öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	**Z/X/2022/0251**	**25.02.2022**	**2**

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Sitzungstermin	Ergebnis
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.03.2022	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.03.2022	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	17.03.2022	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	18.03.2022	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.03.2022	☐

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 2022
2. Investitionsförderung
3. Umsetzung Satzungsänderungen

Verkehr

SPNV:

4. Betriebslage des SPNV im Verbundraum
5. Wende Steele Ost
6. Mehrleistungen für den SPNV
7. Walsum-Bahn

ÖPNV:

8. VRR Aktivitäten zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung werden mehrfach ausgezeichnet
9. Alternative Antriebe im ÖPNV
10. VRR-Schnellbusnetz
11. Antrag der CDU „Kommunen bei Planungsleistungen helfen“
12. Ergänzende Finanzierungssäulen des ÖPNV
13. Gemeinsames Projekt VRR/RVR: „Synchrone Fortschreibung der Nahverkehrspläne“

Information und Sicherheit

14. Jahresbericht Kundenkontakte und Auskunftssysteme
15. Digitale Kundensysteme
16. Digitalisierungsoffensive
17. Standard (((eTicket Deutschland: Migration auf (((etiCORE
18. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System und Landes-App mobil.nrw
19. Antrag SPD „Verbesserung der barrierefreien Auskunft in der Fahrgastinformation“

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2022

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, zuletzt geändert durch Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR vom 29.09.2021, unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres über die geplanten Auftragsvergaben. Hierzu dient der dem Wirtschaftsplan als Anlage beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der JVP (**Redaktionsstand: 04.02.2022**) für den **Sitzungsblock März 2022** vorgelegt.

Der JVP umfasst zum einen Vergaben, deren geschätzte Auftragswerte (netto) oberhalb der jeweils geltenden EU-Schwellenwerte gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU i. V. m. § 106 Abs. 2 GWB liegen. Die aktuellen Schwellenwerte (in Kraft getreten zum 01.01.2022) für Vergaben lauten wie folgt:

- Bauaufträge: 5.382.000,- €
- Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): 215.000,- €
- Soziale und sonstige besondere Dienstleistungsaufträge: 750.000,- €

Außerdem werden im JVP 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).

Nachrichtlich dargestellt werden in diesem JVP auch erstmalig die **Vergaben des ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR FaIn-EB).** Dies ermöglicht einen transparenten Überblick über sämtliche besonders relevanten Vergaben, für die die VRR AöR entweder in eigenem Namen oder im Auftrag tätig ist.

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der JVP 2022 startete im letzten Sitzungsblock Nov./Dez. 2021 mit insgesamt **14 Einplanungen** (Stand: 10/2021). Ein Projekt (Service-Chat) wurde zwischenzeitlich in zwei Verfahren unterteilt (lfd. Nr. 1.1 Chatsoftware und Nr. 1.2 Chatcenter). Dazu kamen einige Neuanmeldungen sowie die nachrichtlich aufgeführten Verfahren des ZV VRR FaIn-EB. Insgesamt sind aktuell **29 Vergabeverfahren** (lfd. Nr. 1.1, 1.2 sowie 2 bis 28) oberhalb der EU-Schwellenwerte bzw. von sonstiger besonderer Bedeutung in der Bearbeitung bzw. Planung.

Hierzu die wesentlichen Sachstände im Einzelnen:

7 Verfahren waren bereits Bestandteile des JVP 2021 und werden im Jahr 2022 fortgesetzt. Hierbei handelt es sich um die lfd. Nr. 1.1 und 1.2 (Chatsoftware und Chat-Center) in Kooperation mit der WVG; Nr. 2 (Digitale Informationsplattform), Nr. 7 (Auslastungsinformationen in die Auskunftssysteme NRW), Nr. 8 (Aufbau eines Management-Informationssystems – MIS), Nr. 13 (Interimsvergabe S-Bahn Köln) sowie Nr. 14 (Künstliche Intelligenz – KI-Wettbewerb). Bei der „künstlichen Intelligenz“ handelt es sich allerdings nicht um ein „klassisches Vergabeverfahren“. Hier wird vielmehr NRW-weit zu einem „Ideenwettbewerb“ aufgerufen. Eine Fachjury ermittelt die „Siegerprojekte“, die im Anschluss daran über „durchgeleitete Landesmittel“ finanziert werden.

5 Verfahren werden erforderlich, da die entsprechenden Rahmenvereinbarungen Ende 2022 bzw. Anfang 2023 auslaufen. Dies betrifft die lfd. Nr. 3 (EFA/DIVA), Nr. 9 (SPNV-Vermarktung) und Nr. 10 (Druck Traffic Boards). Das Vorhaben wird unter dem neuen Titel „Rahmenvereinbarung Fahrzeugwerbung“ weitergeführt. Neu hinzugekommen sind die lfd. Nr. 16 (VRR Website, Support/Wartung) und die lfd. Nr. 17 (Reinigungsdienstleistungen/Unterhaltsreinigung).

4 Verfahren betreffen Maßnahmen, die bereits im letzten Sitzungsblock neu angemeldet wurden, aber noch nicht gestartet sind. Hierunter fallen die lfd. Nr. 4 (Sicherheitsteams NRW), Nr. 5 (Weiterentwicklung der Zusatztexteplattform ZTP), Nr. 6 (On Demand – Schnittstellen/MIP) und Nr. 11 (Vertriebsstrategie 2030).

1 Verfahren sollte ursprünglich noch in 2021 starten. Die Vorbereitung hat sich allerdings verzögert, so dass die lfd. Nr. 15 (Teil 2 Erweiterung EFA) nunmehr in 2022 starten und in diesem JVP wieder neu aufgenommen wird.

1 Verfahren lfd. Nr. 12 (Strategische Netzwerke, ursprünglicher Titel: „Kommunikationsstrategie“) entfällt, da sich zwischenzeitlich die Grundlage der ehemaligen Zielsetzung geändert hat.

Neu aufgenommen wurden außerdem folgende SPNV-Vergabeverfahren:

5 Verfahren beziehen sich auf die Neuausschreibungen der aktuellen „Notvergaben“: Hierbei handelt es sich um den RRX-Vorlaufbetrieb - Teilnetz 1 (lfd. Nr. 18), das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr - Teilnetz B (lfd. Nr. 19), das Niederrhein-Netz (lfd.

Nr. 20), die Linie S7 (lfd. Nr. 21) sowie das Ruhr-Sieg-Netz (lfd. Nr. 22). Diese Verfahren werden aktuell im Rahmen diverser „Notvergaben“ betrieben, die aufgrund der Insolvenz des Betreibers Abellio erforderlich wurden. Die Notvergaben enden 12/2023, so dass die Ausschreibungen für die Neuvergaben ab dem Fahrplanwechsel 12/2023 in 2022 starten sollen.

1 Verfahren betrifft die reguläre Ausschreibung der Linien RE3 und RE41. Die RE3 wird aktuell von der Eurobahn betrieben. Bei der RE41 handelt es sich um eine neue Linie (Bochum – Haltern am See). Beide Linien sollen in 2022 für die Betriebsaufnahme 12/2026 ausgeschrieben werden.

Des Weiteren sollen noch

5 Verfahren in Form von Rahmenvereinbarungen zum technischen SPNV-Controlling ausgeschrieben werden. Hierbei zeichnet sich ab, dass eine Trennung nach fachlichen Bedarfskomponenten (u.a. Bau und Abnahme von SPNV-Fahrzeugen, Begleitung von Instandhaltungsmaßnahmen, Beseitigung von Unfallschäden) sinnvoll sein könnte. Die Planungen sind allerdings noch nicht abgeschlossen.

Weitere Einzelheiten zu den angemeldeten Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Plan 02/2022“ in der als **Anlage 1** beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

2. Investitionsförderung

§ 12 – Förderung

- Allgemeines

  Im Haushaltsjahr 2021 wurden von der Verwaltung gem. § 12 ÖPNVG NRW aus den beschlossenen Förderkatalogen 70 Investitionsvorhaben mit einem Zuwendungsvolumen von ca. 122,2 Mio. EUR neu bewilligt. Weitere 194 Vorhaben mit einer angemeldeten Zuwendungshöhe von 185,8 Mio. EUR sind durch Verwaltungsratsbeschlüsse politisch beschlossen und sind noch nicht bewilligt.

  Wie im Vorjahr wurden die kommunalen Aufgabenträger wieder gebeten, den neuen Stand des barrierefreien Neu- und Ausbaus der Bus– und Stadt- / Straßenbahnhaltestellen zu benennen. Bisher liegen leider noch nicht alle Daten vor. Daher wird voraussichtlich im Junisitzungsblock eine Auswertung erst möglich sein.

- <u>Förderung der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur</u>
  Im kommunalen ÖPNV wurde u.a. die Großvorhaben

  - „Schienenanbindung des Opel-Geländes in Bochum“
  - „Zentraler Busbahnhof in Mönchengladbach“
  - Straßenbahnhaltestellen Dinslaken Hbf., Consolidation in Bochum, Heesenstraße in Düsseldorf, Essen West S und Schicks in Krefeld.

  bewilligt. Weiter zeigt das P&R-Sonderprogramm erste Erfolge durch die Bewilligung der-Erweiterung einer P&R-Anlage in Dormagen sowie ein Neubau in Bedburg. Weiter im Fokus steht bei der Bewilligung der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen sowie die Ausrüstung von B&R-Anlagen mit dem VRR-System „DeinRadschloß“. Insgesamt wurden 478 Fahrradboxen unter anderem in den Gemeinden Castrop-Rauxel, Gelsenkirchen, Hagen, Kaarst, Krefeld, Marl, Duisburg, Kreis Viersen, Stadtwerke Neuss und Wetter bewilligt.

- <u>Förderung der SPNV-Infrastruktur</u>
  Herausragende Infrastrukturmaßnahme im SPNV ist hier die Elektrifizierung der SPNV-Strecke Wesel - Bocholt incl. der Modernisierung der Stationen Wesel-Blumenkamp, Hamminkeln, und Hamminkeln-Dingden mit einem Gesamtfördervolumen von 33,8 Mio. €, wobei 50% der Summe vom NWL mitbereitgestellt wurde, da es sich um ein verbandsgebietsübergreifendes Infrastrukturstrukturprojekt handelt.

  Des Weiteren wurde der Neubau des Haltepunktes Herten (Westfalen) mit einem Fördervolumen von 4,6 Mio. € bewilligt, der im Zuge der Hertner-Bahn aktuell auf der Strecke neu eingerichtet wird. Der Neubau der Station Herten-Westerholt und die Erweiterung der Station Gelsenkirchen Buer-Nord, die ebenfalls als neue Haltepunkte für die Hertner-Bahn ab Dezember 2023 in Betrieb gehen sollen, werden zurzeit zuwendungstechnisch vorbereitet.

  Ein besonderer Fokus liegt im SPNV-Bereich bei der Umstellung der Triebfahrzeuge von Diesel- auf Batteriebetrieb auf dem sogenannten Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN). Zur Umstellung ist die Schaffung infrastruktureller Energieversorgungseinheiten auf der Strecke und an den Abstellplätzen, an denen die batteriebetriebenen Triebfahrzeuge, während der Betriebspausen stehen und aufgeladen werden können, erforderlich. Des Weiteren müssen die Stationen modernisiert werden, damit die neuen batteriebetriebenen Triebfahrzeuge hinsichtlich der erforderlichen Bahnsteiglänge und Bahnsteighöhe auch dort halten können. Zusätzlich wird die Barrierefreiheit an den Stationen hergestellt, sofern noch nicht vorhanden. Hierfür wurden im Jahr 2021 die fördertechnischen Voraussetzungen

geschaffen, damit die Planungen diesbezüglich aufgenommen werden konnten. Speziell wurde die Bezuschussung der Vorplanung für insgesamt 25 Stationen am NMN aus § 12 – Mitteln in Höhe von 5,64 Mio. € bewilligt und für weitere 6 Stationsmaßnahmen in Höhe von 1,83 Mio. € etatisiert.

Auch wurde die Anschaffung der BEMU-Fahrzeuge (batteriebetriebene Triebfahrzeuge) in Höhe von 63 Mio. € für das NMN sowie die Zweistrom-Schienenfahrzeug für die RE 19 in Höhe von 10 Mio. € finanziell unterstützt.

- <u>Anpassung der VRR-Weiterleitungsrichtlinie</u>
  Auch die Förderrichtlinie zur Weiterleitung der § 12 – Mittel an die Kommunen und Verkehrsunternehmen im VRR-Raum (VRR-Weiterleitungsrichtlinie) wurde an neue Entwicklungen angepasst. Insbesondere wurden

  - Förderhöchstbeträge gemäß der allgemeinen Baupreissteigerung seit der letzten Anpassung im Jahr 2017 durchgehend angepasst

  - weitere Erhöhung der Förderhöchstbeträge für die Tiefbauleistungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen auf Grundlage der tatsächlich abgerechneten Baukosten von 15 T EUR auf 25 T EUR

  - Es wurde die berechtige Anregung aus dem kommunalen Raum aufgenommen, dass die Straßenfläche vor Bushaltestellen einer verstärkten Oberbauausführung bedürfen, damit Brems- und Beschleunigungskräfte der haltenden und anfahrenden Busse besser vom Straßenaufbau aufgenommen werden können und weniger Schäden darauf an dieser entstehen. Im Rahmen der Bushaltestellenförderung können nun Fördermittel bewilligt werden, die für eine Verstärkung des Straßenoberbaues vor Bushaltestellen dienen. Dabei wird eine zuwendungsfähige Baukostenhöhe von maximal 20.000 € je Bussteig angesetzt.

