



## Nahverkehrs-Zweckverband

### Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
<b>Sachstandsbericht</b>			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
<b>NVN</b>	<b>NVN/X/2021/0199</b>	<b>03.12.2021</b>	<b>4</b>

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	14.12.2021	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

#### Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

#### Begründung/Sachstandsbericht:

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

1. Jahresvergabeplan 2021
2. PBefG-Novellierung

##### Verkehr

###### **SPNV:**

3. Jahresfahrplanwechsel
4. Sperrung Cölve-Brücke
5. Elektrifizierung Wesel-Bocholt
6. Verlängerung der Sperrpause D-Bilk bis voraussichtlich 31.01.2022

## ÖPNV:

-

### Information und Sicherheit

7. Digitale Kundensysteme
8. Aktueller Sachstand zum landesweiten Ceck-In/Be-Out-System und Landes-App mobil
9. Mobilitätsdatenverordnung
10. 10 Jahre muTiger

### 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 im Verlauf des Jahres 2021 vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird im Rahmen des Sachstandsberichtes für den Sitzungsblock Nov./Dez. 2021 die vierte, aktualisierte Fassung (Redaktionsstand: 26.10.2021) 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) für Vergaben 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 war zunächst mit **7 Vergabeverfahren** gestartet (Stand: 10/2020). Im Verlauf des Jahres 2021 kamen **10 weitere Einplanungen** hinzu. Das Jahr (Stand: 10/2021) schließt

nun mit folgenden Sachständen ab:

**8 Verfahren** wurden angemeldet, aber z.T. noch nicht gestartet (= lfd. Nr.: 1, 2, 3, 5, 6, 8, 13, 15). In einigen Fällen gestalten sich die Abstimmungsprozesse mit den Projektpartnern und dem Land länger als erwartet. Die lfd. Nr. 13 (Kommunikationsstrategie) wird in ein umfassenderes Projekt (Strategische Netzwerke) überführt und vrs. erst im 2. Quartal 2022 veröffentlicht werden. Auch für das Verfahren Nr. 2 (Digitale Informationsplattform) zeichnet sich eine Verschiebung auf das kommende Jahr ab, da aktuell noch Fragen zur Förderung zu klären sind.

**1 Verfahren** wurde in 06/2021 veröffentlicht (lfd. Nr. 17); der Auftrag soll im 1. Quartal 2022 vergeben werden (lfd. Nr. 17).

**6 Verfahren** wurden bisher abgeschlossen, d.h. die Aufträge sind erteilt (lfd. Nr. 4, 9, 11, 12, 14, 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 (Restart-Kundenrückgewinnung) kann/konnte über bestehende Rahmenvereinbarungen realisiert werden.

**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).

Weitere Einzelheiten zu den aktuellen Sachständen können den jeweils grün-markierten Zeilen (Status 10/2021) in der als Anlage beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

## 2. PBefG-Novellierung

### 1) Hintergrund des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Die Novelle des PBefG ist Teil des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl I, S. 822). Anlass der Bestrebungen zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts waren Marktauftritte von Anbietern App-basierter, bedarfsgesteuerter Beförderungsangebote, die genehmigungsrechtlich auf Hürden stießen.

Sowohl taxi-ähnliche Exklusivfahrten vermittelt über App-Plattformen (unterschiedliche Angebote z.B. von Vermittlungsplattformen wie WunderCar oder UBER) als auch „gepoolte“ Sammelfahrten von Anbietern wie CleverShuttle oder MOIA oder in den ÖPNV eingebunde-

ne Varianten solcher Angebote waren in vielen Fällen nur auf Basis von Ausnahmegenehmigungen realisierbar.

Die Gesetzesanpassung sollte hier für das sogenannte „Ridepooling“ (auch „Einzelplatzvermietung“ oder „gepoolte Sammelfahrten“) für reguläre Genehmigungsfähigkeit und damit Rechtssicherheit sorgen und daneben auch die genehmigungsrechtliche Rolle der Vermittlungsplattformen im Gelegenheitsverkehr (z.B. UBER, FREE NOW) klären.

Ein bedeutendes weiteres Thema war die Umsetzung bzw. Einführung der Verpflichtung zur Bereitstellung von bestimmten statischen und dynamischen Daten, die im Zusammenhang mit den Beförderungsangeboten entstehen („Mobilitätsdaten“).

Die Fülle der durch dieses Gesetz bewirkten Anpassungen betrifft das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Weitere, zum Teil geringfügige Anpassungen erfolgen im Regionalisierungsgesetz (RegG), im Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie in nachgelagerten Verordnungen – der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO-Kraft), der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV).

Auf Basis von § 57 Abs. 1 Nr. 12 PBefG hat das BMVI eine Rechtsverordnung erlassen, die die Regelungen der §§ 3a bis 3c PBefG zur Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten näher ausgestaltet.

## 2) Überblick über die wichtigsten Inhalte

Die Anpassungen des **PBefG** hinsichtlich der neuen über Apps vermittelten Beförderungsangebote betreffen folgende Themen:

- Die Novelle führt zugunsten von App-basierten, bedarfsgesteuerten Geschäftsmodellen zwei neue Verkehrsformen ein, den **Linienbedarfsverkehr** (§ 44 PBefG) und den **gebündelten Bedarfsverkehr**<sup>1</sup> (§ 50 PBefG). Sie sieht darüber hinaus **Anpassungen beim Mietwagenverkehr** vor (§ 49 Abs. 4, 5 und § 51a Abs. 1 PBefG). Der Linienbedarfsverkehr entspricht dem als „Pooling-Diensten innerhalb des ÖPNV“ und der gebündelte Bedarfsverkehr den als „Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV“ diskutierten Verkehrsmitteln. Über App vermittelte Mietwagenfahrten sind hingegen Exklusivfahrten wie beim

---

<sup>1</sup> Auch bezeichnet als „Ridepooling“ im Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD 2018 oder in den Eckpunkten des BMVI vom Februar 2019, als „Pooling-Dienst“ in den Eckpunkten der PBefG-Findungskommission oder auch als „Ridesharing-Dienst“ (z. B. Selbstbeschreibung von Anbietern wie MOIA).

Taxi.

- Bestimmte **Vermittlungsdienste** sind unabhängig von der Genehmigung des von ihnen beauftragten Unternehmers als Beförderer im Sinne des PBefG zu werten und bedürfen damit einer eigenständigen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung (§ 1 Abs. 1a i.V.m. § 2 PBefG).
- Auch „reine“ **Vermittler**, d. h. Vermittlungsdienste ohne „Befördererqualität“ im Sinne des § 1 Abs. 1 PBefG, werden vom Geltungsbereich des PBefG erfasst (§ 1 Abs. 3 PBefG). Allerdings gelten für sie nur bestimmte Datenbereitstellungspflichten.

