öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**Lfd. Nr. BPL**
AöR	**Z/X/2021/0115**	**27.08.2021**	**6**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.09.2021	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.09.2021	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.09.2021	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.09.2021	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.09.2021	☐

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen, sowie der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2021
2. Sonderprogramm P+R
3. PBefG-Novellierung

Verkehr

SPNV:

4. Leistungsausweitung im SPNV
5. Rückblick A40 Brücken
6. Betriebliche Untersuchungen im Kreis Wesel
7. Zielkonzeption SPNV 2030/2040

ÖPNV:

8. Schnellbuskonzept
9. Qualitätsmanagement ÖSPV
10. NRW-Kundenbarometer
11. Gemeinsamer Antrag von CDU und Bündnis/90 Die Grünen „Schnittstellen im Verkehrsgebiet reduzieren"

Information und Sicherheit

12. Digitale Kundensysteme
13. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System
14. Open Data

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 Sept. 2021 die dritte aktualisierte Fassung (**Redaktionsstand: 13.08.2021**) 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 – unverändert gegenüber d. letzten Sitzungsblock (Stand: 04/2021) - **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 unverändert gegenüber dem letzten Sitzungsblock (Stand: 04/2021) in der Vorbereitungsphase, wobei die lfd. Nr. 13 (Kommunikationsstrategie) in ein umfassenderes Projekt (Strategische Netzwerke) überführt werden soll. Dieses Verfahren wird dann vrs. erst 2022 starten.
- **1 Verfahren** wurde in 06/2021 neu gestartet; der Auftrag ist noch nicht vergeben (lfd. Nr. 17).
- **6 Verfahren** wurden mittlerweile abgeschlossen (lfd. Nr. 4, 9, 11, 12, 14, 16). Gegenüber dem letzten Sitzungsblock sind das 4 neue Auftragsvergaben. Für die lfd. Nr. 11 erfolgte eine Vergabe in Form einer Verlängerung der bestehenden Rahmenvereinbarung.
- **1 Verfahren** entfällt (lfd. Nr. 10). Die entsprechende Kampagne wird über bestehende Rahmenvereinbarungen abgedeckt.
- **1 Verfahren** wird nicht in der ursprünglich geplanten Form weitergeführt (lfd. Nr. 7), sondern wurde in ein neues, umfassenderes Verfahren überführt (vgl. lfd. Nr. 17).

Die aktuellen Sachstände zu den einzelnen Vorhaben 2021 können den jeweils grün-markierten Zeilen (Status 08/2021) in der als Anlage beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

2. Sonderprogramm P+R

Mit Verwaltungsratsbeschluss Z/IX/2020/0744 vom 22.06.2020 wurde ein dreijähriges Park&Ride-Sonderprogramm mit einem Fördersatz von 100% bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten beschlossen. Nach Ablauf der Hälfte der Laufzeit des Programmes ergibt sich folgender Sachstand:

12 Vorhaben mit rd. 2000 Stellplätzen sind in Vorjahren eingeplant worden und befinden sich in der planerischen und bautechnischen Vorbereitung. Im diesjährigen Förderkatalog sind weitere 5 Vorhaben mit rd. 1200 Stellplätzen angemeldet.

Bewilligt werden konnte ein Vorhaben der Nachrüstung mit einem Belegerfassungssystem in Kleve. Die dynamische Belegerfassung umfasst dort 266 Stellplätze.

3. PBefG-Novellierung

Wird nachgereicht.

<u>Verkehr</u>

SPNV:

4. Leistungsausweitung im SPNV

Das Verkehrsministerium NRW hat den SPNV-Aufgabenträgern weitere Finanzmittel in Aussicht gestellt, um geplante SPNV-Leistungsausweitungen zeitnah umsetzen zu können. Der VRR beabsichtigt mit den zusätzlichen Finanzmitteln folgende SPNV-Linien zu realisieren:

- Remscheid – Solingen – Düsseldorf (stündliche neue Direktverbindung)
- Bochum – Recklinghausen – Halten (stündliche neue Direktverbindung)
- Krefeld – Neuss (stündliche ergänzende Direktverbindung zur RE7)

Die Umsetzung der genannten Linien wird für den Fahrplanwechsel 2022/2023 angestrebt, erste Abstimmungsgespräche hierzu wurden bereits aufgenommen.

5. Rückblick A40 Brücken

Im September 2020 ereignete sich ein an einer Stelle, an der fünf Eisenbahnbrücken die A 40 überqueren, ein schwerer Unfall. Drei dieser Brücken wurden so stark beschädigt, dass sie abgerissen werden mussten.

Bereits im Dezember 2020 konnte eine Behelfsbrücke errichtet werden, so dass teilweise der SPNV wieder aufgenommen werden konnte.

Hierzu mussten erhebliche Umstrukturierungen im gesamten SPNV-Netz im VRR vorgenommen werden. Zentrales Element dieser Konzepte war das Umklappen der Linienverläufe der RE 3 und RE 6. Die RE 6 wurde temporär in beiden Fahrtrichtungen über Gelsenkirchen und Oberhausen umgeleitet, um die Reisendenströme bewältigen zu können. Die RE 3 verkehrte als Ersatz von und bis Essen Hbf. Somit konnten die umfangreichen Schienenersatzverkehre wieder etwas zurückgefahren und das Angebot besser strukturiert werden.

Um ein solches Konzept innerhalb einer derart kurzen Zeit zu planen und umzusetzen, war ein hoher Arbeits- und Abstimmungsaufwand in allen planerischen und operativen Bereichen erforderlich. Hier konnte erneut die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten (insbesondere Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB Netz und VRR) unter Beweis gestellt werden. Die Umsetzung dieses Konzeptes verlief ohne nennenswerte Störungen.

Im Nachgang konnte der SPNV mit Ausnahme des Astes der S 3 nach Oberhausen sukzessive wieder aufgenommen werden.

Mitte August 2021 wurden in einer etwa einwöchigen Sperrpause die Hilfsbrücken eingehoben und anschließend die Gleise für den S-Bahn- und Güterverkehr inklusive aller erforderlichen finalen Arbeiten von und nach Oberhausen installiert. Auch hier verlief die verkehrliche Durchführung gut.

Nach derzeitigem Planungsstand sollen die Hilfsbrücken an dem schon mehrfach kommunizierten Termin am 06.09.21 für den Bahnverkehr freigegeben werden.

6. Betriebliche Untersuchungen im Kreis Wesel

Der Kreistag des Kreises Wesel hat beschlossen, Machbarkeitsstudien unter Beteiligung des VRR für folgende SPNV-Relationen durchzuführen zu lassen.

- Moers – Krefeld mit ergänzender Anbindung nach Düsseldorf/Köln
- Moers – Oberhausen (entlang der A42)
- Rheinberg – Moers – Neuss

Der VRR wird die genannten Relationen zunächst fahrplantechnisch untersuchen, um die Notwendigkeit und den möglichen Umfang einer Machbarkeitsstudie zu prüfen. Die fahrplantechnische Untersuchung soll bis zum Jahresende abgeschlossen werden.

7. Zielkonzeption SPNV 2030/2040

Wird nachgereicht.

ÖPNV:

8. Schnellbuskonzept

Wird nachgereicht.

