 15-20% der Investitionskosten. Die Betriebskosten werden über eine Anpassung der Stationsentgelte abgerechnet, wozu eine Vereinbarung geschlossen wird.

Weitere Vorgehensweise

Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium NRW, der Bundespolizei, der DB Station&Service AG sowie dem NVR und NWL wird die gemeldete Liste der auszubauenden Stationen auf Basis technischer und sicherheitsspezifischer Aspekte weiter konkretisiert. Ziel ist es, eine gemeinsame, strukturierte Umsetzungsplanung zu erstellen und den Ausbau der Stationen mit Videotechnik bis zum Jahr 2024 (Fußball-EM) abzuschließen. Dieses Jahr sollen vier Stationen mit Videotechnik ausgebaut werden.

12. Alternative Antriebe im SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat seit jeher einen Umweltvorteil im Vergleich zum Pkw oder Lkw: bundesweit sind ca. 60% der Strecken elektrifiziert. Im VRR-Raum werden ca. 80% der Leistungen im SPNV elektrisch erbracht, die übrigen 20% werden im Dieselbetrieb betrieben. Wegen der eher geringeren Nachfrage auf den heutigen Dieselstrecken kommt aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen eine Elektrifizierung der Strecken nur in wenigen Fällen in Frage und würde hinsichtlich der Umsetzungszeiträume eine sehr lange Realisierungszeit bedeuten.

Alternativ bietet sich statt der Elektrifizierung der Strecke eine „Elektrifizierung der Fahrzeuge“ an. Dies kann über den Einsatz von Wasserstoff (Brennstoffzelle) oder in einer Batterie

gespeicherten Strom erfolgen. Durch den Einsatz von Wasserstoff oder Strom über Batterie kann die Abhängigkeit von zunehmend knapper und teurer werdenden fossilen Energieressourcen verringert, sowie eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen und Emissionen anderer Luftschadstoffe wie Feinstaub oder Stickstoffoxide erreicht werden.

Die beiden zuständigen Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) haben eine Ausschreibung für einige nicht- bzw. teil-elektrifizierte Linien (Niederrhein-Münsterland-Netz) vorgenommen, die bezogen auf die Fahrzeugbeschaffung im zweiten Quartal 2021 abgeschlossen werden soll. Für diese Linien ist geplant, lokal emissionsfreie Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb (BEMU) einzusetzen.

Des Weiteren bereitet der NWL gemeinsam mit dem VRR und weiteren Aufgabenträgern in Niedersachsen, Hessen und den Niederlanden Vergabeverfahren im nördlichen Westfalen vor. Die betroffenen Diesellinien sollen im Zuge der Neuausschreibung ebenfalls auf BEMU-Fahrzeuge umgestellt werden.

Perspektivisch verfolgt der VRR das Ziel im SPNV möglichst breitflächig auf Diesel zu verzichten und weitere heutige Diesel-Linien auf Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnologie umzustellen.

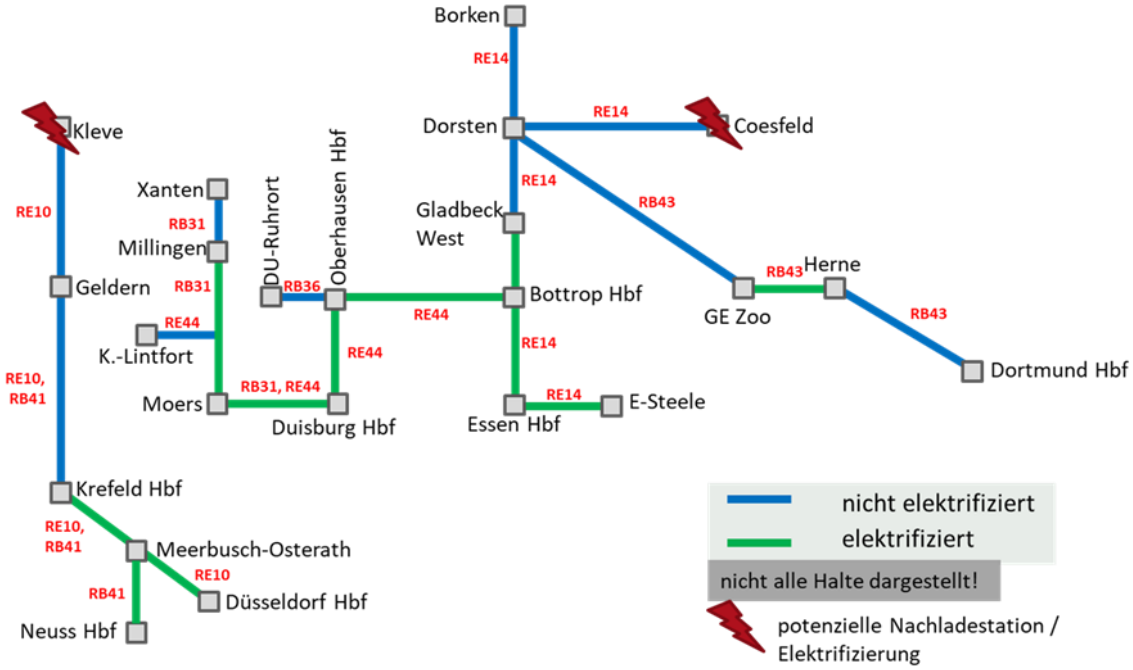
<u>Niederrhein-Münsterland-Netz</u>

Die Linien des Niederrhein-Münsterland-Netzes verbinden die eher ländlich geprägten Gebiete am Niederrhein und im westlichen Münsterland mit dem Ballungsraum Ruhrgebiet/Düsseldorf. Das Niederrhein-Münsterland-Netz beinhaltet die Linien RE10 (Kleve – Düsseldorf), RE14 (Essen-Steele – Borken/Coesfeld), RB31 (Xanten – Duisburg), RB36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort), RB41 (Neuss – Geldern), RB43 (Dorsten – Dortmund) und RE44 (Kamp-Lintfort – Bottrop). Das Netz umfasst ca. 6 Mio. Zugkm p.a. Etwas mehr als 200 km verlaufen auf nicht elektrifizierten Gleisen. Abbildung 1 zeigt das geplante gesamte Streckennetz sowie die Elektrifizierung.

Für das vorgesehene Betriebsprogramm sind voraussichtlich ca. sechzig Fahrzeuge mit einer Kapazität von ca. 120 bzw. 160 Sitzplätzen (inkl. einer Betriebs- und Instandhaltungsreserve) erforderlich. Das Niederrhein-Münsterland-Netz wurde zunächst technologieoffen ausgeschrieben (d.h., dass sowohl Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb als wasserstoffbetriebene Züge mit Brennstoffzellentechnik zugelassen waren). Während des Verfahrens hat sich herausgestellt, dass für dieses Netz Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb wirtschaftlicher sind.

Die Ausschreibung beinhaltet auch die Instandhaltung und langfristige Sicherstellung der Verfügbarkeit über mindestens 30 Jahre. Die Betriebsaufnahme soll gestaffelt ab Dezember 2025 erfolgen. Das Angebot mit den insgesamt geringsten Lebenszykluskosten über 30 Jahre (Fahrzeugbeschaffung, Instandhaltung und Energiekosten) erhält den Zuschlag, wenn das Angebot innerhalb der vorab festgelegten Wirtschaftlichkeitsgrenze liegt.

Abbildung 1: Streckennetz Niederrhein-Münsterland-Netz



Netz nördliches Westfalen

Unter Federführung des NWL wird derzeit ein Vergabeverfahren um den Betrieb u.a. der im VRR liegenden SPNV-Linien RB51 (Dortmund – Enschede), RB52 (Dortmund – Lüdenscheid) und RB53 (Dortmund – Iserlohn) vorbereitet. Diese Linien sind ebenfalls nur teilelektrifiziert. Für diese Linien ist geplant, lokal emissionsfreie Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb (BEMU) einzusetzen.

