



öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Sachstandsbericht</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/X/2021/0159/1</b>	<b>20.09.2021</b>	<b>6</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.09.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.09.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.09.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.09.2021	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.09.2021	<input type="checkbox"/>

### **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 folgende ergänzende Sachstandsberichte zur Kenntnis:

#### **1. Nachgereichte Sachstände:**

#### **Finanzen, Förderung, Personal und Recht**

3. PBefG-Novellierung

#### **Verkehr**

#### **SPNV:**

7. Zielkonzeption SPNV 2030/2040

**ÖPNV:**

8. Schnellbuskonzept

**2. Ergänzender Sachstand:**

**Verkehr**

**SPNV:**

Radsatzverschleiß bei Triebfahrzeugen auf der S7

**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:**

**1. Nachgereichte Sachstände:**

**Finanzen, Förderung, Personal und Recht**

**3. PBefG-Novellierung**

Der Nachtrag zu dieser Ziffer entfällt.

## **Verkehr**

### **SPNV:**

#### 7. Zielkonzeption SPNV 2030/2040

Vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende hat das Verkehrsministerium NRW in Zusammenarbeit mit den drei SPNV-Aufgabenträgern Angebotskonzeptionen für die kommenden Jahrzehnte erarbeitet.

Die Planungen stellen eine integrierte Planung der drei Aufgabenträger in NRW mit den Planungen des Deutschlandtakt dar.

Ziel ist die deutliche Attraktivierung des SPNV-Angebotes durch

- Reaktivierungen,
- dichtere Takte,
- Reisezeitverkürzungen,
- die Schaffung neuer Direktverbindungen.

Mit der Angebotskonzeption wird der Infrastrukturbedarf für die Umsetzung des Zielnetzes ermittelt.

- Übernahme des Fernverkehrs aus dem 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts
- Berücksichtigung des Güterverkehrs in Systemtrassen (Mengengerüst gemäß Deutschlandtakt)
- Berücksichtigung grenzüberschreitender Planungen
- Konzeptionelle Ausplanung der regionalen Angebotskonzepte
- Ableiten der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen

Die konkreten Planungen für den VRR werden im nächsten Sitzungsblock detailliert vorgestellt.

### **ÖPNV:**

#### 8. Schnellbuskonzept

Auf Grundlage des VRR-Verwaltungsratsbeschlusses zum Schnellbuskonzept hat der VRR die betroffenen kommunalen Aufgabenträger angeschrieben, ob eine grundsätzliche Bereitschaft zur Finanzierung des bestehenden Deckungsdefizites für die Umsetzung der beschlossenen 7 Schnellbuslinien besteht und wann eine ggf. erforderliche Entscheidung der jeweiligen Räte zu erwarten ist.

Bis Ende August lagen positive Antworten der Städte Dortmund und Bottrop sowie der Kreise Recklinghausen, Wesel und Kleve vor.

In der Stadt Dortmund sowie in den Kreisen Recklinghausen, Wesel und Kleve sind Gremienentscheidungen im September 2021 geplant, in den Städten Bottrop und Oberhausen im November 2021.

Bei der Linie X42 Dorsten – Kirchhellen – Bottrop – Oberhausen besteht noch Klärungsbedarf, ob die Linie in Oberhausen am Sterkrader Bahnhof oder am HBF endet.

Aktuell finden auch Abstimmungen zur vergabetechnischen Umsetzung der Schnellbuslinien mit einzelnen Aufgabenträgern statt.

### **Qualitätsmerkmale für das Produkt XBus**

Parallel zu den verkehrlichen Detailplanungen der sieben Linien finden derzeit Gespräche mit den Verkehrsunternehmen über die Qualitätsmerkmale des Produktes XBus statt. Zuständiger KVIV-Arbeitskreis ist der AK Nahverkehrsmanagement, andere Arbeitskreise wie insbesondere der AK Technik werden mit einbezogen. Während bei der konkreten technischen Konfiguration der XBus-Fahrzeuge punktuell noch Gesprächsbedarf besteht, konnte in vielen Punkten bereits ein Konsens erzielt werden.

Folgende Qualitätsmerkmale für das Produkt XBus konnten gemeinsam vereinbart werden:

#### 1. Bezeichnung und Liniennummernsystem

- (1) Der Produktname ist „XBus“.
- (2) Die Liniennummer ist zweistellig mit einem vorgestellten „X“. Damit ergibt sich der Liniennummernbereich X01 bis X99. Jede Liniennummer kann nur einmal vergeben werden. Das Liniennummernmanagement übernimmt der VRR.
- (3) Zwecks einer Wiedererkennungswerts wird vom VRR gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein einheitliches Fahrzeugdesign (ggf. mit „lokalem Anstrich“) und ein einheitliches Logo für das Produkt XBus entwickelt. Beides ist bei der Fahrzeugbeklebung anzuwenden und sollte im Rahmen der Kommunikation und Fahrgastinformation zu diesem Produkt zum Einsatz kommen.