  - Darüber hinaus wird aktuell überlegt, ob die Planungskostenpauschale in Höhe von 3% der zuwendungsfähigen Baukosten, die bei der Bewilligung von Fördermaßnahmen bezuschusst wird, angepasst werden kann. In Überlegung ist die prozentuale Spreizung der Planungskostenpauschale in Abhängigkeit von den Baukosten. Abstimmungsgespräche zu Erfahrungen und Meinungen aus den beiden anderen Kooperationsräumen wurden diesbezüglich mit dem NVR und NWL bereits geführt.

Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (§ 13-Förderung und weitere Sonderprogramme)

- *Allgemeines*

  Insgesamt konnten im Landesprogramm im Jahr 2021 29 Einzelmaßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen von 25,1 Mio. EUR neu bewilligt werden. U.a. wurden Fördermittel zur Verbesserung der Infrastruktur der Bahnhöfe Emmerich, Herne, MG Rheydt, W-Barmen und W. Oberbarmen bewilligt. Auch wurde die Beschaffung von insgesamt 22 E-Bussen in Castrop-Rauxel, Hagen und Schwalmtal gefördert.

- *Erneuerungsmaßnahmen für die Kommunale Schiene*

  Im Programm des Besonderen Landesinteresses stand der Fokus des VRR in der Bearbeitung von Anmeldungen und Anträgen im Erneuerungsprogramm „Kommunale Schiene" Aufgrund des enormen Abstimmungsbedarfes wurden zunächst eine Vielzahl von Gesprächen zum Prozedere mit Land und Verkehrsunternehmen geführt. Die Maßnahmen konnten vom Land nun im GVFG-Bundesprogramm platziert werden, sodass nun ein erhöhter Fördersatz (60% statt 40%) zum Tragen kommt. Zum Ende des Jahres waren für die kommunalen Verkehrsunternehmen BOGESTRA, DSW21, DVG, Rheinbahn, Ruhrbahn, STOAG, SWK die ersten Tranchen bei Land und Bund platziert. Die Maßnahmen der Ruhrbahn konnten bereits bewilligt werden. Für die weiteren Unternehmen wurden 46 Einzelmaßnahmen mit Zuwendungen i. H.v. 47,4 Mio. EUR festgestellt. Alle Bewilligungen werden nach Mittelzuweisung voraussichtlich bis Ende Februar 2022 vorgenommen.

- *Niederrheinbahn*

  Die Reaktivierung der Niederrheinbahn zur Anbindung der Stadt Kamp-Lintfort an das SPNV-Streckennetz wurde im Jahr 2021 zuwendungstechnisch geprüft und, nach einer Ausnahmegenehmigung des Finanzministeriums aufgrund des noch ausstehenden Baurechts, kann die Maßnahme im 1. Quartal 2022 bewilligt werden. Die geprüfte Förderhöhe beträgt dabei 17 Mio. €.

- *GVFG-Bundesprogramm (kommunal)*

  Ende 2020 konnte die Maßnahme „Stadtbahn U81, Betriebsstufe 1 von Freiligrathplatz bis Flughafenterminal" in Düsseldorf mit einem Zuwendungsvolumen von rd. 175 Mio. EUR bewilligt werden. Die Maßnahme ist im Bau und soll zur Fußballeuropameisterschaft betriebsbereit sein. Das Vorhaben wird vom VRR im Auftrag des Landes zuwendungstechnisch betreut.

Für das innerstädtische Großprojekt „Citybahn, Bahnhofstangente – Essen 51 konnte nach Berücksichtigung des Vorhabens im GVFG-Bundesprogramm eine Einplanungszusage an die Ruhrbahn versandt werden. Die Maßnahme ist mit einem Zuwendungsvolumen von rd. 90 Mio. EUR dotiert. Grundlage für die Einplanung war ein positives Ergebnis in der Standardisierten Bewertung. Derzeit wird die ÖPNV-Bedarfsplanaufnahme vom Land vorbereitet. Nach derzeitiger Planung wird die Ruhrbahn dieses Jahr den Finanzierungsantrag beim VRR einreichen.

- *Robustes Netz I und II*

  Das Land NRW hat zusammen mit der DB AG (DB Netz AG und DB Station & Service AG) sowie mit den 3 SPNV-Aufgabenträgern (VRR, NVR und NWL) im Herbst 2019 den Rahmenvertrag zum sogenannten Robusten Netz I unterzeichnet. Das Robuste Netz I beinhalte insgesamt 16 Maßnahmen, überwiegend Vorhaben der DB Netz AG zur Kapazitätserhöhung des Schienennetzes, mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 188,9 Mio. € (davon entfallen auf den VRR-Raum 11 Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von 104,5 Mio. €). Finanziert wird dieses aus Bundesmitteln, Landemitteln, Mitteln der SPNV-Aufgabenträger sowie in geringen Anteilen auch von der DB AG. Der Förderanteil des VRR bei dem Gesamtpaket liegt bei 12,3 Mio. €

  Als Ergänzung zum Robusten Netz I wurde im Oktober 2021 der Rahmenvertrag zum Robusten Netz II geschlossen. Dieser beinhaltet, zusammen mit der aktuell in Vorbereitung befindlichen Aufnahme von Nachrücker Maßnahmen, insgesamt 19 Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung des Schienennetzes. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt dabei 131,5 Mio. € (davon entfallen auf den VRR-Raum 10 Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von 86,1 Mio. €). Finanziert wird dieses Paket vom Land NRW und den 3 SPNV-Aufgabenträgern sowie in geringen Teilen auch von der DB AG. Der Förderanteil des VRR bei dem Gesamtpaket liegt bei 13,3 Mio. €.

- *Planungsbevorratungsprogramm (TG 65)*

  Das Land NRW hat eine Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen für Schieneninfrastrukturmaßnahmen veröffentlicht und innerhalb von 2 Jahren 22,5 Mio. EUR dafür bereitgestellt. Der Kooperationsraum A partizipiert davon mit 10 Vorhaben und einem Zuwendungsvolumen i. H. v. 10,1 Mio. EUR Der VRR hat die Aufgabe der Bewilligungsbehörde für kommunale Antragsteller übernommen. Folgende Planungen im SPNV konnten aus dem VRR-Raum im Planungsbevorratungsprogramm aufgenommen und bewilligt werden:

  - Ratinger Weststrecke Lph. 1+2
  - Verlängerung der Regiobahn nach Viersen Lph. 1+2 und „Standi“

Das Planungsbevorratungsprogramm, das ursprünglich zum Ablauf des Jahres 2021 beendet werden sollte, wurde nun fortgeschrieben und verlängert bis zum Ende des Jahres 2025. Derzeit laufen die Auswertungen zur Erarbeitung eines Programmvorschlages für das Verkehrsministerium des Landes NRW.

- *Corona-Sonderprogramm*
  Das Mitte des Jahres 2020 vom Land beschlossen Corona-Sonderprogramm, an dem die Gemeinden und Verkehrsunternehmen mit 46 Maßnahmen im VRR beteiligt sind, konnte bis Mitte 2022 verlängert werden, die Antragsteller sind sehr bemüht Ihre Maßnahmen bis zu diesem Termin vollständig umzusetzen und abzurechnen. Insgesamt wurden für den Kooperationsraum A 23,8 Mio. EUR Zuwendungen bereitgestellt.

- *Strukturstärkungsgesetz Kohleregion*
  Das vom Bund verabschiedete Strukturstärkungsgesetz beinhaltet zwei Regionen in NRW, in denen besondere Förderungen zur Stärkung Wirtschaftsstruktur aufgrund des Kohleausstieges bis zum Jahr 2038 vorgesehen sind. Das ist zum einen das sogenannte „Rheinische Revier“ mit den beiden Gebietskörperschaften Rhein-Kreis-Neuss und Stadt Mönchengladbach im VRR-Raum sowie die Steinkohleregionen im sogenannten „5-Standorte-Programm“ mit den Städten Duisburg, Gelsenkirchen und Herne im VRR-Raum.

  Der VRR ist seit letztem Jahr auf Bestimmung des Landes NRW Bewilligungsbehörde für die ÖPNV/SPNV-Maßnahmen, die im sogenannten „Landesarm“ im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregion gefördert werden. Aktuell wird zwischen den Beteiligten das weitere Verfahren abgestimmt.

3. Umsetzung Satzungsänderungen

1. Unmittelbar nach den Beschlussfassungen zu den Satzungsänderungen und zur Verabschiedung der VRR-Entschädigungssatzung wurde die Kommunalaufsicht über die Beschlüsse der Verbandsversammlung des ZV VRR und der Verbandsversammlung des NVN informiert.

Die Kommunalaufsicht hat gegen die Beschlüsse keine Bedenken geäußert und diese zur Veröffentlichung freigegeben. Die Veröffentlich der Satzung zur Änderung der Satzung des ZV VRR im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf liegt in der Zuständigkeit der Kommunalaufsicht und wurde am 03.01.2022 veranlasst.

Die Veröffentlichung der Satzung zur Änderung der Satzung der VRR AöR sowie die Veröffentlichung der VRR-Entschädigungssatzung liegt in der Zuständigkeit des ZV VRR. Auch diese Veröffentlichungen (im Ministerialblatt) wurden unverzüglich veranlasst. Aufgrund technischer Schwierigkeiten konnten die Veröffentlichungen im Ministerialblatt erst in der ersten Februarwoche erfolgen.

Demzufolge sind die Änderungen der Satzungen des ZV VRR, der VRR AöR sowie die VRR-Entschädigungssatzung mit Wirkung zum **01. Januar 2022** in Kraft getreten.

2. Mitte Dezember hat die Landesregierung den Entwurf eines „Gesetzes zur Einführung digitaler Sitzungen für kommunale Gremien und zur Änderung kommunalrechtlicher Vorschriften“ veröffentlicht. Bestandteil dieses Entwurfs ist in Artikel 5 auch ein Vorschlag zur Änderung des GkG. Diese Anpassung eröffnet den Zweckverbänden einen weiten Ermessensspielraum bei der Gestaltung ihrer jeweiligen Entschädigungsregelungen. Auf dieser Grundlage könnte – im Gegensatz zum derzeit geltenden Gesetz – neben Verdienstausfall und Auslagenersatz auch zusätzlich ein Sitzungsgeld gezahlt werden. Auf die anliegende Synopse **(Anlage 2)** wird verwiesen.

3. Vor diesem Hintergrund hat der Verwaltungsrat bereits die Einrichtung einer Kommission „Änderung GkG“ zur politischen Begleitung der Umsetzung dieser Gesetzesänderung beschlossen.

4. Im Rahmen der politischen Diskussionen zur Entschädigung der Mitglieder der Verbandsversammlung hat sich eine Mehrheitsmeinung gebildet, die insoweit eine Analogie zu den Entschädigungsregelungen für die Mitglieder der Verbandsversammlungen der Landschaftsverbände heranzuziehen wünscht. Auf dieser Diskussionsgrundlage wird der Vorstand Vorschläge zur Änderung der Satzung des ZV VRR, der VRR AöR sowie der VRR-Entschädigungssatzung in Anlehnung an die Entschädigungsregelungen für die Mitglieder der Verbandsversammlung des Landschaftsverbandes Rheinland in die Kommission einbringen.

Verkehr

SPNV:

4. Betriebslage des SPNV im Verbundraum

Die aktuelle Situation im SPNV ist neben der Corona-Situation, die in der gesonderten Vorlage dargestellt ist, insbesondere von der Lage rund um die Abellio-Insolvenz geprägt. Durch den im Laufe des Januars peu a peu eingeführten Grundfahrplan mit Ersatzverkehren durch andere

EVU auf den Linien RB40, RE11 und RE19 sowie SEV auf der Linie RB46 und vorrübergehende Einstellung der Linien RE49 und RB35 konnte bis zum letzten Betriebstag am 31. Januar stets ein zuverlässiges Angebot geboten wurden. Lediglich in den Abendstunden am 31. Januar kam es – wie zuvor kommuniziert – zu Zugausfällen, um den Betriebsübergang auf die Folge-EVU zu ermöglichen. Hier waren vorab durch alle AT Ersatzzüge anderer EVU und Ersatzbusse organisiert und in den Auskunftsmedien hinterlegt worden.

Auch der Betriebsstart am 1. Februar verlief reibungslos. Das gilt auch für die Wiederinbetriebnahme der Strecke von Wesel nach Bocholt, die seit dem 1. Februar nun von Flügelzügen den Linie RE19 bedient wird. Damit hat die Strecke Wesel – Bocholt nun täglich stündliche Direktverbindungen bis nach Duisburg und Düsseldorf. Auch die Strecke nach Arnhem konnte von VIAS mit der Linie RE19 ab dem ersten Tag der Betriebsübernahme zuverlässig befahren werden. Hier gab es noch Fragestellungen mit den niederländischen Behörden, die erst im Laufe des 31. Januar geklärt werden konnten.

5. Wende Steele Ost

Mit Umstellung des Taktgefüges der S-Bahn Rhein-Ruhr auf den 15/30-Minuten-Takt im Dezember 2019 wurde die mit Dieseltriebwagen betriebene Linie RE14 (Borken – Dorsten – Essen) auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet und gleichzeitig tagsüber nach Essen-Steele verlängert. Hintergrund für die Verlängerung nach Essen-Steele war auch, dass nun zusätzlich die Linie RB33 in Essen Hbf wendet und nicht beide Linien gleichzeitig in Essen Hbf wenden können.

Schon nach kurzer Zeit kam es zu Beschwerden aufgrund von Lärmbelästigung rund um die Wendeposition der Linie RE14 östlich des Bahnhofs Essen-Steele Ost. Auch eine Klage gegen den Betreiber der Linie, die NordWestBahn, wurde angestrebt. Betriebliche Maßnahmen vor Ort führten nicht zu positiven Ergebnissen.

