

nicht öffentlich

	Vor	lage		
Betreff				
Gemeinsar	mer Antrag von CD	U und Bünd	nis/90 Die Gr	ünen
"Sch	nittstellen im Verke	ehrsgebiet re	eduzieren" -	
		sgrundlage		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. N	Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	V/X/2021/02	39	26.11.2021	35
<u>Beratungsfolge</u>		Zuständigkeit	Sitzungstermin	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat	der VRR AöR	Kenntnisnahm	e 29.11.2021	
	nr und Planung der VRR	Kenntnisnahm	e 02.12.2021	
AöR				
Verwaltungsrat der V	RR AÖR	Kenntnisnahm	e 07.12.2021	
Beschlussvorschlag	N-			
·	1. eirat der VRR AöR, der Aus	sschluss für Verk	ehr und Planung	der VRR AöR
	rat der VRR AöR nehmen		•	
•	den vorliegenden Entwu	•		· ·
_	iger zu diskutieren und fir			
		G		
Finanzielle Auswirk	ungen:			
☐ Ist im aktuellen W	irtschaftsplan berücksicht	igt.		
☐ Kann aus eingesp	oarten Mitteln des aktuelle	en Wirtschaftspla	ns finanziert werd	den.
☐ Greift im nächste	n und/oder Folgejahren ur	nd wird im Wirtso	haftsplan eingep	lant.

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

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

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Der ÖPNV ist eine der tragenden Säulen und ein anerkanntes Mittel, um die Auswirkungen des Klimawandels zu reduzieren. Damit diese Säule nachhaltig und dauerhaft stabilisiert wird, ist es unerlässlich, den ÖPNV aus dem Blickwinkel der Kund*innen zu betrachten und zu gestalten. Aus diesem Grund ist der ÖPNV und die Frage seiner Attraktivität ein Teil der öffentlichen Diskussionen, da er gut und kundenfreundlich ausgebaut einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Der VRR setzt sich daher, wie andere Akteure auch (z. B. die Kooperation Metropole Ruhr mit dem "11 Punkte-Plan zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet"), für die Verbesserung und Attraktivierung des ÖPNV ein. So hat sich der VRR bereits vor längerer Zeit das Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren gemeinsam mit den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und sonstigen für die Mobilität wichtigen Akteuren den ÖPNV weiter zu stärken. Dies unterstützt u. a. auch das Verkehrskonzept 2030/50, das zusammen mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bearbeitet wird sowie die engere Kooperation mit dem RVR. Beispielhaft wird bereits heute mit dem RVR zur Harmonisierung der Nahverkehrspläne in einem gemeinsamen Projekt eng zusammengearbeitet.

Der gemeinsame Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis90/Die Grünen des VRR "Grenzen und Systembrüche im ÖPNV reduzieren" vom 21. Juni 2021 unterstützt diese Bemühungen und zielt ebenfalls auf eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV ab.

Entsprechend dem oben formulierten Ziel der nachthaltigen Attraktivierung des ÖPNV thematisiert der vorliegende Entwurf den ÖPNV als Gesamtsystem aus der Perspektive der Kund*innen. Damit sollen Diskussionsansätze und Anregungen für Verbesserungspotenziale für die Kund*innen aufgezeigt werden und mögliche Lösungen angerissen werden. Ein Schwerpunkt der Betrachtung sind deshalb die für Kund*innen merkbare Systembrüche an Stadt- bzw. Kreisgrenzen. In einer ersten Näherung auf das Thema wurden mögliche Gründe für die Systembrüche außer Acht gelassen bzw. nicht hinterfragt, da es in erster Linie um die Kund*Innensicht geht.

Ganz bewusst wurde daher kein grundsätzlicher konzeptioneller Ansatz verfolgt. Vielmehr stehen die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer*Innen im Fokus der Betrachtung, aus deren Perspektive praktische Verbesserungsmöglichkeiten betrachtet und anhand konkreter exemplarischer Beispiele erläutert werden. Gleichzeitig wird einer kritischen Selbstreflexion über möglicherweise verpasste Chancen in der Vergangenheit, den ÖPNV qualitativ besser, leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten, Raum gegeben. Dabei sollte es das gemeinsame Ziel sein, dass der Nahverkehr im Verbundraum qualitativ im deutschland- und europaweiten Vergleich mindestens bestehen kann.

Da der ÖPNV eine Gemeinschaftsaufgabe mit verteilten Zuständigkeiten und Aufgaben ist, kann das Ziel einer Verbesserung des ÖPNV nur erreicht werden, wenn alle für den ÖPNV verantwortlichen Akteur*innen die Herausforderungen zusammen angehen und nach Lösungen suchen, um den Kund*innen eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Durchaus steht dieses Ziel grundsätzlich in einem starken Spannungsverhältnis zu coronabedingten Fahrgeldausfällen und ohnehin geringen Finanzmitteln, weshalb es umso wichtiger erscheint, Synergien zu heben und Möglichkeiten der Optimierung zu nutzen.

Folgende Themen werden in dem beiliegenden Entwurf des Dokuments "Für einen besseren ÖPNV im VRR – Optimierungspotenziale für den ÖPNV im Verbundgebiet des VRR" aus Sicht der Kund*innen betrachtet, ohne dabei einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

- Verbesserungspotenziale in Verkehrsplanung und Betrieb
 Hier werden Möglichkeiten von einer stärkeren kooperativen Herangehensweise und einer
 größeren Abstimmung zwischen den Akteuren betrachtet, um Verbesserungspotenziale zu
 nutzen. Insbesondere durch die Vermeidung von verkehrsplanerischen Brüchen in der Reisekette könnten Hindernisse für Kund*innen abgebaut werden.
- Verbesserungspotenziale der Infrastrukturen im ÖSPV Durch die gemeinsame Entwicklung von für den VRR-Verbundraum einheitlich geltenden Standards für die Infrastruktur (z. B. Haltestellen) könnten Abläufe optimiert und Maßnahmen effizient standardisiert umgesetzt werden. Zusätzlich könnten Maßnahmen wie beispielsweise die weitergehende Etablierung von Vorrangschaltungen den ÖPNV beschleunigen und damit attraktiveren. Gleichzeitig sollte das Ziel einer abgestimmten Barrierefreiheit angestrebt werden. Maßnahmen in diesem Bereich könnten neben einer höheren Akzeptanz des ÖPNV durch Kunden*innen auch zu nachhaltigen Kosteneinsparungen führen.

- Verbesserungspotenziale bei Fahrzeugen des ÖPNV
 Die Standards der Straßenbahnen und Busse könnten durch eine noch stärkere Vereinheitlichung erhöht und gleichzeitig Synergien gehoben werden. Dies könnte auch den Wiedererkennungseffekt bei den Kund*innen steigern. Im Bereich der emissionsarmen Gestaltung
 der Fahrzeugflotte könnten durch eine noch engere Zusammenarbeit zusätzliche positive
 Effekte erzielt werden.
- Verbesserungspotenziale im Bereich Statistik und Reporting
 Den Verkehrsunternehmen liegen viele Daten und Informationen vor, die die wirtschaftliche Gestaltung und die Verkehrsplanung des jeweiligen Unternehmens unterstützen. Durch eine übergreifende Vereinheitlichung, Aufbereitung und Zusammenführung der vorliegenden Daten könnten alle Beteiligten Nutzen ziehen.
- Hochschulen und Forschungseinrichtungen
 Eine enge Zusammenarbeit zwischen VRR, Verkehrsunternehmen und Hochschulen oder Forschungseinrichtungen könnte für alle Seiten Vorteile haben. Hochschulen widmen sich auch neuen Forschungsansätzen im Bereich der Mobilität und bilden in diesen Bereichen Studierende aus. Um frühzeitig an neuen Entwicklungen mitwirken zu können und einen direkten Zugang zu potenziellen Nachwuchskräften zu haben, sollte die beschriebenen Zusammenarbeit intensiviert werden.
- Unternehmensbezogene Querschnittsaufgaben / Gemeinschaftsaufgaben
 Vielfältige Aufgaben werden von allen Unternehmen mehr oder weniger gleich durchgeführt.
 Hierzu gehörten z. B. HR-Aufgaben, Instandhaltungen, Einkauf und Beschaffung sowie die Leitstelle und die IT-Systeme. Bei diesen Aufgaben könnte es hilfreich sein, noch mehr als Gemeinschaft zu agieren, sich breit aufzustellen und bestehende Kooperationen (z. B. mit dem VDV) auszubauen. So könnte z. B. dem wachsenden Mangel an Fachkräften gemeinsam entgegengetreten und beispielsweise Synergien bei der Instandhaltung und Beschaffung gehoben werden.
- Status quo der Zuständigkeiten und Aufgaben des VRR
 Der VRR nimmt für den Verbundraum und für den ÖPNV unterschiedlichste Aufgaben wahr.
 Dieser Punkt umfasst die Bestandsaufnahme der Zusammenarbeit und Schnittstellen zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und dem Land NRW.

Die Aufgabenstellung des o. g. Antrags umfasst zusätzlich auch Facetten, die im Rahmen des laufenden Prozesses der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans betrachtet und bearbeitet werden. Hierzu gehören auch detaillierte Analysen regionaler Schnittstellenproblematiken mit entsprechende Lösungsansätzen. Daher wird an dieser Stelle auf Ausführungen hierzu verzichtet. In den Prozess der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans wird auch die Expertise der Mobilitäts- und Verkehrsplaner*innen der Kreise und kreisfreien Städte, der Verkehrsunternehmen und sonstigen Interessenverbänden sowie der benachbarten Verkehrsverbünde NVR und NWL einbezogen. Ziel ist es auch dabei, eine größere inhaltliche Harmonie und Verzahnung bei der Planung des ÖPNV-Angebots zu erreichen.

Angesichts der hohen Anforderungen, die durch die klimaschutzpolitischen Vorgaben der Bundesregierung an den zukünftigen ÖPNV gestellt werden, ist eine gemeinsame Vorgehensweise und eine konstruktive Zusammenarbeit aller für die Mobilität und das Nahverkehrsangebot relevanten Akteure, insbesondere kreisfreie Städte, Kreise, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände bzw. Verkehrsverbünde, nötig. In diesem Geist wurde der vorliegende Entwurf erarbeitet. Es soll dabei als Diskussionsgrundlage dienen. Das Papier fokussiert sich in Bezug auf den gemeinsamen Antrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen ausschließlich auf Verbesserungsmöglichkeiten im erweiterten verkehrlichen Bereich. Der Entwurf dient als Grundlage ein breiter angelegtes Themenspektrum zur Attraktivierung und Optimierung des ÖPNV zu diskutieren und gemeinsam Lösungen für die Attraktivierung und Optimierung des ÖPNV im Sinne der Kund*innen zu erarbeiten und umzusetzen.

Die Inhalte des Entwurfs wurden noch nicht in den Arbeitskreisen der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und den weiteren Akteuren des ÖPNV diskutiert, dies erfolgt im nächsten Schritt. Die weitere Bearbeitung findet im Rahmen der bestehenden Strukturen und gemeinsamen Arbeitskreise von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern statt. Es bietet sich an, den RVR mit dem Prozess der Ausgestaltung von Mobilitätsimpulsen und die Inhalte des o. g. 11 Punkte-Plans in die weitere Diskussion und Bearbeitung in geeigneter Weise einzubinden.

Wie oben bereits beschrieben besteht ein Spannungsverhältnis zwischen Attraktivierung des ÖPNV, coronabedingten Fahrgeldausfällen und den bestehenden Finanzierungsmittel. Vor dem Hintergrund der zwingend benötigten Erhöhung der Finanzmittel, kann die angestrebte Arbeitsstruktur daher zusätzlich Impulse und Möglichkeiten aufzeigen, gemeinsam zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen.

Hinweis für schnelle Leser*innen:

Um den schnellen Leser*innen einen kurzen Überblick der Optimierungspotentialen und der denkbaren Maßnahmen zu geben, wurden die Überschriften bewusst so gewählt, dass sie das Potential grob beschreiben. Das Inhaltsverzeichnis ist entsprechend mit Verlinkungen versehen. Ergänzend befindet sich jeweils unter den Überschriften hervor-gehoben eine Zusammenstellung mit Informationen zu dem langfristigen Ziel, den kurz- bis mittelfristige Maßnahmenschritte sowie den einzubindenden Akteuren.



Für einen besseren ÖPNV

Optimierungspotenziale für den ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Chinik sion

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Einführung und Status quo im VRR-Verbundraum	5
 Verbesserungspotenziale in Verkehrsplanung und Betrieb Vermeidung von Brüchen in Taktung und interkommunalen Verkehrsangeboten Harmonisierung der Nahverkehrsplanung und Synchronisierung der Nahverkehrspläne Einführung eines abgestimmten Datums für den Fahrplanwechsel im ÖPNV Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr des ÖPNV Einführung eines abgestimmten Krisenmanagements des ÖPNV Aufwertung des Qualitätsmanagements im ÖSPV Umsetzung eines abgestimmten On-Demand-Systems im VRR 	7 7 14 15 17 20 21
Verbesserungspotenziale der Infrastrukturen im ÖSPV 1. Harmonisierung Haltestelleninfrastruktur und deren Erscheinungsbild 2. Nutzung des Potenzials von Vorrangschaltungen für den ÖPNV 3. Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse des ÖSPV 4. Herstellung einer abgestimmten Barrierefreiheit 5. Umsetzung von Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) 6. Zügiger Ausbau des P+R-Angebotes als Mehrwert für den ÖPNV 7. Ausbau der vernetzten Mobilität mit Mobilstationen	24 24 26 28 31 33 34 35
 Verbesserungspotenziale bei Fahrzeugen des ÖPNV Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Bussen Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen 	39 39 40 43
Verbesserungspotenziale im Bereich Statistik und Reporting 1. Einführung eines Reporting zur Qualität und zum Leistungsangebot 2. Aufwertung des Benchmarks und Etablierung eines Best Plactice Hochschulen und Forschungseinrichtungen	45 45 46
 Unternehmensbezogene Querschnittsaufgaben / Gemeinschaftsaufgaben Etablierung einer gemeinsamen Wahrnehmung von HR-Aufgaben, sowie übergreifender Ausbildung und Suche nach Talenten Umsetzung einer gemeinschaftlicher Instandhaltung Einführung eines gemeinsamen Einkaufs und einer gemeinsamen Beschaffung Einführung einer übergreifenden Leitstelle und Harmonisierung der IT-Systeme Schaffung eines gemeinsamen Pools des Sicherheitspersonals 	48 49 50 51 52
Status quo der Zuständigkeiten und Aufgaben des VRR 1. Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten des VRR 2. Aufgaben des VRR mit Interpretationsspielraum	54 55 57
Zusammenfassung und Fazit	58
Ahkiirzungsverzeichnis	50

Vorwort

Es bedarf großer gemeinsamer Kraftanstrengungen, um die Auswirkungen des Klimawandels zu reduzieren bzw. mindestes auf dem aktuellen Stand zu halten. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in diesem Zusammenhang in den Fokus der Diskussionen geraten, da er in allen seinen Facetten ein gutes und einfaches Mittel zur Reduzierung der Treibhausgase ist, aber bisher leider allzu oft stiefmütterlich betrachtet wurde und hierdurch von den Menschen häufig als unattraktiv angesehen wird.