9. Qualitätsmanagement ÖSPV

Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und die VRR AöR befassen sich aktuell mit der Erarbeitung/Weiterentwicklung eines Qualitätsmanagementsystems für den ÖPNV.

Im Workshop des Verwaltungsrats am 02.06.2021 sowie in der Sitzung des Unternehmensbeirats am 21.06.2021 wurde das Thema vorgestellt, diskutiert und ein Fahrplan für die Bearbeitung festgelegt.

Als konkrete Aufgabenstellung wurde festgehalten, dass Vorschläge für eine Weiterentwicklung des bestehenden Qualitätsmanagementsystems erarbeitet werden sollen. Als Grundlage dient ein in 2011 gemeinsam zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und VRR entwickeltes System, das bei einigen Aufgabenträgern bereits zum Einsatz kommt. Ferner sollen Vorschläge entwickelt werden, wie zukünftig proaktiv in der Politik oder der Öffentlichkeit über die Aktivitäten der Kreise und kreisfreien Städte und der Verkehrsunternehmen im Bereich “Qualitätsmanagement“ berichtet werden kann.

Zur Bearbeitung der Fragestellungen wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern/innen der Rheinbahn, der DSW21, der DVG, der Vestischen, der Stadt Solingen, des Kreises Mettmann sowie des VRR gegründet. Die Arbeitsgruppe trifft sich in Abständen von etwa sechs Wochen und will bis zum 1. Quartal 2022 erste Vorschläge zu den o.g. Fragestellungen erarbeiten. Ein erstes Treffen fand am 29.06.2021 statt, das zweite Treffen ist nach den Sommerferien am 25.08.2021 terminiert.

10. NRW-Kundenbarometer

Ergebniszusammenfassung des NRW-Kundenbarometers 2020 für den VRR-Raum

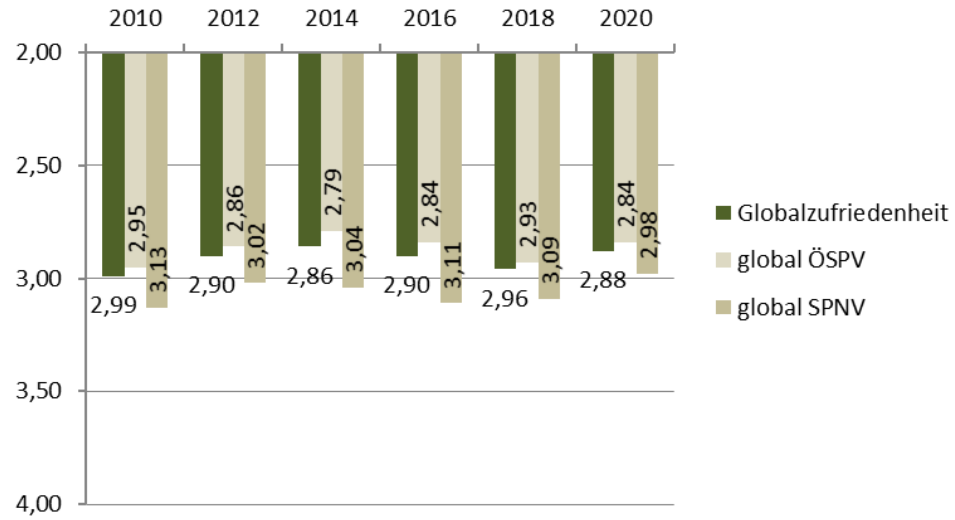
Alle zwei Jahre wird unter der Federführung des Kompetenzcenters Marketing (KCM) in Köln das NRW-Kundenbarometer durchgeführt. Das NRW-Kundenbarometer untersucht die Globalzufriedenheit und Zufriedenheiten der ÖPNV-Nutzer*innen zu 30 Bewertungspunkten (sog. Items) aus 5 Kategorien Angebot, Tarif & Vertrieb, Verkehrsmittel, Sicherheit, Haltestellen/Stationen. Zur Studienanlage generell wurde bereits im Sachstandsbericht Z/X/2021/0064, Punkt 20 inkl. Nachtrag ausgeführt.

Eine Besonderheit des 2020er NRW-Kundenbarometers besteht darin, dass die letzte ÖPNV-Nutzung der Befragten gesondert in drei Kategorien erfasst wurde: vor Corona (also vor März 2020, im Zeitraum März bis Mai 2020 (also in der ersten Corona-Hochphase) und zwischen Juni 2020 und Befragungszeitpunkt. Für diese Zeiten wurden die Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV getrennt erhoben und vom KompetenzCenter Marketing (KCM) ausgewertet.

Die wichtigsten Zufriedenheitswerte

- **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

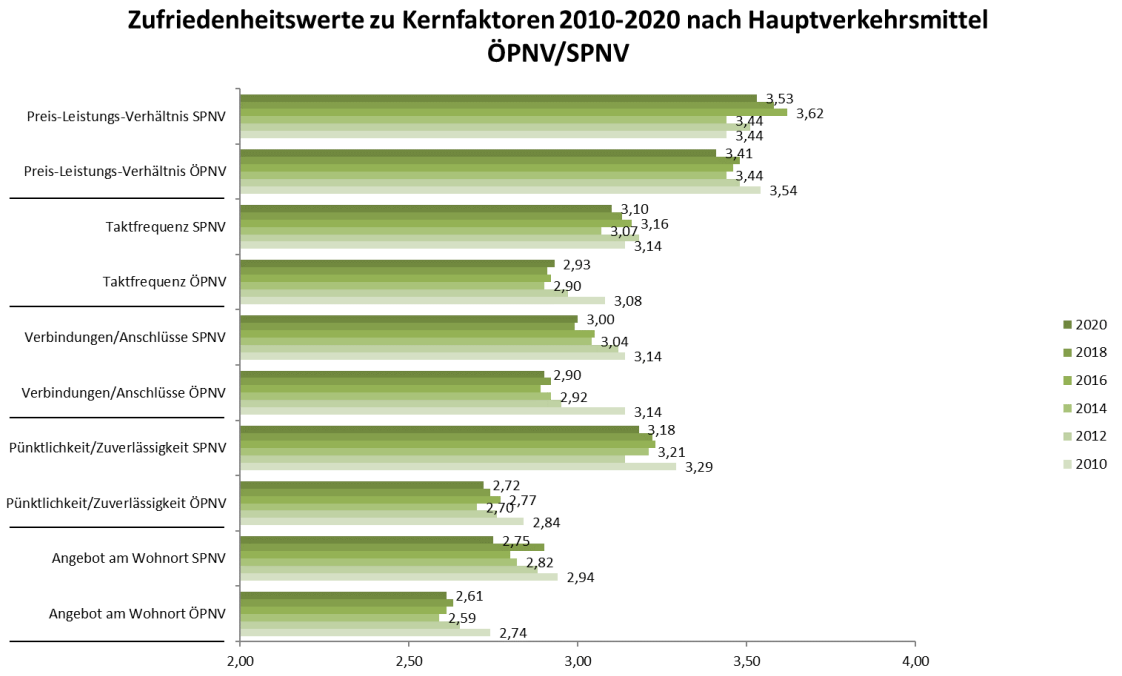
- Die Verbesserung ist sowohl im ÖSPV (2,93 auf 2,84), als auch im SPNV (3,09 auf 2,98) eingetreten. Ebenso ist die **Verbesserung in allen drei VRR-Regionstypen** zu verzeichnen: Regionstyp „Kreise“ von 3,06 (2018) auf 2,96 (2020), Regionstyp „mittlere Großstädte“ von 2,95 (2018) auf 2,88 (2020), Regionstyp „große Großstädte“ von 2,91 (2018) auf 2,80 (2020).
- Betrachtet man die o.g. einzelnen Items, ist festzustellen: **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 6 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.
- **Weit hinten in 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 weit hinten in der Rangreihe, bei allen Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsunternehmen, bundesweit. Gleichwohl ist dies Anlass, konsequent weiter an der Verbesserung der Leistungsbestandteile zu arbeiten.