Nach mehreren Gesprächen mit der Stadt Essen und den beteiligten EVU erfolgte im Oktober 2021 über zwei Wochen ein Betriebsversuch, bei dem die Endpunkte der Linien RB33 und RE14 getauscht wurden. Hier bestanden zuvor seitens VRR, DB Netz und EVU Bedenken, ob dieser Tausch negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit im gesamten Knoten Essen hat. Diese Bedenken haben sich nicht bestätigt.

Entsprechend wird der Linientausch ab dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2022 zunächst dauerhaft umgesetzt. Die Linie RE14 wendet dann in Essen Hbf, die Linie RB33 in Essen-Steele Ost.

Damit verkehrt zwischen Essen Hbf und Essen-Steele ein Zug pro Stunde weniger. Diese verkehrlich negativen Auswirkungen auf Essener Stadtgebiet wurde seitens der Stadt Essen gegenüber den Beschwerden als nachrangig bewertet.

Mit Umstellung der Linie RE14 auf BEMU-Fahrzeuge im Dezember 2026 wird der Linientausch wieder rückabgewickelt. Der RE14 verkehrt dann auch mit elektrischen Zügen, die deutlich leiser als die heutigen Dieseltriebwagen sind. VRR und EVU behalten sich eine Rückabwicklung zu einem früheren Zeitpunkt vor, sollte es doch zu negativen Auswirkungen im Knoten Essen kommen.

6. Mehrleistungen für den SPNV

Das Verkehrsministerium NRW hat mit Schreiben vom 04.01.2022 dem VRR mitgeteilt, dass das Land im Rahmen der ÖPNV-Offensive zusätzliche finanzielle Mittel in Höhe von 568 Millionen Euro für die Mehrbestellung von SPNV-Leistungen in NRW bis einschließlich 2031 zur Verfügung stellt.

Der VRR begrüßt diese Finanzierungszusage außerordentlich, damit somit Planungssicherheit für mehrere SPNV-Vorhaben zur Finanzierung der Betriebsmehrleistung geschaffen werden. Die Zusage des Landes beinhaltet folgende VRR-Projekte:

- Reaktivierung der Ratinger Weststrecke zwischen Duisburg und Düsseldorf
- S11 – Taktverdichtung auf 15‘-Takt und Führung nach W-Vohwinkel (statt D-Flughafen Terminal)
- S28 Mettmann – Wuppertal
- S28 - Taktverdichtung auf 15‘-Takt
- S28 Reaktivierung Kaarster See - Viersen

Somit wurden vom Land die ersten verbindlichen Grundlagen zur Finanzierung der S-Bahn-Taktumstellung auf einen 15‘/30‘-Takt im Knoten Düsseldorf geschaffen.

7. Walsum-Bahn

Text wird nachgereicht

ÖPNV:

8. VRR Aktivitäten zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung werden mehrfach ausgezeichnet

Die Verkehrswende hat zum Ziel, den Prozess des Umstiegs auf die umweltfreundliche Mobilität zu unterstützen. Neben der Antriebswende, welche sich insbesondere auf die Substituierung von fossilen Energieträgen im Verkehr bezieht, benötigt die Verkehrswende auch eine Mobilitätswende. Diese hat u.a. das Ziel, nachhaltige Verkehrsmittel wie den ÖPNV, Rad – und Fußverkehr zu stärken.

Der deutsche Fahrradpreis 2022

Der VRR beschäftigt sich seit vielen Jahren intensiv mit inter- und multimodalen Themen und entwickelt sich zu einem modernen Mobilitätsverbund. Ausgangspunkt für Projekte, welche die Umstiege zum ÖPNV verbessern oder ergänzen, ist dabei oftmals neben Investitionen in die Infrastruktur, die VRR Digitalisierungsstrategie. Die Nutzer*innen des ÖPNV erwarten umfassende, aktuelle und verlässliche Auskünfte über die Betriebslage und gute digitale Angebote. Dazu gehören auch Buchungsmöglichkeiten über alle vorhandenen nachhaltigen Verkehrsangebote im Verbundgebiet, wie Sharingangebote, digital gesteuerte P+R Anlagen und unterschiedliche Elemente von Mobilstationen.

Mit dem Gemeinschaftsprojekt DeinRadschloss von aktuell 15 Kommunen unter der Federführung des VRR wurde im Jahr 2016 ein Projekt initiiert, das einen smarten Übergang vom eigenen Fahrrad zum ÖPNV ermöglicht. Mit inzwischen über 1.200 Stellplätzen in digital vernetzten Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen wurde das bundesweit größte zusammenhängende Netz nach einheitlichen Standards realisiert. Neben identischen Tarifen und Kurzzeitbuchungen ab einem Tag an allen Standorten, sowie dem Zugang mit Smartphone oder ÖPNV Chipkarte, wurde daneben auch eine einheitliche Wort Bild Marke für das Produkt umgesetzt. Die Nutzer*innen nehmen das System an und dies führt dazu, dass neue und auch schon beteiligte Kommunen aus dem VRR Gebiet aktuell über 1.500 weitere Stellplätze mit der Investitionsförderung nach §12 ÖPNVG NRW realisieren wollen.

Das Projekt hat inzwischen bundesweite Beachtung erfahren. Anfragen nach den Erfolgsfaktoren erreichen den VRR aus verschiedensten Bundesländern. Auch der NWL und NVR planen ein System, welches sich an dem VRR Model orientiert. Dies hat dazu geführt, dass DeinRadschloss für den Deutschen Fahrradpreis 2022 in der Kategorie Infrastruktur nominiert ist. Insgesamt wurden 128 Projekte für die zwei Kategorien Infrastruktur und Kommunikation bewertet und es werden jeweils drei Projekte nominiert. Der deutsche Fahrradpreis ist seit dem Jahr 2000 ein bei Radfahrer*innen und Fachexperten hoch angesehene Auszeichnung, welche

auch eine bundesweite mediale Aufmerksamkeit erfährt. Eine hochkarätig besetzte Fachjury, bestehend u.a. aus Bundes- und Landesverkehrsministerium, Deutscher Städtetag, Landkreistag, Verbänden wie den ADAC, VCD, ADFC, AGFS sowie der Zweiradindustrie kürt neben der Fahrradpersönlichkeit des Jahres, wie z.B. Eckhart von Hirschhausen, Max Raabe, Michael Kessler, Boris Palmer, um nur einige zu nennen, die Sieger in den genannten Kategorien.

Der deutsche Verkehrswendepreis 2022

Der VRR ist seit der Gründung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW vor circa sechs Jahren Träger eine der drei Koordinierungsstellen, die bei den SPNV Aufgabenträgern angesiedelt sind. Inzwischen sind fast 300 Kommunen und Kreise in NRW über bilaterale Vereinbarungen Mitglied im Qualitätsnetzwerk geworden. Das Zukunftsnetz Mobilität unterstützt die Mitgliedskommunen auf vielfältige Weise.

Mobilität ganzheitlich betrachten und dauerhaft in der gesamten Verwaltung verankern: Das ist die Basis für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung. Das Zukunftsnetz Mobilität hilft dabei diesen Change-Prozess in der kommunalen Verwaltung erfolgreich anzustoßen und umzusetzen – von der strategischen Planung über die Kommunikation bis hin zum Prozessmanagement.

Im Rahmen der Mitgliedschaft unterstützen die Koordinierungsstellen die Kommunen und Kreise auf vielfältige Weise:

- mehrstufige Beratung zum Kommunalen Mobilitätsmanagement
- Unterstützung bei Konzepten für konkrete Vorhaben
- Vernetzung und Austausch mit erfahrenen Expert*innen
- Zugang zu regelmäßigen Fachveranstaltungen
- Informations- und Erfahrungsaustausch mit benachbarten Kommunen
- Hilfestellung bei Pressearbeit und Kommunikation
- Weiterbildungsmöglichkeiten als Kommunale Mobilitätsmanager*innen
- Arbeitsmaterialien wie Handbüchern und Vorlagen
- regelmäßigen Newslettern und Informationen zu aktuellen Forschungsergebnissen

Die dargestellte Struktur und die Inhalte der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedskommunen und den Trägern haben die Allianz pro Schiene dazu veranlasst, die Träger der Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW für den neu konzipierten Verkehrswendepreis nominiert wurden:

„Die Allianz pro Schiene e.V. hat im Rahmen des Projekts „Verkehrswende konkret!“ Leuchtturm-Beispiele gesucht, die ihre Region schon heute lebenswerter machen und deswegen bundesweite Aufmerksamkeit verdienen. Ziel ist es, erfolgreiche Vorbilder zu finden, an denen sich andere orientieren können, die zur Nachahmung anregen und die die Umsetzung der Verkehrswende beschleunigen. Die fünf besten Projekte werden von einer Jury ausgewählt und mit dem „Deutschen Verkehrswendepreis“ ausgezeichnet.

Die Übergabe an die Gewinner des Verkehrswendepreises 2022 soll im März in Berlin, wahrscheinlich durch Frau Bundesministern Steffi Lemke erfolgen.

Die Klimaplakette der Stadt Haltern

Eine besondere Auszeichnung erhält der VRR im Frühjahr 2022 für seine Aktivitäten rund um den Klimaschutz von der Stadt Haltern. Das bemerkenswerte ist die Begründung der Jury der Stadt Haltern. So wird nicht nur ein Projekt oder eine einzelne Initiative als Begründung für die Auszeichnung angeben, vielmehr steht die Vielzahl der Aktivitäten und deren kommunale Wirkung im Fokus:

- Zum einen ist dies die Ausweitung des VRR-Verkehrsverbundes über die bisherige Endstation des Bahnhofes Sythen hinaus: ab dem 01.04.2022 soll das VRR-Gebiet bis zum Bahnhof Dülmen ausgebaut werden, welcher gerade umgebaut und runderneuert wird. Damit steht den Halterner Bürgerinnen und Bürgern der attraktive VRR-Tarif nicht nur in Richtung Ruhrgebiet, sondern auch in Richtung Münsterland erweitert zur Verfügung.
- Darüber hinaus soll der VRR für sein Engagement im Tarifbereich ausgezeichnet werden: Die insbesondere für den neuen eTarif ‚eezy.nrw‘
  Damit hat der VRR zu seinen bekannten, herkömmlichen Tarifen ein neues Zusatzangebot geschaffen, von dem gerade Fahrgäste, die die bislang Bus und Bahn nur gelegentlich genutzt haben, profitieren.
- Die VRR-Beteiligung am gelungenen Aus- und Umbau des Halterner Bahnhofs ist ein weiteres auszeichnungswürdiges Engagement. Am 05.11.2021 wurde der neue Bahnhof feierlich u. a. unter Beteiligung der Verkehrsministerin Ina Brandes eingeweiht. Für den VRR war Ronald R.F. Lünser, Vorstandssprecher des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) dabei. Als SPNV-Aufgabenträger und Bewilligungsbehörde für ÖPNV-Investitionen hat die VRR AöR mit entsprechenden Förderbeiträgen dazu beigetragen, eine deutliche Qualitätsverbesserung für die Kundinnen und Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erwirken.

- Last but not least begleitet die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die seit Anfang 2015 bei der VRR AöR angesiedelt ist, die Stadt Haltern bei allen Fragen der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Die Stadt ist dem kommunalen Netzwerk im Jahr 2019 beigetreten und profitiert seither von den zahlreichen Veranstaltungen und Angeboten. In der zwischen dem VRR und der Stadt geschlossene Rahmenvereinbarung haben beide Parteien das gemeinsame Ziel der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung unterstrichen.

Die Nominierungen für die beschriebenen Preisverleihungen bzw. die Verleihung der Klimaplakette der Stadt Haltern sind Ausdruck für die erfolgreiche Entwicklung des VRR in Richtung Mobilitätsverbund. Die Nominierungen an sich sind bereits Anerkennung für die geleistete Arbeit und gleichzeitig Ansporn auf diesem Wege weiterzumachen.

9. Alternative Antriebe im ÖPNV

Im VRR wird das Thema der alternativen Antriebe im SPNV und ÖSPV vorangetrieben. Eine Übersicht der derzeit laufenden und bereits abgeschlossenen Projekte ist diesem Bericht als **Anlage 3** beigefügt. Der zuständige Arbeitskreis für eine Übersicht im kommunalen Bereich ist der KVIV-Arbeitskreis 4 („AK Technik“). Zur beigefügten Tabelle und den darin beschriebenen Projekten im kommunalen Bereich ergänzt der Arbeitskreis:

Die Verkehrsunternehmen (VU) im VRR haben seit mehr als einem Jahrzehnt die Luftreinhalteplanung im Verbundraum intensiv unterstützt, indem Sie u.a. immer die jeweils höchsten (mit den niedrigsten Abgaswerten verbundenen Emissionen) verfügbaren Abgasnormen beschafft haben. Unabhängig davon, ob diese zum jeweiligen Beschaffungszeitpunkt bereits vorgeschrieben waren. Weiterhin wurden großflächige Versuche mit Hybridbussen unternommen.

Mit Einführung der Elektromobilität, hierzu gehören auch Wasserstoffantriebe, hat sich ein Wandel hin zu emissionsfreien Antrieben ergeben.

Die Marktdurchsetzung dieser neuen Technologien ist erheblich von der Forschungs- und Umsetzungsbereitschaft der Automobilindustrie abhängig. Hierbei ist anzumerken, dass die Antriebe der Linienbusse sich für die Hersteller technologisch von LKW-Antrieben ableiten, da sie von den Zulassungszahlen her Nischenprodukte für diese Hersteller sind. Leider haben sich die führenden Bus-Hersteller hier zunächst sehr zurückhaltend gezeigt und zumindest MAN und Mercedes konzentrierten sich in der ersten Phase auf Batteriebusse.