Weitere Anpassungen des PBefG betreffen:

- Verankerung der **Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit** (§ 1a PBefG; § 8 Abs. 3, 3a PBefG)
- Verlängerung der auf die „**Experimentierklausel**“ gestützten Genehmigung von Ausnahmen von bisher vier auf nun fünf Jahre (§ 2 Abs. 7 PBefG)
- Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von sogenannten „**Mobilitätsdaten**“ (§ 3a bis 3c PBefG)
- Erweiterung der Möglichkeit sogenannter „**Mischkonzessionen**“ in Orten unter 50 000 Einwohnern (§ 46 Abs. 3 PBefG)
- Möglichkeit von Festpreisen bzw. **Mindest- und Höchstpreisen** („Tarifkorridor“) im **Taxiverkehr** (§ 51 Abs. 1 PBefG)
- Vorgaben zur **Barrierefreiheit** im Taxiverkehr und gebündelten Bedarfsverkehr (§ 64c PBefG)
- Einbeziehung des gebündelten Bedarfsverkehrs bei möglichen Vorgaben zu **Fahrzeugemissionen** (§ 64b PBefG)

Die Anpassungen von **StVG**, **FeV** und **BOKraft** haben folgende Inhalte:

- Wegfall der **Ortskundeprüfung** (Taxi) und Einführung eines Fachkundenachweises für den Pkw-Gelegenheitsverkehr generell (= Taxi, Mietwagenverkehr, gebündelter Bedarfsverkehr)
- Kennzeichnung der Mietwagenfahrzeuge und der Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs mit **Ordnungsnummern**
- die Ermöglichung eines „**konformitätsbewerteten softwarebasierten Systems**“ anstelle eines Fahrpreisanzeigers (Taxi) bzw. Wegstreckenzählers (Mietwagenverkehr)

Die Anpassung des **RegG** betrifft eine Ergänzung der dort vorgenommenen Definition des *öffentlichen Personennahverkehrs* um Kriterien, wann der Verkehr mit Taxen zum ÖPNV im Sinne des RegG zu rechnen ist.<sup>2</sup>

Die Anpassung der **BefBedV** betrifft die Möglichkeit, in besonderen Beförderungsbedingungen Ausnahmen des Vertriebs von Fahrkarten zugunsten bargeldloser Vertriebswege zu regeln.

### 3) Fragestellungen VRR

Folgenden Fragen werden nachfolgend behandelt:

- Welche neuen Themen kommen auf die VRR AöR zu?
- Welche neuen Themen und ggfls. welcher Handlungsbedarf kommen auf die kommunalen Aufgabenträger im VRR zu?
- Welcher Handlungsbedarf entsteht für die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR?
- Mit welchen neuen Playern ist im VRR zu rechnen?

### 3.1 Vorbemerkung

Verbünde wie der VRR werden an keiner Stelle der Anpassungen des PBefG direkt adressiert. Neue Regelungen werden für den VRR aber dadurch relevant, dass zum Teil die kommunalen Aufgabenträger adressiert werden oder betroffen sind bzw. hinsichtlich der Mobilitätsdaten neue Pflichten von Verkehrsunternehmen und Vermittlern begründet werden.

Da die Änderungen des PBefG zu großem Teil den *Pkw-Gelegenheitsverkehr* (Verkehr mit Taxen, Verkehr mit Mietwagen, gebündelter Bedarfsverkehr) betreffen, gilt hier generell, dass die VRR AöR wenn, dann höchstens eher indirekt betroffen ist.

Die neuen Regulierungs- bzw. Steuerungsaufgaben betreffen im Pkw-Gelegenheitsverkehr vor allen die jeweils zuständigen **Genehmigungsbehörden**, die Aufgaben zum Teil in Abstimmung mit dem **Aufgabenträger** wahrnehmen (siehe z.B. die Festlegung der Bündelungsquote für den gebündelten Bedarfsverkehr im Stadt- und im Vorortverkehr und das Monitoring, § 50 Abs. 3 PBefG).

---

<sup>2</sup> § 2 Satz 2 RegG lautet: „Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage [Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr] zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt.“

Generell gilt darüber hinaus, dass die PBefG-Novelle selbst zentrale Fragen, die einer Klärung zugeführt werden sollten (z.B.: Wann bedürfen „Vermittlungsplattformen“ einer Genehmigung?), nur unzureichend umgesetzt hat. Ohnehin bedürfen viele der neuen Rechtsbegriffe einer Klärung, deren Ergebnisse nicht absehbar sind. Die vorliegende Einschätzung kann insofern nur vorläufigen Charakter tragen.

### 3.2 Potenziell neue Themen VRR

#### ❖ Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit

§ 1a PBefG formuliert, dass bei der Anwendung des Gesetzes die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen sind.

Wortlaut der Norm und Begründung lassen es offen, welche praxisrelevanten Änderungen mit der Neuregelung in § 1a PBefG tatsächlich verbunden sind: Es bleibt offen, was genau im Anwendungsbereich des PBefG mit den Zielen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit gemeint ist. Eine diesbezügliche Klärung unterstellt bleibt darüber hinaus offen, wie die das PBefG anwendenden Behörden die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit in ihren Entscheidungen berücksichtigen können.

Die mit § 1a in Verbindung stehende Ergänzung in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG kann so verstanden werden, dass Klimaschutz und Nachhaltigkeit zusätzlicher Inhalt des Gewährleistungsauftrags der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf den ÖSPV sind (vgl. nachfolgend).

#### ❖ Mobilitätsdaten

Die Pflichten zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten richten sich an Unternehmer und Vermittler sowohl von Beförderungen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr<sup>3</sup> als auch bestimmter Formen des Gelegenheitsverkehrs. Zeitlich abgestuft sind bestimmte statische und dynamische Daten an den Nationalen Zugangspunkt zu liefern, dies betrifft im „Linienverkehr“ die in nachfolgender Tabelle aufgelisteten Daten und Bereitstellungsfristen:

---

<sup>3</sup> Vgl. zum im PBefG sowie in der Mobilitätsdatenverordnung verwendeten Begriffsverständnis „Linienverkehr“ Fußnote **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

<b>Daten „Linienverkehr“</b>	<b>Norm PBefG</b>	<b>Bereitstellungsfrist</b>
<u>statische Betriebsdaten</u> : Name und Kontaktdaten des Anbieters, Fahrpläne, Routen, Preise oder Tarifstruktur, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten sowie Daten zur Barrierefreiheit und zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe a</b>	1. September 2021
<u>dynamische Betriebsdaten</u> : Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe b</b>	1. Juli 2022
<u>statische Infrastrukturdaten</u> : Bahnhöfe, Haltestellen und andere Zugangsknoten sowie Daten zu deren Barrierefreiheit; hierunter fallen auch Daten zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzüge	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe c</b>	1. Januar 2022
<u>dynamische Infrastrukturdaten</u> : aktueller Betriebsstatus der unter § 3a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c genannten Zugangsknoten und der dort vorhandenen Infrastruktur	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe d</b>	1. Juli 2022

Zur Datenlieferung verpflichtet werden Unternehmer (§ 3 PBefG) und „Vermittler“ (im Sinne von § 1 Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1b PBefG).

Zu klären wird sein, ob die VRR AöR z. B. wegen der Verbundauskunft und der Verbund-App als „Vermittler“ einzuordnen ist.