Vor diesem Hintergrund haben sich bereits viele Akteure mit der Herausforderung der Attraktivierung und Verbesserung des ÖPNV auseinandergesetzt. Auch der VRR hat sich bereits vor längerer Zeit das Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren gemeinsam mit den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und sonstigen für die Mobilität wichtigen Akteuren den ÖPNV weiter zu stärken. Damit möchte der VRR in seinem Verbundraum seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands leisten. Der gemeinsame Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis90/Die Grünen des VRR zielt ebenfalls auf eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV ab.

Das vorliegende Potenzialpapier hat somit den ÖPNV als Gesamtsystem mit seinen gebiets-, system- und themenübergreifenden Schnittstellen zum Thema gemacht und gibt praktische Antworten auf die Frage des Verbesserungspotenzials. Dabei steht insbesondere die Optimierung des Nahverkehrsangebots im Verbundgebiet des VRR in einer Vielzahl hierfür relevanter und/oder unterstützender Aspekte im Fokus. Schwerpunkte der Betrachtung sind dabei die Systembrüche an Stadt- bzw. Kreisgrenzen und damit die Zuständigkeiten überschreitenden ÖSPV-Leistungen sowie die bei ein- bzw. ausbrechenden Verkehren betrieblichen und infrastrukturellen Fragestellungen. Es sollen aus dem Blickwinkel der Kunden*innen konkrete bzw. erkennbare Defizite im ÖPNV-Angebot, in seiner praktischen Ausgestaltung und im Übergang zwischen den beiden Teilsystemen SPNV und ÖSPV oder innerhalb des Teilsystems ÖSPV aufgezeigt und anhand konkreter Beispiele erläutert werden.

Somit soll das vorliegende Potenzialpapier einen Beitrag zur Optimierung des kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr leisten und eine aus der Perspektive von Kund*innen betrachtete, exemplarische Bestandsaufnahme von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot aufzeigen. Es soll dazu dienen, anhand von Fallbeispielen Verbesserungspotenziale in den unterschiedlichen Bereichen des ÖPNV und den ergänzenden Mobilitätsangebote aufzuzeigen. Die aufgeführten Fallbeispiele dienen der Veranschaulichung und stehen stellvertretend für eine Vielzahl kleinerer und größerer Fälle.

Gleichzeitig soll das Papier eine kritische Selbstreflex ion über möglicherweise verpasste Chancen in der Vergangenheit ermöglichen, den ÖPNV qualitativ besser, leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten. Ziel dieses Papiers soll es sein, langfristige Verbesserungspotenziale aufzuzeigen und daraus mittel- und kurzfristig realisierbare Maßnahmen abzuleiten, den heutigen Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer*innen möglichst gerecht zu werden. Es soll dabei weder ein grundsätzlicher konzeptioneller Ansatz verfolgt werden, noch soll ein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden.

Da der ÖPNV eine Gemeinschaftsaufgabe mit verteilten Zuständigkeiten und Aufgaben ist, kann das Ziel einer Verbesserung des ÖPNV nur erreicht werden, wenn alle für den ÖPNV verantwortlichen Akteur*innen die Herausforderungen zusammen angehen und nach Lösungen suchen. Die Fokussierung auf die Mobilitätsbedürfnisse bestehender und potenzieller Kund*innen des ÖPNV und die Optimierung der ÖPNV-Nutzung stehen eindeutig im Fokus des vorliegenden Diskussionspapiers.

Um den schnellen Leser*innen einen kurzen Überblick der Optimierungspotenzialen und der möglichen Lösungen zu geben, wurden die Überschriften bewusst so gewählt, dass sie das Potenzial grob beschreiben. Ergänzend befindet sich jeweils unter den Überschriften hervorgehoben eine Zusammenstellung mit Informationen zu dem langfristigen Ziel, den kurz- bis mittelfristige Maßnahmenschritte sowie den einzubindenden Akteuren.

Einführung und Status quo im VRR-Verbundraum

In Deutschland wird der nicht eigenwirtschaftlich organisierte ÖPNV in erheblichem Umfang mit öffentlichen Mitteln finanziert, die zu einem insgesamt qualitativ hochwertigen und für die Nutzer bezahlbaren Verkehrsangebot beitragen sollen. Dennoch ist es dem ÖPNV insgesamt noch nicht gelungen, seinen Marktanteil im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger zu halten oder gar signifikant zu erhöhen.

In Nordrhein-Westfalen sind die kreisfreien Städte und Kreise gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), also für die beiden Teilsysteme Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) zuständig. Die Zuständigkeit für den SPNV wird gemäß ÖPNVG NRW übertragen und als Aufgabenträger von den drei Kooperationsräumen wahrgenommen, die damit für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV zuständig sind. Die kreisfreien Städte und Kreise sind weiterhin für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖSPV zuständig. Darüber hinaus sind die drei Kooperationsräume zuständig für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV, näheres siehe Seite 54, Zuständigkeiten und Aufgaben des VRR).

Auch im Verbundraum VRR ist es dem ÖPNV noch nicht gelungen, seinen Marktanteil insbesondere gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) spürbar zu erhöhen und somit verbundweit einen erheblichen und gleichermaßen notwendigen Beitrag zur Verkehrswende leisten zu können. Nur über eine Veränderung im Mobilitätsverhalten ist eine Veränderung im Modal Split zugunsten des ÖPNV zu erreichen. Diese Verhaltensänderung hängt neben Angebot, Qualität, Komfort, Barrierefreiheit und Preis im Wesentlichen auch von der Wahrnehmung der Menschen ab. Und die Wahrnehmung des ÖPNV in der Öffentlichkeit wird leider häufig von negativen Schlagzeilen geprägt:

Minister erschnitte

misch-konservatider Türkei mischt,
er in das Privatleein. Mindestens
se jede türkische
atte Ministerpräsiogan verlangt. Ertheitsminister Mehfu forderte nun:
nerzhaft. Denn nur
e unter Schmerzen
rtapfere" Türken
den Kaiserschnitt
deshalb verzichten.
ntur Politik

agen lassen Frage offen

s bei der Wahl für Anders als der Iandtrend" ermittelblitbarometer", dass P derzeit keine eigehaben: Die SPD 7, die Grünen auf 14, 7 Prozent: Die Oppotalso 48 Prozent, nur 45 (CDU: 40, FDP Ur SPD, Grüne und pht. Kommentur 5.2

Ruf nach besserem Nahverkehr im Ruhrgebiet

Viele Vorschläge beim ideenwettbewerb von WAZ und RVR

Von Matthias Korfmann und Irmine Skelnik

Essen. Die Menschen im Ruhrgebiet wünschen sich einen besseren, kundenfreundlicheren Nahverkehr. Komplizierte Tarife, überfüllte Bahnen, Zug-Verspätungen sowie der schlechte Zustand vieler Straßen regen viele auf. Wie groß die Unzufriedenheit ist, zeigen die Reaktionen auf den Wettbewerb "1000 Ruhrideen" von WAZ und Regionalverband Ruhr (RVR).

Jede vierte Ruhridee bezieht sich auf Verkehr und Mobilität. Die Leser träumen von einem Nahverkehr "aus einem Guss". Helga Koglin aus Hattingen hält zum Beispiel das Fahren mit Bus und Bahn im Revier für zu kompliziert: "Erklären Sie mal einem Touristen, wie er die Fahrkarten lösen kann." Volker Meier aus Dortmund und Günther Klumpp

aus Unna wünschen sich ein "Ticket für alles", das die Fahrt mit Bus und Bahn, Gepäckaufbewahrung und Leihräder kombiniert.

RVR-Direktorin Karola Geiß-Netthöfel erinnert an die vielen Pendler in der Region. Der RVR hat errechnet, dass sich die Zahl der Berufspendler im Ruhrgebiet in den letzten 20 Jahren stark erhöht hat: von 40 Prozent der Berufstätigen Anfang der 1990er-Jahre auf fast 55 Prozent heute. Besonders hoch ist die Pendlerquote der Erwerbstätigen in den Kreisen des Ruhrgebiets, zum Beispiel Recklinghausen, Wesel und Unna. Dort müssen sogar 63 Prozent der Beschäftigten zum Arbeiten in eine andere Stadt.

Geiß-Netthöfel fordert daher schnellere Verbindungen, kürzere Takte und einfache Tarife. Sie ist sich mit Lothar Ebbers vom Fahrgastverband Pro Bahn einig, dass der Rhein-

Ruhr-Express (RRX) nur einen Teil der Probleme löst. Ebbers: "Nordrhein-Westfalen macht derzeit kein Metropolen-adäquates Angebot beim Nahverkehr auf der Schiene. Die Strecken sind überlastet. Der Regionalverkehr steht in Konkurrenz zum Fern- und S-Bahn-Verkehr,

was zu Verspätungen führt."
Der Verband schlägt einen einzigen Tarifraum zwischen Bad Godesberg und Hamm vor Laut Pro Bahn leidet die Mobilität auch unter den städtischen Verkehrsunternehmen. Ebbers: "Jede Stadt plant allein, häufig sind die Verbindungen über Stadtgernzen hinweg nicht auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt. Es fehlt eine Klammer für den stadtübergreifenden Verkehr. Der RVR oder der VRR könnten diese Aufgabe übernehmen."

Kommentar Seite 1
Berichte Unser Wochenende

ι

Tε

Reisen n bische H Osten. I Außenmin August gilt diensterke nen das T oder damit pen Ansch gen und a ger. Öffentl touristische dabei bevor

Bereits an fen die USchen Siche 20 Botscha schen der werden ar bleiben. A warnungben, die könnten r Präsident führung of denten zu

Presseartikel vom 12. April 2019 in der WAZ

Einführung und Status quo im VRR-Verbundraum

Deshalb wäre es ein Ansatz, zunächst den ÖPNV zu verbessern, bevor man ihn verbilligt. Insofern sollen in diesem Diskussionspapier mit einem kritischen Blick auf den Verbundraum VRR insbesondere das Angebot, die Qualität und die Barrierefreiheit betrachtet werden. Denn das Angebot des ÖPNV im Verbundraum VRR gibt derzeit qualitativ ein differenziertes Bild ab. Während in einigen Bereichen den Fahrgästen im Verbundraum bereits deutschland- bzw. europaweite Qualitätsstandards angeboten und in Einzelfällen sogar übertroffen werden, gibt es andererseits noch einige Bereiche, in denen z. T. deutliches Verbesserungspotenzial besteht.

Veränderungen und Verbesserungen in Wirtschafts- und Verkehrssystemen haben auch immer einen Wirkungszusammenhang mit Aufgabenzuschnitt, Organisationsformen und Strukturen. Das gilt insbesondere für einen polyzentrischen Ballungsraum wie den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

In den folgenden Abschnitten des zweiten Kapitels werden die Optimierungspotenziale beleuchtet, die zumeist aus unzureichender Abstimmung und/oder unterschiedlichen Sichtweisen zwischen Verkehrsunternehmen und/oder kommunalen Aufgabenträgern resultieren und in der Konsequenz für den Fahrgast einen Flickenteppich an Verkehrsangebot und damit eine starke Zugangsbarriere bilden. Es werden Themenfelder behandelt, in denen der ÖPNV im Verbundgebiet des VRR punktuell oder flächendeckend in der Qualität hinter den deutschlandweiten Standards und den Erwartungen der Kund*innen bleibt.

Gleichzeitig ist es auch sinnvoll, den Aufgabenzuschnitt und die Zuständigkeiten des VRR mit einer Übersicht zu betrachten.



Presseartikel vom 12. April 2019 in der WAZ

Insbesondere verkehrsplanerische Brüche in der Reisekette stellen für den Fahrgast weiterhin ein Hindernis auf dem Weg zu einem integrierten und nahtlosen ÖPNV-System dar. Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit zeigen, dass diese Problematik im VRR-Verbundraum auch bei aktuellen Planungen weiterhin präsent ist. Aber auch an anderen Beispielen zeigt sich, dass mit stärkerer Kooperation und Abstimmung ein höherer Grad an Einheitlichkeit und damit ein qualitativer Zugewinn für den Fahrgast, aber auch für die Wirtschaftlichkeit erzielt werden könnte. Dazu zählen insbesondere infrastrukturelle Themen genauso wie digitale Plattformen und neue Mobilitätsangebote.

Entsprechend werden im nachfolgenden Abschnitt Beispiele für Verbesserungspotenzial im ÖSPV des VRR aufgezeigt, welche die Bereiche Verkehrsplanung, Angebot und Betriebsdurchführung umfassen und mit einer kooperativen Herangehensweise und Abstimmung zwischen den zuständigen Stellen erreichbar erscheinen.