#### 2. Mindest-Qualitätsmerkmale Angebot

- (1) Eine XBus-Linie sollte das Ziel haben, einen schienenfernen Raum anzubinden.
- (2) Eine XBus-Linie sollte das Ziel haben, nachfragerrelevante Lücken im SPNV-Netz zu schließen.

(3) Mindestens eine der in (1) und (2) aufgeführten Kriterien muss bei der Linienplanung einer XBus-Linie erfüllt sein.

(4) Es muss mindestens an den SPNV- und relevanten Stadtbahn-Bahnhöfen der Kommunen gehalten werden. Vorgegebene Knotenzeiten sollen hier erreicht werden.

(5) Eine XBus-Linie muss direkte Fahrwege haben. Umwege zu Erschließungszwecken sollen vermieden werden.

(6) In Kombination mit vorgegebenen fahrplanmäßigen Durchschnittsgeschwindigkeiten sollte eine XBus-Linie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 30km/h erreichen. In Ausnahmefällen sind begründete Abweichungen hiervon möglich.

### 3. Mindest-Betriebszeiten

(1) Für jede XBus-Linie gelten die folgenden Betriebszeiten:

Montag – Freitag:	05:00 – 23:00 Uhr
Samstag:	06:00 – 23:00 Uhr
Sonntag:	07:00 – 23:00 Uhr
Ferien:	wie Schulzeiten

(2) Darüber hinausgehende Betriebszeiten sind zulässig und erwünscht. Eine Staffelung über die in (1) aufgeführten Mindest-Bedienzeiten muss sich an den „Bedienzeit-Typen der XBusse“ (vgl. Anlage 1) orientieren.

(3) In begründeten Ausnahmefällen ist eine Abweichung von den in (1) genannten Betriebszeiten möglich.

### 4. Mindest-Takt

(1) Mindestens ist für eine XBus-Linie jederzeit ein 60-Minuten-Takt vorzusehen.

(2) Darüber hinausgehende Verdichtungen des in (1) aufgeführten Mindest-Taktes sind zulässig und erwünscht. Eine Taktverdichtung über den in (1) aufgeführten Mindest-Takt muss sich an den „Takt-Typen der XBusse“ (vgl. Anlage 1) orientieren.

### 5. Fahrlagen und Anschlüsse

(1) Fahrlagen und Anschlüsse einer XBus-Linie sollen sich primär an den Abfahrts- und Ankunftszeiten des SPNV und denen der kommunalen Schiene orientieren.

### 6. Fahrgastinformation / Fahrplanmedien

(1) Alle Fahrplan- und Echtzeitdaten (inkl. Störungsmeldungen) einer XBus-Linie sind in die gängigen Auskunftssysteme aufzunehmen.

Im Bereich der Ausgestaltung der einzusetzenden Fahrzeuge konnten ebenfalls erste Festlegungen getroffen werden. Die konkreten Ausstattungsmerkmale eines X-Busses sind noch Gegenstand von Gesprächen, insbesondere auch mit dem AK Technik.

## **2. Ergänzender Sachstand:**

### **Verkehr**

#### **SPNV:**

#### **Radsatzverschleiß bei Triebfahrzeugen auf der S7**

Seit Mitte Juni kam es auf der von Abellio Rail betriebenen Strecke der S7 zwischen Wuppertal und Solingen zu einem außergewöhnlich hohen Radscheibenverschleiß an vielen verbauten Radsätzen bei den eingesetzten LINT41-Zügen. Sämtliche Überprüfungen und umfangreiche Untersuchungen der Expertenteams von Abellio, der DB und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr haben keine Ursache für den hohen Verschleiß sowohl am Fahrzeug oder an der Infrastruktur identifizieren können. Sowohl das Fahrzeug als auch die Infrastruktur befinden sich in einem regelwerkskonformen Zustand. Das aufgetretene massive Radverschleißverhalten konnte mit den zwischenzeitlich durch DB Netz und Abellio umgesetzten Maßnahmen wieder in ein normales Verschleißverhalten gebracht werden. Durch präventive Maßnahmen - wie zusätzliches, manuelles Fetten der Schienen und eine Takterhöhung der Fettsprühintervalle an den Fahrzeugen - hat sich das Verschleißverhalten der Fahrzeuge nahezu auf Ausgangsniveau reguliert. Abellio konnte so zum Normalbetrieb zurückkehren. Auch die zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit werden inzwischen wieder erbracht.

Präventiv werden durch die DB als Infrastrukturbetreiber weitere stabilisierende Maßnahmen durchgeführt. In der KW 33 fanden an mehreren Tagen abends und nachts Fräsarbeiten an den Schienenköpfen der Strecke statt. Anfang November – Datum derzeit noch nicht bekannt – wird dies an einem weiteren Tag durchgeführt.

Vom 15. November bis 26. November werden auf Solinger Stadtgebiet darüber hinaus diverse Schienen getauscht. Hierzu wird vsl. zwischen Solingen Mitte und Solingen Hbf ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Dazu werden Abellio, DB und der VRR zeitnah eine abgestimmte Presseinfo mit den finalen Baetermin herausgegeben.