§ 1 Abs. 3 PBefG definiert die Vermittlung von Beförderungen folgendermaßen: *„Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt außerdem die Vermittlung von Beförderungen gemäß Absatz 1. Vermittlung im Sinne von Satz 1 ist die Tätigkeit von Betreibern von Mobilitätsplattformen, deren Hauptgeschäftszweck auf den Abschluss eines Vertrages*

*über eine gemäß § 2 genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist, und die nicht selbst Beförderer nach Absatz 1 Satz 1 sind.“*

Gemäß § 2 Abs. 1b Satz 1 PBefG benötigt, wer Beförderungen im Sinne des § 1 Abs. 3 vermittelt, keine Genehmigung; Satz 2 formuliert: „*Er ist Vermittler im Sinne dieses Gesetzes*“.

❖ **Bargeldloser Vertrieb**

Zugunsten von bargeldlosen Vertriebsformen wurde die BefBedV dahingehend angepasst, dass die besonderen Beförderungsbedingungen vorsehen können, „dass das Verkehrsunternehmen nicht verpflichtet ist, an der Haltestelle oder im Fahrzeug einen Fahrausweiserwerb mit Bargeld zu ermöglichen, sofern auf andere Weise ein Fahrausweiserwerb angeboten wird.“ (§ 7 Abs. 4 BefBedV)

Die Regelung hat auf Initiative des VDV Eingang in das Gesetzgebungsverfahren gefunden. Es muss sich allerdings erst noch erweisen, ob auf Basis dieser Regelung die gewünschten Ausnahmen praktiziert werden können; ein Manko dürfte sein, dass mit der BefBedV keine den ÖPNV vollständig (also auch den ÖPNV gemäß AEG) erfassende Regelung besteht.

### **3.3 Themen Aufgabenträger im VRR**

Die Anpassungen des PBefG betreffen die kommunalen Aufgabenträger des ÖSPV hinsichtlich der folgenden Themen:

- a) „Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit“ (§ 1a, § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG)  
der bisherige Sicherstellungsauftrag des Aufgabenträgers, für eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ zu sorgen, wurde um „Grundsätze des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit“ erweitert (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) – es wird aber nicht deutlich, welche zusätzlichen Wirkungen der um Klimaschutz und Nachhaltigkeit erweiterte Sicherstellungsauftrag der kommunalen Aufgabenträger konkret entfaltet
- b) Ausgestaltung der neuen Verkehrsform des „Linienbedarfsverkehrs“ (§ 44 PBefG)
  - i. Das novellierte PBefG unterstellt hier mehr implizit, dass die Ausgestaltung des Linienbedarfsverkehrs vor allem im Nahverkehrsplan erfolgt – laut Begründung sei etwa das Gebiet des Linienbedarfsverkehrs im Nahverkehrsplan auszuweisen, auch die Ausgestaltung weiterer „vor Ort geltenden Anforderungen“ soll vom Aufgabenträger vorzugsweise im Nahverkehrsplan vorgenommen werden (vgl. BT-

Drs. 19/26175 S. 47).

- ii. Explizit formuliert § 44 Satz 2, 3 PBefG, dass für den Linienbedarfsverkehr nur vom Aufgabenträger festgelegte Beförderungsentgelte und die Beförderungsbedingungen, die Zuschläge vorsehen können, zur Anwendung kommen können und nennt hier neben dem Nahverkehrsplan den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die Vorabbekanntmachung. Ggf. sind auch die Einstiegs- und Ausstiegspunkte des Linienbedarfsverkehrs vorab vom Aufgabenträger (im Nahverkehrsplan?) zu bestimmen, allerdings lässt der Wortlaut der Norm dies im Unklaren.
- c) Beteiligung des Aufgabenträger bei der Regulierung der neuen Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs (§ 50 PBefG)
- i. Die Genehmigungsbehörde hat im Stadt- und im Vorortverkehr die Bündelungsquote „im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger“ festzulegen (§ 50 Abs. 3 Satz 1 PBefG).
  - ii. Zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit führt der Aufgabenträger gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde ein Monitoring durch (§ 50 Abs. 3 Satz 3 PBefG).
- d) Barrierefreiheit im Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr
- i. § 64c Abs. 1 Satz 1 PBefG regelt, dass die **Aufgabenträger** bei den genannten Formen des PKW-Gelegenheitsverkehrs (Taxi, gebündelter Bedarfsverkehr) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen sollen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Gemäß Satz 2 ist eine dort näher bestimmte Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert festgelegt ist (5% barrierefreie Fahrzeuge ab 20 Fahrzeugen je Unternehmen).
  - ii. Dass im Taxi- und gebündelten Bedarfsverkehr nun den Aufgabenträgern die „Pflicht zur Sicherstellung der Barrierefreiheit“ (BT-Drs. 19/26175, S. 29) obliegen soll, ist überraschend – dem Aufgabenträger kamen bisher keinerlei Kompetenzen im Gelegenheitsverkehr zu. Das PBefG schweigt zudem dazu, über welche Handlungsinstrumente die Aufgabenträger hier Wirkung entfalten können sollen.

- e) Bestimmte Regulierungsmöglichkeiten des gebündelten Bedarfsverkehrs und des (App-vermittelten) Mietwagenverkehrs (vgl. z.B. § 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG stehen unter dem Vorbehalt, dass sie im **öffentlichen Verkehrsinteresse** erforderlich sind – ggf. ist von den kommunalen Aufgabenträgern zu ermitteln, ob Regulierungen des Gelegenheitsverkehrs zum Schutz des ÖPNV erforderlich sind (etwa wenn durch neue Gelegenheitsverkehrsangebote nicht nur unwesentlich Nachfrage vom ÖPNV abgezogen wird oder sich Angebotsbedingungen des ÖPNV durch zunehmende Straßenbelastungen verschlechtern)

### 3.4 Handlungsbedarf in Bezug auf die Verkehrsunternehmen im VRR

Verkehrsunternehmen im VRR sind die im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen – von den hier behandelten Themen außen vor bleiben die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), d.h. die im ÖPNV **gemäß AEG** tätigen Verkehrsunternehmen.

Von den Neuregelungen des PBefG sind naturgemäß nur die im ÖPNV **gemäß PBefG** tätigen Verkehrsunternehmen betroffen.

Direkter, zwingender Handlungsbedarf besteht für die Verkehrsunternehmen im Anwendungsbereich des PBefG hinsichtlich der Bereitstellungspflichten von **Mobilitätsdaten** (siehe oben).