Die Veränderungen der Werte im NRW-Kundenbarometer sind in aller Regel nicht sprunghaft, sondern sie bewegen sich vielfach im Nachkommastellen-Bereich. Dass sich über die Jahre dennoch die Zufriedenheiten in der **Tendenz zum Positiveren verändern**, zeigt die folgende Abbildung 2, die die Zufriedenheiten mit Kernfaktoren der Leistungswahrnehmung über mehrere Jahre betrachtet. Für die meisten Kernfaktoren lässt sich in der Tendenz eine Verbesserung der Zufriedenheitswerte feststellen, erkennbar an den im Zeitverlauf kürzer werdenden Balken.

Abbildung 2

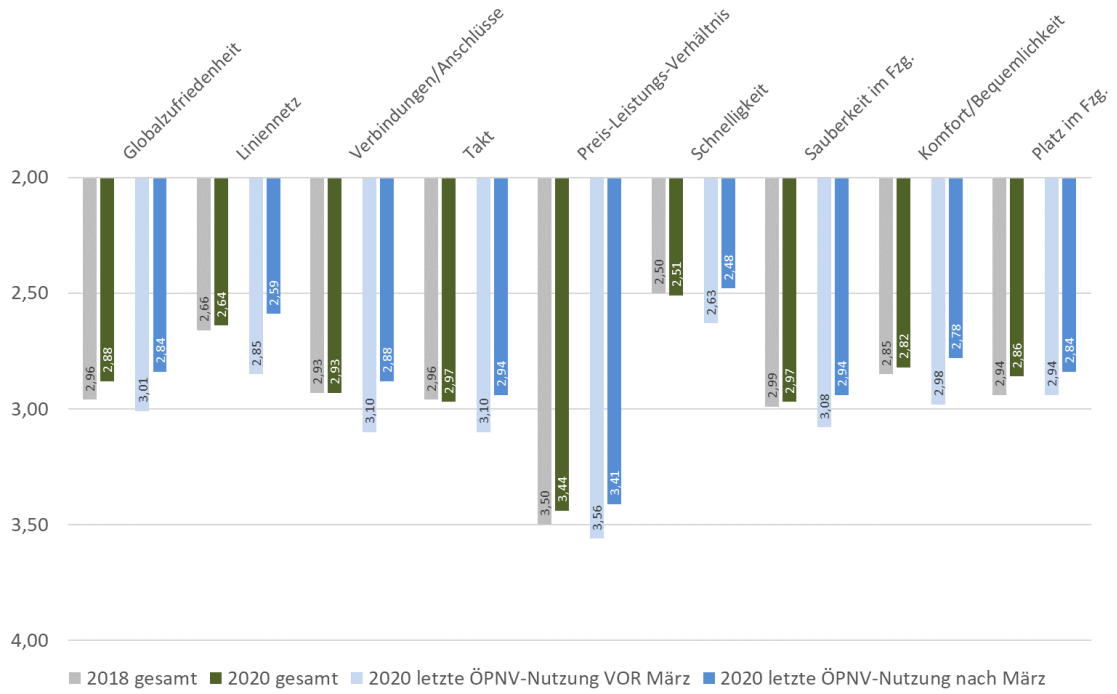


Quelle und Auswertung: NRW-Kundenbarometer 2010-20, eigene Auswertung

Möglicher Einfluss von Corona auf die Zufriedenheitswahrnehmung

Dadurch, dass 2020 erstmals nachgefragt wurde, wann die letzte ÖPNV-Fahrt des/der Befragten stattgefunden hat, wurde es möglich, Zufriedenheitswerte getrennt danach auszuwerten, ob die letzte Fahrt vor März 2020 oder nach März 2020 bis zum Tag der Befragung lag. Hierbei zeigt sich für einige Befragungspunkte eine höhere Zufriedenheit von denen, deren letzte Fahrt nach März 2020 liegt, die also mit dem ÖPNV unter dem Vorzeichen von Corona unterwegs waren.

Abbildung 3: Zufriedenheitswerte für ausgewählte Befragungspunkte nach Zeit der letzten ÖPNV-Fahrt, sowie gesamt für 2020 und 2018.



Quelle und Auswertung: NRW-Kundenbarometer 2020, eigene Auswertung

Die durchgängig besseren Zufriedenheitswerte allein dem Einfluss von Corona zuzuschreiben, wäre indes vorschnell:

Liegt eine letzte ÖPNV-Fahrt mehr als ein halbes Jahr zurück, muss man davon ausgehen, dass in dieser Teilgruppe der Anteil an – aus gutem Grunde – extrem seltenen Nutzer*innen oder an unzufriedeneren Kund*innen höher ist als in der Gesamtheit der Befragten – ganz unabhängig von Corona. Dies erklärt die allgemein etwas schlechteren Werte in dieser Gruppe, gerade auch bei Befragungspunkten wie „Liniennetz“ oder „Takt“, die ja i.W. invariant waren über die gesamte Zeit.

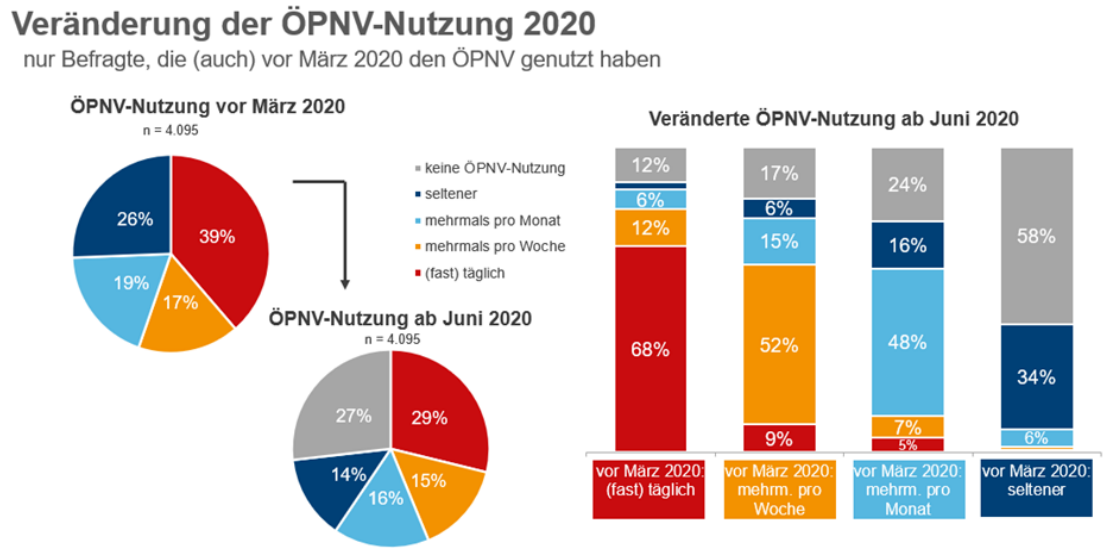
Corona hat jedoch die Auslastung des ÖPNV bei bewusst stabil gehaltenem ÖPNV-Angebot verringert, so dass weiternutzende Fahrgäste mehr Platz, eine bessere Sauberkeit im Fahrzeug und – auch wegen eines insgesamt verringerten Verkehrsaufkommens – eine stabilere Verbindungsqualität wahrgenommen haben. Man kann also hieraus das Fazit ziehen: Der ÖPNV hat gut daran getan, das Angebot nahezu komplett aufrecht zu erhalten. Die positive

Wirkung auf die Zufriedenheit mit der Kernleistung sollte daher auch bei der Gestaltung des künftigen Leistungsumfangs bedacht werden.