Die Betriebsaufnahme erfolgt gestaffelt vsl. ab 2027/2028. Abbildung 2 zeigt das geplante gesamte Streckennetz.

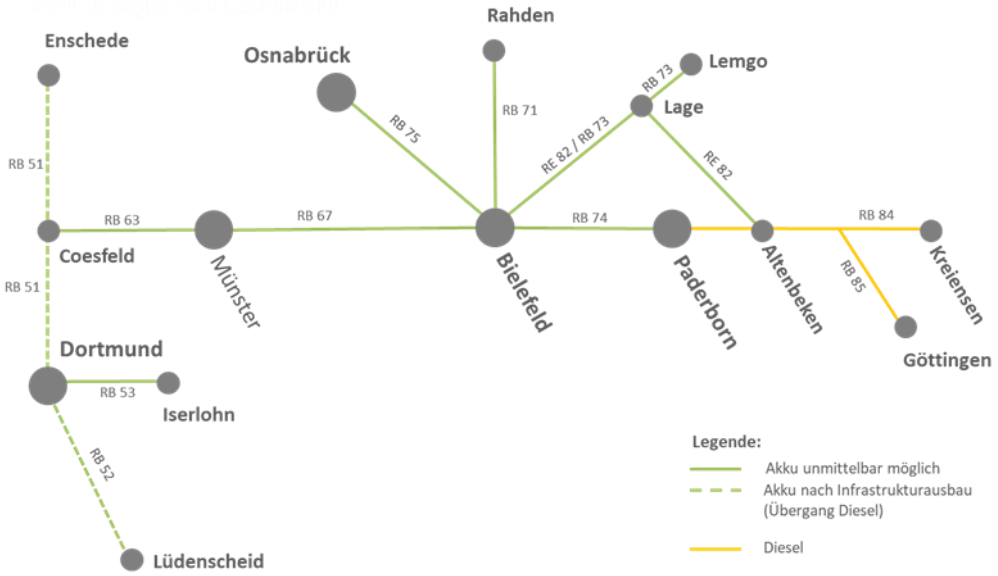


Abbildung 2: Streckennetz Netz nördliches Westfalen

Linie S7

Der heutige Verkehr auf der Linie S7 verbindet die drei Städte Wuppertal, Remscheid und Solingen im Bergischen Städtedreieck. Es handelt sich um eine Strecke von ca. 41 km Länge, wovon ca. 36 km der Strecke keine Elektrifizierung aufweist. Vor diesem Hintergrund wird die heutige Linie mit Dieseltriebwagen des Typ Lint 41 von Alstom betrieben. Der bestehende Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2028.

Die Verkehrsstrukturen auf der Linie S7 werden geprägt durch die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Wuppertal und den Mittelzentren Remscheid und Solingen sowie mittelbar auch dem Oberzentrum bzw. der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Linie ist Bestandteil der landesweiten ITF-Systematik und hat sowohl im Berufsverkehr als auch im Rahmen regionaler Relationen eine hohe Bedeutung. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Verkehrsströme aus den Städten Remscheid und Solingen in Richtung Düsseldorf und Köln. Für die Stadt Remscheid stellt die Linie die einzige Anbindung an das SPNV-Netz dar.

Durch den Inselverkehr zwischen Wuppertal, Remscheid und Solingen ergibt sich vor allem in Solingen Hbf sowohl in Richtung Köln als auch Richtung Düsseldorf ein Umsteigezwang für die Fahrgäste. Der Umstieg von der S7 auf die S-Bahnlinie S1 in Richtung Düsseldorf verzeichnet das höchste Umstiegs-Aufkommen im gesamten VRR-Gebiet. Damit besteht für die Fahrgäste eine Umstiegs-Notwendigkeit in Solingen, die grundsätzlich als „Barriere“ für die Fahrgäste anzusehen ist und auch für potenzielle Neukunden abschreckend ist. Von daher bestehen beim VRR schon seit vielen Jahren Planungen den Brechpunkt zwischen S7 und S1 in Solingen zu beseitigen. Da eine Elektrifizierung der größtenteils zweigeisigen Stre-

cke hohe Investitionen in die Infrastruktur nach sich zieht (es sind zwischen 70 – 100 Mio. € an Infrastrukturkosten zu erwarten) und zudem eine Realisierung einer Elektrifizierung wahrscheinlich wegen des neuralgischen Abschnittes der Müngstener Brücke auch nur schwerlich umsetzbar ist, wurden die Planungen primär auf einen elektrischen Betrieb der Strecke mit Batteriezüge ausgerichtet. Diese Form der Antriebstechnologie hat den entscheidenden Vorteil, dass ein Betrieb im Gegensatz zu langfristigen Infrastrukturmaßnahmen einfach umsetzbar und zudem auch volkswirtschaftlich günstiger zu realisieren ist. Eine Realisierung eines Verkehrs auf dem Streckenprofil wurde bereits mit zwei Fahrzeugherstellern simuliert. Trotz der anspruchsvollen topographischen Bedingungen der Strecke zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Solingen kamen beide Fahrzeughersteller zu dem Ergebnis, dass ein Betrieb mit Batteriezügen ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen (Teileelektrifizierung) umsetzbar ist. Von daher wird Seitens des VRR eine Umstellung der S7-Verkehre nach Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrages im Jahr 2028 angestrebt.

Neben der Umstellung des Betriebes auf der S7 von Diesel auf elektrischen Verkehr möchte der VRR in einem Zuge den Brechpunkt in Solingen mit Umstiegs-Notwendigkeiten für die Fahrgäste dauerhaft beseitigen. Da das Fahrgastaufkommen auf der S7 deutlich geringer ist, als auf der S1 von Solingen und Düsseldorf soll hierzu in Solingen Hbf ein zweiter Zugteil an und abgehängt werden, um die Fahrgastnachfrage im Zulauf von Düsseldorf zu befriedigen. Hierbei können auch Batteriezüge die technologisch mit normalen Elektrofahrzeugen vergleichbar sind mit Standardfahrzeugen kombiniert werden.

13. Zwischenbericht Ticketautomaten und Entwerter im SPNV

Seit Neuvergabe des Vertriebs im SPNV an Transdev gab es aus den politischen Gremien im VRR aber auch von Fahrgästen und aus der Politik vor Ort immer wieder Anregungen für zusätzliche Standorte; zuletzt auch im Rahmen des vorangegangenen Sitzungsblockes. Der VRR prüft weiterhin jeden einzelnen Vorschlag und gibt auch detaillierte Rückmeldungen zu jedem einzelnen Vorschlag. Hierbei werden insbesondere Umsätze und barrierefreie Erreichbarkeit der alternativen Standorte in die Bewertung einbezogen.

Ergänzend hierzu einige Beispiele aus den letzten zwei Monaten März und April 2021:

- In Gruiten wurde am 18. März ein zweiter Automat aufgebaut
- Für Nievenheim wurde ein zweiter Automat beauftragt (Datum der Aufstellung noch nicht terminiert).
- Im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau in Dortmund Hbf mussten Automaten versetzt werden. Hier hat DB-Vertrieb nach erfolgreichen Gesprächen mit dem VRR auf einzelne Standorte für den Fernverkehr verzichtet, um Platz für VRR-Automaten

zu machen.

- Der Stadt Gevelsberg wurde angeboten, Automaten ggf. im Umfeld der Stationen an besseren Standorten aufzustellen.

Derzeit ist die Aufstellung einzelnstehender Entwerter noch nicht geklärt.