Ansonsten handelt es sich um (eher) indirekte Themen, z.B.:

Einstellen ggf. auf Ausschreibungen/Beauftragungen/Direktvergaben von **Linienbedarfsverkehr** (die beauftragten Verkehrsunternehmen könnten hier insbesondere hinsichtlich der Softwareleistungen, ggf. auch hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge, auf Subunternehmerleistungen angewiesen sein)

### 3.5 (Neue) Player im VRR

Mit (neuen) Akteuren im Gebiet des VRR ist im Zusammenhang mit den App-Vermittlungsplattformen sowie ggf. als Betreibern des gebündelten Bedarfsverkehrs und auch als „Datenanbieter“ zu rechnen:

- a) Vermittlungsplattformen wie UBER, FREE NOW, Bolt
- b) Anbieter gebündelter Bedarfsverkehre (vor der Novelle „Ridepooling“) wie MOIA oder CleverShuttle

- c) Anbieter von „Bündelungssoftware“ z.B. door2door, CleverShuttle, moovel, loki, Via – überschneidet sich zum Teil mit Anbietern gebündelter Bedarfsverkehre
- d) „Dritte“ (Datenverwender) = „Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen“, „Erbringer von multimodalen Reiseinformationsdiensten für Endnutzer“ (siehe § 3b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4 PBefG sowie § 1 Nr. 2 Entwurf Mobilitätsdatenverordnung)
  - i. diese Dritten können gemäß § 3b Abs. 1 Nr. 3 PBefG vom Nationalen Zugangspunkt für ihre Angebote statische und dynamische Daten sowohl des „Linienverkehrs“ als auch der erfassten Gelegenheitsverkehre erhalten; die weitere Datenverwendung durch Dritte regelt § 7 Entwurf Mobilitätsdatenverordnung

#### 4) Weiteres Vorgehen

Die Novellierung des PBefG und die Auswirkungen in der Praxis werden regelmäßig in den entsprechenden Facharbeitskreisen, ggfls. unter Beteiligung auch externer Fachleute, beraten. Insbesondere der AK Recht der kommunalen Verkehrsunternehmen wird sich in seiner nächsten Sitzung im Dezember wieder damit befassen. Schwerpunktthema wird nach dem derzeitigen Stand die Mobilitätsdatenverordnung sein. Über die Ergebnisse werden die politischen Gremien regelmäßig informiert.

### **Verkehr**

#### **SPNV:**

##### 3) Jahresfahrplanwechsel

##### Regionalexpress / Regionalbahn

##### **RE4 Wupper-Express**

##### **RE6 (RRX) Rhein-Weser-Express**

##### **RE10 Niers-Express**

##### **RE13 Maas-Wupper-Express**

##### **RB39 Düssel-Erft-Bahn**

Voraussichtlich ab dem Frühjahr 2022 kann der zusätzliche Regionalbahnsteig an der Verkehrsstation Düsseldorf-Bilk von den Linien RE4, RE6 (RRX) RE10, RE13 und RB39 angefahren werden. Ausgenommen hiervon sind die Verstärkerfahrten der Linie RB39 in der Hauptverkehrszeit.

##### **RE11 (RRX) Rhein-Hellweg-Express**

Noch bis zum Dezember 2022 wird die Linie RE11 (RRX) ab Dortmund bis Soest umgeleitet. Als Ersatzhalte werden Dortmund-Hörde und Unna angefahren.

## **RE14 Der Borkener**

### **RB45 Der Coesfelder**

Die Linie RB45 wird in die Linie RE14 integriert. Ab Essen werden zwei Zugteile eingesetzt, die in der Folge in Dorsten getrennt werden. Diese verkehren dann bis Coesfeld bzw. Borken.

Im Zuge dessen wird die Linie in Emscher-Münsterland-Express umbenannt.

## **RE19 Rhein-IJssel-Express**

### **RE19a Der Bocholter**

Die Linie RE19a wird in die Linie RE19 integriert.

Ab Düsseldorf Hbf werden zwei Zugteile eingesetzt, die in der Folge in Wesel getrennt werden. Diese verkehren dann bis Bocholt bzw. Arnheim.

## **S-Bahn**

### **S9**

Im Laufe des Fahrplanjahres 2021/2022 kann der Haltepunkt Herten nach Fertigstellung in Betrieb genommen werden. Die Züge der Linie S9 können dort in beiden Fahrtrichtungen halten.

## Änderungen im Fernverkehr

### **Neue Sprinterverbindungen**

Bonn –Köln –Berlin

Düsseldorf –Köln –München

Einführung IC-L. 34 Frankfurt am Main - Siegen - Dortmund/Unna - Münster

Durchbindung der ICE-L. 42 München – Dortmund über Dortmund hinaus nach Hamburg als Ersatz für die bisherige ICE-L. 31/91. Die bisher von der Wupperstrecke durchgebundenen ICE-L. 31 endet in Dortmund. D. h. von der Wupperstrecke gibt es in 2022 nur noch 2 Zugpaare direkt bis Hamburg. Mittelfristig plant DB FV wieder eine 2 stündliche Direktverbindung von der Wupperstrecke nach Hamburg

#### 4) Sperrung Cölve-Brücke

Der Streckenabschnitt zwischen Trompet und Rheinhausen war seit Anfang Oktober aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit der Cölve-Brücke gesperrt. Es fanden Ortsbegehun-

gen und Prüfungen durch DB Netz statt. Gegenwärtig laufen die Instandsetzungsarbeiten im Bereich der Brücke. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die Strecke ab dem 15.11.2021 wieder in Betrieb genommen werden kann.

Eine mögliche Umleitung über Oberhausen wurde geprüft. Aufgrund von Bauarbeiten im Knoten Oberhausen mit eingleisigen Abschnitten und fehlenden Bahnsteigkapazitäten wurde dieser Ansatz jedoch nicht weiterverfolgt.

Zwischen Xanten und Trompet verkehrt ein Zugpendel der RB31. Zwischen Rheinhausen und Trompet bzw. Moers verkehrt ein Schienenersatzverkehr mit Bussen. Fahrgäste zwischen Duisburg Hbf und Rheinhausen werden gebeten die Züge der Linien RB33, RB35 und des RE42 zu nutzen.

Die RE44 verkehrt bis Rheinhausen und es ist ein zusätzlicher Schienenersatzverkehr mit Direktbussen zwischen Moers und Duisburg Hbf – ohne Halt in Rheinhausen – eingerichtet. Der Anschluss in Moers ist auf die Reisekette nach Xanten abgestimmt. Zwischen Rheinhausen und Moers wird auf den Schienenersatzverkehr mit Bussen der RB31 verwiesen.

##### 5) Elektrifizierung Wesel-Bocholt

Zur Herstellung einer umsteigefreien Verbindung zwischen dem Bf. Bocholt und dem Ruhrgebiet wird die Strecke Wesel – Bocholt elektrifiziert und steht kurz vor der Betriebsaufnahme mit Elektrotriebwagen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Mit der Elektrifizierung der Strecke wird einer von zwei Zugteilen der Linie RE19 von Wesel bis Bocholt verlängert. Die RE19 (Rhein-Issel-Express) fährt ab dem kommenden Fahrplanwechsel als sogenannter „Flügelzug“ von Düsseldorf über Duisburg und Oberhausen bis Wesel. Dort werden die beiden Zugteile getrennt. Ein Zugteil verkehrt weiter über Emmerich nach Arnheim, der andere fährt neu mit elektrischer Traktion über Hamminkeln weiter bis Bf. Bocholt, in Gegenrichtung entsprechend umgekehrt. Damit einhergehend ist auch eine Erhöhung der Zugkapazität von 130 auf 250 Sitzplätze sowie eine Verkürzung der Reisezeiten von bis zu 6 Minuten von Bocholt bis Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf. Der Bf. Bocholt erhält damit einen direkten Anschluss an Bahnhöfe mit ICE Anbindung. Durch das verbesserte Angebot aufgrund des Ausbaus der Gleisinfrastruktur sowie mit der Modernisierung der 4 Stationen (Blumenkamp, Hamminkeln, Dingden und Bocholt) entlang der Strecke ist mit einer deutlichen Fahrgaststeigerung zu rechnen.