1. Vermeidung von Brüchen in Taktung und interkommunalen Verkehrsangebote

Langfristiges Ziel: Schaffung eines integrierten und nahtlosen ÖPNV-Leistungsangebots im Verbundraum ohne spürbare Brüche an Zuständigkeitsgrenzen

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Zunächst sollte zusammen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und kommunalen Verkehrsunternehmen eine Analyse der ÖSPV Verkehrsleistung hinsichtlich Angebotslücken erfolgen. Markante Beispiele sind zwar bekannt, aber es ist zu erwarten, dass weitere Beispiele im Verbundraum existieren, die für den Fahrgast ebenso ärgerlich sind. In einem weiteren Schritt soll für diese Fallbeispiele gemeinsam mit den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Dialog erarbeitet werden, wie diese "Bruchstellen" an den Zuständigkeitsgrenzen entschärft oder ganz beseitigt werden können. Erfahrungen aus vergleichbaren Initiativen des VRR in den vergangenen Jahren zeigen, dass dies auch mit mäßigem Mitteleinsatz oder gar kostenneutral durchführbar ist (so geschehen am Beispiel der Stadtgrenze Essen/Oberhausen im Jahr 2016). Der VRR wird hier seine Rolle als Koordinator für den ÖPNV nutzen, um im Dialog mit den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Lösung zur Entschärfung der Probleme zu erarbeiten. Neben seiner fachlichen Expertise kann der VRR als Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnamen nach § 12 ÖPNVG auch eine finanzielle Unterstützung anbieten, sofern eine infrastrukturelle Lösung zur "Entschärfung" der Bruchstelle beiträgt. Ebenso wichtig ist die Erarbeitung eines Prozesses gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Vermeidung entsprechender Brüche im ÖSPV-Leistungsangebot an Zuständigkeitsgrenzen (siehe dazu den folgenden Abschnitt "Harmonisierung der Nahverkehrsplanung und Synchronisierung der Nahverkehrspläne").

Akteure: Kreisfreie Städte und Kreise (als ÖPNV-Aufgabenträger), Verkehrsunternehmen und VRR

Die Thematik der "Brüche" an Zuständigkeitsgrenzen im ÖSPV an den Stadt- bzw. Kreisgrenzen im Verbundraum des VRR ist kein grundsätzlich flächendeckendes, aber sehr wohl ein punktuelles und in jedem Einzelfall bedeutendes und spürbares Hindernis für die Fahrgäste. Im VRR-Raum zeigt sich dieses Problem besonders im hochverdichteten Raum des Ruhrgebiets.

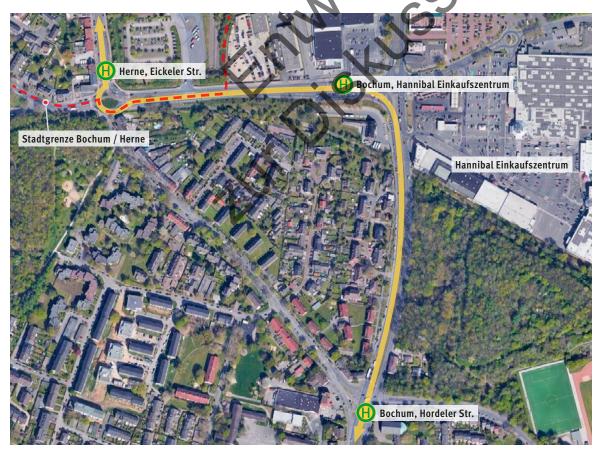
Auch im SPNV besteht punktuell eine vergleichbare Problematik. Beispielsweise muss die S-Bahnlinie S1 mehrere Minuten in Duisburg Hbf verbringen. Während im Ruhrgebiet im S-Bahnbereich nach einem 15/30Min-Taktschema gefahren wird, herrscht im Raum Düsseldorf (noch) ein 20Min-Taktschema vor. Dieses Problem wird aktiv angegangen und mit der Einführung des 15/30Min-Taktschemas im Raum Düsseldorf beseitigt.

Nachfolgende Beispiele zeigen exemplarisch eine Auswahl solcher Fälle im ÖSPV, deren Reihenfolge keine Gewichtung darstellt. Zu erwähnen ist hierbei, dass diesen Beispielen keine tiefergehenden Analysen mit Fahrgastzahlen, Querschnittsbelastungen und Potenzialanalysen zugrunde liegen.

Fallbeispiel 1: Straßenbahnlinie 316 zwischen Bochum und Herne

Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans hat die Stadt Bochum Ende 2018 in ihrem Netz das 15/30-Minuten-Taktschema flächendeckend eingeführt. Dabei wurde auch die städteübergreifende Straßenbahnlinie 306 (Bochum Hbf – Wanne Eickel Hbf) in dieses Taktschema überführt. Da ein 15-Minuten-Takt dem Fahrgastaufkommen nicht annähernd gerecht würde, hat die Stadt Bochum zur Hauptverkehrszeit die Linie 316 vorgesehen, die den Takt zu einem 7,5-Minuten-Takt verdichten sollte.

Die Stadt Herne hat diesen Bedarf jedoch nicht gesehen und die Taktumstellung zum Anlass genommen, die Fahrtenanzahl dieser Straßenbahnlinie auf diesem Abschnitt zu reduzieren. Argumentiert wurde hier mit mangelndem Bedarf. Hierzu hat die Stadt Herne auch ein Gutachten anfertigen lassen, dessen Langfassung dem VRR leider nicht vorliegt.



Lage der Haltestelle "Hordeler Str." zur Stadtgrenze Bochum / Herne und zum Hannibal Einkaufszentrum

In der Folge müssen viele Fahrten der Linie 316 an der Stadtgrenze Bochum-Herne enden. Besonders ärgerlich: Die letzte passende Weiche liegt nicht direkt an der Stadtgrenze, sondern an der Haltestelle "Hordeler Straße". An der Stadtgrenze selbst (Haltestelle "Hannibal Einkaufszentrum") ist eine Ansammlung von Verbrauchermärkten, Baumärkten etc. mit einem signifikanten Besucheraufkommen. Dieses ist für Fahrgäste aus Bochum kommend nun seltener zu erreichen, weil viele Fahrten eine Haltestelle vorher enden.

Aus diesem Grund hatte die BOGESTRA beim VRR einen Förderantrag für eine Kehranlage an der Stadtgrenze/Hannibal Einkaufzentrum gestellt, der aber von der VRR-Politik abgelehnt wurde.

Die Argumentation hierbei war, dass man eine Taktausdünnung wie von der Stadt Herne beschlossen, nicht auch noch mit infrastrukturellen Maßnahmen begleiten möchte. Auch betrieblich erzeugt die nicht durchgehende Bestellung bis Herne für viele Fahrten der Linie 316 ein Problem, denn Straßenbahnfahrzeuge müssen im Netz abgestellt werden, in der Zeit, in der die Stadt Herne keine Fahrten bestellt hat. Zusätzlich entsteht ein Mehrbedarf an Fahrpersonal nur zu bestimmten Zeiten, was eine wirtschaftliche Dienstplangestaltung unmöglich macht. Diese Situation betrifft eine nennenswerte Anzahl von Fahrgästen und verdeutlicht, dass die Stadtgrenzen-Thematik auch heute noch aktuell ist.

Fallbeispiel 2: Stadtbahn U79 zwischen Düsseldorf und Duisburg

Die Stadtbahnlinie U79 verbindet Düsseldorf mit Duisburg und ist eine der höchstbelasteten Stadtbahnlinien im VRR. Sie führt von der Düsseldorfer Universität über Düsseldorf Hbf, die Altstadt nach Norden bis Duisburg Hbf. Derzeit müssen montags bis freitags viele Kurse dieser Linie an der Stadtgrenze (Haltestelle "Kesselsberg") mit Fahrgästen fünf Minuten Standzeit abwarten.

Ursächlich hierfür sind die beiden unterschiedlichen Taktfamilien von Duisburg (15/30) und Düsseldorf (10/20). Beide Städte konnten sich bislang nicht auf eine Lösung für die U79 einigen, sodass die Bahnen an der Stadtgrenze "abwarten" müssen, bis sie ins Taktschema der jeweils anderen Stadt passen.

Sittardsberg, Duisburg	an 13:44 13 45	ab 13:44 13:45
Mühlenkamp, Duisburg	an 13:45 2346	ab 13:45 13:46
St. Anna Krankenhaus, Duisburg	an 13 vi6 13:47	ab 13:46 13:47
Kesselsberg, Duisburg	ah 13:48 13:49	ab 13:53 13:54
Froschenteich, Düsseldorf	an 13:55 13:56	ab 13:55 13:56
Wittlaer, Düsseldorf	an 13:58 13:59	ab 13:58 13:59
Am Mühlenacker, Düsseldorf	an 13:59 14:00	ab 13:59 14:00

Screenshot der Linie 079 in der Fahrplanauskunft

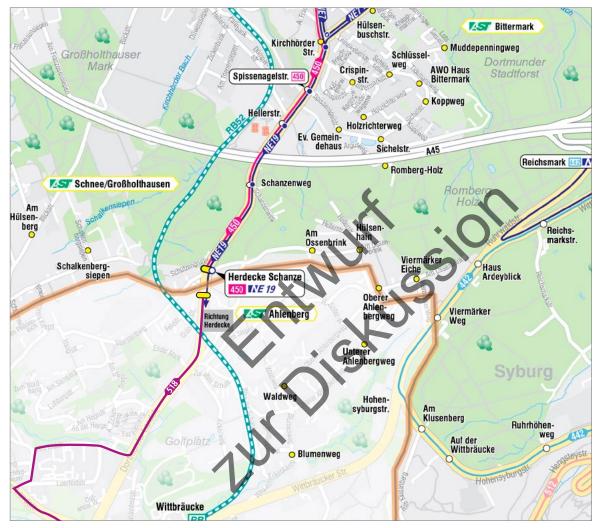
Dieses für Fahrgäste negative Beispiel war in der Vergangenheit noch deutlich ausgeprägter. Inzwischen haben sich Düsseldorf und Duisburg auf einen einheitlichen Fahrplan an den Wochenenden einigen können. Dieser gute Weg sollte weiterverfolgt werden.

0/9				V			r	nonta	ags b	is tre	enage	5						
Haltestellen		Abfahrtszeiten																
	B			B			B		06	05	05 E	06		06	05	05 E	06	
Duisburg Meiderich Bf (Bstg 2)	12 .17	12 .32		12 .47	13 .02		13 .17	13 .32	13 .42		13 .47	13 .52	14.02	14 .12		14 .17	14.22	14.3
Duissern U-Bf (Bstg 2)	22	37		52	07		22	37	47		52	57	07	17		22	27	3
· Duisburg Hbf (Bstg 2)	23	38		53	08		23	38	48		53	58	08	18		23	28	3
· Steinsche Gasse (Bstg 2)	26	41		56	11		26	41	51		56	14 .01	11	21		26	31	4
Grunewald (Bstg 2)	34	49		13 .04	19		34	49	59		14 .04	09	19	29		34	39	4
· Kulturstraße (Bstg 2)	37	52		07	22		37	52	14.02		07	12	22	32		37	42	5
· Sittardsberg (Bstg 2)	44	59		14	29		44	59	09		14	19	29	39		44	49	5
St. Anna Krankenhaus	46	13 .01		16	31		46	14 .01	11		16	21	31	41		46	51	15 .0
· Kesselsberg (Bstg 2)	53	03		23	33		53	03	13		23	23	33	43		53	53	0
D-Froschenteich (Bstg 1)	55	05		25	35		55	05	15		25	25	35	45		55	55	0
· Wittlaer (Bstg 1)	58	08	13 .18	28	38	13 .48	58	08		14 .18	28	28	38	48	14 .48	58	58	0
Kalkumer Schloßallee (Bstg 1)	13 .01	11	21	31	41	51	14 .01	11	21	21	31	31	41	51	51	15 .01	15 .01	1
· Klemensplatz (Bstg 1)	02	12	22	32	42	52	02	12	22	22	32	32	42	52	52	02	02	1:
Lohausen (Bstg 1)	07	17	27	37	47	57	07	17	27	27	37	37	47	57	57	07	07	- 1
Freiligrathplatz (Bstg 3)	09	19	29	39	49	59	09	19	29	29	39	39	49	59	59	09	09	1
 Messe Ost/Stockumer Kirchstr. 	10	20	30	40	50	14 .00	10	20	30	30	40	40	50	15 .00	15 .00	10	10	2
· Nordpark/Aquazoo (Bstg 1)	11	21	31	41	51	01	11	21	31	31	41	41	51	01	01	11	11	2
Theodor-Heuss-Brücke (Bstg 1)	13 .14	13 .24	13 .34	13 .44	13 .54	14 .04	14 .14	14 .24	14 .34	14 .34	14 .44	14 .44	14 .54	15 .04	15 .04	15 .14	15 .14	15 .2
834 nach D-Belsenplatz ab		13.30	13.40	13.50	14.00	14.10	14.20	14.30	14.40	14.40	14.50		15.00	15.10	15.10	15.20		05 15.3
· Kennedydamm (Bstg 1)	13 .17	13 .27	13 .37	13 .47	13 .57	14 .07	14 .17	14.27		14 .37	14 .47	14 .47	14 .57	15 .07	15 .07	15 .17	15 .17	
· Victoriapl./Klever Str. 🗹	18	28	38	48	58	08	18	28	38	38	48	48	58	08	08	18	18	2
· HeinrHeine-Allee 🛚 (Bstg 2)	21	31	41	51	14 .01	11	21	31	41	41	51	51	15 .01	11	11	21	21	3
Steinstr./Königsallee 🗓 (Bstg 2)	22	32	42	52	02	12	22	32	42	42	52	52	02	12	12	22	22	3
Düsseldorf Hbf 🕮 🛇 🖽 (Bstg 2)	24	34	44	54	04	14	24	34	44	44	54	54	04	14	14	24	24	3

Ausschnitt aus dem Linienfahrplan der Linie U79 mit Standzeiten an der Stadtgrenze Duisburg/Düsseldorf

Fallbeispiel 3: Verbindung Dortmund(-Herdecke)-Hagen

Im Dortmunder Süden zeigt sich ein weiteres Beispiel für die Stadtgrenzen-Thematik. Die Linie 450 (DSW21) aus Dortmund kommend endet genau an der Stadtgrenze Dortmund/Herdecke. Zur Weiterfahrt über die Stadtgrenze Richtung Süden ist ein Umstieg in die ebenfalls an der Stadtgrenze endende Linie 518 (Hagener Straßenbahn) aus Hagen kommend erforderlich.