ÖPNV-Nutzung

Auch wenn beim NRW-Kundenbarometer vor allem Zufriedenheitswerte im Fokus stehen, lassen sich auch Fragen zur ÖPNV-Nutzung an sich analysieren. Hier zeigt sich, dass Corona vor allem zwei Nutzungshäufigkeitssegmente drastisch verändert hat: Die (fast) täglichen Nutzer*innen und die seltenen Gelegenheitsnutzer*innen:

Abbildung 4:

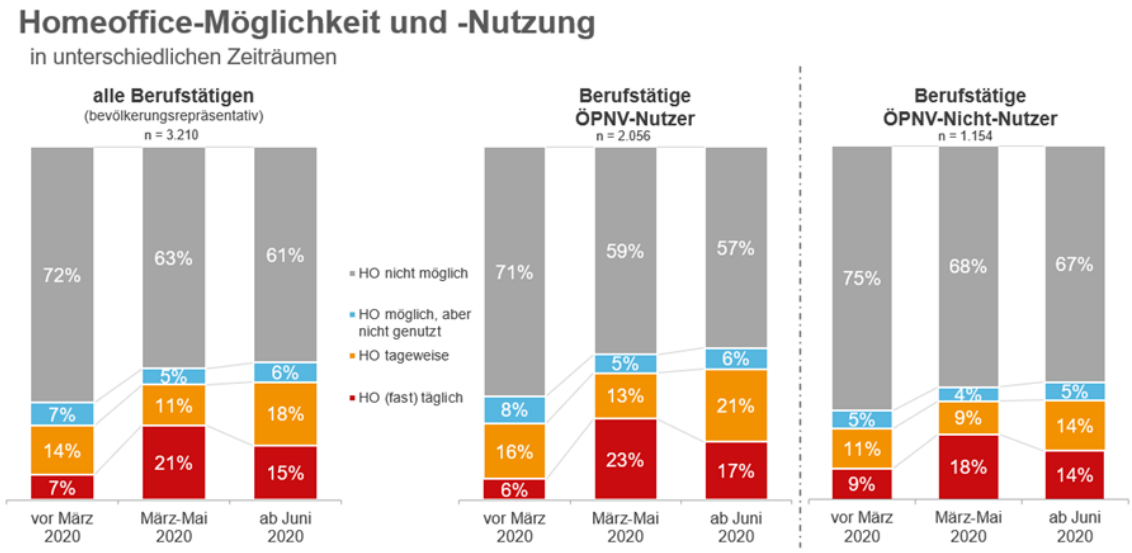


Quelle und Darstellung: NRW-Kundenbarometer 2020, KCM Köln

Am deutlichsten an die Nichtnutzer*innen verloren hat die Gruppe der auch vor Corona schon seltenen Nutzer*innen. Hier werden auch die Ergebnisse aus den Corona-Panelbefragungen des VRR bestätigt. Dem Befragungszeitraum folgte noch die 3. Corona-Welle, weshalb sich bis zum Frühjahr 2021 an dem dargestellten Befund wenig geändert hat.

Sowohl die ÖPNV-Nutzer*innen, als auch die ÖPNV-Nichtnutzer*innen aus den Screening-Interviews wurden nach Möglichkeit und Inanspruchnahme von Homeoffice befragt.