Die Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Strecke und der Modernisierung der 4 Stationen, sowohl Planungs- als auch Baukosten, betragen ca. 34 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt

durch VRR und NWL.

Massiver Kabeldiebstahl und coronabedingte Personalausfälle führen zur Verlängerung der Bauzeit auf der Bahnstrecke zwischen Wesel und Bocholt. Anfang November haben Unbekannte im Bereich Hamminkeln rund einen Kilometer Oberleitung und die zugehörigen Befestigungen gestohlen. Die Schäden ziehen sich über eine Strecke von fast zwei Kilometern. Die Arbeit vieler Tage wurde so in einer Nacht zerstört. Der Diebstahl bedeutet nicht nur einen enormen materiellen und finanziellen Schaden, sondern hat auch massive Auswirkungen auf den weiteren Bauablauf. Zusätzlich bringt die Coronapandemie die Bauarbeiten ins Stocken. Derzeit ist rund ein Drittel der Bauleute der beauftragten Baufirma in Quarantäne. Die DB arbeitet unter Hochdruck daran, die Schäden zu beheben und den Zeitverlust aufzuholen. Dennoch kann die Strecke nicht wie ursprünglich geplant zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb gehen, sondern erst am 1. Februar 2022. Das bedauert die DB sehr und bittet die betroffenen Reisenden für die Verzögerungen und die entstehenden Unannehmlichkeiten um Verständnis.

Die Verzögerung der Baumaßnahme hat auch eine Verlängerung des Schienenersatzverkehrs auf der Strecke zur Folge. Die Züge der Linie RE 19A werden zwischen Wesel und Bocholt wie gewohnt durch Busse ersetzt, die an allen Stationen halten. Die Fahrplanänderungen sind online unter [www.abellio.de](http://www.abellio.de) (im Bereich „Verkehr aktuell“) sowie in den Online-Auskunftssystemen des VRR und der Deutschen Bahn enthalten und werden über Anschläge an den Bahnsteigen bekannt gegeben. Außerdem sind sie unter [bauinfos.deutschebahn.com/nrw](https://bauinfos.deutschebahn.com/nrw) und über die App „DB Bauarbeiten“ abrufbar.

#### 6) Verlängerung der Sperrpause D-Bilk bis voraussichtlich 31.01.2022

Aufgrund einer verspäteten Schienenlieferung, dem Fund von Altmaterial im Untergrund sowie abweichenden Bestandsplänen kommt es zu weiteren Verzögerungen im Bauablauf rund um den Regionalhalt in Düsseldorf-Bilk. Um weiterhin die geplante Inbetriebnahme für März 2022 forcieren zu können, müssen – über den 20.12.2021 hinaus – bis voraussichtlich zum 31.01.2022 sowohl die Fernbahn zwischen Düsseldorf Hbf und Neuss Hbf als auch die Gleise 5 + 6 in Düsseldorf-Bilk gesperrt werden. Aufgrund der teilweisen Sperrung findet eine Umleitung der Züge über die S-Bahn-Gleise statt. Dies führt voraussichtlich zu Ausfällen und Umleitungen bei den Verstärkerfahrten der Linie RE4 (RRX), bei vier abendlichen Zügen der Linie RE 5(RRX) sowie bei den Linien RE6 (RRX), RE10, RB39, S11 sowie S68. Die Linien RE4 (RRX), RE13, S8 und S28 können voraussichtlich weiterhin verkehren. Die Linie S 28 fällt jedoch einmal pro Stunde aus. Die genauen Ersatzkonzepte sind aktuell noch in Erarbeitung, werden aber rechtzeitig an die Fahrgäste kommuniziert. Es ist bereits eine aktualisierte

Vorankündigung für die Bauphase II (10.-19.12.2021), sowie für die Bauphase III (20.12.21 – 31.01.22) in Arbeit. Die Sperrung der Fern- und S-Bahngleise zwischen dem 10.12.2021 und 19.12.2021 findet wie geplant statt.

**ÖPNV:**

-

**Information und Sicherheit**

7) Digitale Kundensysteme

**1. Auskunftssystem – Qualität und Echtzeitdaten**

Die Qualität der Auskunftsdaten setzt sich insbesondere aus dem Zusammenspiel von Soll-Daten, Ist-Daten und Ereignis-/Störungsmeldungen zusammen.

Die Solldaten werden im VRR weiterhin täglich an Wochentagen von den Verkehrsunternehmen aktualisiert und nach der Verarbeitung ins System eingespielt. Die Ist-Daten, insbesondere die Prognosedaten, werden über die Datendrehscheibe des VRR und aus den Systemen der (Eisenbahn)-Verkehrsunternehmen jeweils aktuell in die Auskunft eingespielt. Zudem werden Ereignis- und Störungsmeldungen, Nachrichten über die sogenannte Message of the day (MoD), die Informationen aus der Regiezentrale (zuginfo.nrw) und Auslastungsanzeigen für den SPNV integriert.

Allgemein liegt der VRR mit den Updatezyklen der Daten, der Verarbeitung und der Systemverfügbarkeit beständig auf einem sehr hohen Niveau. Hierzu wird regelmäßig auch in der Kommission Digitales berichtet. Herausforderungen bilden weiterhin besondere Ereignisse, z. B. Schnee, Sturm oder Überflutungen, die im Betrieb bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen Ausnahmesituationen führen. Fast alle Verkehrsunternehmen im VRR liefern Prognosedaten an den Ist-Daten-Server (siehe nachfolgende Tabelle).

<b>Unternehmen</b>	<b>Status</b>	<b>Unternehmen</b>	<b>Status</b>
Abellio	aktiv	Rheinbahn	aktiv
BOGESTRA	aktiv	Ruhrbahn Essen	aktiv
BSM	aktiv	Ruhrbahn Mülheim	aktiv
DB AG	aktiv	STOAG	aktiv
DB Busse	aktiv	SWK	aktiv
DSW21	aktiv	SWN	aktiv
DVG	aktiv	SWR	aktiv
Eurobahn	aktiv	SWS	nicht aktiv - Testsystem
HCR	aktiv	VER	aktiv

HST	aktiv	Vestische	aktiv
National Express	aktiv	ViasRail	aktiv
NEW	aktiv	Viersen	aktiv
NIAG	aktiv	WSW	aktiv
NordWestbahn	aktiv		
Regiobahn	aktiv		

Zudem fließen die Daten des NWL, der DB und der weiteren EVU in NRW für die Auskunft des VRR ein. Die Daten aus dem VRS werden zudem an das Landeshintergrundsystem DELFI beim VRR gemeldet.