ÖPNV:

14. Einnahmenaufteilung 2021

Die planmäßigen Erhebungen 2019 wurden aufgrund des Vertriebsdienstleisterwechsels im SPNV, der Taktumstellung S-Bahn und des Vorlaufbetriebes RRX im Hinblick auf die Fortschreibbarkeit in das Jahr 2020 verschoben. Die Erhebungen sollten im April 2020 mit der 2. Periode starten. Aufgrund der COVID-19 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen (u.a. besondere Arbeitsschutzmaßnahmen, erschwerte Vorbereitungsmöglichkeiten der Erhebung) wurden die Erhebungen mehrfach und zum Teil sehr kurzfristig verschoben, bis sie schließlich im Rahmen eines Umlaufbeschlusses des Arbeitskreises Wirtschaftliche Angelegenheiten vom 15.04.2021 für das Jahr 2021 ausgesetzt wurden. Damit beginnen die Erhebungen zur Einnahmenaufteilung im VRR frühestens mit der ersten Erhebungsperiode 2022. Analog zur Vorgehensweise im VRR wurden auch die Erhebungen im Rahmen der Einnahmenaufteilung im Bereich des WestfalenTarifs verschoben. Der Arbeitskreis Wirtschaftliche Angelegenheiten wird sich in seinen nächsten Sitzungen mit der Erarbeitung einer Vorgehensweise zur Einnahmenaufteilung 2021 beschäftigen.

15. Entwicklung Radverkehr und ÖPNV, Stellungnahme des VRR zum geplanten Nahmobilitätsgesetz NRW

Nordrhein – Westfalen plant als erstes Flächenbundesland in der BRD die Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie analog die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes.

Dazu erhielt der VRR im März 2021 einen entsprechenden Referentenentwurf zur Verbändeanhörung, dem entsprechend nachgekommen wurde.

Die Erläuterungen und Ergänzungen sind der beigefügten Synapse **(Anlage 4)** zu entneh-

men.

16. Entwicklung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Das Land NRW hat 2015 mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ ein wirksames Unterstützungssystem geschaffen, um auf kommunaler Ebene eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung erfolgreich mit dem Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements zu initiieren und zu unterstützen. Dazu wurden bei den SPNV – Aufgabenträgern für Nordrhein – Westfalen drei Koordinierungsstellen eingerichtet. Diese beraten, vernetzen und qualifizieren die Kommunen in den Handlungsfeldern Mobilitätsmanagement und der vernetzten Mobilität. Insbesondere tragen die Veranstaltungsformate der Koordinierungsstellen dazu bei, dass Landesprojekte in den Kommunen besser bekannt und damit verankert werden.

In den letzten Jahren ist das Portfolio der Koordinierungsstellen für die Kommunen stetig ausgebaut worden (siehe https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/) Eine aktuelle Evaluation hat ergeben, dass die Angebote und Leistungen in den Kommunen gut angenommen werden und wesentlich zur Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität beitragen. Jährlich nehmen ca. 1000 kommunale Mitarbeiter*innen an den unterschiedlichsten Vernetzungstreffen teil.

Gehörten zu Beginn der Förderperiode 2018-2021 NRW–weit erst 130 Kommunen dem Netzwerk an, so sind es aktuell über 240. Neben dem quantitativen Wachstum ist aber auch ein qualitativer Zuwachs an Beratungsbedarf der Kommunen - insbesondere nach der Kommunalwahl 2020 - zu verzeichnen. Die Mobilitätswende ist zu einem wichtigen kommunalen Handlungsfeld geworden. Zudem ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren noch mehr Kommunen dem Zukunftsnetz beitreten und der Unterstützungsbedarf noch wachsen wird. Neben der Beratung von kommunaler Verwaltung, wachsen auch die Angebote für Kommunalpolitik stetig.

Im April 2021 hat das Verkehrsministerium NRW zudem bekannt gegeben, das Zukunftsnetz Mobilität um ein Netzwerkbüro „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ – angesiedelt bei der Industrie- und Handelskammer in Dortmund – zu fördern und somit zu erweitern. Damit sollen u.a. zwei spezielle Stellen bei der IHK eingerichtet werden.

Dem hohen Zuspruch der Kommunen zu den Angeboten der Koordinierungsstellen gilt es durch eine Anpassung der Beratungskapazitäten gerecht zu werden. Der VRR hat daher einen Förderantrag beim Verkehrsministerium NRW gestellt, um für die Jahre 2022-2024 bei

der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr die Personalstellen von sechs auf neun zu erhöhen. Davon stellt der VRR zwei Stellen als Eigenanteil zur Verfügung.

Neben der Förderung der Personalkosten werden jährlich Sachkosten in Höhe von 100.000,00 €. beantragt. Diese Mittel werden für die Fachtagung, das Politikforum, die Austauschtreffen in Fachgruppen und Exkursionen sowie bestimmte Maßnahmen im Bereich des zielgruppen- und standortbezogenen Mobilitätsmanagements benötigt.

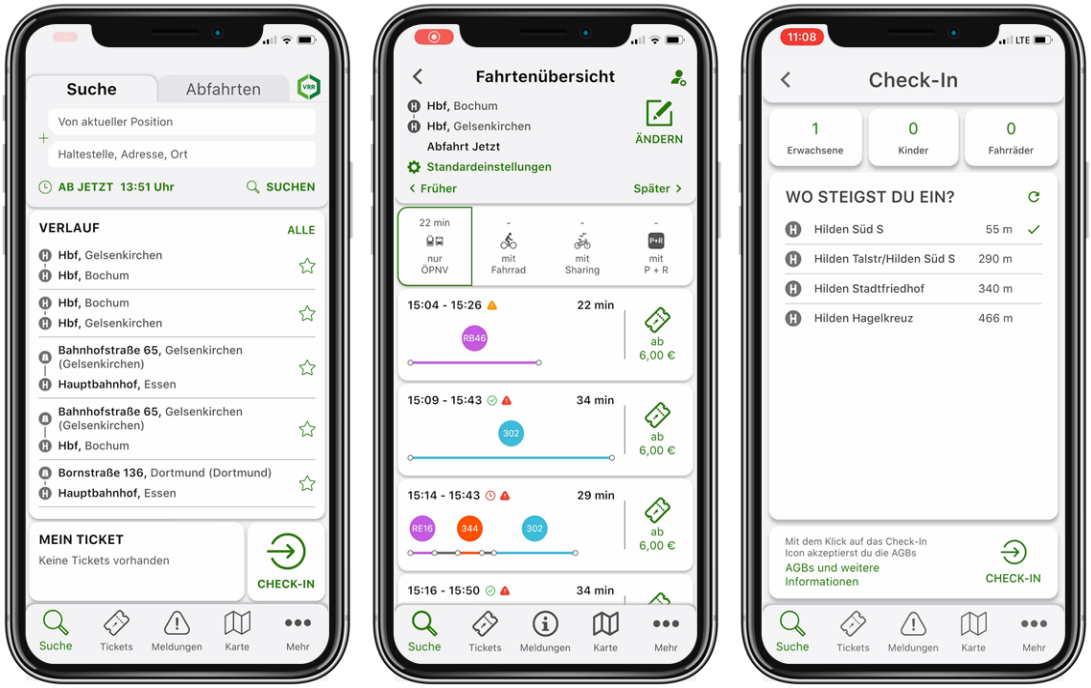
Die technologische Entwicklung und die Angebote der vernetzten Mobilität steigen stetig und sind sehr dynamisch. Bisher berichtete der VRR insbesondere den Stakeholdern über die Koordinierungsstelle Rhein – Ruhr dazu jährlich in der Broschüre „Vernetzte Mobilität".

Um schneller und zielgerichtet über Entwicklungen berichten zu können, richtet der VRR zur Information ab sofort eine sogenannte Microsite ein.
https://www.vrr.de/de/mobilitaetswende/

Diese wird permanent gepflegt und aktualisiert. Dort sind kurze Sachstände zu Sharing, Fahrradabstellanlagen, Digitalisierung von P+R Anlagen, Förderhinweise, Wettbewerbe, etc. zu finden.

17. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung wurde unter Federführung des VRR in Kooperation mit NWL und NVR eine Plattform für ein Check-In/Be-Out System (CiBo) in NRW ausgeschrieben und vergeben. Zusammen mit dem Ticketshop und der Verbund-App (siehe Sachstand zu den Kundensystemen) bildet das System einen wichtigen Baustein in den Kundensystemen.



Friendly-User Test und Abnahme

Der Friendly User Test im März 2021 - mit der zum Live-Gang eingesetzten CheckIn – assisted CheckOut Systematik - ist positiv verlaufen. Die Gesamtnote konnte auf 1,5 (Schulnoten) verbessert werden. Im ersten Test im Dezember lag diese bei 2,0.

Zudem konnten im Bereich des NVR durch Datenarbeiten vom Dienstleister des CiBo-Systems auch hier die notwendigen Verbesserungen erzielt werden, die sich beim ersten Test gezeigt hatten. Im Gespräch ist auch weiterhin der zusätzliche Einsatz von Beacons, um auch das Nutzungserlebnis auf einen Stand mit dem VRR zu bringen. Die Gespräche durch den Mitauftraggeber NVR in seinem Raum hierzu laufen.

Desweiteren wurde das Hintergrundsystem, die App und der Ticketshop durch den VRR und die fachlichen Berater entsprechend den Anforderungslisten und definierter Testfälle geprüft. Teil dieser Prüfungen waren auch Tests des Daten- und Akkuverbrauchs. Beide wurden entsprechend der Anforderungen gut bestanden. Die Ergebnisse liegen in einem vergleichbaren Bereich mit Google Maps.

In Anbetracht des erreichten technischen Status des Systems ist die Abnahme aktuell in Vorbereitung und wird durch die Auftraggeber nach Vorbereitung aller notwendigen Dokumente sowie Freigaben, auch für nicht-technische Bereiche, erfolgen. Verbliebene Punkte, bspw. die Integration der in NRW nun fortschreitenden eTarife sowie bestehende nicht abnahmeverhindernde Mängel werden weiterhin abgearbeitet.

Für den eTarif sind dabei bzgl. der Umsetzung insbesondere die konkrete Ausgestaltung und Beziehung der Deckel sowie zugehöriger Zeiträume für den Projektfortschritt und die technische Implementierung wichtig.

Integration bei den VU

Seit Februar wird beim VRR eine digitale Entwicklersprechstunde mit dem Auftragnehmer für Partner durchgeführt. In dieser können spezielle Fragen zur Integration des CiBo Systems in die VU Apps und Shops besprochen werden. Der Termin findet wöchentlich statt.

Zudem wurde für die Entwicklung ein Test-CiBo-Backend (Sandbox System) eingerichtet, um eine Entwicklung der verschiedenen Dienstleister unabhängig voneinander zu ermöglichen. An dieses können die Hersteller ihre Apps und/oder Shops anschließen, um die Anbindungen zu testen. Zusätzlich bietet eine CiBo-Demo-App einen „offenen" Code zu den CiBo-Funktionen, so können die Entwickler die Funktionen „bei der Arbeit sehen" und zusätzlich zur Schnittstellenbeschreibung für den Entwicklungsstart nutzen. Rückmeldungen durch verschiedene Entwickler zeigen, dass diese Systeme den Einstieg in die Implementierung des CiBo Systems deutlich erleichtern.

Um Fragen der Verkehrsunternehmen bezüglich der Förderung durch das Land zu klären, hat das Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) eine Sprechstunde eingerichtet. Die Ergebnisse werden in einer FAQ Liste bereitgestellt. Auch dies dient der Unterstützung und Beschleunigung des Prozesses.

18. Harmonisierung der Nahverkehrspläne

VRR AöR und der RVR haben im Zuge des geschlossenen „Grundsatzvertrages über die Grundlagen der Zusammenarbeit für eine zukunftsfähige Mobilität in der Metropole Ruhr" einen Leistungsschein über eine Zusammenarbeit bei der „Harmonisierung der Nahverkehrspläne" abgeschlossen.

RVR seitig gibt es eine politische Beschlusslage, sich mit dem Thema zu befassen und bis Ende 2023 eine Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne voranzutreiben. Dokumentiert wird dieses u.a. durch das in 2020 veröffentlichte sogenannte 11-Punkte-Papier der „Kooperation Metropole Ruhr". Darin ist auch eine Zusammenarbeit mit dem VRR vorgesehen.

Der Vorstand der VRR AöR hat bereits in 2019 intern den Auftrag erteilt, sich entsprechend

der Verpflichtung aus dem ÖPNVG NRW für ein Integriertes Verkehrsangebot zu sorgen, sich ebenfalls mit der Thematik zu befassen. Insoweit war die Entscheidung, hierzu mit dem RVR einen Leistungsschein abzuschließen, folgerichtig.

Trotz der Gemeinsamkeiten über das angestrebte Ziel gilt es aber auch Unterschiede zwischen RVR und VRR zu beachten. Die Gebietszuschnitte und damit die Gruppe der beteiligten Kommunen ist in dem jeweiligen Verbandsgebiet nicht deckungsgleich. So sind z.B. die Rheinschiene und das Bergische Land nicht von dem politischen Beschluss des RVR erfasst und somit auch nicht an dem Prozess beteiligt. Der VRR umfasst auch diese Gebiete und steht daher dafür, auch diese Gebiete in Bearbeitung und Umsetzung einzubeziehen, um eine ganzheitliche und nachhaltige Harmonisierung zu erreichen und nicht nur eine Verschiebung von Grenzen zu erzeugen.

Zusätzlich hat der VRR den Anspruch, die Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne in seinem Verbandsgebiet kooperativ und im Dialog mit allen Aufgabenträgern und unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen umzusetzen. Dabei stehen zunächst die Analyse und Erfassung von Problemstellungen bei grenzüberschreitenden Verkehren im Fokus. Daher ist die Vorgehensweise stark fachlich/inhaltlich und weniger von einem festen Termin geprägt.

Im weiteren Prozess mit dem RVR zur Harmonisierung der Nahverkehrspläne gilt es, die beiden Philosophien übereinanderzulegen und einen praktikablen Weg der Umsetzung zu finden.

19. NRW-Kundenbarometer 2020

Wichtigste Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers 2020 für den VRR-Raum

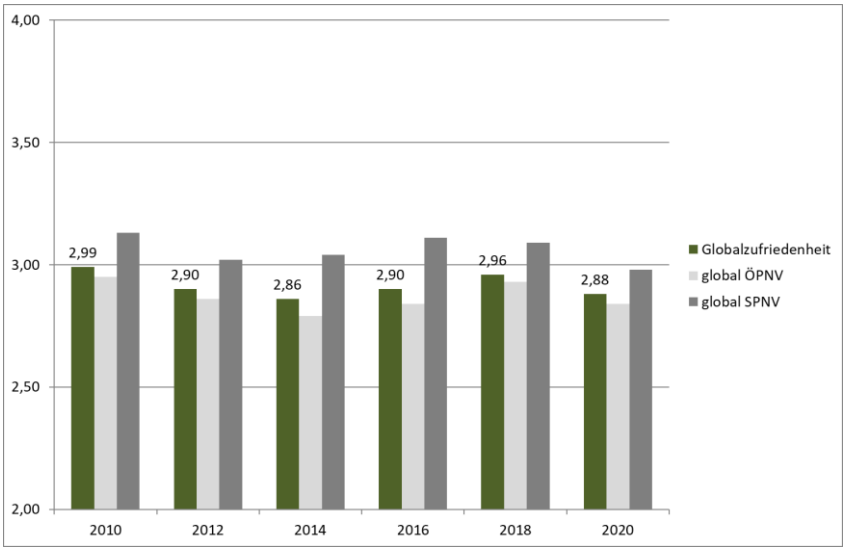
Alle zwei Jahre wird unter der Federführung des Kompetenzcenters Marketing (KCM) in Köln das NRW-Kundenbarometer durchgeführt. Das NRW-Kundenbarometer untersucht die Globalzufriedenheit und Zufriedenheiten der ÖPNV-Nutzer*innen zu 30 Bewertungspunkten (sog. Items) aus 5 Kategorien (Angebot, Tarif & Vertrieb, Verkehrsmittel, Sicherheit, Haltestellen/Stationen). Zur Verbesserung des Signifikanzniveaus und, um bedarfsweise auch regionale Aussagen treffen zu können, hat der VRR die Basisstichprobe des Landes NRW im VRR (1.500 Interviews) für den VRR-Raum wie in den Vorjahren um weitere 2.800 Interviews aufgestockt. Die Interviews wurden repräsentativ unter allen ÖV-Nutzern durchgeführt, die mindestens 1 x im letzten Jahr den ÖPNV genutzt haben. Die Interviews wurden telefonisch und online durchgeführt (ca. 80% telefonisch, 20 % online).