Problematisch ist in erster Linie bei Batteriebussen die Reichweite (die auch unter den ungünstigsten Bedingungen gegeben sein muss), aber auch die Schnelladefähigkeit und Zyklenfestigkeit sowie die Umweltverträglichkeit der Batterien. Die Wasserstofftechnologie hat noch mit wesentlich geringeren Zulassungszahlen sowie mit der fehlenden Infrastruktur und den Kosten für Wasserstoff zu kämpfen.

Da die VU darauf angewiesen sind, dass Busse wirtschaftlich zu betreiben sind und über eine sehr hohe Zuverlässigkeit und damit Serienreife verfügen, konnten die VU in der ersten Phase nicht sofort gänzlich auf eine neue Technologie umstellen, sondern sind gezwungen, im Rahmen von Versuchen bzw. der Umstellung von Teilen der Flotte, diese neuen Technologien zu implementieren. Hierzu sind sowohl bei Batteriebussen als auch bei Wasserstoffbussen erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und die Fahrzeuge trotz Förderung notwendig.

Einige VU haben sich in dieser Phase auf Batteriebusse fokussiert, andere auf Wasserstoffbusse. Beide Technologien sind in jedem Fall zum jetzigen Zeitpunkt noch mit erheblichen Zusatzkosten und Einschränkungen in der betrieblichen Effizienz versehen. Somit fahren die meisten VU technologisch gesehen „auf Sicht“ und bringen die Technologien hin zu einer erhöhten Praxistauglichkeit.

Die theoretisch durch die Clean Vehicles Directive (CVD) gegebene Möglichkeit, auch prozentual emissionsarme Antriebe wie Gasbusse zu beschaffen, wird nicht als zielführend angesehen. Die Bestrebungen gehen eher in die Richtung, die Möglichkeit des Einsatzes synthetischer Kraftstoffe für die Antriebe mit Verbrennungsmotoren zu prüfen.

Wichtig ist hierbei -und dies geschieht auf den Arbeitsebenen vorbehaltlos-, dass die Erfahrungen zu den Technologien aber auch zu den unterschiedlichen betrieblichen Strategien intensiv untereinander ausgetauscht werden. Weiterhin werden in Kooperationen Standards geschaffen und gemeinsame Ausschreibungen vorgenommen. Somit ist davon auszugehen, dass es in den nächsten 5 Jahren zu erheblichen Fortschritten und Trends hin zu einem emissions- und damit für die Städte immisionsfreien ÖPNV-Betrieb kommen wird.

10. VRR-Schnellbusnetz

Nachdem im Juni 2021 der Beschluss zur Co-Finanzierung und Umsetzung der sieben XBus-Linien des Start-Netzes getroffen wurde, haben die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entsprechende Schritte in Richtung Umsetzung unternommen (vgl. auch Vorlage S/X/2021/0238 aus dem vergangenen Sitzungsblock).

Innerhalb dieser Umsetzungsphase gibt es derzeit Aktivitäten in unterschiedlichen Handlungsfeldern:

Verkehrliche Umsetzung

Die fünf Verkehrsunternehmen (DSW21, Vestische, NIAG, STOAG und DB Rheinlandbus) der sieben Startlinien befinden sich in den Vorbereitungen zur Inbetriebnahme. Erste Inbetriebnahmen sind für den Fahrplanwechsel im Juni dieses Jahres geplant.

Vergaberechtliche Prüfung

Die Prüfung der zu beachtenden vergaberechtlichen Voraussetzungen in Bezug auf eine Umsetzung der X-Bus-Linien befindet sich in der finalen Phase. Wie bereits in der Vorlage „Schnellbuskonzept“ aus dem Juni-Sitzungsblock 2021 (Drucksache S/X/2021/0079) dargestellt, stehen die Möglichkeiten der Vergabe in einem engen Zusammenhang mit den örtlichen Gegebenheiten. Die sich daraus ergebenden Beteiligungs- und Abstimmungsprozesse zwischen VRR und den Aufgabenträgern werden zeitnah mit den Aufgabenträgern besprochen.

Einheitliches Fahrzeugdesign

Nachdem in den relevanten KVIV-Arbeitskreisen grundsätzlicher Konsens über die Erstellung eines einheitlichen Fahrzeugdesigns für das XBus-Konzept erreicht wurde, haben Gespräche zwischen dem VRR und den Verkehrsunternehmen über eine entsprechende Arbeitsstruktur stattgefunden.

Zuständiger Arbeitskreis ist der MTV. Hier wurde eine Unterarbeitsgruppe gebildet, in der Vertreterinnen und Vertreter von den Verkehrsunternehmen und vom VRR entsprechende Vorschläge für ein einheitliches Fahrzeugdesign erarbeiten und abstimmen werden.

Fahrzeugkonfiguration der XBusse

Die ersten XBus-Linien werden zunächst mit Bussen aus dem Standard-Fuhrpark der Verkehrsunternehmen bedient. Nach diesem Übergangszeitraum sollen dann Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit ihren Ausstattungsmerkmalen dem verkehrlichen Charakter der XBus-Linien gerechter werden.

Zu den konkreten Ausstattungsmerkmalen der späteren Fahrzeuge finden Gespräche in den KVIV-Arbeitskreisen statt. Federführend ist hierbei der AK Technik. Die Ausstattungsmerkmale werden auf den landesweiten Mindeststandards basieren, auf die sich VRR, NVR und NWL im Jahre 2019 geeinigt hatten.

11. Antrag der CDU „Kommunen bei Planungsleistungen helfen“

Seit seinem Inkrafttreten am 27.04.2002 ist es die Aufgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen bzw. zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Hierzu gehört auch die grundsätzliche Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehrsbereich (vgl. § 8 BGG).

Für den ÖPNV werden dabei Regelungen in § 8 Abs. 5 BGG in der Form getroffen, dass sich die Barrierefreiheit nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes zu gestalten ist (landerechtliche Vorgaben bleiben davon unberührt).

Ergänzend wird gute zehn Jahre später im Zuge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 vom Gesetzgeber eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 gefordert, die als Ziel in den Nahverkehrsplänen zu verankern ist. (§ 8 Abs. 3 PBefG). Ausnahmen von dieser Regel hiervon müssen in den Nahverkehrsplänen konkret benannt und begründet werden. Hierzu könnten z. B. technische oder wirtschaftliche Gründe diese Einschränkungen der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Diese Regelung aufgreifend hat sich die neue Bundesregierung in dem Koalitionsvertrag darauf verständigt, die beschriebene Ausnahmeregelung bis zum Jahr 2026 gänzlich abzuschaffen (Zeile 2587 des Koalitionsvertrags).

Der Status des barrierefreien Ausbaus im VRR-Gebiet ist sehr unterschiedlich vorangeschritten. Näheres hierzu findet sich unter Ziffer 2 „Investitionsförderung“ dieses Sachstandsberichts.

Den Sachverhalt hat ebenfalls die CDU-Fraktion im Zweckverband VRR aufgegriffen und legt hierbei den Schwerpunkt auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen und deren Umbau (vgl. Verlautbarung vom 26.11.2019 und 24.09.2021). Entsprechend brachte die Fraktion in die Sitzung des Verwaltungsrats am 29.09.2021 den Antrag „Kommunen bei Planungsleistungen

helfen: Prüfung der Errichtung einer VRR-eigenen Organisationseinheit zur Erbringung nahverkehrsbezogener Ingenieursleistungen“ ein, der vom Verwaltungsrat einstimmig beschlossen wurde.

Da beim stockenden barrierefreien Ausbau der Haltestellen großer Handlungsbedarf herrscht und sich in den vergangenen Beratungen darauf fokussiert wurde, wird bei der Bearbeitung des Antrags dieses Handlungsfeld vordringlich betrachtet, ohne die anderen Themenfelder aus dem Auge zu verlieren.

Derzeit vereinzelt vorliegende Informationen seitens der Aufgabenträger bzw. Kommunen deuten auf eine Vielzahl unterschiedlicher Einflussfaktoren und Gründe für verzögerte örtliche Planungen bzw. schwierige Umsetzung von Infrastrukturvorhaben zur Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen hin.

Hierzu gehören u. a.:

- Mangel an Personal bzw. Fachkräften durch den Stellenabbau in den vergangenen Jahren, z. B. in den Bereichen Planung und Ausschreibung sowie Projektsteuerung, -koordination, -umsetzung und -controlling
- Fehlende Mittel zur dauerhaften neuen Etablierung neuer Planstellen
- Ein nicht wettbewerbsfähiger Tarifvertrag
- Mangel an geeigneten Bewerber*innen für die Besetzung bestehender Planstellen
- Fehlende Mittel, um den Eigenanteil beizustellen (z. B. wegen Haushaltssicherungs- oder Stärkungspaktkommune)
- Fehlende oder zu teure Angebote der Baufirmen bzw. der externen Planungsbüros
- Hohe bürokratische Hürden und komplizierte Prozesse im Genehmigungsverfahren
- Lange Abstimmungs- und Beratungsprozesse in den örtlichen Gremien
- Unklare Eigentumsverhältnisse bzw. Zuständigkeiten bei Haltestellen zwischen Kommunen und Verkehrsunternehmen

Die Anzahl und die Ausprägung der v. g. Gründe lässt nicht zwingend den Schluss zu, dass es ausschließlich Personalengpässe sind, die die Umsetzungsprozesse behindern. Um belastbare Aussagen treffen zu können, insbesondere in Bezug auf personelle Unterstützungsleistungen durch die VRR AöR sind die Problemstellungen weiter zu konkretisieren.

In die nachfolgend aufgeführten Bearbeitungsschritte werden die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über den Arbeitskreis der ÖPNV-Aufgabenträger und die maßgeblichen KViV-Arbeitskreise eingebunden.

Folgende Schritte sind zur Ermittlung des grundsätzlichen Bedarfs und in Abhängigkeit der daraus folgenden Erkenntnisse zu einer möglichen Ausgestaltung vorgesehen:

1. Bedarfsanalyse
   Um ein klares Bild zu den Einflussfaktoren und Gründen des schleppenden barrierefreien Ausbaus von Haltestellen zu erhalten, sollen die möglichen Bedarfe bei den Antragstellern stichprobenartig im Rahmen einer Bestandsaufnahme erfragt werden. Dies soll anhand von Interviews mit strukturierten Fragebögen erfolgen. Mit dieser Bedarfsanalyse ist im Anschluss eine seriöse Personalbedarfsplanung, Planung der Höhe des Finanzbedarfes bzw. der Refinanzierung der erbrachten Leistungen möglich.

2. Entscheidung, die Etablierung einer Organisationseinheit voranzutreiben und Festlegung der Tätigkeitsschwerpunkte in Abhängigkeit der Ergebnisse der Bedarfsanalyse
   Nach der Auswertung und Analyse der Interviews werden die Ergebnisse zusammengefasst, bewertet und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen erarbeitet. In Abhängigkeit der Ergebnisse und des ermittelten Bedarfs wird dabei auch aufgezeigt, in welchen Bereichen, unter welchen Bedingungen und in welchem Umfang der VRR unterstützen könnte. Der Vorschlag wird den Gremien des VRR zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

3. Ausarbeitung der Rand- und Rahmenbedingungen der Organisationseinheit
   Für den Fall eines positiven Votums in Bezug auf die Etablierung einer eigenen Organisationseinheit beim VRR werden im nächsten Schritt die Rand- und Rahmenbedingungen der Organisationseinheit bestimmt. Hierzu wird auch die Expertise von Experten und Beratern hinzugezogen (z. B. Steuerrecht). Hierzu gehören u.a.

   - Organisationsform
   - Kommunalrechtliche Fragestellungen
   - Arbeits- und Tarifrechtliche Fragestellungen
   - Haftung
   - Finanzausstattung
   - Steuerrecht
   - Zeitpunkt der Gründung
   - Nachhaltigkeit
   - …

4. Entscheidung,
   Basierend auf den Ergebnissen der Untersuchung zu 3. und unter Abwägung der Chancen und Risiken wird eine Beschlussempfehlung vorbereitet und den Gremien des VRR zur Entscheidung vorgelegt.

Folgender zeitliche Ablauf ist nach den derzeitigen Planungen vorgesehen:

1./2. Quartal 2022	Konzeption und Durchführung der Befragung von Kommunen und Verkehrsunternehmen über a. möglichen/tatsächlichen Bedarf an Planungsleistungen bzgl. des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen b. weiteren operativen sowie administrativen Engpässen bei der Umsetzung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen
3. Quartal 2022	Vorlage der Ergebnisse der Bedarfsanalyse in den Gremien des VRR
3./4. Quartal 2022	Bei vorhandenem Bedarf an einer VRR eigenen Organisationseinheit weitere Ausgestaltung anhand vorgegebener Aufgabenstellung aus dem Antrag
4. Quartal 2022	Finale Entscheidung in den VRR Gremien

12. Ergänzende Finanzierungssäulen des ÖPNV

Die große gesamtgesellschaftliche Aufgabe, den Klimawandel aufzuhalten, ist nur unter Beteiligung einer dauerhaften Verkehrswende lösbar. Da hierbei eine alleinige Antriebswende nicht den notwendigen Effekt bringen wird, ist eine Änderung im Mobilitätsverhalten und eine Ausweitung von alternativen Mobilitätsangeboten zwingend erforderlich. Für den ÖPNV haben Bund und Länder das gemeinsame Ziel definiert, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, ohne konkrete Aussagen darüber, wie das Ziel umgesetzt werden kann, insbesondere auch zur Frage der Finanzierungsproblematik.