## 2. Analysesystem der Datenqualität und Prozesse

Im Projekt Auswerte-Analyse-Service (AAS) wird zukünftig die gesamte Prozesskette von der Lieferung der Mobilitätsdaten bis zu ihrer Veröffentlichung auf den Kundenoberflächen betrachtet. Ziel des Projekts ist es, Aussagen über die Datenqualität der Fahrgastinformationssysteme zu erhalten und Schwachstellen zu identifizieren.

Durch ein geeignetes Qualitätsmanagement und -monitoring sollen diese ermittelten Schwachstellen behoben werden, um perspektivisch die Datenqualität und davon abgeleitete Prognosen in der Fahrgastinformation weiter zu verbessern.

### Aktueller Stand des Projektes

Der Beschaffungsvorgang ist mit der Beauftragung des Dienstleisters Cosmo Consult im Juni 2021 in die Phase der Leistungserbringung übergegangen. Aktuell befindet sich die Projektgruppe der beteiligten Fachbereiche des VRR unter Leitung der Stabstelle IKT in der Konzeptionsphase mit dem Dienstleister, um die technischen Rahmenbedingungen zur Vorbereitung der bevorstehenden Prozessanalyse zu treffen. Dazu ist es notwendig systematisch die Prozesse und Verarbeitungsschritte zu identifizieren und die Analysepunkte zu definieren.

Mit dem Auswerte-Analyse-Service werden die Verfahren und Prozesse zur systematischen Sammlung und Auswertung von Daten für die tiefgreifende Qualitätsanalyse der Datenflüsse der Fahrgastinformationssysteme des VRR geschaffen werden. Mittels eines Monitorings werden die Prozesse / Daten innerhalb der vorhandenen Struktur der Datensysteme hinsichtlich Datenqualität (z. B. Datenumfang, fehlende Daten, Datenverlust an Schnittstellen etc.) überwacht und analysiert werden können. Mit Analyse der Daten können fehlerhafte / fehlende Daten festgestellt werden, auf deren Grundlage Konzepte zur Fehlerbehebung entwickelt werden können, die eine Verbesserung der Datenqualität erzielen.

Bestandteil des Auswerte-Analyse-Service ist damit die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems, dass zur Optimierung der Kundeninformation und damit zur Kundenzufriedenheit beiträgt. Wobei die Erfüllung von Anforderungen und Erwartungen des Kunden im Vordergrund steht.

### **Ausblick**

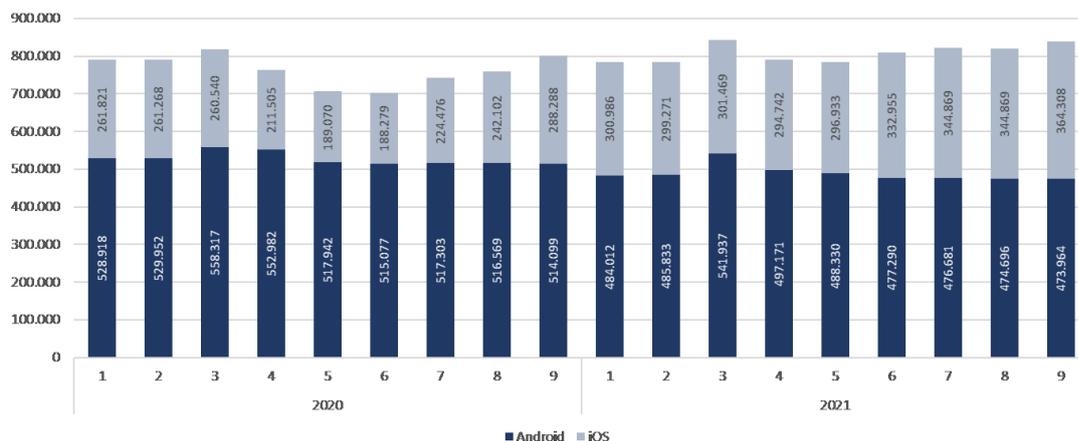
Die Durchführung der Prozessanalyse ist für das erste Quartal des Jahres 2022 geplant. Anschließend können erste Aussagen bezüglich der Datenqualität von Fahrgastinformationssystemen bzw. deren Datenquellen aus dem neuen System erfolgen und weitere Analyse-schwerpunkte benannt werden. Ein erster Bericht der Analysen ist für den zweiten Sitzungsblock im Jahr 2022 geplant. Darin werden Soll-Ist-Abweichungen sowie eine Übersicht zur Abdeckung der Echtzeitdatenlieferungen im VRR dargestellt. Im vierten Quartal 2022 soll mit der Identifikation und Auswertung der Fehlerquellen begonnen werden, die anschließend durch geeignete Maßnahmen im Qualitätsmanagement-Modul dokumentiert und behoben werden.

### **3. Verbund App**

Das System aus VRR App und neun VU-Apps ist weiterhin im Appstore verfügbar und wird aktiv von den Kundinnen und Kunden genutzt. Die Nutzungszahlen der Verbund App bewegen sich auf einem stabil hohen Niveau.

Im Appstore von Apple konnte weiterhin die sehr gute Bewertung von durchschnittlich 4,2 Sternen und im Google Playstore von 3,7 Sternen erreicht werden. Dies zeigt 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

Die neue Verbund-App ist im September mit einem Softstart in die Stores gegangen und die Downloadzahlen nehmen kontinuierlich zu. Bisher haben sich ca. 10.000 Nutzerinnen und Nutzer die App auf das Smartphone heruntergeladen. Dies, obwohl sich eine neue App im Appstore erst etablieren muss und die Auffindbarkeit sich erst mit der Zeit verbessert. Zudem haben bisher im Sinne eines Softstarts nur wenige Marketingaktivitäten stattgefunden.

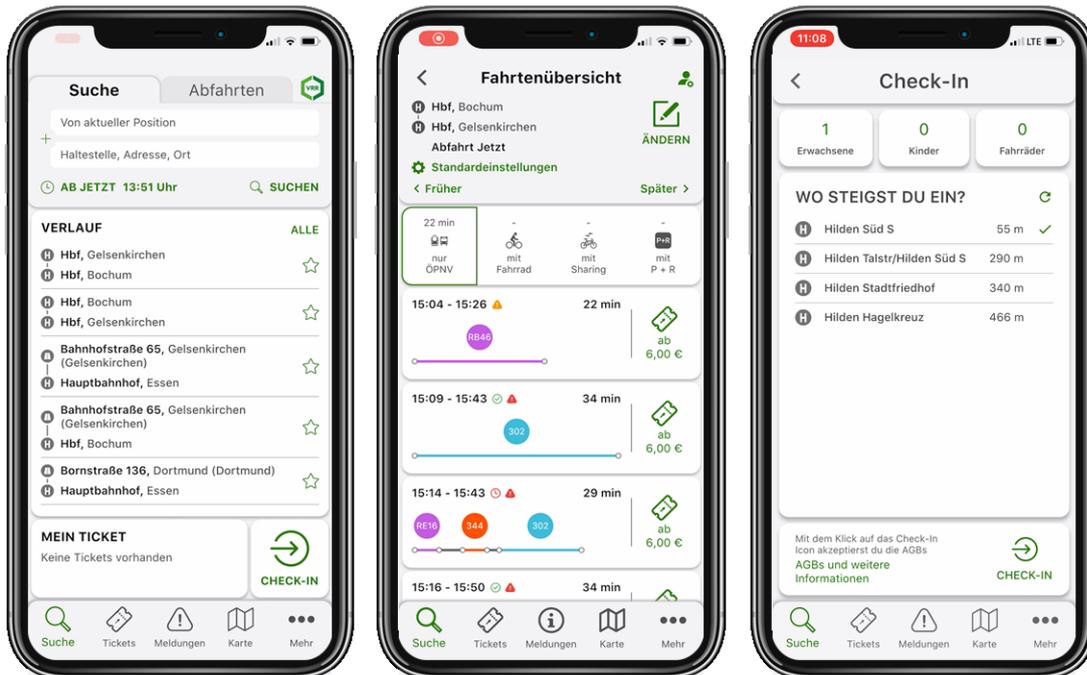
Im Appstore zeigt sich bei den noch wenigen Bewertungen ein differenziertes Bild. So liegt die Bewertung bei Apple bei positiven 3,9 Sternen und bei Android bei 2,8 Sternen. Die Fehler, die durch die Kunden gemeldet werden, werden durch den VRR geprüft und beim Dienstleister zur Korrektur eingestellt. Kritik gibt es u.a. durch Probleme bei der Registrierung oder dem Kauf. Positive Rückmeldung gibt es für die Bedienung, u.a. der Auskunft.