Die Befragungszeit begann wie üblich im September 2020 und sollte im November 2020 ab-

geschlossen sein. Corona-bedingt ergab sich ein deutlicher Kapazitätseinbruch bei den Interviewern, die den telefonischen Anteil der Interviews abwickeln, so dass sich unter Berücksichtigung der Weihnachtsferien die Befragungszeit um knapp zwei Monate verlängert hat und somit auch die aufwändige Auswertungsphase erst entsprechend später starten konnte. Diesem Umstand ist geschuldet, dass hier zunächst nur ein erster Kurzbericht zu den wichtigsten Ergebnissen erscheint.

- **Die Globalzufriedenheit mit dem ÖPNV im VRR verbesserte sich im schwierigen Corona-Jahr 2020 im Vergleich zu 2018 signifikant von 2,96 auf 2,88** auf einer Skala von 1 bis 5. Damit liegt die Globalzufriedenheit auf dem NRW-Gesamtniveau (2,87) und nähert sich dem Bestwert aus den letzten 10 Jahren von 2,86 (2014). Dies ist umso erfreulicher, da der ÖPNV als Dienstleistung, im Zuge derer Menschen auf begrenztem Raum zusammenkommen, insgesamt kritisch begleitet wurde.

  Abbildung 1: Entwicklung Globalzufriedenheit VRR 2010-2020



Quelle: NRW-Kundenbarometer, Darstellung VRR

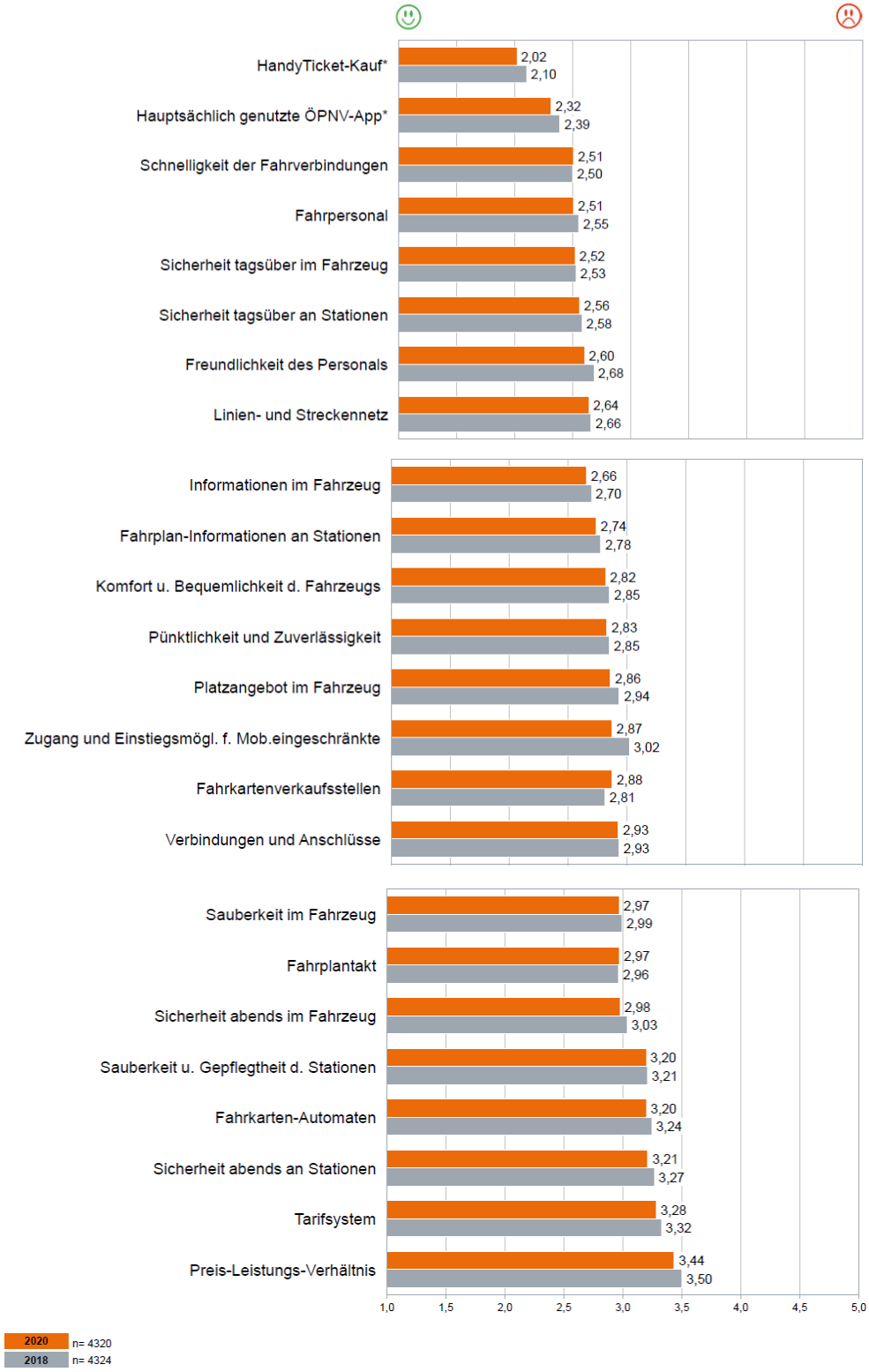
- Die Verbesserung ist sowohl im ÖSPV (2,93 auf 2,84), als auch im SPNV (3,09 auf 2,98) eingetreten. Ebenso ist die Verbesserung in allen drei VRR-Regionstypen zu verzeichnen: Regionstyp „Kreise“ von 3,06 (2018) auf 2,96 (2020), Regionstyp „mittlere Großstädte“ von 2,95 (2018) auf 2,88 (2020), Regionstyp „große Großstädte“ von 2,91 (2018) auf 2,80 (2020).

- Signifikante Verbesserungen auf ihren jeweiligen Niveaus in der Kundenzufriedenheit verzeichnen wir bei den Punkten Fahrpersonal, Freundlichkeit, dem Zugang für Mobilitätseingeschränkte, Platzangebot im Fahrzeug, Informationen im Fahrzeug, Komfort

und Bequemlichkeit des Fahrzeugs, Sicherheit abends, genutzte Nahverkehrs-App und auch beim Preis-Leistungs-Verhältnis. Einen Überblick über die Veränderungen in den einzelnen Befragungspunkten liefert Abbildung 2 am Ende des Dokuments.