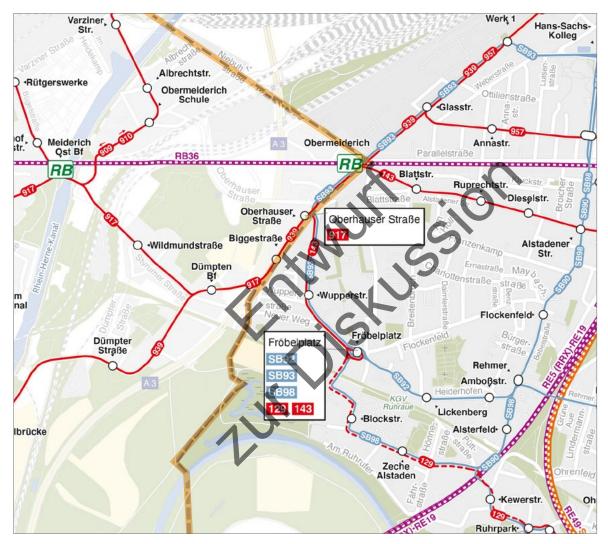


Ausschnitt aus dem Linienplan: Stadtgrenze Dortmund/Herdecke (orange Linie); Umstieg zur Weiterfahrt nötig

Ergänzend ist hinzuzufügen, dass diese Linie in der Vergangenheit eine durchgehende Verbindung war. Sie wurde dann aber vor einigen Jahren an der Stadtgrenze gebrochen. Seitdem müssen Fahrgäste zum Queren der Stadtgrenze umsteigen.

Fallbeispiel 4: Ost-Ast der Buslinie 917 an der Stadtgrenze Duisburg / Oberhausen

Von diesem Beispiel sind zwar nicht viele Fahrgäste betroffen. Es ist jedoch sehr plakativ und steht stellvertretend für eine ganze Reihe solcher Fälle im VRR mit "kleineren Ausmaßen". Die Buslinie 917 (DVG), aus den Duisburger Stadtteilen Ruhrort und Meiderich kommend, endet an der Haltestelle Oberhauser Straße. Die Stadtgrenze zwischen Duisburg und Oberhausen verläuft hier in der Straßenmitte. Auf der einen Seite der Straße steht ein Haltestellenschild der DVG, auf der anderen Seite eines der STOAG. Zwischenzeitlich war im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten, die eine Straßenseite neu asphaltiert worden, die andere nicht.

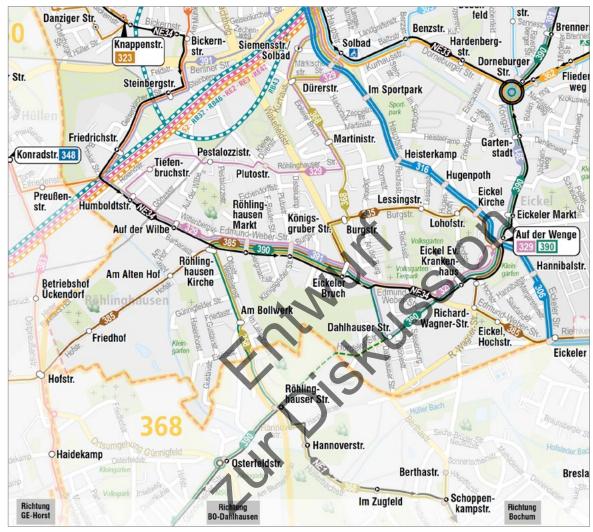


Linienendpunkt der Buslinie 917 an der Haltestelle "Oberhauser Straße". Die Stadtgrenze verläuft in der Straßenmitte, die Haltestelle liegt jeweils nur wenige hundert Meter vom SPNV-Halt oder ÖSPV-Verknüpfungspunkt entfernt.

Die Haltestelle liegt nur ca. 350 Meter vom SPNV-Halt Duisburg-Obermeiderich und nur 600 Meter vom ÖSPV-Umsteigeknoten "Oberhausen Fröbelplatz" entfernt. Beides ist für den Fahrgast aber nicht ohne Umstieg erreichbar.

Fallbeispiel 5: Buslinie 390/391 an der Stadtgrenze Bochum / Herne

Zeitgleich mit der Nicht-Bestellung der Fahrten auf der Linie 316 (siehe Fallbeispiel 1) hat die Stadt Herne auch eine Änderung an der Buslinie 390 (Bochum-Dahlhausen – Herne Bf, Betreiber BOGESTRA) beschlossen. Auch diese Linie sollte von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15/30-Minuten-Takt umgestellt werden.



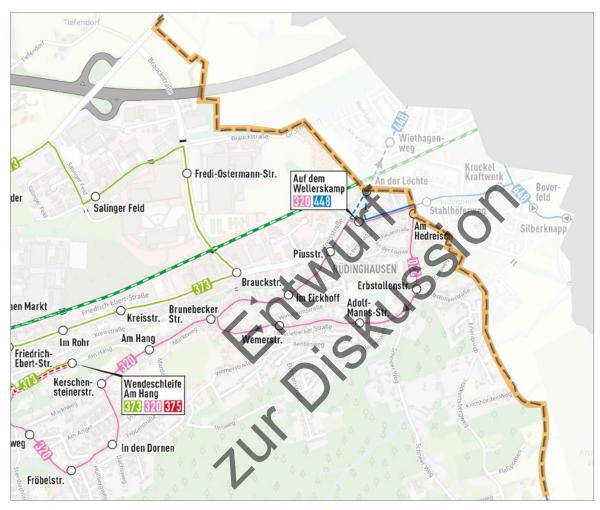
Ausschnitt aus dem Linienplan Herne: Linie 390 wird auf Herner Abschnitt durch Linie 391 verstärkt.

Hier hat die Stadt Herne beschlossen, ausschließlich einen 30-Minuten-Takt zu bestellen. Seitdem endet in der HVZ jede zweite Fahrt an der Stadtgrenze Bochum/Herne. Dabei ist auffällig, dass direkt hinter der Stadtgrenze Bochum/Herne die Linie 390 von einer neu eingeführten Linie 391 (Betreiber HCR) dann doch zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet wird.

Hier kommt es also zu der Situation, dass bis zu den jeweiligen Stadtgrenzen ein 15-Minuten-Takt verkehrt. Die eigentliche Stadtgrenze wird aber nur bei jeder zweiten Fahrt gequert. Auch hier verweist die Stadt Herne auf oben genanntes Gutachten, welches bescheinigt, dass wenige Fahrgäste die eigentliche Stadtgrenze queren. Die neue Linie 391 bindet zusätzlich eine neue Polizei-Ausbildungsstätte an, die Stadt Herne gibt dies als zusätzlichen verkehrlichen Zweck an.

Fallbeispiel 6: Buslinien 320 und 448 an der Stadtgrenze Witten/ Dortmund

An der Stadtgrenze zwischen Witten und Dortmund kommt es zu einer auffälligen und plakativen Situation zweier Buslinien. Die Linie 320 (von Bochum Ruhr-Universität/Witten Hbf kommend, Betreiber BOGESTRA) und die Linie 448 (aus Dortmund-Barop/Dortmund-Hombruch kommend) treffen sich an der Haltestelle "Auf dem Wellerskamp" direkt an der Stadtgrenze von Witten und Dortmund. Zum Queren der Stadtgrenze muss der Fahrgast hier zwischen den beiden Linien umsteigen. Eine durchgehende Verbindung gibt es nicht.



Linien 320 (BOGESTRA) und 448 (DSW21) an der Stadtgrenze Witten/Dortmund. Zum Queren der Stadtgrenze muss der Fahrgast umsteigen.

Diese Fallbeispiele zeigen nur eine kleine Auswahl von planerisch vermeidbaren (künstlichen) Systembrüchen. Im Verbundraum existieren nach grober Schätzung noch mehr als ein Dutzend vergleichbarer Fälle. Diese sind zwar nicht immer plastisch auf Linienplänen o. ä. zu erkennen, stellen aber für den Fahrgast mindestens ärgerliche, wenn nicht sogar unüberwindbare Barrieren in den Reiseketten dar. Vergleichbare Sachverhalte finden sich beispielsweise an den Stadtgrenzen Dortmund/Schwerte (Linie 432), Dortmund/Witten (Linie 449), Bochum/Essen (ÖSPV-Bedienungslücke Dahlhausen) oder Gelsenkirchen/Essen (u.a. Linien 340, 381) und an vielen weiteren Zuständigkeitsgrenzen, insbesondere im Ruhrgebiet.

2. Harmonisierung der Nahverkehrsplanung und Synchronisierung der Nahverkehrspläne

Langfristiges Ziel: Im Verbundgebiet sollen die Nahverkehrspläne stärker inhaltlich abgestimmt und deren Fortschreibung zeitlich synchronisiert werden. Das Thema Nahverkehrsplanung muss stärker regional ausgerichtet werden.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Durch eine stärkere Zusammenarbeit und bessere Kommunikation der ÖPNV-Aufgabenträger unter Koordination des VRR sollen insbesondere Stadt- bzw. Kreisund damit Zuständigkeitsgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien optimiert werden, damit ein der Nachfrage entsprechendes ÖPNV-Leistungsangebot angeboten werden kann.

Akteure: Kreisfreie Städte und Kreise (als ÖPNV-Aufgabenträger) und VRR (als Koordinator ÖPNV), ggf. kommunale Verkehrsunternehmen und sonstige Träger öffentlicher Belange

Auch wenn die Kund*innen es nur mittelbar wahrnehmen; stellt die Nachverkehrsplanung eine tragende Rolle bei der Ausgestaltung dar. Mit seinem Anspruch an eineh abgestimmten und hochwertigen ÖPNV haben die Kund*innen maßgeblichen Einfluss auf die Inhalte des Nahverkehrsplans. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wirkt der VRR, in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV, insbesondere auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hin (§ 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW) und schreibt dies in seinem Nahverkehrsplan fest.

Inhaltliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung

Der VRR sollte, auch um seinem gesetzlichen Auftrag der Koordinierung des ÖPNV gerecht werden zu können, frühzeitig mehr Einblick in die Nahverkehrsplanung der ÖPNV-Aufgabenträger erhalten, da diese einen direkten Bezug zu den Aufgaben des VRR hat. Konkret umfasst dies auch die Koordination von Stadt- und Kreisgrenzen überschreitenden ÖSPV-Linien – ohne dabei in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger einzugreifen. Vielmehr sollte das Hauptaugenmerk auf die Konfliktstellen im Netz gelegt werden, an denen bisher keine Einigung zwischen benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern erzielt werden konnte. In der (jüngeren) Vergangenheit haben solche Schwierigkeiten teils zu erheblichen Bruchstellen an Stadt- bzw. Kreisgrenzen geführt. Das ÖPNV-Angebot hat sich hierdurch spürbar verschlechtert, da das eigentliche Ziel möglichst durchgehender Wegeketten in diesen Fällen nicht erreichbar ist.

Die frühzeitige Einbindung des VRR in die Planung Stadt- und Kreisgrenzen überschreitender ÖPNV-Linien hat zwei Vorteile: Erstens könnten unabgestimmte bzw. widersprechende Planungen des ÖSPV-Leistungsangebots durch benachbarte ÖPNV-Aufgabenträger zeitlich bereits weit im Vorfeld ihrer Umsetzung erkannt und vermieden werden (Beispiele siehe ab Seite 8). Dies ist ein wichtiger Aspekt, da innerhalb des Verbundgebiets in vielen



Regionen enge Verkehrsverflechtungen mit gemeinsamen ÖSPV-Linien zwischen einer Vielzahl von Städten und Kreisen bestehen. Hier ist insbesondere das mittlere Ruhrgebiet, aber auch Regionen wie der Großraum Düsseldorf/Kreis Mettmann zu nennen. Zweitens könnte die Planung des ÖSPV-Leistungsangebots durch die ÖPNV-Aufgabenträger mit den Planungen des SPNV-Angebots durch den VRR besser abgestimmt werden, um die Übergänge zwischen den beiden Teilsystemen zu harmonisieren (Anschlusssicherung ÖSPV/SPNV).

Beide Aspekte haben einen direkten Nutzen für Kund*innen, da Brüche an den Stadt- bzw. Kreisgrenzen vermieden oder behoben werden und gleichzeitig das Image des VRR als Koordinator für regional bedeutsame Verkehre erhöht wird.

Wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung dieser für den Fahrgast so wichtigen Maßnahme ist eine gute Kommunikation sowie eine konstruktive, vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem VRR als Koordinator des ÖPNV im Verbundgebiet und den kreisfreien Städten und Kreisen im Verbundgebiet als Aufgabenträger für den ÖPNV, konkret für den hier relevanten Teilbereich ÖSPV, sowie den Verkehrsunternehmen.

Zeitliche Synchronisierung von Nahverkehrsplänen (NVP)

Ziel des VRR ist es, den Fahrgästen im Verbundgebiet ein möglichst integriertes ÖPNV-Leistungsangebot anzubieten, sodass Zuständigkeitsgrenzen nicht spürbar sind und Übergänge zwischen den Teilsystemen SPNV und ÖSPV reibungslos funktionieren. Hierzu kann eine synchronisierte und abgestimmte Fortschreibung möglichst vieler NVP im Verbundgebiet zu einem fest vereinbarten Zeitpunkt einen wichtigen Beitrag leisten – nachdem eine inhaltliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen erfolgt ist.