Abbildung 5

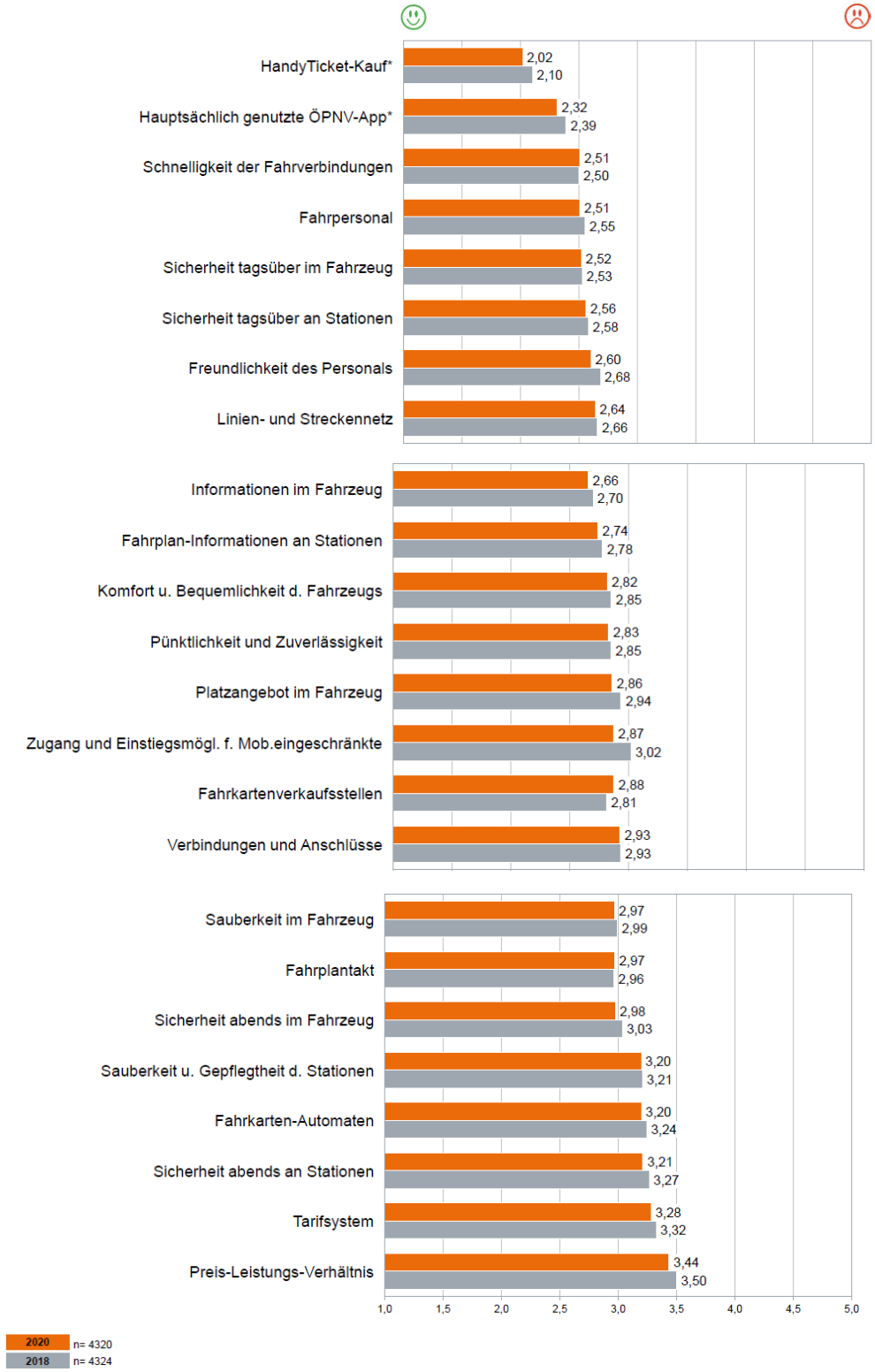


Quelle und Darstellung: NRW-Kundenbarometer 2020, KCM Köln

Auch wenn der Anteil von berufstätigen Befragten, die kein Homeoffice in Anspruch nehmen können, etwas höher ist als in anderen Studien, fällt doch auf, dass ÖPNV-Nutzer*innen das Homeoffice relativ deutlich stärker in Anspruch nehmen als ÖPNV-Nichtnutzer*innen.

Ursächlich dürften zwei Aspekte sein: Zum einen die Homeoffice-Geeignetheit der Arbeitsplätze, die für ÖPNV-Pendler gut erschlossen sind (z.B. Verwaltungen), zum anderen das bewusste Reduzieren von ÖPNV-Arbeitswegen und damit Wegezeiten.

Abbildung 6: Rangreihe der Leistungsmerkmale 2020/2018



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

11. Gemeinsamer Antrag von CDU und Bündnis/90 Die Grünen „Schnittstellen im Verkehrsgebiet reduzieren"

Die Gruppierungen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen im Verwaltungsrat der VRR AöR haben mit ihrem Antrag die VRR AöR aufgefordert, sich mit der Problematik von Schnittstellen

bei grenzüberschreitenden Linien, auch in Verbindung der Harmonisierung von Nahverkehrsplänen, zu befassen.

Mit ähnlichen Fragestellungen, aber inhaltlich weiter gefasst, hat sich auch die Kooperation Metropole Ruhr (KMR) über ihrem 11-Punkte Plan mit der Thematik auseinandersetzt.

Sehr viel globaler und unter dem Ansatz notwendige Beiträge des ÖPNV zur Reduzierung von Treibhausgasen im VRR Raum zu ermitteln, befasst sich die VRR AöR zusammen mit Vertretern von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen mit Verbesserungspotentialen im ÖPNV („Verkehrskonzept 2030/2050“).

Unabhängig von der Formulierung der konkreten Aufgabenstellungen ist allen Aktivitäten gemein, dass es um die Verbesserung und Attraktivierung des ÖPNV geht, mit dem Ziel eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln, insbesondere auch unter den Herausforderungen, die der Klimaschutz mit sich bringt. Neben den Zielformulierungen, was bis wann erreicht werden kann und soll, bedarf es zunächst einer umfangreichen Bestandsaufnahme.

Derzeit wird ein Spannungsfeld aus Corona-bedingten Fahrgeldausfällen und ohnehin geringen Finanzmitteln einerseits und dem ÖPNV als maßgeblichem Träger der Dekarbonisierung des Verkehrs andererseits immer deutlicher und macht entschlosseneres Handeln nötig. Eine signifikante Attraktivierung des ÖPNV im VRR auf Basis einer gesicherten Finanzierung ist unerlässlich, um die Menschen im Verbundraum zum Umsteigen zu bewegen und somit die Verkehrswende voranzutreiben.

VRR-seitig wird daher angestrebt, die aus dem Antrag der Gruppierungen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen, die konkrete Fragestellung um weitere Aspekte anzureichern, d.h. Themenstellungen aus dem 11-Punkte-Papier und Gedanken aus den Diskussionen zum „Verkehrskonzept 2030/2050“ mit aufzugreifen und Ansätze für eine Verbesserung des Systems ÖPNV aufzuzeigen (Potenzialanalyse).

Die zu erarbeitenden Potenziale sollen den ÖPNV als Gesamtsystem mit seinen gebiets-, system- und themenübergreifenden Schnittstellen zum Thema haben und praktische Antworten auf die Frage möglicher Verbesserungspotentiale geben. Es sollen aus dem Blickwinkel der Kunden*innen konkrete bzw. erkennbare Defizite im ÖPNV-Angebot, in seiner praktischen

Ausgestaltung und im Übergang zwischen den beiden Teilsystemen SPNV und ÖSPV oder innerhalb des Teilsystems ÖSPV aufgezeigt, die relevanten Akteure benannt und Lösungsansätze aufgezeigt werden. Gleichzeitig soll das Papier eine kritische Selbstreflexion über möglicherweise verpasste Chancen in der Vergangenheit ermöglichen, den ÖPNV qualitativ besser, leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten. Deshalb soll es das Ziel der zu erarbeitenden Potenziale sein, langfristige Verbesserungspotenziale aufzuzeigen und daraus mittel- und kurzfristig realisierbare Maßnahmen abzuleiten, den heutigen Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer*innen möglichst gerecht zu werden. Es soll dabei weder ein grundsätzlicher konzeptioneller Ansatz verfolgt werden, noch wird ein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Die Fokussierung auf die Mobilitätsbedürfnisse bestehender und potenzieller Kund*innen des ÖPNV und die Optimierung der ÖPNV-Nutzung stehen eindeutig im Fokus

Für die weitere Bearbeitung wurden u.a. folgende Themen im Bereich Infrastruktur und Leistungsangebot identifiziert:

- Vermeidung von Brüchen in Taktung und interkommunalen Verkehrsangeboten
- Harmonisierung der Nahverkehrsplanung und Synchronisierung der Nahverkehrspläne
- Einführung eines abgestimmten Datums für den Fahrplanwechsel im ÖSPV
- Einführung eines abgestimmten Krisenmanagements des ÖSPV
- Qualität und Aufwertung des Qualitätsmanagements im ÖSPV
- Harmonisierung der Haltestellenstruktur und deren Erscheinungsbild
- Nutzung des Potentials von Vorrangschaltungen für den ÖSPV
- Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse des ÖSPV
- Herstellung einer abgestimmten Barrierefreiheit
- Umsetzung von Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)
- Zügiger Ausbau des P+R-Angebotes als Mehrwert für den ÖPNV
- Ausbau der vernetzten Mobilität mit Mobilstationen
- Verbesserungspotenziale bei Fahrzeugen des ÖSPV (Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards, gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben etc.)
- Verbesserungspotenziale im Bereich Statistik und Reporting, z. B. Reporting zur Qualität und zum Leistungsangebot
- Aufwertung des Benchmarks und Etablierung eines Best Practice

- Unternehmensbezogene Querschnittsaufgaben (gemeinsame Wahrnehmung von HR-Aufgaben- und übergreifende Ausbildung, gemeinschaftliche Instandhaltung, übergreifende Leitstelle und Harmonisierung der IT-Systeme, gemeinsamer Pools des Sicherheitspersonals etc.)