- Die Befragungspunkte mit der mit Abstand größten Zufriedenheit sind der Ticketkauf per App und die jeweils genutzte ÖPNV-App an sich. Hier honorieren die Befragten, die Smartphones nutzen, die intensiven Bemühungen von VRR und Verkehrsunternehmen bei der Weiterentwicklung ihrer Apps.
- Gute, meist sogar noch verbesserte Zufriedenheitswerte verzeichnen auch die Schnelligkeit der Verbindungen, das Personal, das Streckennetz und die Sicherheit am Tage.
- Eine leichte, aber signifikant geringere Zufriedenheit ist beim Punkt Fahrkartenverkaufsstellen zu verzeichnen (von 2,81 auf 2,88). Hier wirkt sicher die monatelange Aussetzung des Fahrerverkaufs im Jahre 2020 nach.
- Am unteren Ende der Rangreihe von Zufriedenheitswerten finden sich stationsorientierte Befragungspunkte (Gepflegtheit/Sauberkeit (3,20), Sicherheit abends an Stationen (3,21)) und preisorientierte Befragungspunkte (Tarifsystem (3,28), Preis-Leistungsverhältnis (3,44)). Auf die z.T. vorhandenen Schwachstellen bei Stationen hat auch der Stationsbericht des VRR bereits hingewiesen. Das Preis-Leistungs-Verhältnis steht traditionell am Ende der Rangreihe, bei allen Verkehrsverbünden, und ist typisch für öffentliche Dienstleistungen. Gleichwohl ist dies Anlass, konsequent weiter an der Verbesserung der Leistungbestandteile zu arbeiten.

Abbildung 2: Rangreihe der Leistungsmerkmale 2020/2018



Quelle: NRW-Kundenbarometer, Auswertung VRR, INFO GmbH 2021

Eine ausführliche schriftliche Zusammenfassung der Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers 2020 bezogen auf den VRR-Raum erfolgt im Rahmen des dritten Sitzungsblocks 2021.

Information und Sicherheit

20. Digitale Kundensysteme

1. Auskunftssystem

Auslastungsinformationen

Die mit Start der Auslastungsinformation verfügbaren Informationen zu RRX-Linien wurden sukzessive ausgebaut, sodass inzwischen 51 SPNV Linien im VRR bzw. die durch den VRR fahren, mit Auslastungsinformationen in der Auskunft verfügbar sind. Im nächsten Schritt wird ein Konzept finalisiert, um auch die verbleibenden sieben Linien, bei denen keine oder nicht ausreichende Fahrgastzähldaten vorliegen, mit Auslastungsinformationen zu versorgen.

Für die Vernetzung und Fortentwicklung der Auslastungsinformation sowie eine mögliche Förderung befindet sich die Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) des ÖV-Datenverbundes, die beim VRR angesiedelt ist, zudem in Gesprächen mit dem Verkehrsministerium NRW und den Partnern im Land. Ein Förderantrag beim Verkehrsministerium des Landes NRW wurde gestellt. Ziel ist dabei ein landesweit abgestimmter Ausbau der Auslastungsprognose und eine Vernetzung, die die Integration in alle technischen Systeme ermöglicht.

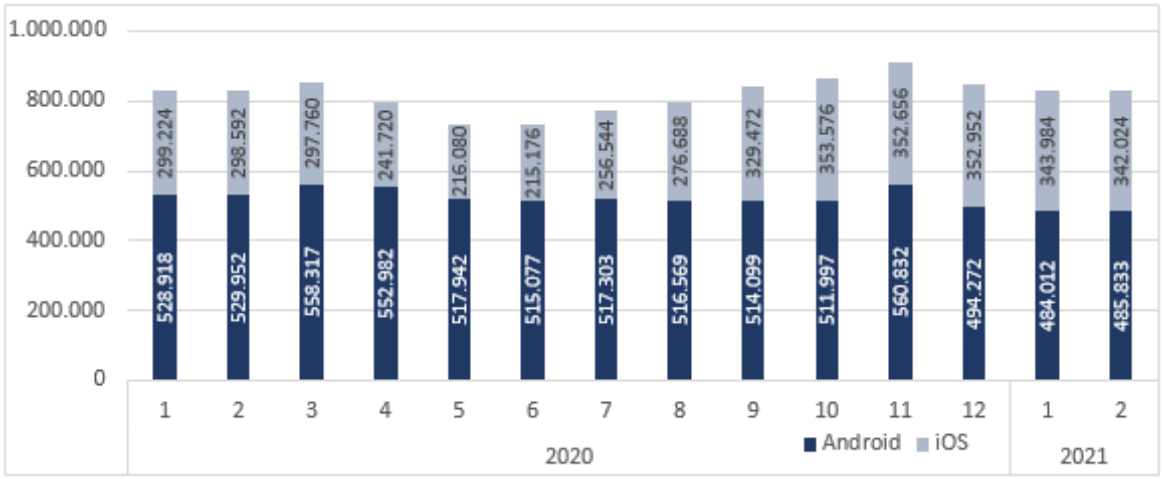
2. Verbund App

Aktueller Stand der Verbund-App

Das System aus VRR App und neun VU-Apps läuft weiterhin stabil und zuverlässig. Die Nutzerzahlen der Verbund App bewegen sich – auch unter Betrachtung der Auswirkungen der Pandemie auf den ÖPNV - auf einem stabil hohen Niveau.

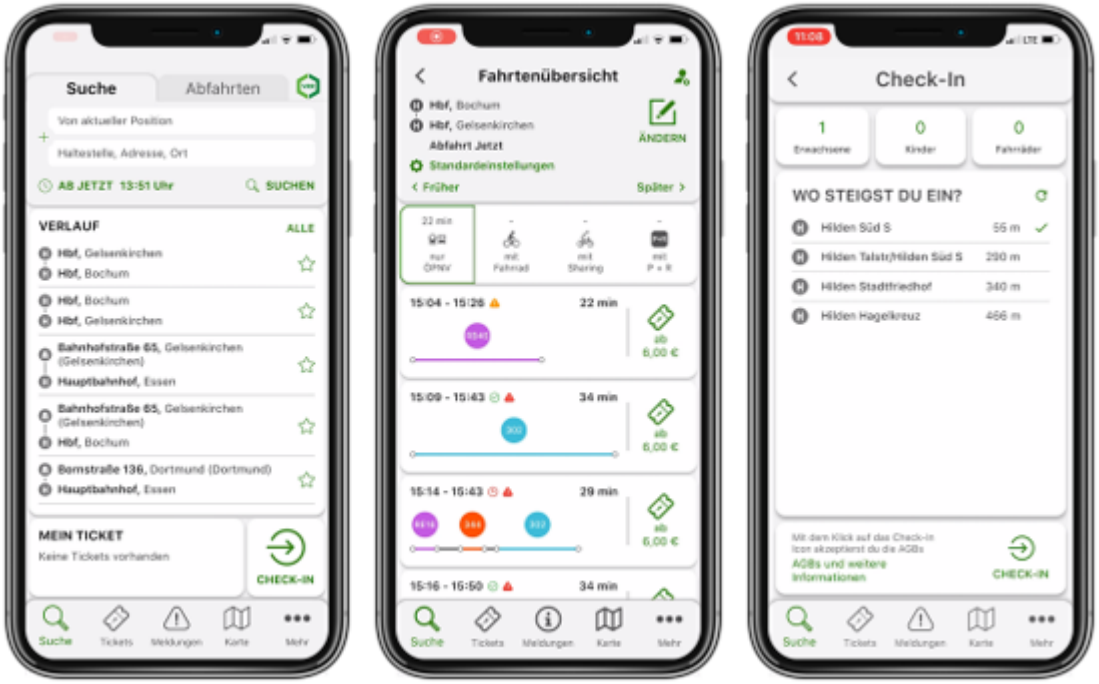
Im Appstore von Apple konnte eine durchschnittliche Bewertung von 4,3 Sternen und im Google Playstore von 3,9 Sternen erreicht werden. Dies zeigt weiterhin die hohe positive Akzeptanz zur Verbund App bei den Nutzerinnen und Nutzern.