Die zeitliche Synchronisierung der Fortschreibung von NVP hätte den Vorteil, dass alle größeren Änderungen im SPNV- und ÖSPV-Leistungsangebot gleichzeitig und damit für Kund*innen merkbarer umgesetzt werden. Damit wäre nahezu ausgeschlossen, dass an Stadtgrenzen Probleme beim Übergang entstehen, weil in einer Stadt Leistungen noch nicht nach einem neuen NVP gefahren werden, wohingegen in der Nachbarstadt eine Anpassung schon erfolgt ist. Ferner würde ein festes Datum für eine verbundweite Synchronisation der Fortschreibung von NVP dieses Thema stärker im Bewusstsein der handelnden Akteure (VRR als SPNV-Aufgabenträger, Kreise und kreisfreie Städte als ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) etc.) verankern, sodass die Vorplanungen zur Fortschreibung der NVP und zu Änderungen des SPNV- bzw. ÖSPV-Angebots besser vorbereitet werden könnten. Allerdings greift eine nur zeitliche Synchronisierung der Fortschreibung von NVP auch zu kurz, da sie nicht zwangsläufig zu einer Verbesserung des Leistungsangebots aus Sicht der Kund*innen führt. Erst, wenn Abstimmungs- und Harmonisierungsprozesse in die NVP implementiert wurden, könnten mögliche Bruchstellen an Stadt- und Kreisgrenzen und damit Zuständigkeitsbereiche überschreitenden ÖSPV-Linien erkannt und gemeinsam besprochen werden.

Dieses Thema hat eine sehr große Bedeutung für den VRR, da zahlreiche Fahrgäste mit dem ÖPNV über Stadt- bzw. Kreisgrenzen hinausfahren und somit betroffen sind. Vor diesem Hintergrund und wegen der festgestellten konkreten Defizite im Stadt- bzw. Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV-Leistungsangebot (Siehe Seite 7) wird sich der VRR gemeinsam mit den zuständigen Akteuren (ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen) und weiteren Partnern (z. B. dem Regionalverband Ruhr (RVR) mit diesem wichtigen Thema befassen. Eine systematische Befassung mit diesen Aspekten wird ebenfalls bei der anstehenden Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans erfolgen.

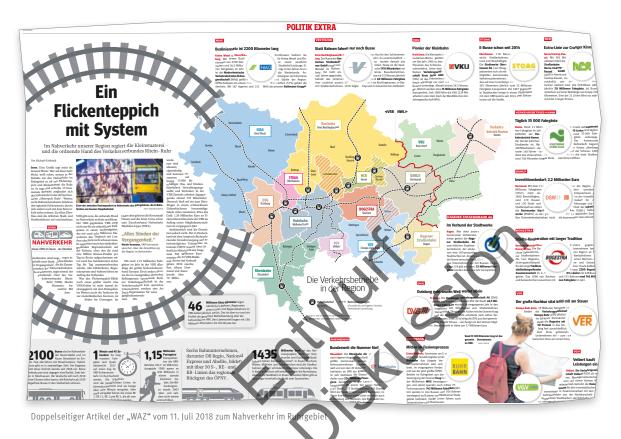
3. Einführung eines abgestimmten Datums für den Fahrplanwechsel im ÖPNV

Langfristiges Ziel: Festlegung eines verbundweit einheitlichen Datums für den Fahrplanwechsel bei allen Verkehrsunternehmen im VRR bis zum Jahr 2022, damit Fahrgästen im Verbundraum ein einheitliches Datum für den Fahrplanwechsel kommuniziert werden kann.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Option 1: Entscheidung der Unternehmensleiter der Verkehrsunternehmen im Unternehmensbeirat, zu dem einheitlichen, europaweit festgelegten Datum zurückzukehren – und zwar trotz vielfältiger planerischer Gründe für abweichende Fahrplanwechseltermine. Option 2: Der VRR legt einheitliche Fahrplanwechseldaten fest. Es sind jeweils die europaweiten Daten des Eisenbahn-Fahrplanwechsels im Dezember und Juni. Die Daten stehen immer für die kommenden fünf Jahre fest. Diese Daten sind im Verbundraum verbindlich anzuwenden. Abweichungen hiervon sind nur in Sonderfällen (z. B. bei Inbetriebnahme großer Infrastruktur) möglich. Über diese Sonderfälle entscheidet der VRR. Falls nötig, legt der VRR dieses Vorgehen im Rahmen seiner Richtlinienkompetenz verbindlich fest. Diese Maßnahme ist mit geringem Finanzmitteleinsatz umsetzbar.

Akteure: ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRR

Ein weiterer positive Effekt für Fahrgäste wäre ein einheitliches Datum für den Fahrplanwechsel bei den kommunalen Verkehrsunternehmen. So müssten die Kund*innen bei weiteren Reiseketten nicht mehrere Fahrplanwechsel mitmachen. Dies wäre eine weitere Maßnahme, mit deren Hilfe eine bessere Koordination des ÖPNV im Verbundgebiet möglich wäre.



Fahrplanwechsel erfolgen europaweit, bundesweit, regional und lokal für alle Verkehrsträger. Dabei ändern sich die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Takte und Anschlüsse. Es kommen neue Verbindungen und/oder Halte hinzu und eingesetzte Züge wechseln.



Der Fahrplanwechsel findet am zweiten Samstag im Dezember um 24:00 Uhr statt. Dieser Tag ist frühestens der 08.12. und spätestens der 14.12. Der darauffolgende Sonntag, also der erste Gültigkeitstag des neuen Fahrplans, ist demnach immer frühestens der 09.12. und spätestens der 15.12.

Seit 2002 legt die Europäische Union den Termin einheitlich fest. Diesem folgt auch die Deutsche Bahn AG, weil einerseits ein Gesetz vorschreibt, dass Zugtrassen immer nur für jeweils ein Jahr vergeben werden dürfen, und weil andererseits der SPNV und der SPFV das größte zusammenhängende Personenbeförderungssystem bilden und deshalb "Taktgeber" sind. Obwohl die Schweiz nicht Mitglied der Europäischen Union (EU) ist, hat sie dennoch um der Einheitlichkeit Willen diese Regelungen übernommen. Einige Unternehmen im VRR haben sich genau entgegengesetzt entwickelt: Statt der international abgestimmten Einheitlichkeit in der Metropolregion, gibt es individuelle "Kleinstaaterei".

Für einen Fahrgast mit einer täglichen und typischen Pendler-Verbindung von Tür zu Tür – mit einem kommunalen Verkehrsunternehmen, einem Eisenbahnverkehrsunternehmen und einem weiteren kommunalen Verkehrsbetrieb – kann es so unter Umständen dazu kommen, dass sich seine gewohnte Verbindung innerhalb weniger Wochen drei Mal ändert. Das birgt sowohl die Gefahr von Unverständnis bei den Kund*innen als auch das Risiko, dass Verbindungen als unzuverlässig wahrgenommen werden. Im dafür zuständigen KViV-Arbeitskreis "Nahverkehrsmanagement" konnte auch nach diversen Anläufen bisher keine Einigung herbeigeführt werden. Auch die Vorstöße des VRR im Hinwirken auf eine Rückkehr zu einem einheitlichen Datum des Fahrplanwechsels endeten bisher immer in einer Aufzählung von Gründen, warum das in den Verkehrsunternehmen nicht

möglich ist. Die Spanne der angeführten Gründe ist dabei weit gefächert und reicht von "Bedenken des Betriebsrats" über "den Fahrplan während eines Weihnachtsmarktes nicht zu ändern" bis hin zu Hinweisen auf den "Gestaltungsspielraum" der Verkehrsunternehmen.

Dieser recht einfache und nicht arbeitsintensive Punkt verdeutlicht, mit welchen einfachen Mitteln die Attraktivität des ÖPNV für die Kund*innen gesteigert und das Vertrauen der Kund*innen gewonnen werden könnte.

Verkehrsunternehmen	Bedienungsgebiet	Fahrplanwechsel
Eisenbahnen	deutschland- und europaweit	13.12.20
SWK Mobil	Krefeld und Kreis Viersen	13.12.20
WSW Mobil	Wuppertal	13.12.20
Rheinbahn	Düsseldorf und Rhein-Kreis-Neuss	13.12.20
Ruhrbahn	Essen und Mülheim	07.01.21
Bogestra	Bochum und Gelsenkirchen	07.01.21
VER	Ennepe-Ruhr-Kreis	07.01.21
Vestische	Kreis Recklinghausen und Bottrop	07.01.21
DSW21	Dortmund und Witten	01.02.21
NIAG	Kreise Wesel und Kleve	01.02.21

4. Harmonisierung des Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr des ÖPNV

Langfristiges Ziel: Festlegung eines verbundweit (weitestgehend) einheitlichen Spät-, Nacht- und Wochenendverkehrs hinsichtlich der Betriebszeiten.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Identifizierung der gravierendsten Abweichungen, verbundweite Abstimmung und weitestgehende Angleichung des Beginns des Nacht-/Spätverkehrs unter Berücksichtigung der Nachfrage (Beachtung der unterschiedlichen Anforderungen von urbanem und ländlichem Raum), Diskussion im **A**K Nahverkehrsmanagement der Konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (KVIV).

Akteure: ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRR

Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen hat sich in den vergangenen Jahren gewandelt. Der Wandel von großindustriellen Strukturen hin zu einem starken Dienstleistungssektor hat deutliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Nirgendwo in Deutschland ist dieser Wandel anschaulicher als im Ruhrgebiet. Die Zeit der Zechen, Kokereien und Stahlwerke ist vorbei, an deren Stelle treten andere Sektoren und Gewerbe. Das Mobilitätsangebot muss sich nicht mehr an Schichtzeiten der Großindustrien ausrichten, sondern auf einen Wandel der Bedürfnisse reagieren. Der Freizeitverkehr hat enorm an Bedeutung gewonnen. Der VRR hat dies in seiner Funktion als SPNV-Aufgabenträger in den vergangenen Jahren bereits umgesetzt und mit einer signifikanten Ausweitung des Spät- und Nachtverkehrs des SPNV auf die geänderten Ansprüche reagiert. Auch im kommunalen Verkehr haben die Verkehrsunternehmen ihr Angebot in unterschiedlichem Umfang angepasst. Insbesondere bei der Umsetzung

der Nahverkehrspläne in Bochum, Gelsenkirchen und Duisburg wurde dies in den vergangenen Jahren sichtbar. In den Frühstunden zwischen 4:00 Uhr und 6:00 Uhr wurden Fahrten eingespart, die an anderer Stelle im Spätoder Wochenendverkehr hinzugekommen sind.

3 070										is fre		,						
Haltestellen										szeiten								
		. €	₽	€	. €	€	₽₽	•	€	€	•	€	€	₽		•	€	05 - 0
Duisburg Meiderich Bf (Bstg 2)			19.22	19 .32	19 .46		20 .01	20 .16			20 .46			21 .16		21 .46		
- Duissern U-Bf (Bstg 2)	07	17	27	37	50		05	20			50			20		50		22.20
- Duisburg Hbf (Bstg 2)	08	18	28	38	51		06	21			51			21		51		2
- Steinsche Gasse (Bstg 2)	11	21	31	41	54		09	24			54			24		54		2
- Grunewald (Bstg 2)	19	29	39		20 .02		17	32			21 .02			32		22 .02		3
- Kulturstraße (Bstg 2)	22	32	42	52	05		20	35			05			35		05		3
- Sittardsberg (Bstg 2)	29	39	49	59	12		27	42			12			42		12		4
- St. Anna Krankenhaus	31	41	51	20 .01	14		29	44			14			44		14		4
- Kesselsberg (Bstg 2)	33	43	53	03	16		36	46			16			46		16		4
D-Froschenteich (Bstg 1)	35	45	55	05	18		38	48			18			48		18		4
- Wittlaer (Bstg 1)	38	48	58	08	20	20 .30	40	50	21 .00	21 .10	20	21 .30	21 .40	50	22 .05	20	22 .35	5
 Kalkumer Schloßallee (Bstg 1) 	41	51	20 .01	11	23	33	43	53	03	13	23	33	43	53	08	23	38	50
- Klemensplatz (Bstg 1)	42	52	02	12	24	34	44	54	04	14	24	34	44	54	09	24	39	54
- Lohausen (Bstg 1)	47	57	07	17	28	38	48	58	80	18	28	38	48	58	13	28	43	58
- Freiligrathplatz (Bstg 3)	49	59	09	19	30	40	50	21 .00	10	20	30	40	50	22 .00	15	30	45	23.00
 Messe Ost/Stockumer Kirchstr. 	50	20 .00	10	20	31	41	51	01	11	21	31	41	51	01	16	31	46	0.
 Nordpark/Aquazoo (Bstg 1) 	51	01	- 11	21	32	42	52	02	12	22	32	42	52	02	17	32	47	02
- Theodor-Heuss-Brücke (Bstg 1)	19 .54	20 .04	20 .14	20 .24	20 .34	20 .44	20 .54	21 .04	21 .14	21 .24	21 .34	21 .44	21 .54	22 .04	22 .19	22 .34	22 .49	23.04
834 nach D-Belsenplatz ab		20.10	20.21	20.31	20.41	20.51	21.01	21.11	21.21	21.31	21.41	22.01	22.01	22.21		22.41	23.01	23.2
- Kennedydamm (Bstg 1)	19 .57	20 .07	20 .17	20 .27	20 .37	20 .47	20 .57	21 .07	21.17	21 .27	21 .37	21 .47	21 .57	22.07	22.22	22 .37	22 .52	23.0
- Victoriapl./Klever Str. 🗹	58	08	18	28	38	48	58	80	18	28	38	48	58	08	23	38	53	0
- HeinrHeine-Allee 🛚 (Bstg 2)	20 .01	- 11	21	31	41	51	21 .01	11	21	31	41	51	22.01		26	41	56	- 11
 Steinstr./Königsallee (Bstg 2) 	02	12	22	32	42	52	02	12	_ 22	32	42	52	02	12	27	42	57	12
- Düsseldorf Hbf 🕮 🛇 🛛 (Bstg 2)	04	20 .14	20 .24	34	20 .44	20 .54	04	21 .14	21 .24		21 .44	21 .54	22 .04	22.14	22 .29	22 .44	22 .59	23.14
- Oberbilk 🛇 🗓 (Bstg 1)	08			38			80			38								
- Kaiserslauterner Straße (Bstg 1)	09			39			09	4.4		39								
- Werstener Dorfstraße (Bstg 1)	12			42			12			42			7	•				
- Uni Ost/Botanischer Garten	20 .17			20 .47			21.17			21 .47		7						
Resonderer Fahrplan montags - freitags während der Schulferien (03.07 -17.08, 24.12.2021-08.01.2022, 25.06, 09.08., 23.12.2022-07.01.2023) auf den achfolgenden Seiten																		

Ausschnitt aus dem Linienfahrplan der Linie U79 mit unterschiedlichen Taktzeiten im Spätverkehr je Stadt

Somit werden erneut die regionalen Unterschiede an der Stadtgrenze zwischen Duisburg und Düsseldorf am Beispiel der U79 sichtbar (vgl. obige Ausführungen). Während auf der Duisburger Seite der Linie ab ca. 20:00 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird, wird der Düsseldorfer Abschnitt noch bis ca. 22:00 Uhr im 10-Minuten-Takt, danach im 15-Minuten-Takt bedient. Hier wird somit auf derselben Linie über Stunden ein Vielfaches des Angebots gefahren als auf der anderen Seite der Stadtgrenze.