Der ÖPNV ist eine Gemeinschaftsaufgabe mit verteilten Zuständigkeiten und Aufgaben. Das gemeinsame Ziel einer Verbesserung des ÖPNV kann deshalb nur erreicht werden, wenn alle für den ÖPNV verantwortlichen Akteur*innen die Herausforderungen zusammen angehen und nach Lösungen suchen.

Information und Sicherheit

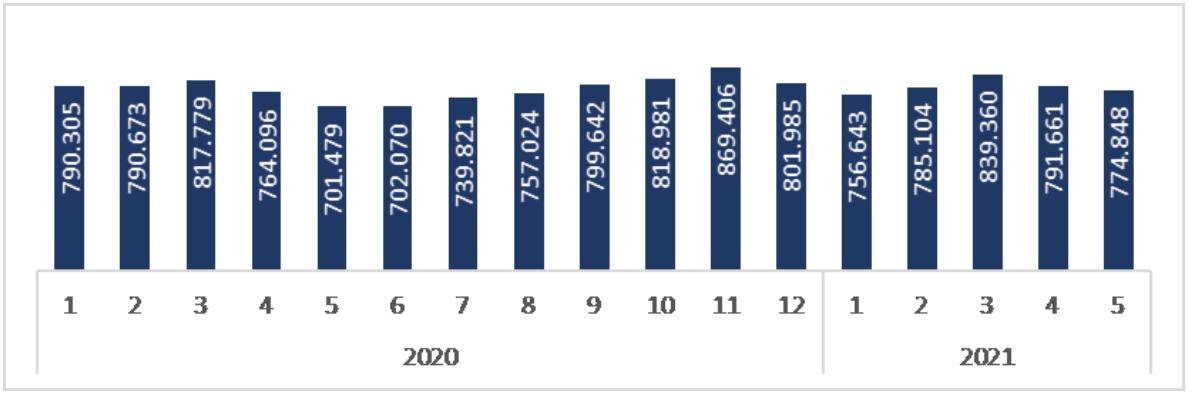
12. Digitale Kundensysteme

1. Auskunftssystem

Das Auskunftssystem läuft weiterhin stabil und verzeichnet zunehmend mehr Anfragen. Insbesondere die Streiksituation und das Unwetter haben hier zu einer erhöhten Anfrage geführt. Ergänzend zu den über die Schnittstellen des Auskunftssystems von den Verkehrsunternehmen, zuginfo.nrw sowie der DB erhaltenen Informationen, wurde jeweils zusätzlich durch eine Message of the day (MoD) auf solche besonderen Situationen aufmerksam gemacht, die dann in der App geschaltet werden.

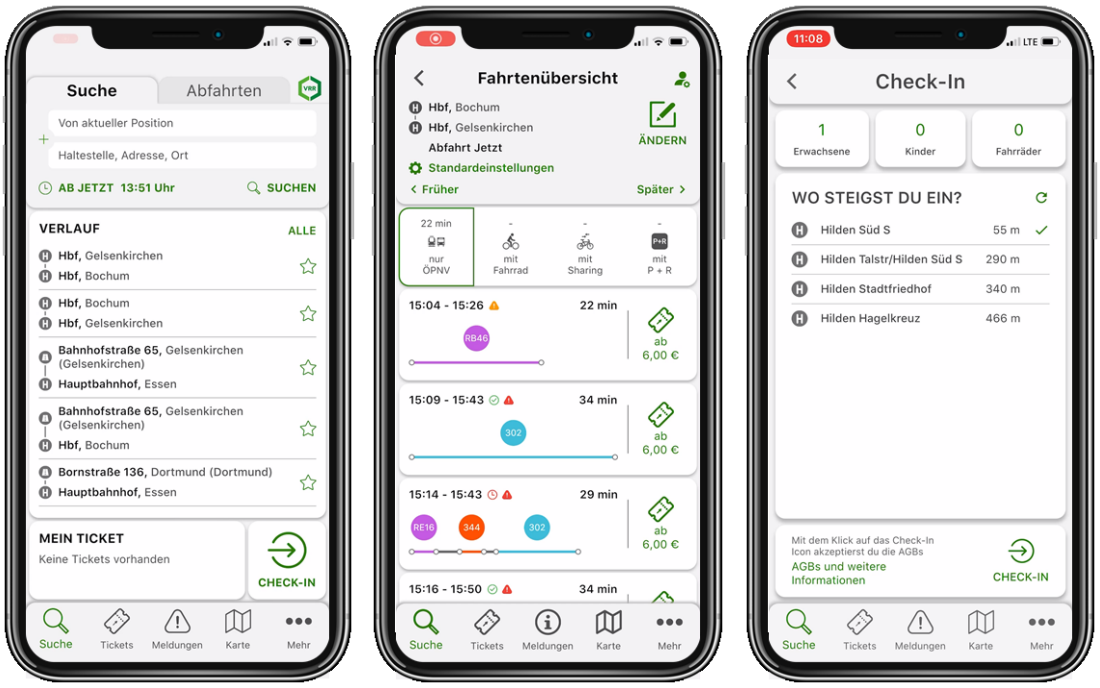
2. Verbund App

Das System aus VRR App und neun VU-Apps läuft weiterhin stabil und zuverlässig. Die Nutzerzahlen der Verbund App bewegen sich auf einem stabil hohen Niveau.
Im Appstore von Apple konnte eine durchschnittliche Bewertung von 4,2 Sternen und im Google Playstore von 3,8 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

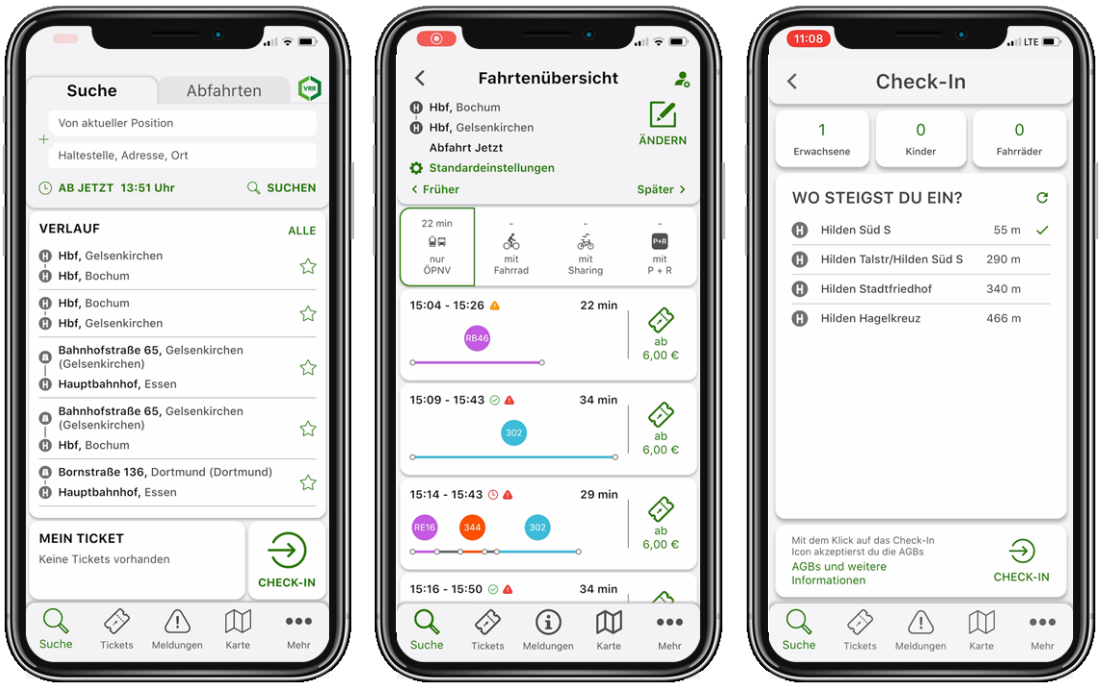
Weiterhin erfolgt die Vorbereitung der Einführung der neuen Verbund-App, wie im letzten Sachstand beschrieben. Die Zeit zwischen September und Dezember, als Start für den eTarif, dient insbesondere dazu, die App mit einem Softstart langsam einzuführen, mögliche verborgene Fehler zu identifizieren und die Nutzer und Nutzerinnen langsam an die neue Oberfläche heranzuführen. Mit dem Migrationszeitraum bis Ende Juni 2022 ist somit vor dem Auslaufen der aktuellen Verbund-App mit dem Ticketshop der Rheinbahn ein entsprechendes Zeitfenster eingeplant, um die neue App zu platzieren, mit dem eTarif eine völlig neue Funktionalität einzuführen und die Nutzerinnen und Nutzer sukzessive von den neuen Funktionen und dem neuen Interface zu überzeugen. Dabei steht im Vordergrund, dass die Wechselentscheidung durch die Nutzerinnen und Nutzer bewusst und ohne fehlenden Zugriff auf bereits vorhandene Tickets erfolgt.