Im VRR-weiten Projekt „Verkehrskonzept 2030/45“ wurde durch eine vom VRR beauftragte Studie vom Gutachter KCW aufgezeigt, dass zur Erreichung der gesetzlich verankerten Klimaschutzziele eine Erhöhung der Betriebsleistung im SPNV um 72% und im ÖSPV um 61%

erforderlich ist, einhergehend mit dem Gelingen der Antriebswende (auch im ÖPNV) und einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens, d.h. dreiviertel aller Wege werden innerhalb des Umweltverbundes zurückgelegt

Die massiven Ausweitungen des Leistungsangebotes führen zu einem sehr hohen, zusätzlichen Mittelbedarf, neben der bestehenden angespannten Finanzierungssituation als Folge der Corona Pandemie. So geht beispielweise das Leistungskostengutachten des VDV im Jahr 2030 von einer Finanzierungslücke im ÖPNV in Höhe von 11 Mrd. € aus, bei einer Steigerung des Leistungsangebotes in gleicher Größenordnung wie es die Studie von KCW ausweist. Die Studie lässt aber keine Rückschlüsse zu wie hoch der Finanzbedarf im VRR-Raum ist.

Mit der heutigen Finanzierungsstruktur werden die ambitionierten Ziele nicht erreichbar sein. Die Finanzierung des ÖPNV durch die Kommunen ist weitestgehend ausgereizt und lässt nur wenig Raum für zusätzliche Angebote. Es bedarf einer grundsätzlichen Neuordnung der Finanzierungssäulen. In erster Linie sind dabei Bund und Land in Pflicht.

Es gibt aber auch ergänzende Finanzierungssäulen, die Mittel für den ÖPNV generieren können und die z.T. in kommunaler Zuständigkeit liegen. Sie sind allerdings nur geeignet Deckungsbeiträge zu leisten und sind eine Ergänzung der von Bund und Land direkt oder indirekt beizubringenden Finanzmittel.

Die Möglichkeiten von ergänzenden Finanzierungssäulen unter Betrachtung der Zuständigkeiten wurden von KCW identifiziert. Sie werden derzeit im Rahmen des Projektes „Verkehrskonzept 2030/45“ zusammen mit einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertreter*innen von VRR, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen genauer untersucht und bewertet. Zielstellung ist es, unter den genannten Rahmenbedingungen den Finanzbedarf für den VRR-Raum zu ermitteln, um auf einer fundierten Grundlage z.B. die Gespräche mit dem Land zu suchen.

Für den zweiten Sitzungsblock 2022 ist hierzu ein Bericht an die VRR-Gremien vorgesehen.

13. Gemeinsames Projekt VRR/RVR: „Synchrone Fortschreibung der Nahverkehrspläne“

In den vergangenen Monaten gab es nennenswerte Fortschritte im gemeinsamen Projekt von VRR und RVR zur synchronen Fortschreibung der Nahverkehrspläne im überschneidenden Gebiet von VRR und RVR. Gemeinsam werden hier in einem ersten Schritt auf dem Weg zur Harmonisierung der Nahverkehrsplanung Maßnahmen („Mobilitätsimpulse“) identifiziert, die kurzfristig umsetzbar erscheinen.

Im Dezember 2021 wurden als Gesprächsgrundlage für den Prozess mit den Aufgabenträgern des Ruhrgebiets in einer Arbeitsgruppe aus VRR, RVR, ProBahn und VCD rund 60 potenzielle Projekte zur Verbesserung des Nahverkehrs an kommunalen Zuständigkeitsgrenzen identifiziert und anschließend in drei regionalen Runden mit allen betroffenen Aufgabenträgern besprochen. Die Aufgabenträger haben ihrerseits darauf aufbauend die Fallbeispiele anhand Ampelfarben für eine weitere Bearbeitung, für eine eventuelle weitere Bearbeitung oder gegen eine weitere Bearbeitung sortiert. Diese Kategorisierung wurde in einer gemeinsamen Sitzung von VRR, RVR und den Aufgabenträgern Mitte Januar 2022 besprochen. Hierbei waren auch die Leiter von AK Nahverkehrsmanagement und AK Aufgabenträger zugegen. Es wurde sich darauf verständigt, zunächst die 27 Projekte weiterzuverfolgen, bei denen keiner der beteiligten Aufgabenträger eine weitere Betrachtung als „nicht zielführend“ eingeordnet hat. Zeitlich wird eine Umsetzung dieser Projekte bis Ende 2023 angepeilt.

Im weiteren Verlauf sollen nun insbesondere die Verkehrsunternehmen in den Prozess einbezogen werden. Gemeinsam mit ihnen lassen sich für die einzelnen Projekte annähernde Aufwands- und damit Kostenschätzungen ermitteln. Die Summe der Kostenschätzungen aus den Projekten bietet dann eine Grundlage für VRR und RVR, für entsprechende Finanzmittel werben zu können.

Da sich unter den betrachteten Projekten auch Beziehungen, in die an den RVR angrenzenden Gebietskörperschaften befinden, sollen auch die dort zuständigen Aufgabenträger und der NWL verstärkt eingebunden werden. Eine Behandlung dieser grundsätzlichen Thematik auf VRR-Ebene ist davon losgelöst angedacht. Eine singuläre Betrachtung der Thematik lokal begrenzt auf einen Teil des Verbundraums scheint aus VRR-Sicht nicht zielführend.

<u>Information und Sicherheit</u>

14. Jahresbericht Kundenkontakte und Auskunftssysteme

Der Jahresbericht gibt einen vertiefenden Einblick in den Kundendialog und in die Auskunftssysteme im VRR. Neben Nutzungszahlen werden beispielsweise Qualitätskennzahlen und inhaltliche Entwicklungen vorgestellt.

Besonders hervorzuheben sind nachfolgend aufgeführte Kernpunkte:

- Die COVID19-Pandemie und ihre Auswirkungen waren weiterhin Thema im Kundendialog.
- Die verschiedenen Dialogkanäle werden von den Fahrgästen als wichtige Informationsquelle wahrgenommen und geschätzt.

- Das Pünktlichkeitsversprechen als freiwillige Kulanzleistung der teilnehmenden Verkehrsunternehmen wird positiv von den Kunden aufgenommen und weiter ausgebaut.
- Die Qualität der EFA liegt erneut auf sehr hohem Niveau. Die Rate der erfolgreichen Datenübernahmen in der Auskunft stieg auf 98 %.
- Mit der Auslastungsanzeige steht in den VRR-Auskunftssystemen ein neues Informationstool zur Verfügung, das sukzessive ausgebaut wird.
- Die neue VRR Verbund-App wurde im September 2021 erfolgreich eingeführt und bietet zusätzliche Funktionalitäten, u. a. die Unterstützung des neuen, NRW-weiten eTarifs eezy.

Die detaillierten Informationen entnehmen Sie dem als **Anlage 4** beigefügten Jahresbericht Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR 2021.

15. Digitale Kundensysteme

Verbund App

Die neue Verbund-App ist seit September 2021 in den App-Stores von Apple und Google verfügbar und wurde zum 01.12.2021 um den eTarif sowie mit dem Start des neuen Jahres um das FlexTicket erweitert.

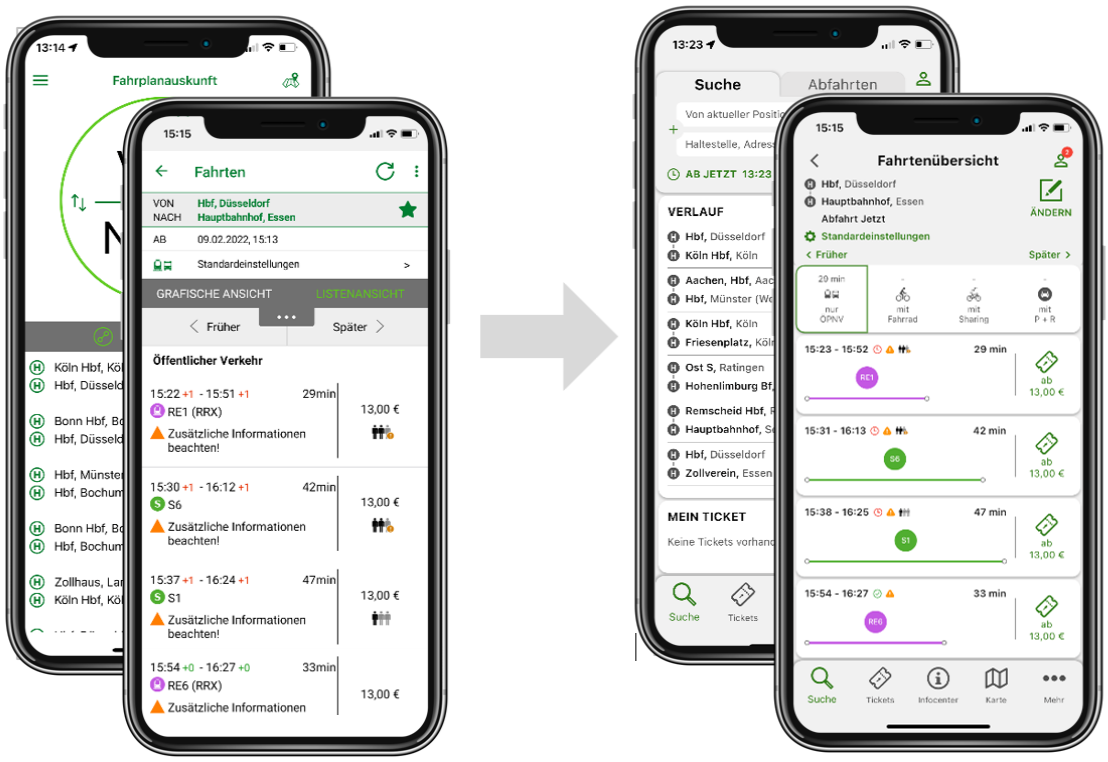


Abbildung 1: Migration von der bisherigen VRR-App (links) zur neuen VRR-App (rechts)

Die bisherige VRR-App wird durch die neue VRR-App nach Abschluss der Migrationsphase (siehe Abbildung 2) vollständig abgelöst. Von September 2021 bis einschließlich Januar 2022 waren beide App-Versionen parallel in den Appstores verfügbar. Zum 1. Februar 2022 wurde die alte VRR Verbund-App aus den App-Stores genommen, damit diese nicht weiter installiert wird. Kunden, welche die alte VRR-App noch auf dem Handy haben, können diese weiterhin in vollem Umfang verwenden. Diese erste Stufe wurde begleitet durch entsprechende Nachrichten („Message of the day“) in der App, sodass die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer auf die neue App hingewiesen wurden. Die Bestandskunden der alten App werden im 1. Halbjahr 2022 weiterhin in mehreren Stufen darauf hingewiesen, dass die bisherige VRR-App mit dem Ticketshop der Rheinbahn durch die neue VRR-App abgelöst wird.

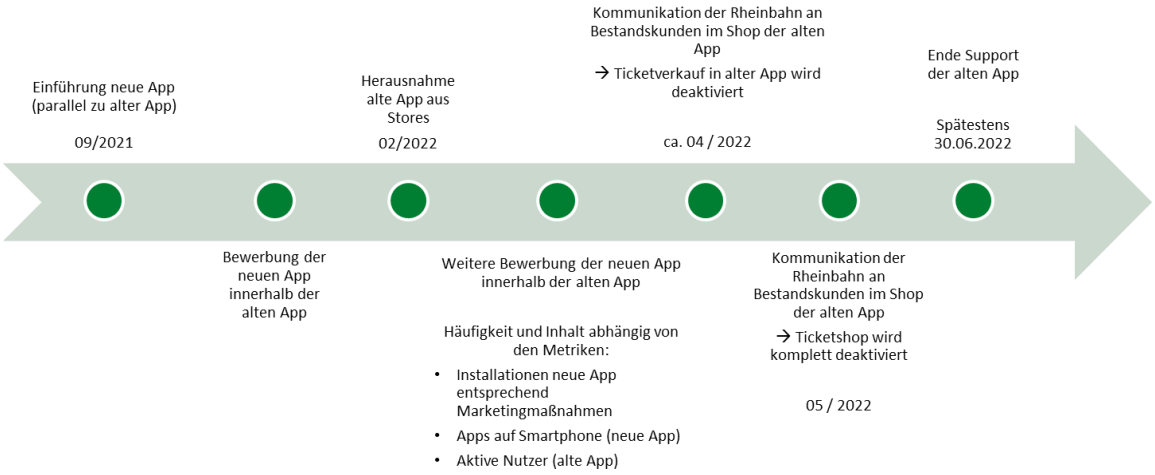
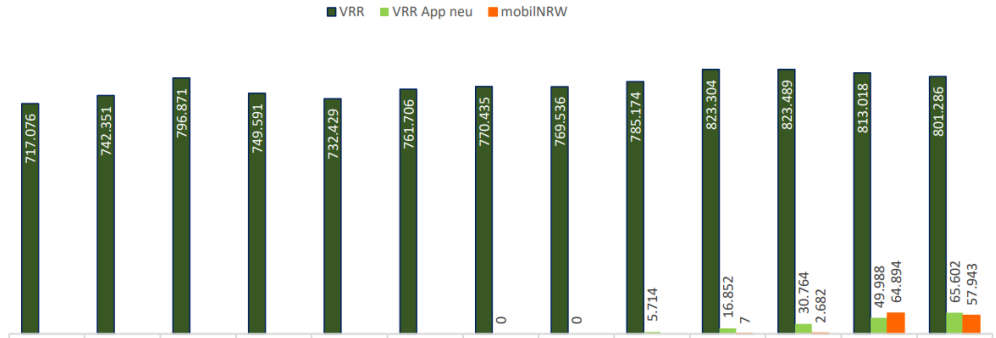


Abbildung 2: Stufen der Migration: Alte VRR App zu neue VRR App

Die Downloadzahlen der neuen VRR Verbund-App nehmen kontinuierlich zu. Bisher haben sich ca. 65.000 Nutzerinnen und Nutzer die App auf das Smartphone heruntergeladen. Durch die Herausnahme der bisherigen VRR-App aus den Stores wird zudem ein deutlicher Anstieg der Downloadzahlen erwartet, da ab diesem Zeitpunkt alle neuen Nutzerinnen und Nutzer gezielt auf die neue VRR-App aufmerksam werden.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
	2021												2022
VRR	717.076	742.351	796.871	749.591	732.429	761.706	770.435	769.536	785.174	823.304	823.489	813.018	801.286
VRR App neu							0	0	5.714	16.852	30.764	49.988	65.602
mobilNRW										7	2.682	64.894	57.943

Abbildung 3: Anzahl der Installierten Apps auf Smartphones

Im Appstore von Apple sowie im Google Playstore liegt die aktuelle Durchschnittsbewertung bei 2,4 Sternen. Gerade bei Relaunches von Apps, sind zunächst verhaltene Bewertungen in den Stores nicht unüblich. Durch gezielte Maßnahmen, wie die Erweiterung der Zahlmethoden um PayPal, die eTarifauskunft in der App sowie ein Bewertungs-Popup wird ein Anstieg der Durchschnittsbewertungen zukünftig erwartet. Dabei gilt es auch die Nutzerinnen und Nutzer zu einer Bewertung zu aktivieren, die die neuen Möglichkeiten der neuen App begrüßen und trotz Zufriedenheit noch keine Bewertung abgegeben haben. Die Erfahrungen aus der bisherigen VRR-App zeigen, dass dieser Anteil in der Regel sehr hoch ist.