Gerade vor dem Hintergrund der neuen Freizeitformen, des großen Mobilitätsbedürfnisses und der Spontanität der Kund*innen sollte auf einen abgestimmten Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr des ÖSPV hingearbeitet werden. Gerade der Freizeitnutzen des ÖSPV sollte nicht unterschätzt werden und leistet bei der Attraktivierung des ÖPNV einen großen Beitrag.

Jedoch gibt es hier regional starke Unterschiede, die insbesondere beim Spät- und Nachtverkehr auf der kommunalen Schiene sehr plastisch zu beobachten sind. Während in Dortmund, Bochum und Gelsenkirchen an Wochentagen noch bis nach 1:00 Uhr nachts Bahnen unterwegs sind, wird der Betrieb in Essen, Mülheim an der Ruhr und Duisburg bereits gegen 23:00 Uhr eingestellt und durch Busse ersetzt. Auch in der Taktfrequenz sind für den Fahrgast starke Unterschiede zu spüren.

Einige Betriebe bieten nach 20:00 Uhr auf einzelnen Linien noch einen 15-Minuten-Takt an, aber insbesondere im Ruhrgebiet wird der Takt von Straßen- und Stadtbahnlinien nach 20:00 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Vergleich des Spät-/Nachtverkehrs an Wochenendnächten im ÖSPV zwischen Städten im VRR und Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl (Ew.) außerhalb des VRR:

Stadt im VRR mit Einwohnerzahl und Angaben zum Takt des Spät-/Nachtverkehrs auf der kommunalen Schiene	Städte mit vergleichbarer oder geringerer Einwohnerzahl außerhalb des VRR mit Nachtverkehr auf der kommunalen Schiene
Städte Essen und Mülheim a. d. Ruhr (zusammen 761.000 Ew.): kein Nachtverkehr	Stadt Frankfurt/Main (764.000 Ew.): 30-MinTakt Stadt Dresden (556.000 Ew.): 30-MinTakt
Stadt Düsseldorf (633.000 Ew.): mind. 60-MinTakt	Stadt Dresden (556.000 Ew.): 30-MinTakt
Stadt Dortmund (593.000 Ew.): kein Nachtverkehr	Stadt Leipzig (597.000 Ew.): ca. 60-MinTakt Stadt Bremen (567.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Dresden (556.000 Ew.): 30-MinTakt Stadt Hannover (534.000 Ew.): 60-MinTakt
Stadt Duisburg (495.000 Ew.): kein Nachtverkehr	Städte Mannheim/Heidelberg (zusammen 468.000 Ew.): 60-MinTakt
Stadt Bochum (365.000 Ew.): 60-MinTakt	Stadt Bonn (331.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Karlsruhe (308.000 Ew.): 60-MinTakt
Stadt Wuppertal (356.000 Ew.): kein Nachtverkehr	Stadt Bonn (331.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Karlsruhe (308.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Braunschweig (249.000 Ew.): ca. 60-MinTakt Stadt Halle/Saale (238.000 Ew.): 60-MinTakt
Stadt Gelsenkirchen (260.000 Ew.): kein Nachtverkehr	Stadt Braunschweig (249.000 Ew.): ca. 60-MinTakt Stadt Halle/Saale (238.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Freiburg (231.000 Ew.): 30-MinTakt Stadt Erfun (214.000 Ew.): 60-MinTakt
Stadt Krefeld (227.000 Ew.): Verkehr bis ca. 3:30 Uhr	Stadt Mainz (217.000 Ew.): 60-MinTakt
Stadt Oberhausen (210.000 Ew.): 60-MinTakt	Stadt Erfurt (214.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Kassel (201.000 Ew.): ca. 60-MinTakt Stadt Jena (111.000 Ew.): 60-MinTakt Stadt Schwerin (96.000 Ew.): ca. 60-MinTakt Stadt Gera (92.000 Ew.): ca. 60-MinTakt

Es wird deutlich, dass das Nahverkehrsangebot im Spät-/Nachtverkehr an Wochenendnächten in den Städten im VRR im Vergleich zu Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl außerhalb des VRR vereinzelt deutlich geringer ist. Bei diesem Vergleich sind wichtige limitierende Faktoren wie eine unterschiedliche Finanzlage der jeweiligen Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV nicht berücksichtigt worden.



Deutschlandweit betrachtet ist dieses ÖPNV-Angebot für einen Agglomerationsraum dieser Größe unüblich.

5. Einführung eines abgestimmten Krisenmanagements des ÖPNV

Langfristiges Ziel: Langfristiges Ziel sollte ein abgestimmtes und einheitliches Vorgehen aller Verkehrsunternehmen auf Maßnahmenebene sein. Im Krisenfall muss es eine klare Koordination von Maßnahmen geben, die von allen (von der Krise betroffenen) Verkehrsunternehmen ergriffen werden. Nur so kann auch verbundweit klar kommuniziert werden, welche Maßnahmen gültig sind und Kund*innen müssen sich nicht über die Lage der Stadtgrenzen informieren und so die jeweils gültigen Maßnahmen recherchieren. Dies ist insbesondere im hochverdichteten Ruhrgebiet mit seiner Vielzahl Verkehrsunternehmen relevant.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern muss ein Prozess erarbeitet und etabliert werden, der im Falle eines Krisenfalles greift und abgearbeitet wird. Hierbei nimmt der VRR eine koordinierende Rolle zwischen den relevanten Akteuren wahr.

Akteure: Verkehrsunternehmen und ggf. ÖPNV-Aufgabenträger VRR

Die Anfangsphase der Corona-Pandemie steht als aktuelles Beispiel für die Verbesserungsmöglichkeiten in der Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Informationslage der Kund*innen. Als im März 2020 der erste Lockdown mit strengen Kontaktbeschränkungen in Kraft trat, haben alle Verkehrsunternehmen im VRR, einschließlich der Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit Einschränkungen im Leistungsangebot auf die drastisch gesunkene Nachfrage reagiert.

Allerdings hat jedes Verkehrsunternehmen in Absprache mit seinem jeweiligen Aufgabenträger andere Einschränkungen in seinem Betriebsgebiet veranlasst, was zu einer uneInheitlichen Situation und zu greifbaren Problemen an den Zuständigkeitsgrenzen geführt hat. Erschwerend kam hinzu, dass die einzelnen Maßnahmen im Laufe der Wochen häufig angepasst und verändert wurden. Abstimmungen zumindest zwischen den benachbarten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern scheinen nicht stattgefunden zu haben.



Die unterschiedlichen Vorgehens weisen der Verkehrsunternehmen im Umgang mit der Pandemie machten eine Einigung auf nennenswerte gleiche Vorgänge jedoch unmöglich.

Um zumindest ein ansatzweise ähnliches Vorgehen und einen abgestimmten Kommunikationsweg beschreiten zu können, wurde unter den Verkehrsunternehmen über den KViV-Arbeitskreis "Nahverkehrsmanagement" eine Abstimmung über ein "Hygiene-Konzept" gestartet. Aber in nahezu allen Handlungsfeldern wie beispielsweise Fahrzeugreinigung, Fahrscheinverkauf, Schutz des Fahrpersonals, Leistungsangebot usw., konnte nur ein absolutes Mindestmaß an Gleichheit und Kommunikation erreicht werden.

Ein koordiniertes Vorgehen zwischen den Verkehrsunternehmen war für die Kund*innen nicht wahrnehmbar und teilweise hingen noch bis Oktober 2020 in Straßenbahnfahrzeugen Flatterbänder.

Als Erkenntnis aus diesen Anfängen der Pandemie, die für alle neu und auf die niemand vorbereitet war, sollte das Krisenmanagement zukünftig auch über Gebietsgrenzen hinweg zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Die frühzeitige Festlegung von Notfallprozessen hilft den Kund*innen dabei, sich in Krisenzeiten auf den ÖPNV verlassen zu können und sich im System trotz Einschränkungen zurecht zu finden.



6. Aufwertung des Qualitätsmanagements im ÖSPV

Langfristiges Ziel: Steigerung der Qualität und des Images des Nahverkehrs im VRR

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Umsetzung und formale Verankerung des Qualitätsmanagementsystems in möglichst vielen Kommunen (allerdings hat der VRR keine Durchgriffshabe); regelmäßige Qualitätsberichte als proaktive und nicht nur auf Medien/Politik reagierende Maßnahme können negative und positive Aspekte des ÖPNV fundiert darlegen und Verbessetungsprozesse in Gang bringen.

Akteure: Kreisfreie Städte und Kreise als Eigentümer der Verkehrsunternehmen (Besteller der ÖPNV-Leistung); kommunale Verkehrsunternehmen, VRR als Koordinator für den ÖPNV

Um die Menschen von der Nutzung des ÖPNV zu überzeugen und damit zu Kund*innen zu machen, ist es essenziell, dass der ÖPNV in einer hohen Qualität erbracht wird. Nur so kann das Vertrauen der Kund*innen gewonnen werden. Die nachhaltige Sicherstellung einer solchen, hohen Qualität kann auch durch die Aufwertung und möglichst flächendeckende Umsetzung von Qualitätsmanagementsystemen im kommunalen ÖPNV (QMS) unterstützt werden.

Seit November 2011 liegen im VRR-Raum Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV vor. Die Empfehlungen wurden vom VRR, den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe auf Grundlage von Vorarbeiten der KöR und des VRR erstellt. Die Zielsetzung bestand darin, gemeinsam Qualitätsstandards und Messverfahren abzustimmen und damit allen Beteiligten einen einheitlichen Rahmen zu geben. Darüber hinaus sollten die Empfehlungen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dabei unterstützen, in ihrem Zuständigkeitsbereich ein Qualitätsmanagementsystem aufzubauen und im Nahverkehrsplan oder/und einer gesonderten Vereinbarung zu verankern. Damit sollte der Aufwand der Beteiligten bei der Erarbeitung verringert und die Abstimmung zwischen benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erleichtert werden.

Das Qualitätsmanagementsystem enthält Qualitätsstandards zu den Bereichen Leistung (Pünktlichkeit, Verfügbarkeit etc.), Personal, Vertriebswege, Fahrzeuge, Haltestellen, Information und Sicherheit. Für jedes Qualitätskriterium werden die Anforderungen aus Sicht der Kund*innen definiert und mögliche Messmethoden (direkte Leistungsmessung, Testkunden-Beurteilung, Kundenzufriedenheitsbefragung/Kundenbarometer) aufgeführt. Die Festlegung von Zielwerten ist nicht Bestandteil der Empfehlungen und obliegt dem jeweiligen kommunalen Aufgabenträger.

Eine Ende 2013 bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durchgeführte Befragung zum damaligen Umsetzungsstand ergab, dass es bei etwa einem Drittel der Fälle schriftliche Vereinbarungen zu einem Qualitätsmanagementsystem gab, bei einem Drittel eine solche Vereinbarung in Planung bzw. Erarbeitung war und es bei ca. einem Drittel der befragten Kommunen keine Überlegungen in diese Richtung gab. Infolge des Auslaufens der Bestandsbetrauungen Ende 2019 und der erforderlichen Nachfolgeregelungen (öffentlicher Dienstleistungsauftrag, Direktvergabe) ist davon auszugehen, dass die Anzahl der formal verankerten Qualitätsvereinbarungen deutlich angestiegen ist.

In den Medien und der Politik werden des Öfteren Qualitätsdefizite im kommunalen ÖPNV kritisiert. Dies ist sicherlich in Teilen berechtigt, teilweise ist aber auch das eher schlechte Image des ÖPNV Hintergrund für Kritik. Die vorhandenen Aktivitäten der Verkehrsunternehmen und kommunaler Aufgabenträger, zur Sicherung und Verbesserung der Qualität offensiver zu kommunizieren, kann einen großen Beitrag zur differenzierten Wahrnehmung des ÖPNV in der Öffentlichkeit leisten. Eine aktualisierte Abfrage des aktuellen Umsetzungsstands ergab, dass die Empfehlungen zu einem Qualitätsmanagementsystem bei der Mehrzahl VRR-Kommunen zur Anwendung kommen. Zwischen kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wurde abgestimmt, bis zum Frühjahr 2022 die 2011 erarbeiteten Empfehlungen auf den neuesten Stand zu bringen, durch Grafiken und Best-Practice-Beispiele anschaulicher zu gestalten und mit konkreten Anwendungshinweisen anzureichern. Ferner wird abgestimmt, ob und inwieweit zukünftig proaktiv Politik und Öffentlichkeit regelmäßig über qualitätsrelevante Aktivitäten von Kommunen und Verkehrsunternehmen im ÖSPV informiert werden sollen.

7. Umsetzung eines abgestimmten On-Demand-Systems im VRR

Langfristiges Ziel: Um die Zugangshürde zur Nutzung von On-Demand-Angeboten zu senken, sollen langfristig alle Systeme im VRR einheitlichen Buchungsmodalitäten unterliegen und im besten Fall über eine einzige App buch- und abrechenbar sein.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Der VRR soll – analog wie der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) in der ebenfalls polyzentrischen Region Frankfurt – die Koordination der On-Demand-Systeme übernehmen, wobei der VRR für interessierte Kommunen und Verkehrsunternehmen als "Dienstleister" angesehen wird. Eine White-Label-Lösung für die App ermöglicht den Akteur*innen vor Ort bei gleichen Modalitäten für die Kund*innen trotzdem einen lokalen Anstrich. Die zentrale Bestellung von Fahrzeugen durch den VRR (analog RMV) als weitere Maßnahme, erspart den Akteuren vor Ort zusätzlichen Aufwand und generiert Mengenrabatte.