In der folgenden Grafik sind für die Verbund App die aktiven Nutzerinnen und Nutzer nach Betriebssystem über den Jahresverlauf dargestellt.



Migration der Verbund App

Mit dem Projekt CiBo wurde neben dem Kernsystem zum Check-In/-Out auch eine neue App mit neuer Oberfläche sowie neuem Ticketshop bestellt. Mit fortschreiten des Projektes (siehe Sachstand CiBo) und der eTarife in NRW, rückt auch die Einführung dieser neuen App in den Vordergrund.



Nach Abwägung der verschiedenen Alternativen zur Einführung dieser neuen App bei den Nutzerinnen und Nutzern, auch auf Basis von Erfahrungen anderer Unternehmen aus dem ÖPNV und anderen Branchen, erfolgt die Einführung als neue App, neben der aktuellen App. Dies insbesondere, um zu verhindern, dass die Nutzerinnen und Nutzer keinen Zugriff mehr

auf die Tickets in der aktuellen App haben. Ebenso ist es wichtig, dass die Nutzerinnen und Nutzer aktiv über den Wechsel zur neuen App entscheiden können und nicht durch ein Update überrascht werden. Die aktuelle Verbund-App mit dem Ticketshop der Rheinbahn als Stellvertreterlösung läuft damit Ende Juni 2022 aus. Die Nutzerinnen und Nutzer der aktuellen App müssen durch entsprechende Begleitung, durch Marketingmaßnahmen, Nachrichten in der App etc. auf diesen Umstand sukzessive aufmerksam gemacht werden, um den Migrationsprozess in Gang zu bringen.

Dabei ist anvisiert, im September mit einem Softstart die App langsam einzuführen. Somit können ergänzend zu den während der Entwicklung durchgeführten Usability-Tests bis zum offiziellen Start des eTarifs weitere Erfahrungen gesammelt, mögliche Optimierungspotenziale umgesetzt und die Nutzer und Nutzerinnen langsam an die neue Oberfläche herangeführt werden. Gleichzeit können die vorhandenen Tickets weiterhin über die dann alte Verbund-App genutzt werden. Zudem wird mit der Einführung wieder eine Auswahl von Ticketshops über Postleitzahlen angeboten. Mit Umsetzung der Mandanten-Ticketshops sowie der vom CiBo-System vorgegebenen Schnittstelle durch die externen Shops, werden diese sich ebenfalls hinter der Verbund-App wiederfinden.

Mit Zulauf auf den Start des eTarifs wird die Kommunikation zu den Nutzerinnen und Nutzern der dann alten Verbund-App intensiviert sowie neue Nutzerinnen und Nutzer angesprochen, sodass mit der Freigabe des eTarifs möglichst viele Nutzerinnen und Nutzer bereits von der neuen App Kenntnis haben. Nach der Einführung des eTarifs, wird im Jahr 2022 im Zulauf auf das Ende der Stellvertreterlösung die Kommunikation zur Deaktivierung dieses Ticketshops in der App fokussiert, sodass die Nutzerinnen und Nutzer ausreichend Zeit haben, die Tickets endgültig zu nutzen und die dann alte Verbund-App zu verlassen. Der Support und die Aktualisierung der dann alten Verbund-App laufen mit dem Ende der Stellvertreterlösung ebenfalls aus.

Digitale Informationsplattform

Wie zuvor bereits berichtet, sollen die im VRR mittel- und langfristig gültigen Fahrplaninformationen öffentlich und in digitaler Form zugänglich gemacht werden und hierfür eine digitale Informationsplattform geschaffen werden. Mit der Plattform sollen heute analog verfügbare Informationsmedien, wie z. B. Linien- und Haltestellenfahrpläne, mit den Möglichkeiten der Digitalisierung erweitert werden.

Um die grundsätzliche Umsetzbarkeit zu validieren, hat der VRR im Sommer 2020 eine Machbarkeitsstudie an die Agentur webit! vergeben (vgl. auch SB I/2021 Sachstand "Digitale

Kundensysteme" – Digitale Informationsplattform), in welcher neben dem VRR auch Vertreter von Verkehrsunternehmen eingebunden wurden. Zum Abschluss der Machbarkeitsstudie wurden die Ergebnisse in einem gemeinsamen Termin mit den beteiligten Verkehrsunternehmen vorgestellt. Die Resonanz auf die Ergebnisse waren seitens des VRR und der Verkehrsunternehmen positiv, sodass im nächsten Schritt die Umsetzung der mandantenfähigen Digitalen Informationsplattform in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ausgeschrieben wird. Die Erstellung der Unterlagen erfolgt in Abstimmung mit dem SK Kundeninformation als Teil des KVIV AK MTV, der auch bisher die Machbarkeitsstudie begleitet hat. Ziel ist es, die Umsetzung der Digitalen Informationsplattform im Jahr 2021 zu vergeben.

21. Status ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW

Aufbau der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW

Mit dem Ziel, durch gemeinsame Digitalisierungsprojekte einen für Kundinnen und Kunden attraktiveren ÖPNV zu gestalten haben sich die Stakeholder des NRW-Nahverkehrs bereits im Jahr 2012 auf Initiative des Verkehrsministeriums zusammengefunden. Nach einigen weiteren Netzwerktreffen und der Ausarbeitung einer gemeinsamen Vision (Roadmap) wurde die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW (DO) mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung im Jahr 2017 ins Leben gerufen. In der DO werden aktuell 25 Teilprojekte in vier übergeordneten Projekten aus den Bereichen elektronisches Fahrgeldmanagement, landesweiter eTarif, Information und Datenqualität sowie Querschnitts- und VDV-Projekte gebündelt. Das Kompetenzcenter Digitalisierung koordiniert - zusammen mit der Zentralen Koordinierungsstelle und dem Kompetenzcenter Marketing - die von den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Zweckverbänden initiierten Projekte. Das zuständige Entscheidungsgremium der Digitalisierungsoffensive, welches für die strategische Steuerung der Projekte verantwortlich ist, ist der Lenkungskreis DO (ehemals Strategiegruppe). Die Mitglieder des Lenkungskreises DO sind aus der Absichtserklärung zu entnehmen. Der Lenkungskreis DO übernimmt ebenfalls die Entscheidungsbefugnis über die Aufnahme, Abnahme und Beendigung von Projekten im Rahmen der Digitalisierungsoffensive. Er tagt mindestens zwei Mal pro Jahr und anlassbezogen. Die Ergebnisse der Sitzungen, wie z.B. der jährliche Sachstandsbericht/Jahresbericht sind auf der Website der DO unter Meilensteine abgelegt.

Im LAK Nahverkehr NRW (Organisation Kompetenzcenters Marketing NRW) der vier Mal pro Jahr tagt werden die Themen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW unter Block D (Digitalisierung) vorgestellt, diskutiert und ggf. Beschlüsse gefasst.

Weitere Informationen zur Organisationsstruktur und den Zuständigkeiten innerhalb der Digitalisierungsoffensive sind im Handbuch der Digitalisierungsoffensive verschriftlicht.

Aktueller Stand:

Mit dem Grundsatzvertrag konnte in 2020 ein verbindlicher Rahmen für die landesweite Zusammenarbeit in der Digitalisierungsoffensive geschaffen werden. In dem Zusammenhang wird die Möglichkeit geschaffen, Kooperationsvereinbarungen zwischen den Teilnehmern der Digitalisierungsoffensive innerhalb ihrer Projekte zu schließen. Durch Beschluss des LK DO wurde Ende 2020 – aufgrund der Covid-19 induzierten Brisanz – das Teilprojekt „Auslastungsinformationen in der Fahrplanauskunft“ in die Digitalisierungsoffensive aufgenommen. Darüber hinaus ist auch der KI-Wettbewerb in diesem Jahr durch LK DO-Beschluss aufgenommen worden. Derzeit konzentrieren sich die Diskussionen auf die Einführung des landesweiten eTarifs mit CiBo-fähigem Vertriebssystem. Dazu wurden monatliche Sondersitzungen des LK DO einberufen, um die strategische Steuerung für das landesweite Rollout zu übernehmen.