16. Digitalisierungsoffensive

Die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW wurde im Jahr 2017 auf Initiative des Verkehrsministeriums, zusammen mit den Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden und Verkehrsverbünden aus NRW gegründet. Allen Kund:innen des öffentlichen Nahverkehrs in NRW soll eine individuelle, flexible Mobilität, mithilfe einer modernen, einheitlichen und durchgängigen Informations- und Dienstleistungslandschaft ermöglicht werden. Die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW strukturiert vier zentrale Projekte in derzeit 27 landesweiten Teilprojekte zur digitalen Mobilität. Diese werden von Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden, Verkehrsverbünden und weiteren Partnern im NRW-Nahverkehr pilotiert sowie landesweit eingeführt. Die vier Projekte sind Querschnitts- und VDV-Projekte, EFM-Technologien, eTarif und Information und Datenqualität. „On-Demand Ridepooling NRW“ und „Wettbewerb Künstliche Intelligenz im ÖPNV in NRW“ sind zwei der Teilprojekte. Federführende Akteure für die Koordination der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW sind die Kompetenzcenter des NRW-Nahverkehrs für Digitalisierung (KCD) und Marketing (KCM) sowie die Zentrale Koordinierungsstelle NRW (ZKS). Weitere Informationen zur ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW finden sich unter https://digitalemobilitaet.nrw/.

On-Demand Ridepooling NRW

In NRW gibt es 21 On-Demand Ridepooling Projekte bei Verkehrsunternehmen (Stand Januar 2022), davon sind neun Projekte seit Mitte 2021 – vor allem im Rahmen des vom Verkehrsministerium NRW geförderten Landeswettbewerbs „innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ – hinzugekommen. Im Bereich der Technologieanbieter von On-Demand Software gibt es sechs Unternehmen (Via, Ioki, Door2Door, ESM Ansat, PPS/EDV und Padam Mobility); bei den Fahrzeugen kommen insbesondere die sogenannten „London Taxis“ (LEVC) zum Einsatz, teils aber auch Kleinbusse oder E-Vitos. Um das Zusammenspiel zwischen dem ÖPNV und On-Demand Ridepooling Systemen auszubauen, gibt es unter anderem beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Aktivitäten zur Einbindung dieser Verkehre in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme. Mit ersten Ergebnissen wird im Laufe des Jahres gerechnet.

Für einen zielführenden Austausch und eine Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen, die bereits ein On-Demand Ridepooling System betreiben oder an der Thematik interessiert sind, hat das Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (KCD) Austauschtreffen auf NRW-Ebene initiiert. Beim zweiten Treffen am 10.12.2021 haben 26 Verkehrsunternehmen teilgenommen und die Schwerpunktthemen Betriebsparameter und Technologie bearbeitet.

Weiterhin lässt das bei der VRR AöR ansässige KCD seit Juli 2021 eine Potenzialanalyse für den Einsatz von On-Demand Ridepooling im Ruhrgebiet durchführen. Diese wird vom Verkehrsministerium NRW vollumfänglich gefördert. Der Fokus der Analyse liegt auf nachfrageschwächeren Räumen und Zeiten, also Verkehre in ländlich geprägten Räumen und Nachtverkehre, sowie kommunalübergreifenden Relationen. Beginnend mit der Aufarbeitung der vorhandenen Daten (Anfragen in der Fahrplanauskunft sowie Auswertung von Mobilfunkdaten) und einer Modellierung des Ruhrgebiets, werden potenzielle Ridepooling-Gebiete ermittelt und Betriebs- und Wirtschaftlichkeitskennzahlen in großräumiger Granularität gesamthaft für das Ruhrgebiet berechnet. Die Analyse schließt mit der Ableitung von strategischen Handlungsempfehlungen zur Einbettung von On-Demand-Verkehren als Baustein des ÖPNV-Netzes, i.S.v. öffentlich bestellten Verkehren. In Kürze liegen die Ergebnisse der in enger Abstimmung mit dem VRR, dem ZRL und den Verkehrsunternehmen im Ruhrgebiet durchgeführten Potenzialanalyse vor und es ist eine Abschlussveranstaltung für die Fachöffentlichkeit geplant.

Es zeichnet sich ab, dass der Einsatz von On-Demand-Verkehren als Ergänzungs- und Verdichtungsverkehre eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit sich bringen kann. Hier rechnet man damit, dass 300.000 zusätzliche Menschen im Tag- und 1,7 Mio. zusätzliche Menschen im Nachtnetz erschlossen werden könnten (d.h. dass innerhalb von 15 Minuten Gehweg eine Haltestelle anzutreffen wäre). Die Studie empfiehlt daher den Ausbau der bislang nur in Teilräumen fahrenden Bedarfsverkehre, ihre tarifliche und anwendungsfallspezifische Integration sowie die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für eine nachhaltige Etablierung und die Schaffung einer einheitlichen Software-Plattform im Ruhrgebiet.

Gemeinsam mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen der Kooperation Metropole Ruhr möchte das KCD im Anschluss an die Analyse in Gespräche mit dem Verkehrsministerium NRW treten, um – unter Berücksichtigung der Förderlandschaft – Vorschläge für die Planung und Umsetzung dieser Empfehlungen zu erarbeiten.

Wettbewerb Künstliche Intelligenz im ÖPNV in NRW

Digitalisierung und Vernetzung sind wichtige Zukunftsaufgaben für den ÖPNV in NRW und bundesweit. Die intelligente Verknüpfung von Daten dient zunehmend als Grundlage dafür, Mobilitätsservices und neue Mobilitätsprojekte mit vernetzten Lösungen und zukunftsweisenden Angeboten zu entwickeln. Damit Nordrhein-Westfalen die Komplexität der Mobilität mit

ihren vielen Wechselwirkungen in der Zukunft bewältigen und sich als Innovations- und Wirtschaftsstandort behaupten kann, setzt es auf Schlüsseltechnologien wie die Künstliche Intelligenz (KI).

Um die Anwendung von KI im ÖPNV voranzutreiben, schreibt das Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) im Frühjahr 2022 einen Wettbewerb aus.

Beteiligen können sich Unternehmen, die gelungene Konzepte im Zusammenhang mit KI rund um Verkehr und Mobilität entwickeln und konkrete Anwendungsfälle für den ÖPNV erarbeiten. NRW-Unternehmen, -Hochschulen und Konsortien mit NRW-Anteil und ÖPNV-Bezug können sich über eine eigene Webseite bewerben. Gesucht werden auf Künstlicher Intelligenz (KI) basierende Produkte, Dienstleistungen oder Geschäftsmodelle. Branchenfremde Unternehmen können Partnerschaften mit Organisationen des NRW-ÖPNV (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden, Aufgabenträgern) eingehen und so teilnehmen.

Mit Förderung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen werden mit dem Wettbewerb ambitionierte KI-Vorhaben und kreative Ideen angeregt, die zeigen, welche Potenziale die KI für einen besseren Nahverkehr bieten kann. Dabei geht es um die Anwendung von Methoden, die bereits erforscht und vielleicht auch schon auf anderen Gebieten erprobt worden sind. Die Ergebnisse sollen zumindest funktionsfähig und weiterentwickelbar, sogenannte „minimal viable products“ sein, marktreife Produkte sind nicht erforderlich.

Unter allen eingereichten Projekten werden durch eine Fachjury bis zu Zwei ausgewählt, die zusammen die Förderung von insgesamt bis zu 500.000 € erhalten. Die siegreichen Teilnehmer*innen beantragen die Förderung, erhalten ihren Zuwendungsbescheid, entwickeln ihr Produkt bis Ende 2022 und dokumentieren das Ergebnis. Die Gewinner werden auf der Webseite vorgestellt.

17. Standard (((eTicket Deutschland: Migration auf (((etiCORE

Sachstand

Die elektronischen Tickets im ÖPNV in NRW, sei es auf Chipkarten, als Handyticket im Smartphone oder als Online-Tickets, beruhen auf dem Standard (((eTicket Deutschland – auch bekannt als VDV-Kernapplikation oder kurz VDV-KA. Darin sind neben Inhalt und Format der Tickets auch die zugehörigen Hintergrundprozesse und -systeme, Kundenterminal und Sicherheitsmechanismen definiert.

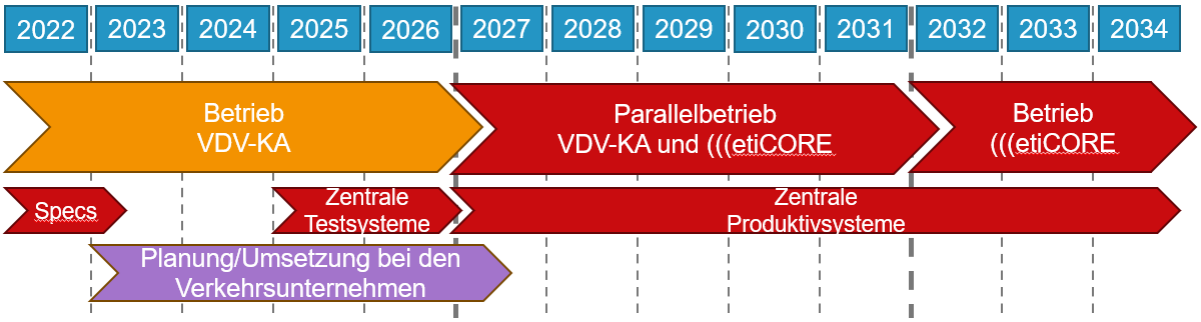
Der (((eTicket-Standard VDV-KA besteht nun seit 15 Jahren. Der nötige Austausch der Sicherheitskomponenten soll für eine Modernisierung des gesamten Standards genutzt werden. Ziel

der neuen VDV-KA Version 3.0 ist eine Verbesserung von Sicherheit, Performance, Komplexität und Technologien.

Mit Version 3.0 erhält der (((eTicket Standard VDV-KA den Namen (((etiCORE.

Mit (((etiCORE wird das Sicherheitsmanagements (2GSI) auf moderne Kryptographie-Verfahren und längere Schlüssel umgestellt. Die Prozesse zur Ausgabe und Kontrolle von (((eTickets sollen deutlich beschleunigt und vereinfacht werden. Die Spezifikationen werden komplett überarbeitet und werden zukünftig in Deutsch und Englisch zur Verfügung stehen.

Der Beschluss zur Migration auf (((etiCORE ist in der (((eTicket Deutschland Teilnehmerversammlung im Jahr 2020 gefasst worden. Für die Umsetzung ist der folgende Zeitplan vorgegeben:



Der (((eTicket Service arbeitet aktuell an der Erstellung der Detailspezifikationen für (((etiCORE, die im 1. Quartal 2023 komplett vorliegen sollen. Ab diesem Zeitpunkt sollten die Verkehrsunternehmen Gespräche mit ihren Herstellern zur Umsetzung aufnehmen.

Aufgrund der umfangreichen Änderungen ist (((etiCORE nicht kompatibel zum aktuellen Standard. Bei allen Hintergrundsystemen und Kundenterminals ist ein Softwareupdate erforderlich, ältere Hardware muss eventuell ausgetauscht werden. Um die Auswirkungen für die Kunden zu minimieren, werden die Chipkarten nicht ausgetauscht, sondern bleiben bis zum Ende ihrer Laufzeit gültig. Erst dann wird eine neue Chipkarte im neuen Format ausgegeben. Die Systeme müssen so ertüchtigt werden, dass VDV-KA und (((etiCORE über einen Übergangszeitraum von 5 Jahren parallel unterstützt werden. Die Migration zu (((etiCORE stellt die Verkehrsunternehmen vor große planerische und finanzielle Herausforderungen.