Akteure: ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (KCD), VRR

Im Jahr 2017 führte die DVG als erstes Verkehrsunternehmen im VRR mit "MyBus" ein On-Demand-System ein, um den Kund*innen ein ergänzendes Verkehrsprodukt anzubieten. Dies war im zuvor beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Duisburg hinterlegt und umfasste zunächst den Betrieb mit sechssitzigen PKW ausschließlich in einem Innenstadtbezirk Duisburgs im Spät- und Nachtbereich vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Nachdem erste Erfahrungen in einer Testphase gesammelt wurden, wurde das Angebot im September 2021 in den Regelbetrieb überführt und später im Bediengebiet deutlich erweitert.

Andere Verkehrsunternehmen begannen ebenfalls mit Planungen für On-Demand-Systeme. Zwischenzeitlich haben alle großen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entsprechende Pläne verfolgt. Mitte 2021 gab es neben dem "MyBus" der DVG in Duisburg noch das "SWCar" der SWK in Krefeld, den "Revierflitzer" der STOAG in Oberhausen, die "Cabs" der WSW in Wuppertal und das "Bussi" der Ruhrbahn in Essen. Diverse weitere Systeme sind in Planung bzw. Umsetzung.



Verschiedene On Demand-Systeme im VRR.

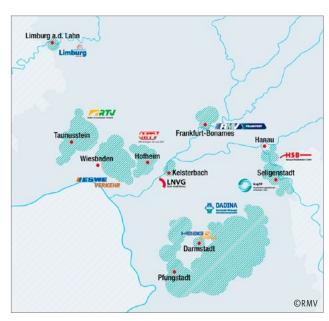
Die On-Demand-Systeme im VRR funktionieren derzeit vollkommen losgelöst und autark voneinander. Es gibt kaum technische Verbindungen zwischen den einzelnen Systemen. Kleinster gemeinsamer Nenner ist daher der On-Demand-Tarif des VRR, der für alle Systeme gültig ist, denn:

Anmeldemodalitäten, Bezahlvorgänge, Fahrzeugbestellung, Betriebszeiten etc. sind in jedem System unterschiedlich. Der Fahrgast braucht für jedes On-Demand-System eine eigene App, bei der er sich jedes Mal neu registrieren und Zahlungsmittel hinterlegen muss.

Bemerkenswert in dem Zusammenhang: Vier der fünf beschriebenen On-Demand-Systeme, und zwar die der STOAG, Ruhrbahn, WSW und SWK, nutzen die gleichen Fahrzeuge. Drei der fünf sogar den gleichen Dienstleister (ViaVan).

In diesem Zusammenhang ist ein Blick in den ebenfalls polyzentrischen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) lohnend. Der RMV hat die Gesamtprojektkoordination für ein gemeinsames On-Demand System von zehn Verkehrsunternehmen übernommen (auch bezeichnet als OnDeMo-FRM). Durch den RMV wurden dabei unter anderem ein einheitliches IT-Hintergrundsystem sowie ein Volumen von 150 Fahrzeugen ausgeschrieben und einheitliche Tarifsystematik und Beförderungsbedingungen abgestimmt. Weiterhin gibt es einen gemeinsamen Rahmenauftritt, der die Zugehörigkeit zum RMV und zum ÖPNV verdeutlicht, den Partnern aber auch Freiraum für den lokalen Bezug bietet. Die Fahrgäste können mit einer Anmeldung alle On-Demand Angebote im Verbundraum nutzen, das Angebot perspektivisch auch über die RMV-App buchen und es findet eine Verknüpfung zwischen einem lokalen Mobilitätsbedürfnis und einem regional positionierten Produkt statt.

Das Projekt OnDeMo-FRM wird mit einer Gesamtsumme von 25 Millionen Euro durch die Richtlinie "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" im Rahmen des Sofortprogramms "Saubere Luft 2017 – 2020" des BMVI und vom Land Hessen gefördert.



RMV On-Demand-Gebiete

Planung und Gestaltung des Nahverkehrs bedeutet auch, die Infrastruktur zukunftsfähig zu und damit attraktiv für die Kund*innen zu machen. Dies ist die Aufgabe aller Akteure. Der VRR sieht seine Aufgabe darin, für den VRR-Verbundraum geltende Standards für die Infrastruktur zu entwickeln, Abläufe zu optimieren und an relevanten Merkmalen auszurichten, Maßnahmen effizient umzusetzen, Fördergelder zu generieren und dabei das Budget im Blick zu haben. Schließlich sind die Ressourcen, die Zeit und die Geduld der Kund*innen begrenzt. Dies gilt sowohl für den SPNV, also auch für den ÖSPV, wobei an dieser Stelle der Fokus auf dem ÖSPV liegt, da die Planung der Infrastruktur des SPNV durch die Aufgabenträger oder den VRR nicht organisiert wird.

1. Harmonisierung Haltestelleninfrastruktur und deren Erscheinungsbild

Langfristiges Ziel: Senkung von Zugangsbarrieren zum ÖPNV und Kosteneinsparungen bei den Verkehrsunternehmen durch die Umsetzung einer einheitlichen Haltestellenstruktur, eines einheitlichen Erscheinungsbildes aller Haltestellen im Verbundraum, gegebenenfalls unter Berücksichtigung des lokalen Corporate Designs.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Gemeinsame Überarbeitung der Haltestellen-Richtlinie einschließlich Designvorgaben. Gemeinsame Festlegung eines Stufenplans für den Neu- / Umbau von Haltestellen durch ein Förderprogramm des VRR (Umsetzung bei allen rund 13.500 ÖSPV-Haltestellen im Verbundgebiet ist sehr kostspielig) unter Moderation des VRR: Der VRR schreibt auf Basis der gemeinsam erarbeiteten Haltestellenrichtlinie einen Rahmenvertrag mit einem Hersteller für Haltestelleninfrastruktur aus. Das Grunddesign sollte einheitlich sein, allerdings sollte das lokale Corporate Design berücksichtigt werden. Die kommunalen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen können dann in regelmäßigen Abständen (z. B. jährlich) Lieferungen von Haltestelleninfrastruktur abrufen. Somit profitieren die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen von den Mengenrabatten und reduzieren ihren Aufwand bei Gestaltung und Beschaffung von Haltestelleninfrastruktur. Am meisten profitiert der Fahrgast, der sich langfristig nicht mehr in jeder Kommune aufgrund anderer Signaletik und Haltestellenbeschilderung neu orientieren muss.

Akteure: ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, VRR

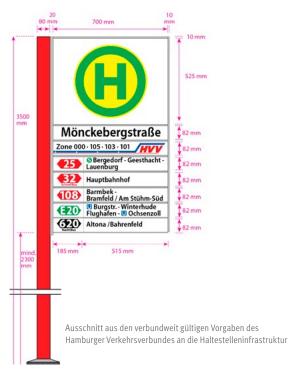
Die Haltestellen sind für die Kund*innen das Eingangstor zum Nahverkehr und damit eines der wichtigsten Infrastruktur-Merkmale des gesamthaften ÖPNV-Systems. Der Wiedererkennungswert spielt eine wichtige Rolle, erhöht die Orientierung der Kund*innen auch in für sie unbekannten Gebieten und senkt somit Hemmschwellen und Zugangsbarrieren. Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft mit elf verschiedenen Haltestellenschildern aus elf unterschiedlichen Kommunen im VRR nur eine kleine Auswahl im VRR-Verbundraum auf.



Im Verbundraum des VRR existiert eine große Zahl unterschiedlicher Haltestellenstrukturen, die alle mit einem unterschiedlichen Erscheinungsbild verbunder sind. Kund*innen müssen sich in nahezu jeder Stadt neu orientieren und erkennen Haltestellen in "fremden" Städten nicht auf Annieb, was zunächst eine Zugangsbarriere darstellt. Eine einheitliche Haltestelleninfrastruktur würde neben dem Komfortgewinn für Kund*innen großes Potenzial an Kosteneinsparungen durch gemeinsame Bestellungen. Kahmenverträge etc. mit sich bringen. Im deutschlandweiten Vergleich setzen viele (sehr wohl aber nicht alle) Verbünde auf die Synergieeffekte einer einheitlichen Infrastruktur und eines einheitlichen Erscheinungsbildes.

Einer der Vorreiter ist hier sicherlich der Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Hier wird konsequent ein einheitliches Erscheinungsbild im gesamten Verbundraum für alle rund 10.000 Haltestellen vorgegeben. Hierzu muss auf der anderen Seite auch erwähnt werden, dass sich der HVV in einer anderen Ausgangslage befindet, da er für das Gebiet der Stadt Hamburg die Funktion der Aufgabenträgerschaft innehat und daher deutlich einfacher Vorgaben erlassen kann. Mit den sieben benachbarten und angrenzen Landkreisen musste sich hierauf jedoch geeinigt werden.

Auch für das VRR-Gebiet sollte ein einheitliches Erscheinungsbild das Ziel sein. Hierfür sollten einheitliche und akzeptierte Standards definiert und umgesetzt werden.



2. Nutzung des Potenzials von Vorrangschaltungen für den ÖPNV

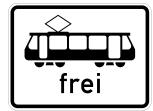
Langfristiges Ziel: Umsetzung einer konsequenten Bevorrechtigung des ÖSPV in immer mehr Städten und Kreisen des Verbundraums, um somit die Reisegeschwindigkeit und Attraktivität des lokalen ÖPNV zu erhöhen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Der VRR hat mit der Investitionsförderung einen wirksamen Hebel, stärker auf eine Bevorrechtigung des ÖSPV im Verbundraum hinzuwirken. Denkbar wäre, Fördervorhaben aus dem Bereich Stadt- und Straßenbahn nur dann zu bewilligen, wenn eine klar erkennbare Vorrangschaltung verbaut und aktiviert ist. Derzeit ist punktuell festzustellen, dass zwar eine Vorrangschaltung gefördert und verbaut wird, diese dann aber (oft aus lokalpolitischen Gründen) ausgeschaltet bleibt oder nur einen minimalen Vorrang gewährt. Die genauen Parameter müssten gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter Moderation des VRR erarbeitet und in die Weiterleitungsrichtlinie eingearbeitet werden.

Akteure: ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, VRR

Die U-Bahn-Systeme in den großen Metropolen sind auch deshalb so stark frequentiert und für die Kund*innen attraktiv, weil die Linien in der Regel nur kurze Fahrzeiten haben, sehr pürktlich sind und nur an Haltestellen halten und nicht im Stau oder an Verkehrsampeln. Dieser Systemansatz sollte auch ganzheitlich auf den städtischen Oberflächenverkehr übertragen werden und bei Neubaustrecken für Straßenbahnen sofort und für Bestandsstrecken sukzessive umgesetzt werden. So würde mit höherer Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, komfortableren Haltestellen und einem effizienteren Angebot ein echter Mehrwert für die Fahrgäste erreicht.

Technische Anlagen oder Regelungen zur Gewährung des Vorrangs des ÖPNV vor anderen Verkehrsteilnehmern stellen ein kraftvolles Instrument zur Beschleunigung und damit zur Attraktivierung des Nahverkehrs dar. Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und das Vermeiden von ineffizienten Standzeiten können mit Hilfe von Verkehrsleittechnik oder baulichen Anpassungen vorangetrieben werden. Der Kosten-Nutzen-Faktor von technischen Lösungen, vor allem von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA), hat sich insbesondere im letzten Jahrzehnt deutlich erhöht. Mithilfe von intelligenten Ampelschaltungen kann Fahrzeugen des ÖSPV ein Vorrang gewährt werden, ohne dabei nennenswert andere Verkehrsteilnehmer



auszubremsen. Heute ist es problemlos möglich, einer Linie bedarfsgerecht einen Vorrang zu gewähren. In einem 10-Minuten-Takt bräuchte man dafür alle 10 Minuten nur etwa 20 bis 30 Sekunden des normales Ampelumlaufs. Nicht zu unterschätzen ist auch der "psychologische" Vorteil: Wird ein "schnelles Durchkommen" des ÖPNV für alle Verkehrsteilnehmer deutlich, steigert das die Attraktivität und animiert ggf. andere Verkehrsteilnehmer zum Umstieg. Auffällig ist jedoch, dass diese Technik insbesondere im mittleren Ruhrgebiet nur sehr zaghaft und punktuell eingesetzt wird.



Es ist nicht unüblich, dass eine mit über 100 Personen besetzte Straßenbahn minutenlang an einer Kreuzung steht, während einzelne PKW mit einer oder zwei Personen im normalen Umlauf fahren können.

Dies wäre in Städten mit einer klaren Bevorrechtigung von ÖSPV-Fahrzeugen (in Deutschland insbesondere in Jena, Dresden, Rostock, Bremen, Freiburg, Ulm, Mannheim, Erfurt, München und anderen) nicht mehr vorstellbar. Interessant ist, dass sich punktuell durchaus Beispiele für konsequente Bevorrechtigung des ÖSPV finden. Auf dem oberirdischen Abschnitt der Stadtbahnlinie U35 in Bochum haben die ÖPNV-Fahrzeuge an den Kreuzungen durchgehend freie Fahrt und auch bei kernsanierten Abschnitten im Niederflur-Bereich, wie auf der 903 in Duisburg-Walsum oder der U43 in Dortmund, sind solche Ansätze deutlich zu erkennen. Diese positiven Ansätze bilden leider im Gesamtnetz die klare Ausnahme.