Für den Start wird in der App-Oberfläche bis Dezember auf den CheckIn bzw. CheckOut Button verzichtet, sodass passend zum Start des eTarif die neue Funktion für die Nutzerinnen und Nutzer verfügbar wird. Dies erfolgt mit einem Update der neuen App.

13. 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 bildet das System einen wichtigen Baustein in den Kundensystemen.



Entwicklung im Projekt CiBo

Mit der Finalisierung der eTarife sowie der Regelungen zur vertrieblichen Umsetzung in NRW erfolgt weiterhin die technische Umsetzung im System. Zurzeit wird von einer Bereitstellung für umfangreiche Tariftests von Anfang September ausgegangen. Für diese Tests definieren die Verbünde in NRW Testrelationen, die ins System als Testfahrten eingegeben und die korrekte Tarifberechnung inkl. Deckeln geprüft werden.

Zudem werden reale Testfahrten das Zusammenspiel der Systembestandteile mit Schwerpunkt Tarif testen. Dies ist nach dem 1. und 2. Friendly User Test, bei dem das System und seine Bestandteile technisch im Fokus standen, der dann dritte Test mit realen Fahrten. Die Tests werden wie zuvor gemeinsam durch die Auftraggeber (VRR, NWL und NVR) erfolgen und somit gesamt NRW abdecken.

Zudem hat sich der Dienstleister kurzfristig zu einem Wechsel des Hosting-Anbieters entschieden, da das gewählte Rechenzentrum nach seiner Ansicht die Anforderungen nicht mehr erfüllen konnte. Die Server des Systems werden nun in Frankfurt bei Amazon Webservices

(AWS) gehostet. Die sich daraus ergebenen datenschutzrechtlichen Fragestellung und vorgenommen Maßnahmen wurden durch ein externes Gutachten der Kanzlei Heuking positiv geprüft. Die Daten werden verschlüsselt gespeichert und übertragen. Der Zugriff auf die Schlüssel wird durch entsprechende Maßnahmen abgesichert.

Zudem sind wir im Dialog mit dem Dienstleister, einen zukünftigen Wechsel zu einem leistungsfähigen europäischen Anbieter zu einem späteren Zeitpunkt vornehmen zu können.

Umsetzung von CiBo bei den Verkehrsunternehmen

Weiterhin erfolgt über die wöchentliche Entwicklersprechstunde die Unterstützung der Partner*innen bei der Integration und Umsetzung der neuen Funktionalität des CiBo-Moduls. Zudem wurden von den einzelnen Verkehrsunternehmen im VRR sowie bei den Partnern die gewünschten Module bestellt und die Erstellung beim Dienstleister beauftragt. Der Erstellung, für die entsprechende Beistellungen, z.B. Logos, Grafiken, Meldungsbereiche, durch die Verkehrsunternehmen notwendig sind, folgen dann die jeweiligen Tests der Verkehrsunternehmen und die Abnahme der Mandanten.

Ebenso befindet sich das Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) im engen Austausch mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsministerium NRW, um den aktuellen Stand der Umsetzung des CiBo-Systems und dessen Integration bei den Verkehrsunternehmen abzufragen und bei Fragen, auch zur Förderung, zu unterstützen.

14. Open Data

1.1 Historie und Status Quo

Im Jahr 2017 verabschiedete die Europäische Kommission die Delegierten Verordnung 2017/1926. „In dieser Verordnung sind die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Richtigkeit und grenzüberschreitende Verfügbarkeit von EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten (…) zu gewährleisten.“[1] Durch diese Verordnung werden Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreiber, Infrastrukturbetreiber oder Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangebote zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten verpflichtet.

Diese Entwicklung nahmen der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der Verkehrsverbund Ber-

[1] Artikel 1 Absatz 1 DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2017/1926 DER KOMMISSION

lin-Brandenburg (VBB), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) zum Anlass und riefen m Mai 2018 die Initiative „Deutschlandweite Open-Data Plattform Open-Data-ÖPNV“ (kurz: DODP ÖPNV, (www.opendata-öpnv.de) ins Leben. Die VRR AöR koordiniert von Beginn an die Initiative und initiiert u. a. Weiterentwicklungen. Binnen 2 Jahren nach Start stießen weitere Partner zur Initiative hinzu: der Aachener Verkehrsverbund (AVV), der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV), der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) wurde zur selben Zeit auch das erste Verkehrsunternehmen Mitglied.

Ursprüngliches Ziel der Initiatoren war die Förderung von innovativen Mobilitätskonzepten und der Aufbau einer zentralen Anlaufstelle für Mobilitätsdaten des ÖPNV.