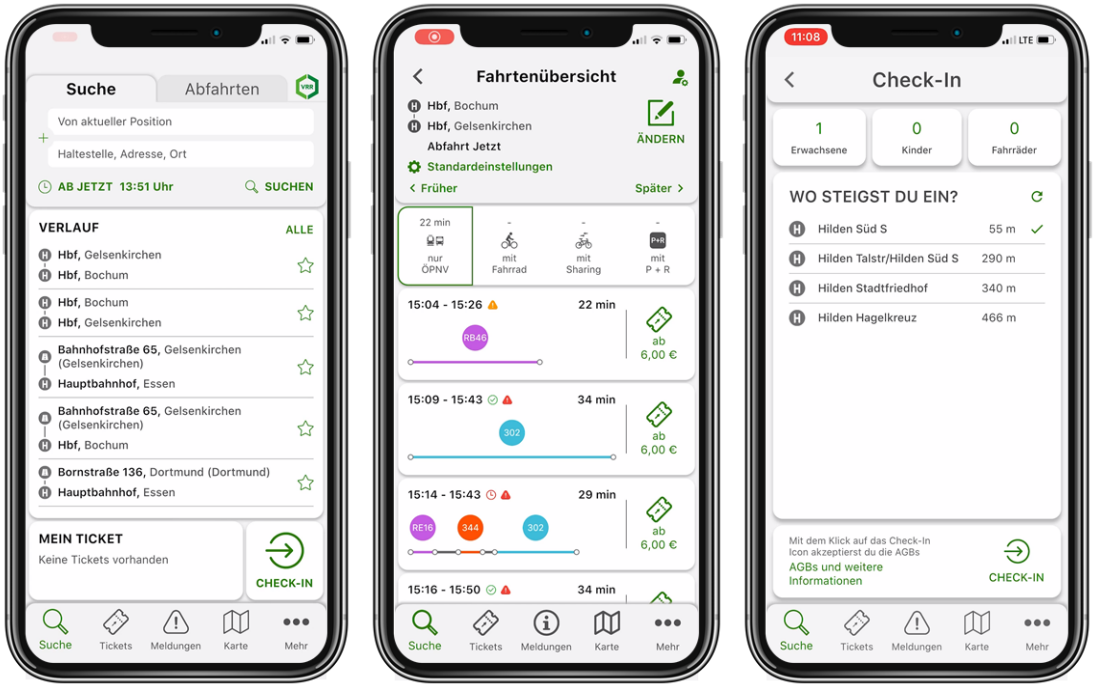
Durch die Verknüpfung der Tarife innerhalb von NRW, muss die Migration zur (((etiCORE NRW-weit einheitlich durchgeführt werden. Der Beschluss dazu im VRR und auf NRW-Ebene steht noch aus.

Die LAG EFM Technik NRW hat Ende 2021 die UAG (((etiCORE NRW einberufen. Neben der Diskussion der technischen Spezifikation soll dort auch das Migrationskonzept für NRW entwickelt werden.

Das KCD fungiert als NRW-Koordinator für die Migration zu (((etiCORE.

18. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System und Landes-App mobil.nrw

Mit der zum 01.12.2021 in der landesweiten mobil.nrw App sowie der neuen VRR-App veröffentlichten CheckIn und CheckOut Funktion hat die Einführungsphase des landesweiten eTarifs eezy.nrw im VRR und in NRW begonnen. Im Rahmen der Presseveranstaltung am 01.12.2021 in Köln konnte der VRR und die Partner bei der Systembeschaffung NWL und NVR gemeinsam mit NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes den Startschuss für das neue System und den eTarif geben.



Entsprechend der positiven medialen Resonanz wurde das System im Laufe des Dezember 2021 für über 10.000 eTariffahrten genutzt und bereits Mitte Januar wurde die Marke von 20.000 eTariffahrten überschritten. Diese Tendenz setzt sich trotz der weiterhin anhaltenden Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen sowie typische Gelegenheitsverkehre fort.

Die VRR-App sowie die Whitelabellösungen, die von vielen Verkehrsunternehmen sowie mobil.nrw eingesetzt werden, verfügen auch weiterhin über das klassische Ticketsortiment. Auch bei diesem verzeichnete das neue System in den letzten zwei Monaten weiterhin steigende Verkaufszahlen.

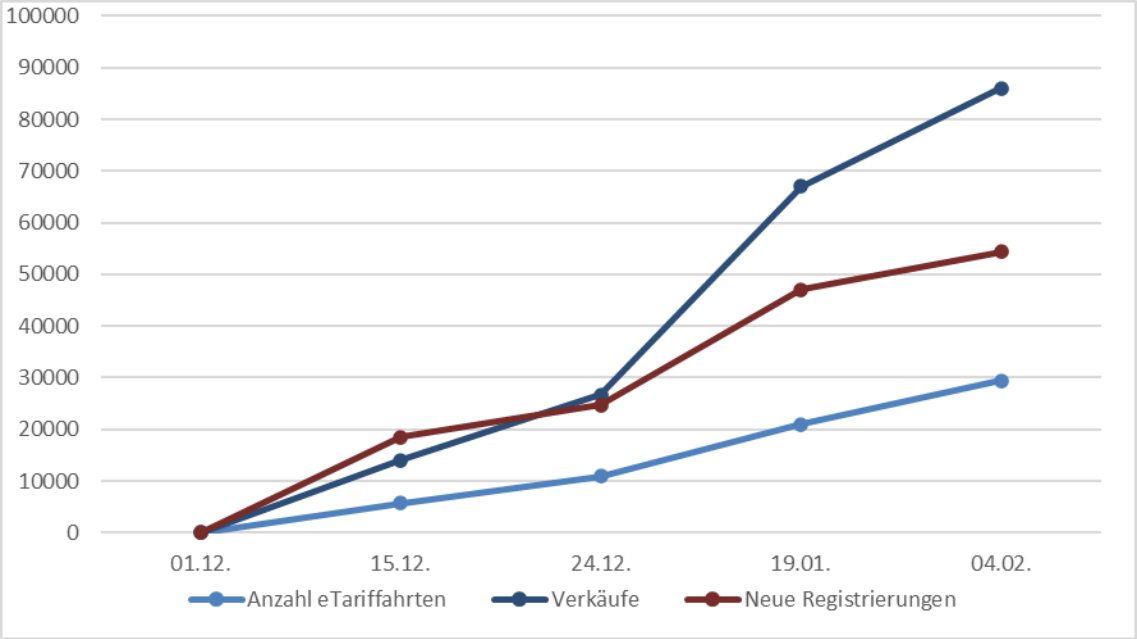


Abbildung 4: Nutzungszahlen eTariffahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (ab Dezember 2021)

Entwicklung in der technischen Entwicklung des Projektes

Nach dem Start des eTarifs und der produktiven Nutzung des Systems durch viele Fahrgäste stand und steht insbesondere die Stabilität und Verlässlichkeit sowie das Ausrollen der Mandanten im Fokus der Arbeiten des Dienstleisters und der Auftraggeber. Dabei läuft das System seit dem Start stabil und die Serverkapazitäten werden kontinuierlich überwacht.

Insbesondere die Kundenrückmeldungen beim 1st-Level-Support und im Kundendialog werden hinsichtlich möglicher Probleme in der Nutzung oder Unklarheiten kontinuierlich analysiert und ggf. notwendige Anpassungen umgesetzt. So konnte mit einem Android-Update ein Tastaturproblem bei einigen Android-Geräten gelöst werden und die Auffindbarkeit der App zum Stichwort eezy durch Aktualisierung der Schlüsselwörter bzw. Texte in den Appstores verbessert werden. Einige Nutzerinnen und Nutzern der mobil.nrw App hatten zudem versucht, sich mit den Benutzerdaten aus der Vorgänger-App einzuloggen. Vereinzelt konnte das digitale Ticket (Barcode) noch nicht von allen Geräten der Kontrolleure und in den Fahrzeugen ausgelesen werden. Das Kompetenzcenters Digitalisierung (KCD), welches die Basisdaten für die Kontrollsysteme landesweit bereitstellt, ist mit den betroffenen Verkehrsunternehmen umgehend in den Austausch getreten und unterstützt diese. Zudem haben die

Verkehrsunternehmen ihre Kontrolleure und Fahrer umgehend informiert, dass kein Problem mit dem eTarifticket vorliegt.

Ergänzt werden die Analysen der Kundenrückmeldungen durch Testfahrten, insbesondere um mögliche Sachverhalte zu reproduzieren und die Qualität kontinuierlich zu monitoren. Für Fragen rund um den eTarif hat der VRR unter www.vrr.de/eezy zudem eine Übersichtsseite zu den eTarifen in NRW und eine FAQ bereitgestellt, um auf die spezifischen Fragen der Nutzerinnen und Nutzer einzugehen.

Nach dem Start sind aktuell das Bezahlverfahren Paypal sowie die eTarifauskunft als funktionale Erweiterungen geplant. Beide Funktionen befinden sich bereits auf dem Testsystem und werden für die Freigabe geprüft. Mit der eTarifauskunft wird der voraussichtliche Preis des eTarifs in die Auskunft integriert. Dies gibt den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, bereits vor Fahrtantritt und direkt in der App, sich über die voraussichtlichen Preise zu erkundigen. Dabei werden die Grund- und Arbeitspreise für die Luftlinienkilometer sowie die Fahrtendeckel berücksichtigt.

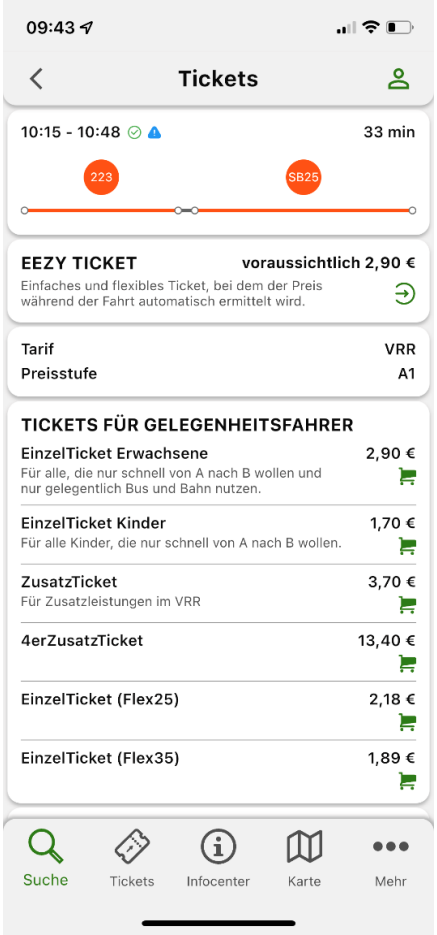


Abbildung 5: Anzeige des voraussichtlichen Preises für den eTarif

Die Fahrt wird auch weiterhin durch den CheckIn begonnen und erst nach dem CheckOut erfolgt die Abrechnung anhand der durchgeführten Reise. Bei dieser Berechnung fließen dann auch bspw. vorherige Fahrten innerhalb des 24h Preisdeckels ein.

Der AVV hat zudem, ähnlich wie dies bereits im VRR der Fall ist, einen Fahrtendeckel beschlossen. Dieser wird in Zusammenarbeit mit dem AVV ins System integriert und anschließend getestet.

Umsetzung der neuen CheckIn/CheckOut Funktion bei den Verkehrsunternehmen

Mit dem Beginn der Einführungsphase des eTarifs in NRW mit der mobil.nrw App und der VRR-App mit den ersten VU-Mandanten wird die neue Funktion sukzessive in weitere Apps integriert.

Verkehrsunternehmen	Status
DB Regio Bus	Live (Whitelabel)
HCR – Straßenbahn Herne	Live (Whitelabel)
Mobil.nrw	Live (Whitelabel)
NIAG	Live (Whitelabel)
Rheinbahn AG	Live (eigene App)
Stadtwerke Krefeld	Live (eigene App)
Stadtwerke Remscheid	Live (Whitelabel)
STOAG - Oberhausen	Live (Whitelabel)
Vestische Straßenbahn	Live (Whitelabel)
VRR	Live (Whitelabel)
Bogestra	Live (Whitelabel)
Hagener Straßenbahn	Live (Whitelabel)
Stadtwerke Neuss	Live (Whitelabel)
DSW21 - Dortmund	In Freigabe für Livegang (eigene App)
DVG – Duisburg	Funktion im Test (eigene App)
NEW Möbus	Funktion im Test (Whitelabel)
NEW Viersen	Funktion im Test (Whitelabel)
WSW - Wuppertal	Funktion im Test (eigene App)
Ruhrbahn Essen	Wird eingerichtet – Ticketshop im Test
Ruhrbahn Mühlheim	Wird eingerichtet – Ticketshop im Test
Stadtwerke Solingen	Wird eingerichtet – Ticketshop im Test
BSM - Monheim	Wird eingerichtet

Stadtwerke Dormagen	Wird eingerichtet
VG Ennepe-Ruhr	Wird eingerichtet
Velbert	Wird eingerichtet

Zudem ist in NRW mit dem CiBo-System in seiner aktuellen Ausprägung als CheckIn/Check-Out-System die OWL-Bielfeld mit eigener App als Mandant live. Mit dem technologisch gleichen System des Dienstleisters sind unter dem Projektnamen BigBird Westfalen die drei Unternehmen RLG, RVM und VKU ebenfalls aktiv.
Zudem hat der VRS sein eTarif System mit der eezy.vrs App ausgerollt, welches nicht auf der CiBo-Technologie basiert. Der auf eezy.nrw verfügbare Preisrechner nutzt dieses System für die Preisinformation.

Die Einrichtung der Mandanten stellt sich aus unterschiedlichen Gründen zeitlich langfristiger dar, als dies ursprünglich geplant war. Dies insbesondere auch bzgl. der Kapazitäten des Dienstleisters.

mobil.nrw App

Die seit Anfang November neu veröffentliche Landes-App mobil.nrw wurde zum 30.11.2021 ebenfalls mit der CheckIn/CheckOut Funktionalität ausgestattet und konnte somit zum Start des eTarifs am 01.12.2021 neben dem umfangreichen klassischen Ticketsortiment aus den Verbundräumen VRR, VRS, Westfalentarif und AVV, ebenfalls den eTarif anbieten.

Die Landes-App profitiert als Whitelabel-Lösung auch von den Weiterentwicklungen an App und Ticketshop, so ist auch hier Paypal und die eTarifauskunft als nächste Erweiterungsstufe geplant und wird gemeinsam mit den anderen Apps ausgerollt.