Neben den entsprechenden Updates zur Verbesserung der gemeldeten Kritikpunkte, steht weiterhin das nächste große Update zur Integration des eTarifs im Fokus. Zudem werden sukzessive weitere Verkehrsunternehmen mit ihren Ticketshops in die neue VRR-App integriert.

Mit dem Migrationszeitraum bis spätestens Ende Juni 2022 sollen alle Nutzerinnen und Nutzer auf die neue App wechseln und die alte App mit dem Ticketshop der Rheinbahn läuft aus. Darauf werden die Nutzerinnen und Nutzer frühzeitig hingewiesen.

## 8) Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System und Landes-App mobil NRW

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

Die Umsetzung des eTarifs im CiBo System ist weit fortgeschritten und wird derzeit getestet, um eventuell noch vorhandene Tarif-Fehler zu erkennen und zu beseitigen. Seit Anfang Oktober finden dazu in ganz NRW Testfahrten und auch sogenannte Schreibtischtests statt. Dabei wird das Spektrum des eTarifs mit seinen Deckeln und Mitnahmen getestet und die Berechnungen mit den tariflichen Vorgaben abgeglichen.

Das Ergebnis der eTarif-Tests ist bisher positiv, wenn auch noch Fehler vorhanden sind. Diese werden aktuell durch den Dienstleister behoben und im Anschluss durch die Partner erneut getestet.

Parallel arbeitet der Dienstleister derzeit an der Schnittstelle zu den Einnahmeaufteilungen in NRW. Die Fertigstellung ist für Ende Oktober angesetzt. Die Umsetzung der Schnittstelle und vor allem deren Nutzung hängt aber von der noch laufenden datenschutzrechtlichen Prüfung ab.

## **Umsetzung von CiBo bei den Verkehrsunternehmen**

Weiterhin erfolgt über die wöchentliche Entwicklersprechstunde die Unterstützung der Projektpartner bei der Integration und Umsetzung der neuen Funktionalität des CiBo-Moduls. Das App-seitige Herzstück des zu integrierenden Systems, die in allen Apps einzubauende Software-Bibliothek, ist fertig gestellt und kann von allen Partnern eingesetzt werden. Dabei müssen die jeweiligen Systeme an die Vorgaben der Schnittstellen und Kommunikation angepasst werden, was je nach Umsetzung einen entsprechenden Aufwand bei den einzelnen Partnern bedeutet. Ebenso müssen in allen Systemen die neuen Prozesse im Front- und Backend, neue Barcodes etc. angepasst bzw. integriert werden.

Ebenso befindet sich das 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, weiterhin zu unterstützen.

### **mobil.nrw App**

Seit Anfang November ist die von den Aufgabenträgern in NRW (VRR/NWL/NVR) unter der Landesmarke „mobil.nrw“ neu veröffentlichte App in den Appstores verfügbar. In enger Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern, dem Kompetenzzentrum Marketing und dem Verkehrsministerium konnte unter Federführung des VRR in kurzer Zeit die App und der Ticketshop für diesen Zweck aufgesetzt, getestet und in die AppStores gestellt werden.

Die App basiert ebenfalls auf den im Rahmen des CiBo-Systems bestellten Komponenten App, Ticketshop und zukünftig CiBo und wird durch den VRR betrieben. Der VRR und die Aufgabenträger sind dabei auch weiterhin im engen Austausch mit dem Kompetenzzentrum Marketing und dem Verkehrsministerium des Landes NRW und entwickeln die App gemeinsam mit den weiteren Nutzer\*innen der Komponenten weiter.

Zuvor wurde die App „mobil.nrw“ des Landes NRW von der Deutschen Bahn betrieben, diese App trägt inzwischen einen neuen Namen, sodass der Transfer der Marke mit dem Einstellen der neuen App am 02.11.2021 erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Mit dem Start des eTarifs wird die App auch über die CheckIn und CheckOut Funktionalität verfügen und den Nutzer\*innen ein breites Angebot an Information, Tickets und dem neuen eTarif bieten.

## 9) Mobilitätsdatenverordnung

### **Richtlinie 2010/40/EU und Delegierten Verordnung 2017/1926**

Bereits im Jahr 2010 verabschiedeten die Institutionen der Europäischen Union die Richtlinie 2010/40/EU. „Mit dieser Richtlinie wird ein Rahmen zur Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in der Union [...] geschaffen, und es werden die dafür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt. Diese Richtlinie sieht die Ausarbeitung von Spezifikationen [...] vor.“<sup>4</sup>

Die Spezifikationen wurden in der Delegierten Verordnung 2017/1926 vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste definiert.

Neben der Bestimmung relevanter Begriffe, wie z. B. „Zugänglichkeit von Daten“<sup>5</sup> und „Reise- und Verkehrsdaten“<sup>6</sup> sieht die Verordnung die Einrichtung eines Nationalen Zugangspunktes (englisch; National Access Point; kurz: NAP) durch jeden Mitgliedsstaat verpflichtend vor.

„Der nationale Zugangspunkt ist die zentrale Anlaufstelle, die den Nutzern den Zugang mindestens zu den im Anhang genannten statischen Reise- und Verkehrsdaten und historischen Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger ermöglicht, die von Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreibern, Infrastrukturbetreibern oder Anbietern von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten innerhalb des Gebiets eines bestimmten Mitgliedstaats bereitgestellt werden, einschließlich der Datenaktualisierungen.“<sup>7</sup>

Dem Anhang der Delegierten Verordnung können Datenkategorien, welche über den NAP zu veröffentlichen sind, entnommen werden.