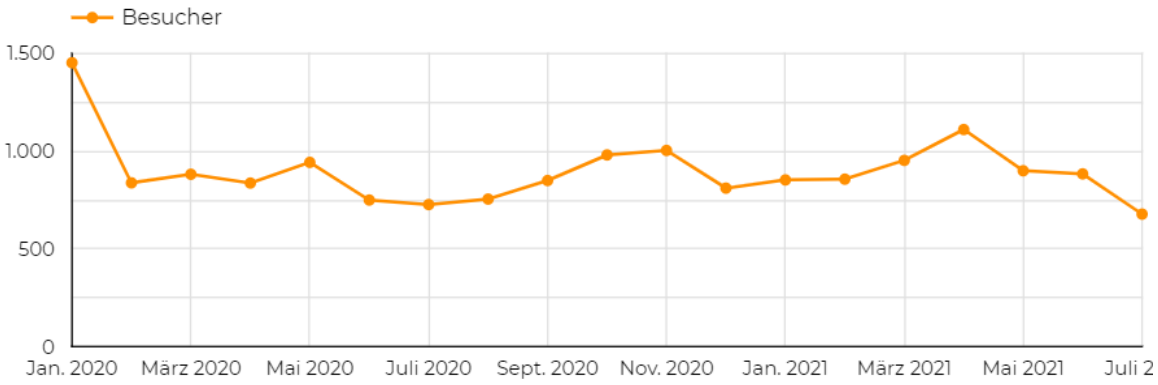
Mit steigender Anzahl der Partner und einer wachsenden Nutzerbasis wurde die Plattform weiterentwickelt. Seit Dezember 2019 ist die Open-Data-Plattform mit zahlreichen Neuerungen, allen voran einem flexiblen Content-Management-System (CMS) und einer ausfallsicheren und zukunftsfähigen Softwarearchitektur im Produktivbetrieb. Durch die Beteiligung des DELFI e. V. an DODP ÖPNV können seit Dezember 2019 deutschlandweite Fahrplandaten für den Nationalen Zugangspunkt / National Access Point (NAP) bereitgestellt werden. Um die Bereitstellung zu gewährleisten waren o. g. Anpassung erforderlich.

Den vertraglichen Rahmen für die Bereitstellung der über die DODP ÖPNV abrufbaren Daten bildet eine Kooperationsvereinbarung zwischen der VRR AöR und den jeweiligen Datenbereitstellern. Die mit dem DELFI e. V. geschlossene Kooperationsvereinbarung regelt u. a. die Finanzierung für sämtliche Bundesländer, wodurch diese ohne vertragliche Hürden oder Finanzierungsfragen zur Kooperation hinzustoßen können. Bisher haben drei Bundesländer - Nordrhein-Westfalen (ÖV-Datenverbund/ZKS), Thüringen (VMT) und Baden-Württemberg (NVBW) – diese Kooperationsvereinbarung genutzt und veröffentlichen ihre Daten auf www.opendata-öpnv.de.

Derzeit sind 28 Partner an der DODP ÖPNV beteiligt, von denen bereits 15 ihre Daten über die Plattform bereitstellen. Diese Partner finanzieren die DODP ÖPNV gemeinschaftlich zu gleichen Teilen.

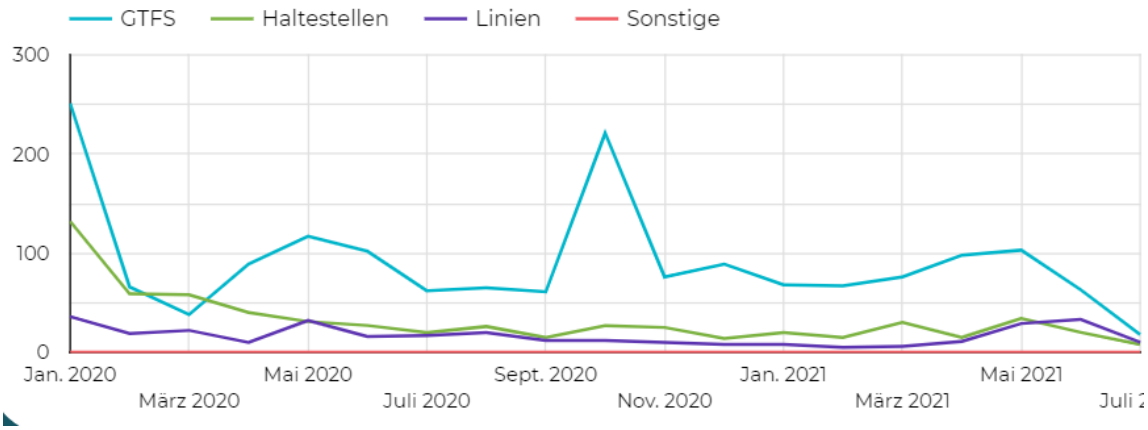
1.2 Zahlen und Fakten

Seit dem Relaunch im Dezember 2019 hat die Plattform bis zum Erstellungszeitpunkt dieses Dokuments 13.081 individuelle Besucher.



Von diesen sind 541 registriert. Darunter zahlreiche Bildungseinrichtungen, wie z. B. die Universitäten Paderborn, Leipzig und Oldenburg. Mindestens ebenso viele kommen aus der Wirtschaft, darunter z. B. Microsoft.

Insgesamt wurden mehr als 2.000 Dateien heruntergeladen.



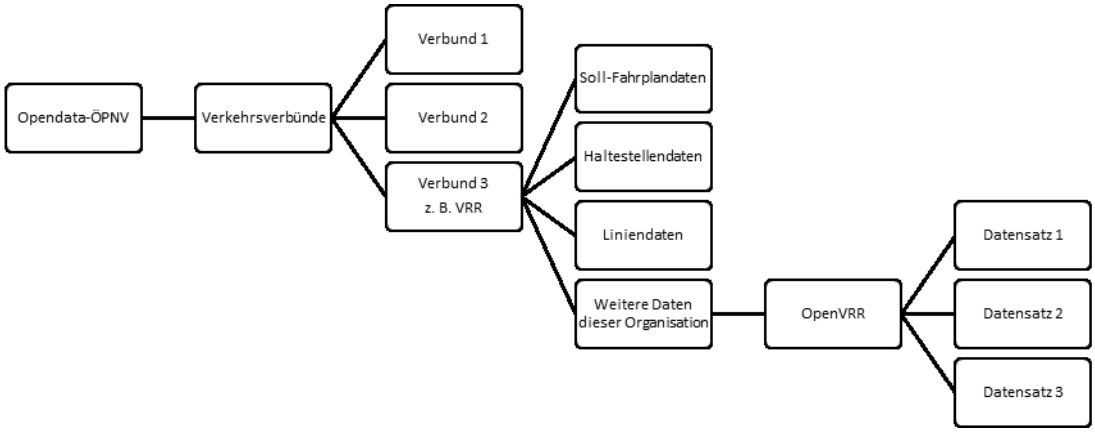
Die Downloads schlüsseln sich folgendermaßen auf:

- 371 Liniendaten
- 905 Haltestellenlisten
- 1.689 Soll-Fahrplandaten (in GTFS)

1.3 Zukünftige Entwicklungen

Eine der wichtigsten Weiterentwicklungen der Plattform ist die Möglichkeit zur Anbindung untergeordneter Open-Data-Portale. Konkret hat jeder Partner die Option einen eigenen Open-Data-Auftritt binnen kürzester Zeit zu realisieren.

Konzeptionell gliedert sich die Plattform dadurch in zwei Ebenen:



Die übergeordnete Plattform und die darunterliegenden Ebenen werden über die Softwarelogik inhaltlich getrennt. Während auf der OpenData-ÖPNV nur Sollfahrplan-, Linien- und Haltestellendaten veröffentlicht werden, können die Partner auf ihrem „Unterportal“ jegliche Datentypen anbieten.

Darüber hinaus sind sämtliche rechtliche Rahmenbedingungen, Infrastruktur, Hosting, Support, etc. bereits abgedeckt. Den Partnern kann binnen eines Tages eine pragmatische Lösung erstellt werden, mit der die Vorgaben der Delegierten Verordnung 2017/1926 i. V. m. dem novellierten PBefG erfüllt werden.