19. Antrag SPD „Verbesserung der barrierefreien Auskunft in der Fahrgastinformation“

Im Folgenden wird der aktuelle Stand der Barrierefreiheit in der Auskunft und der App sowie die in Umsetzung geplanten Maßnahmen beschrieben. Die im Antrag benannte Thematik der Investitionsförderung wird gemeinschaftlich im Sachstand „Kommunen bei Planungsleistungen helfen“ behandelt.

I. Barrierefreiheit in der Auskunft

Um Kundinnen und Kunden eine auf sie zugeschnittene Auskunft liefern zu können und dabei individuelle Anforderungen besser berücksichtigen zu können, wurde die Elektronische Fahrplan Auskunft (EFA) sowie die zugehörigen Hintergrundsysteme in den letzten Jahren

sukzessive erweitert. Ziel war und ist es, die Auskunft für die Reise von Tür zu Tür und insbesondere die Übergänge an den Stationen und Haltestellen durch einen hohen Detailgrad sowie die Integration von verschiedenen Wegeoptionen, bspw. ohne Treppen oder Rolltreppen, zu verbessern.

Für ein solches Routing bedarf es zuerst einer entsprechenden Datengrundlage in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, die im Datenmanagement die Pflege der digitalen Haltestellen und Stationen übernehmen. Dazu wurden initial und unterstützt durch eine §12 Förderung, die Bahnhöfe und andere komplexere Bauwerke im Verbundgebiet (insgesamt 300) erfasst und in den Hintergrundsystemen sowie in OpenStreetMap (OSM) – als Kartengrundlage für alle Auskunftsanwendungen - modelliert. Teil dieser Modellierung waren auch die genaue Verortung von Aufzügen, Fahrtreppen, Treppen und weiteren Details, die für ein barrierefreies Indoor-Routing notwendig sind. Zusätzlich wurden in diesem Prozess Beschilderungen, Straßennamen und Fußgängerampeln im Umfeld der Bauwerke erfasst, die ebenfalls in der EFA angezeigt werden können.

Das Auskunftssystem wurde funktional derart erweitert, dass diese Informationen verarbeitet und bei Bedarf – entsprechend den Einstellungen in der Anfrage - in das Routing integriert werden. Zusätzlich werden auch die Betriebszustände, wie Meldungen über defekte Fahrstühle oder Fahrtreppen, herangezogen, um Nutzerinnen und Nutzer zu informieren und das Routing weiter zu optimieren.

Die Kundinnen und Kunden können bei einer Auskunftsanfrage wählen, welche Mobilitätseinstellungen für sie gelten. So können sie wählen, ob sie Treppen oder Fahrtreppen nutzen wollen oder auf Aufzüge angewiesen sind. Auch weitere Einstellungen sind möglich. Beim Routing werden dann solche Verbindungen ausgegeben, die den Einstellungen entsprechen.

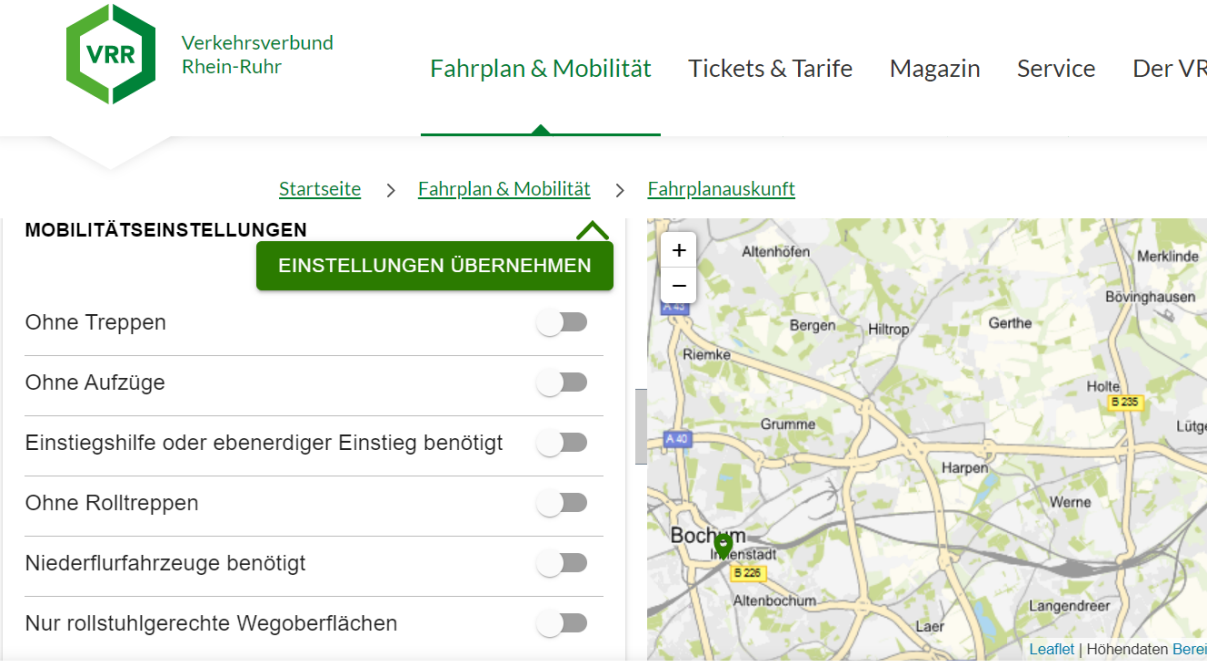


Abbildung 6: Einstellungen im Weblayout

Durch die Modellierung der Bauwerke sowie die eingesetzte Kartentechnik ist es möglich die Kunden und Kundinnen zusätzlich durch Indoor-Karten bei ihrem Weg durch den Bahnhof zu unterstützen. So wird je Ebene die genaue Lage der Aufzüge dargestellt und auch der Weg, den die Kunden und Kundinnen nutzen können. Durch die Einbindung der Störungsmeldungen werden defekte Aufzüge und Fahrtreppen dabei nicht berücksichtigt (siehe hierzu auch III. Förderung von Aufzügen und Fahrtreppen).

Bei einem Pilotprojekt in Dortmund wurden außerdem große Teile der Innenstadt ebenfalls modelliert. Dadurch wird dort auch das Routing des Fußwegs durch die Stadt entsprechend der Barrierefreiheitseinstellungen angepasst und zum Beispiel, bei entsprechender Einstellung, auch der Untergrund des Weges berücksichtigt und Wege vorgeschlagen, die insbesondere Brücken oder Straßenquerungen mit Ampeln aufweisen.

Durch die Nutzung von OpenStreetMap profitiert der VRR und damit die Kundinnen und Kunden auch von den Details, die durch die Community eingepflegt werden. Zudem trägt der VRR durch die Modellierung der Bauwerke auch zur frei verfügbaren Qualität der Karten bei.

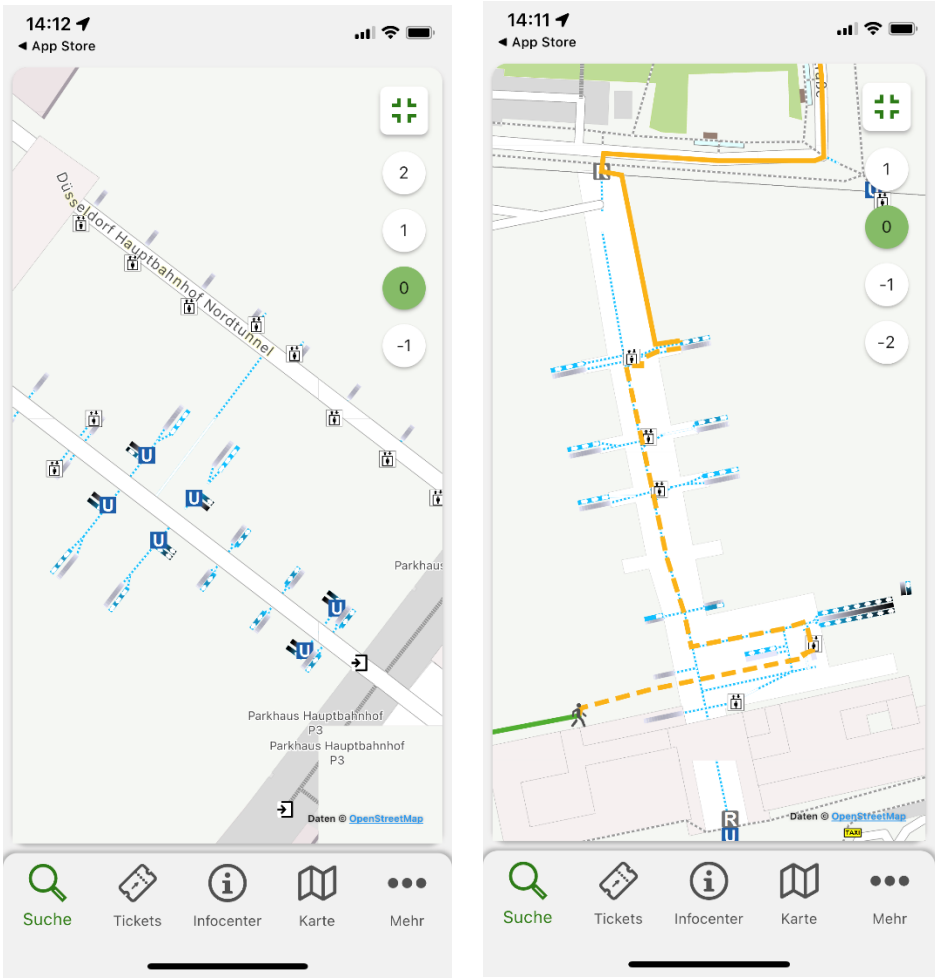


Abbildung 7: Karte mit Aufzügen (Bild1), Karte mit Fußwegerouting (Bild 2)

Im Bereich der Auskunft ist der weitere Ausbau der Information geplant - bei der Anzeige der tatsächlichen Wagenreihung, die u.a. für Menschen, die einen Rollstuhl benötigen, Eltern mit Kinderwagen und Fahrradnutzerinnen und -nutzer, relevant sind. Auch dies wird zu einer einfacheren Nutzung an komplexen Haltestellen und Stationen sowie der im Antrag geforderten Weiterentwicklung der Barrierefreiheit auf Basis der bisherigen Arbeiten beitragen.

II. Barrierefreiheit der Oberflächen

Für die Kundinnen und Kunden ist insbesondere der Zugang zu den Informationen über die verschiedenen Oberflächen der Auskunft wichtig. Dabei ist neben der Barrierefreiheit der Routen an sich, auch die der Oberflächen sowie die Möglichkeit der Einstellung der Routinganfragen – wie zuvor beschrieben – relevant. Zudem beinhaltet die neue VRR-App auch noch funktional entsprechende Unterstützung, beispielsweise mit dem Assistenten für die Reisebegleitung und der Möglichkeit, über die „Diktierfunktionen“ der App-Betriebssysteme auch Spracheingaben zu tätigen.

Die neue VRR Verbund-App sowie das Web-Kundenportal wurden unter der Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben der barrierefreien Nutzung ausgeschrieben und konzipiert. Die Systeme müssen den Standards der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) Version 2.0 entsprechen. Die abschließende Konformitätsprüfung nach der BITV 2.0, befindet sich zurzeit in Vorbereitung. Zur optimalen Umsetzung von Barrierefreiheitsstandards wurde eine spezialisierte, externe Agentur beauftragt, welche die App sowie das Web-Kundenportal anhand von 75 standardisierten Prüfschritten analysiert hat.

Die BITV 2.0 Prüfung umfasst unter anderem die Beurteilung von: Aufbau, Inhalten, Schrift, Grafiken & Bilder, Farben & Kontraste, Navigationsmechanismen, Tabellen, Formulare sowie Skripte und Applets. Dabei wird die Zugänglichkeit für unterschiedliche Arten von Beeinträchtigungen, wie Farbblindheit, Blindheit sowie stark eingeschränkte Sehschärfe beurteilt.

III. Förderung von Aufzügen und Fahrtreppen

Der VRR hat über drei Sonderförderprogramm die Modernisierung bzw. den Austausch von Fahrtreppen und Aufzügen in den Jahren 2011-2012, 2014-2015 und 2019-2020 gefördert.
Gefördert wurde die Modernisierung von Fahrtreppen und Aufzügen bzw. deren Ersatz, sofern folgende technische Punkte erfüllt sind:

- Mindestförderbedingung ist, dass die Anlage in der Lage sein muss, ihren Betriebszustand (betriebsbereit oder außer Betrieb) über eine entsprechende Schnittstelle der Fahrplanauskunft auf der Homepage und dem mobilen Kanal (App) des VRR mitzuteilen, damit mobilitätseingeschränkte Personengruppen sich hierüber informieren können (elektronische Auskunft zur barrierefreien Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personengruppen).

- Darüber hinaus sollte mindestens ein weiterer für den Fahrgast funktionsverbessernder Modernisierungstatbestand beim Einbau einer neuen Fahrtreppe vorhanden sein; dies wären z.B. Langsamläufer für sanftes Anfahren, Möglichkeit der bedarfsgerechten Richtungsänderung oder auch Erhöhung der Förderkapazitäten beispielsweise durch breitere Fahrtreppen.

- Die zu modernisierenden Anlagen dürfen entweder gar nicht gefördert worden sein oder sie unterliegen keiner Zweckbindung mehr oder nur noch einer geringen. Fahrtreppen und Aufzüge, die keiner Zweckbindung mehr unterliegen, werden mit einem

höheren Fördersatz bezuschusst als Anlagen, die noch maximal einer Zweckbindung von 5 Jahren unterliegen. Hierbei wurde ein gestaffelter Fördersatz angesetzt:

- 1. Maßnahmen mit abgelaufener Zweckbindung: 90%
- 2. Maßnahmen mit noch laufender Zweckbindung von 5 Jahren oder weniger: 75%