In Deutschland fungiert gegenwärtig der Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM, <https://service.mdm-portal.de/mdm-portal-application/>) als NAP. Das verantwortliche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt gegenwärtig die Mobilithek. „Die Mobilithek löst im Frühjahr 2022 den Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) als Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten ab und setzt Anforderungen aus den Delegierten Verordnungen zur europäischen IVS-Richtlinie sowie des novellierten Personenbeförderungsgesetzes um.“<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Artikel 1, Absatz 1f. [Richtlinie 2010/40/EU](#).

<sup>5</sup> vgl. Artikel 2 Nr. 1 [Delegierten Verordnung 2017/1926](#).

<sup>6</sup> vgl. Artikel 2 Nr. 7f. [Delegierten Verordnung 2017/1926](#)

<sup>7</sup> Artikel 3 Absatz 1 [Delegierten Verordnung 2017/1926](#)

<sup>8</sup> <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Digitale-Gesellschaft/Mobilithek/mobilithek.html>, o. S.

## **Novellierung des PBefG und die Mobilitätsdatenverordnung**

Am 26. März 2021 hat der Bundesrat die Reform/Novelle des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschlossen. Die Novelle des PBefG ist u. a. ein Resultat der Delegierten Verordnung 2017/1926. „Erstmals sieht das PBefG nun eine Verpflichtung der Unternehmen vor, bestimmte statische und dynamische Mobilitätsdaten bereit zu stellen.“<sup>9</sup>

In § 3a des PBefG ist festgelegt, welche Institutionen verpflichtet sind Daten bereitzustellen. Darüber hinaus sind u. a. Bereitstellungszyklen und Datenkategorien festgelegt. Die Spezifikation der zu leistenden Bereitstellungen erfolgt durch die Mobilitätsdatenverordnung, welche - juristisch nicht korrekt - als Anlage zum PBefG zu verstehen ist. Am 17. September 2021 hat der Bundesrat der Mobilitätsdatenverordnung zugestimmt.

Das Verkehrsministerium plant aber schon, die Verordnung zu erweitern. Anfang 2022 sollen so weitere Datenkategorien und zum 1. Juli 2022 erstmals Echtzeitdaten hinzukommen. (s. *Sachstand „PBefG-Novellierung*)

## **Mitwirkung der ZKS bei der VRR AöR**

Als Betreiber des DELFI-Landesystems wurde die bei der VRR AöR angesiedelte Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) vom Ministerium für Verkehrs des Landes NRW in die Erstellung der Mobilitätsdatenverordnung einbezogen. Die ZKS hat bei der Zuarbeit darauf geachtet, dass Branchen-Standards und bestehende Regelungen (z. B. in Bezug auf Datenformate) berücksichtigt werden.

Die ZKS - als Betreiber des DELFI-Landessystems - hat seit der PBefG-Novelle eine weitere wichtige Rolle inne: „Stehen für die [...] bereitzustellenden Daten auf Länderebene Systeme zur Verfügung, die dem Zweck der landeseinheitlichen Zusammenführung von Daten dienen, so sind die Daten vorrangig an diese Systeme zu liefern. Die Landessysteme garantieren, dass die bereitgestellten Daten und Metadaten umgehend an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden.“

Die Vorgaben („Bereitstellung an den NAP“) erfüllt die VRR AöR bereits seit Dezember 2019. Dieser Umstand ist ein Ergebnis der Open Data-Aktivitäten der VRR AöR.

---

<sup>9</sup> Orth Kluth Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung (mbB), [Die PBefG-Novelle 2021](#), o. S.

## Open Data bei der VRR AöR

Im Jahr 2017 verabschiedete die Europäische Kommission die Delegierten Verordnung 2017/1926. Diese Entwicklung nahmen der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) zum Anlass und riefen im Mai 2018 die Initiative „Deutschlandweite Open-Data Plattform Open-Data-ÖPNV“ (kurz: DODP ÖPNV, [www.opendata-öpnv.de](http://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.

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. und damit verbunden aller Bundesländer an DODP ÖPNV können seit Dezember 2019 deutschlandweite Fahrplandaten für den Nationalen Zugangspunkt / National Access Point (NAP) bereitgestellt werden.<sup>10</sup>

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](http://www.opendata-öpnv.de).

Derzeit sind 28 Partner an der DODP ÖPNV beteiligt, von denen bereits 15 ihre Daten über

---

<sup>10</sup> vgl. DELFI e. V., [NAP-Flyer 2020](#), o. S.

die Plattform bereitstellen. Diese Partner finanzieren die DODP ÖPNV gemeinschaftlich zu gleichen Teilen.

Aktuell arbeitet die VRR AÖR, als Initiator und Betreiber der DODP ÖPNV, mit dem DELFI e.V. und dem VDV an einem Rundschreiben für die Branche sowie einer VDV-Schrift „Anforderungen aus der PBefG-Novelle und der Mobilitätsdatenverordnung an die Verkehrsunternehmen bzgl. Datenbereitstellungen und die Rolle von DELFI sowie der Distributionsplattform DODP ÖPNV zur Versorgung des NAP“

### **Abschließende Einordnung**

Das der VRR AÖR wird in der gesamten Verkehrsbranche anerkannt und geschätzt. Erzielte Ergebnisse (z. B. in Form von Anwendungen wie der DODP) werden von Institutionen als Blaupause herangezogen. Die VRR AÖR hat es geschafft, die mit der Mobilitätsdatenverordnung einhergehenden Auflagen frühzeitig zu adaptieren und diese lediglich als Mindestmaß verstanden. Der Status Quo geht über die rechtlichen Vorgaben hinaus und macht die VRR AÖR so zu einem Gestalter des Themenbereichs „Mobilitätsdaten“.

### **10) 10 Jahre muTiger**

Die muTiger-Stiftung feiert in diesem Jahr ihr zehnjähriges Jubiläum. Am 07. Juli 2011 haben der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die KÖTTER Unternehmens-gruppe die muTiger-Stiftung ins Leben gerufen. Angesichts steigender Übergriffe im öffentlichen und privaten Bereich hat die Stiftung sich zum Ziel gesetzt, Zivilcourage und Hilfsbereitschaft in der Gesellschaft zu stärken.

Dieses hat die muTiger-Stiftung nachhaltig erreicht. In über 650 Kursen haben bisher mehr als 9.000 Bürger\*innen durch ehrenamtliche Kursleiter\*innen gelernt, wie Zivilcourage im Alltag gelebt werden kann. Auch in der jüngeren Vergangenheit wurden unter den Einflüssen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen für Präsenzveranstaltungen weitere Kurse durchgeführt. Unter der Berücksichtigung veränderten Anforderungen von Teilnehmer\*innen und Förderern zu entsprechen, hat muTiger die Präsenzs Schulungen zusätzlich in ein digitales Format verwandelt. So wurden seither über 70 Kurse in digitaler Form bundesweit durchgeführt.

Zukünftig hat die Stiftung das Ziel, ihre Reichweite und ihr Kursangebot weiter auszubauen. So sollen neben den Online- und Präsenzkursen für Erwachsene auch Trainings für Schulkinder ab der Jahrgangsstufe 5 angeboten werden.

Weitere Details können Sie gerne dem beiliegenden Jubiläumsfolder (Online: [muTi-ger Jubilaeumsbroschuere](#)) entnehmen.