Alle Informationen zur ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW und zu den Projektenunter: digitalemobilitaet.nrw

Auf Grundlage des LK DO-Beschlusses vom 25.11.2019 wurde ein Kommunikationskonzept zur ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW unter Federführung des KCM entwickelt, mit dem Ziel, das öffentliche Erscheinungsbild der Digitalisierungsoffensive einheitlich und genau für die unterschiedlichen Zielgruppen und Marketingziele der Projekte- und Teilprojekte zu optimieren. Dabei erfolgt die Umsetzung des Konzepts unter Berücksichtigung und Einbindung in den Gesamtkontext der Dachmarke mobil.nrw. In diesem Zuge wurde die Website der ÖPNV Digitalisierungsoffensive neu überarbeitet.

Ab Mai 2021 wird dort außerdem ein regelmäßiger Blog zu lesen sein. Dieser ist vor allem an das Fachpublikum gerichtet. Das bedeutet, dass nicht von Grund auf Fragen wie „Was ist ein CiBo-System?“ o.ä. beantwortet werden, es sollen viel mehr die Zusammenhänge zwischen den Teilprojekten der DO dargestellt und die Möglichkeiten der nahen, mittleren und längeren Zukunft aufgezeigt werden. Im Mittelpunkt werden damit auch die Teilprojektleiter stehen.

Die Blogbeiträge sollen zukünftig über einen eigenen Twitter- und Linkedin-Kanal der DO weiterverbreitet werden. Auch der Newsletter des KCD - *KCD-News* (aktuelle Ausgabe) - wird auf die Blogbeiträge verlinken.

Alle Informationen zum Kompetenzcenter Digitalisierung, die Möglichkeit, den Newsletter zu abonnieren unter: www.kcd-nrw.de/

NRW eTarif

Das KCD arbeitet sowohl in der TAG Vertrieb als auch in der TAG Recht am NRW eTarif, in der UAG eTarif NRW und der UAG Datenschutz mit.

Zusammen mit dem KCM ist das KCD Ansprechpartner zur Förderung der vertrieblichen Umsetzung des NRW eTarifs. Zur Information für Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften wurde zunächst ein Förderleitfaden sowie eine Anlage zur Projektbeschreibung zum Förderantrag erstellt.

Seit März führen KCM und KCD wöchentliche Fördersprechstunden durch, die eine hohe Resonanz bei den Verkehrsunternehmen fanden. Ende April schienen die meisten Fragen beantwortet. Die Sprechstunde wird seitdem zweiwöchig angeboten.

Zur Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von CiBo NRW in ihren eigenen Apps und Systemen hat die VRR AöR eine Entwicklersprechstunde organisiert. Diese findet seit dem 8. Februar 2021 bis auf Weiteres jeden Montag statt. Dort können die Hersteller der Verkehrsunternehmen technische Fragen direkt mit MENTZ, dem Hersteller von CIBo-NRW, klären.

Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet

Ausgehend von der Ruhrkonferenz (Handlungsfeld „Vernetzte Mobilität“, Themenfeld „ÖPNV-Initiative“) soll im Rahmen eines Förderprojektes eine Potenzialanalyse für den Einsatz von Ridepooling-Diensten im Ruhrgebiet durchgeführt werden. Ziel der Potenzialanalyse ist die Evaluation des Einsatzes neuer Bedienmöglichkeiten, die Identifikation von sinnvollen Ergänzungen des ÖPNV (insbesondere in kommunal-übergreifenden Räumen und zu nachfrageschwächeren Zeiten) und die Ausarbeitung von strategischen Handlungsempfehlungen.

Das KCD übernimmt bei diesem Vorhaben die Projektleitung. Die Verkehrsunternehmen in den entsprechenden Gebieten werden u.a. durch den AK Nahverkehrsmanagement des VRR und den ZRL (Kreis Unna / Stadt Hamm) beteiligt.

Die Potenzialanalyse wurde Anfang 2021 in einem Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben. Dieses Verfahren ermöglicht es, Verhandlungen über die genauen Vertragsinhalte zu führen. Damit wird das Vergabeverfahren dem innovativen Charakter des Ridepoolings in Verbindung mit einem Schwerpunkt auf ländlichen und kommunal übergreifenden Gebieten gerecht. Derzeit (Stand April 2021) laufen die Verhandlungsgesprä-

che und die Überarbeitung der Ausschreibungsunterlagen wurde aufgenommen. Die Auftragsdurchführung soll Mitte Juni beginnen und die Ergebnisse der Potenzialanalyse sollen Anfang 2022 in einer Informationsveranstaltung vorgestellt werden.

Künstliche Intelligenz Wettbewerb

Um Forschung zum Thema Künstliche Intelligenz im ÖPNV voranzutreiben und konkrete Anwendungsfälle zu erarbeiten, wird das KCD einen Wettbewerb zu diesem Thema durchführen. Ein Förderantrag ist gestellt und abgestimmt sowie Ende 2020 bewilligt.

Das KCD fungiert als Empfänger der Förderung und leitet diese an Teilnehmer weiter.

Der Wettbewerb wird im Jahre 2021 stattfinden und von einer Kommunikationskampagne begleitet werden. Die Verkehrsunternehmen im VRR können sich mit eigenen Projekten beteiligen. Sobald die Teilnahmebedingungen veröffentlicht sind, berät das KCD InteressentInnen gern. Teilnahmeprojekte sollten einen unmittelbaren Nutzen für die Fahrgäste darstellen, um mit Erfolg rechnen zu können.

Das KCD hat an der Konzeption und Beschaffung der für diese Kommunikations-kampagne zentrale Website gearbeitet.

Auf der DO-Website und der KCD-Website werden demnächst Links zur KI-Wettbewerbsseite hinterlegt sein.

Pilotprojekt “mobil.nrw - digitale Assistenten“

Das KCD möchte den Fahrgästen in NRW mit Hilfe eines Sprachassistenten einen weiteren und digitalen Kanal bieten, um sich die notwendigen Informationen für eine Fahrt im ÖPNV einzuholen, egal ob es sich um eine Abfrage für eine Bus-, Zug-, Stadtbahn- oder U-Bahnverbindung handelt. Im Fokus stehen hierbei die Kundinnen und Kunden, die durch einen vollautomatisierten und flexiblen Kundendialog ihre gewünschten Informationen mittels eines Sprachbefehls abfragen können.

Für die Abfrage der notwendigen Informationen fungiert die sogenannte Middleware als Bindeglied zwischen den Mobilitätsanwendungen und Datenbanken im Hintergrund. Hier werden die Informationen aus den Sprachansagen in Text übersetzt und mit den vorhandenen Datenbanken, wie die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) verknüpft und abschließend durch Sprache wieder ausgegeben. Über diesen Auskunftskanal können bei Fahrplananfragen auch Informationen zur Barrierefreiheit, Mobilitätseinstellungen, Speichern von Favoriten,

Hinterlegung der Heimatstadt etc. abgefragt werden.

Aktueller Stand

Derzeit werden die Schnittstellen des digitalen Assistenten definiert, um ihn anschließend in erste Mobilitätsapps von ÖPNV-Stakeholdern einzubinden. Um den Assistenten erlebbar zu machen, soll zunächst eine Demonstrator-App (White Label) umgesetzt werden. Ein Förderantrag steht in der Abstimmung mit dem Verkehrsministerium. In der Folge können weitere VV/VU-Apps, etwa die VRR-App an die entwickelte Middleware angeschlossen werden.

Das Projekt wird durch die Zweigstelle des KCDs, ansässig bei der Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) betreut.