Lichtsignalanlage für die Straßenbahn an der Haltestelle Langendreer Markt in Bochum

Die Ursachen hierfür sind vielfältig. In vielen Fällen handelt es sich um alte Technik an den LSA, die keinerlei Technik für die Erkennung eines ÖSPV-Fahrzeugs besitzt und "stumpf" in einem Umlauf arbeitet. Aber auch gesellschaftliche und damit politische Gründe sind häufig ein Hindernis. Es überwiegt in politischen Entscheidungsgremien (z. B. Bezirksvertretungen, Stadträten) die Vorsicht gegenüber Entscheidungen, die in der Bevölkerung als "Entscheidungen gegen das Auto" wahrgenommen werden könnten. Erfahrungen in den vergangenen Jahren zeigen, dass eine punktuelle Bevorrechtigung des ÖPNV insbesondere gegenüber dem MIV in weiten Teilen der Kommunalpolitik noch mindestens mit Skepsis betrachtet wird.

Vereinzelt werden im Verbundraum aber auch unterschiedliche Prioritäten für Vorrangschaltungen sichtbar und für den Fahrgast erfahrbar. Die Straßenbahnlinie 306 verbindet Bochum mit Wanne-Eickel. Die Linie wurde auf dem gesamten Linienweg bis zum Jahr 2005 modernisiert. Auf Bochumer Stadtgebiet findet nur punktuell eine Bevorrechtigung statt. In der Folge warten die Straßenbahnen auch im normalen Umlauf wie der MIV an LSA. Ab der Stadtgrenze ändert sich das Bild merklich. Auf Herner Stadtgebiet ist eine konsequente Vorrangschaltung aktiv. Intelligente Ampeln erkennen das Straßenbahnfahrzeug und gewähren kurzfristig freie Fahrt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Linie und damit die Attraktivität nimmt zu.

Betriebswirtschaftlich interessant ist die Tatsache, dass mit kürzeren Fahrzeiten auch weniger Busse im Liniennetz benötigt werden, was sich positiv auf Investitionen und Betriebskosten und somit auf die Finanzierbarkeit des ÖPNV auswirkt.

Der Ansatz zur Beschleunigung des Oberflächenverkehrs ist auch für den städtischen Busverkehr eine der wichtigsten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität, denn auch hier kann die Fahrzeit verkürzt und die Pünktlichkeit erhöht werden. Zudem sorgt dies für ein angenehmeres Fahrgefühl, weil die sonst häufigen Abbrems- und Anfahrvorgänge entfallen. Dabei gibt es mehrere Instrumente, um eine Buslinie zu beschleunigen. Die zentrale Rolle spielt dabei die passgenaue Schaltung der Ampeln – und zwar so, dass bei Ankunft des Busses die Grünphase für die entsprechende Fahrtrichtung geschaltet wird.

Also bevor der Bus an eine Kreuzung fährt, passiert er eine oder mehrere Infrarotbaken. Bei der Vorbeifahrt übermittelt die Bake Datenpakete an den Bus, die der Bordrechner an das Steuergerät der LSA per Funk als Voranmeldung sendet. Der Bordrechner sendet hierbei den ersten Meldepunkt zusammen mit der Information, auf welcher Linie der Bus eingesetzt ist. Im Steuergerät wird dann überprüft, welche Fahrbeziehung für diese Linie freigegeben werden muss. Will der Bus links abbiegen oder geradeaus fahren? Außerdem nutzt die LSA die Zeit, um den Vorrang für den ÖPNV vorzubereiten, denn in der Software des Steuergeräts ist hinterlegt, dass sich nähernde ÖPNV-Fahrzeuge dieser Linie zum Beispiel noch 200 Meter entfernt sind, wenn sie das erste Signal senden. Daher kennt die LSA nun den Ankunftszeitpunkt und schaltet daher die gewünschte Richtung auf "grün". Der Bus kann die Kreuzung befahren, ohne vor einer roten Ampel stehen zu müssen. Damit Verkehrsteilnehmer*innen, die aus den anderen Richtungen kommen, möglichst wenig beeinträchtigt werden, meldet sich der Bus beim LSA-Steuergerät ab, sobald er die Kreuzung befahren hat und sendet ein Signal "Ich bin durch!". Dann kann die Ampel wieder auf "rot" schalten und andere Fahrbeziehungen freigeben.

Aus der Perspektive einer Metropolenregion und in Anbetracht der jährlichen Betriebsleistung des Busverkehrs im VRR-Verbundraum mit zirka 186 Millionen Buskilometern, ist die Nutzung des Potenzials von Vorrangschaltungen für den ÖSPV ein Must-have. Zur besseren Einordnung wäre ein Vergleich der Durchschnittsgeschwindigkeiten von relevanten ÖSPV-Linien im VRR mit Linien aus anderen Metropolstädten Deutschlands dringend geboten.

Diese Beispiele zeigen, dass es auch heute schon möglich ist, die Potenziele von Vorrangschaltungen für den ÖPNV zu nutzen und damit den ÖPNV attraktiver zu gestelten. Vor diesem Hintergrund sollen die Bestrebungen für weitere Vorrangschaltungen vorangetrieben werden, um dem ÖPNV Vorsprung vor dem MIV zu geben.

3. Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse des ÖSPV

Langfristiges Ziel: Nutzung des Standstreifens auf Autobahnen für Busse, um den ÖPNV zu beschleunigen, damit Reisezeiten zu verkürzen und den Nahverkehr insgesamt attraktiver zu machen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Ausarbeitung einer fachlichen Argumentation von VRR und Verkehrsunternehmen und Positionierung gegenüber Straßen.NRW und Autobahn GmbH (die entsprechenden Ideen in der Vergangenheit kritisch gegenüberstanden). Diskussion von technischen Lösungen zur Umsetzung. Einbindung und Diskussion mit dem Gesetzgeber hinsichtlich regulatorischer Umsetzungsmaßnahmen. Zeit- und Kostenplanung für die Umsetzung.

Akteure: VRR, Verkehrsunternehmen, Verkehrsministerium NRW, Straßen.NRW, Autobahn GmbH

Die Autobahnen im Verbundraum sind wichtige Verkehrsadern mit einem hohen Stellenwert zu den europäischen Fern- und Regionalverkehrsbeziehungen. Sie verbinden die Städte im polyzentrischen Ballungsraum Rhein-Ruhr und haben sowohl für den starken Pendlerverkehr als auch für den Wirtschafts- und Reiseverkehr eine enorme Bedeutung.

Straßenverkehr und Stauereignisse (Stau und stockendem Verkehr) in NRW

- 453.000 Kilometer Stauereignisse in NRW
- 171.000 Stunden standen Autofahrer in NRW in Stauereignissen
- 36 % aller bundesweiten Stauereignisse entfiel auf NRW
- Der Autobahnabschnitt mit den meisten Stauereignissen war die A 40 zwischen Essen und Dortmund (15.940 Meldungen).



(Quelle: ADAC Staubilanz 2019 - Autofahrer steckten in NRV/känger im Stauk, Upload vom 06.02.2020)

An einigen Stellen in NRW wird der Seitenstreifen bereits über entsprechende Hinweise auf Anzeigetafeln für Autofahrer zur Nutzung freigegeben. Und mit Blick auf die hohen Staubelastungen auf nordrhein-westfälischen Autobahnen sollte eine grundsätzliche Freigabe der Standstreifen für Busse des ÖPNV erfolgen, natürlich nur dann, wenn das Unfallrisiko nicht übermäßig steigt. Das gilt insbesondere für Autobahnabschnitte, auf denen schon heute regelmäßig Busse des ÖPNV verkehren wie beispielsweise die A40, A46 und A52.

Obwohl die Nutzung von Autobahnabschnitten mit Fahrzeugen des ÖSPV die Fahrzeiten deutlich verkürzen könnte und damit einen erheblichen Mehrwert für die Kund*innen darstellen würde, stellt dies immer noch ein Sonderfall (Ausnahmefall) dar und kommunale Verkehrsunternehmen müssen hierbei einige Normen beachten (s. Kasten). Zumindest in der Theorie besteht hier aber noch deutliches Potenzial für den Buslinienverkehr.

Ein signifikanter verkehrlicher Vorteil könnte erzielt werden, wenn die Busse des Nahverkehrs den Standstreifen der Autobahnen nutzen könnten. Dies würde nicht nur einen enormen Vorteil in der Betriebsstabilität bringen und völlig neue Fahrzeiten und -pläne ermöglichen. Auch wäre der "psychologische" Vorteil des ÖPNV hier ebenfalls ausgespielt, wenn die PKW-Fahrer im Stau den Bus des Nahverkehrs an sich vorbeifahren sehen. Einige VRR-Verkehrsunternehmen haben diesbezüglich schon mehrfach Vorstöße unternommen. Besonders nennenswert ist vor allem der Vorstoß der Rheinbahn aus dem Jahr 2019. Im Zuge der Diskussionen um die Umweltspur hat die Rheinbahn dafür geworben, auf einem kurzen Teilstück der A46 den Standstreifen nutzen zu dürfen. Obgleich der Vorschlag auch von NRW-Verkehrsminister Wüst unterstützt wurde, hat Straßen.NRW (heute Autobahn GmbH) diesen Vorstoß mit Verweis auf eine längere Liste von Bedenken zurückgewiesen.

Interessante Praxisbeispiele für die volle oder teilweise Einbindung der Autobahn in den Nahverkehr finden sich im europäischen Ausland wie beispielsweise in der Schweiz (Bild rechts) oder auf der Insel Teneriffa. Die Insel besitzt (faktisch) einen Autobahnring, der einmal über die komplette Insel führt. Auf dieser Autobahn verkehren Schnellbusse, für die an Autobahnabfahrten eigens eine kleine Haltestellenbucht gebaut wurde.

Direkt nach der Haltestelle kann der Bus wieder auf die Autobahn fahren. An der Haltestelle befindet sich ein Taster, den Fahrgäste drücken können. Dies aktiviert etwa einen Kilometer vor der Haltestelle auf der Autobahn ein kleines Signal, welches dem Busfahrer den Zustiegswunsch anzeigt. Hat niemand gedrückt, fährt der Bus weiter auf der Autobahn.

So entsteht ein "echter" Schnellbus-Charakter mit Fahrzeiten, die konkurrenzlos sind und tendenziell auch mit dem Auto mithalten können. Bei der Frage der Übertragbarkeit auf Deutschland bzw. den VRR-Raum muss natürlich beachtet werden, dass die Autobahnen auf Teneriffa nicht die Belastung und damit auch nicht die Stauanfälligkeit haben wie die hochbelasteten Autobahnen im Ruhrgebiet oder um Düsseldorf.

Auch wenn die Freigabe von Standpuren auf den Autobahnen sicherlich nicht in allen Fällen möglich ist, sollten dennoch die Beispiele aus der Schweiz oder aus Teneriffa genutzt werden, um dieses Thema weiter in den Fokus zu bringen. Gemeinsames Ziel sollte eine möglichst hohe Umsetzungsquote sein.



Busspur auf einer Autobahn nahe Zürich (Schweiz)



Haltebucht eines Schnellbusses direkt an der Autobahn auf Teneriffa



Haltestellen-seitiger Haltewunsch für das Schnellbus-System an Teneriffas Autobahnen

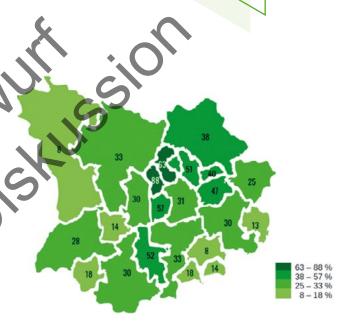
4. Herstellung einer abgestimmten Barrierefreiheit

Langfristiges Ziel: Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen im ÖSPV.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Hinwirkung auf Teilfortschreibung bzw. Konkretisierung der jenigen Nahverkehrspläne, die keine Ausnahmen benannt haben; Bestandsaufnahme des Grads der Barrierefreiheit aller ÖSPV-Haltestellen im VRR (aktueller Umsetzungsstand); Kostenschätzung der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit mit Priorisierung; Zeit-/Budgetplanung.

Akteure: Kreisfreie Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV, Verkehrsunternehmen als Eigentümer der Haltestellen und Umsetzer der Maßnahme, VRR als Bewilligungsbehörde (§ 12 ÖPNVG NRW)

Für alle Kund*innen sollten Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut werden. Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf die Bedürfnisse von Menschen mit Einschränkungen ge legt werden. In der Vergangenheit haben die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bereits einige Anstrengungen unternommen, Zugangshemmnisse abzubauen. Allerding gab es rotz 20 Jahren Vorlaufzeit es bei den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im VRR keine abgestimmte Vorgehensweise zur Herstellung der Barrierefreiheit. Denn bereits seit 2002 fordert das Behin dertengleichstellungsgesetz (§ 8, Abs. 2 BGG), "[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr [...] barrierefrei zu gestalten." Eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 verpflichtet die ÖPNV-Aufgabenträger (für Buslinienverkehre die Stadt- und Landkreise) die "Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen" zu berücksichtigen. Erklärtes Ziel ist es, "bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit" zu erreichen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Diese Frist gilt nicht, wenn Ausnahmen im Nahverkehrsplan (NVP) benannt und begründet sind.



Barrierefreiheit im VRR. Stadtbahn, Straßenbahn und Bus.

Einige NVP sehen trotzdem keine Ausnahmen vor und so greifen in vollem Umfang die gesetzlichen Bestimmungen. Zentraler Faktor für die Barrierefreiheit einer Bushaltestelle sind Reststufenhöhe und Spaltbreite, die für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg folgende Grenzmaße nicht überschreiten dürfen: Spaltmaß vertikal 50 Millimeter und horizontal 50 Millimeter. Im Rahmen des Möglichen sollten beide Grenzwerte unterschritten werden. Abweichungen sind gemäß nachstehender Abbildung noch zulässig, aber nicht empfehlenswert.

Werden diese Grenzwerte eingehalten, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.



Barrierefreier Einstieg in einen Bus

Kreise im VRR

Ennepe-Ruhr-Kreis

Recklinghausen

Viersen

Mettmann

Wesel

Rhein-Kreis Neuss

Kleve

Übersicht zur Barrierefreiheit im VRR (nach Verkehrsträgern)

Voukobustuämou	Anzahl Bus-/Bahnsteig	Ouete	
Verkehrsträger -	gesamt	barrierefrei	Quote
Tram, U- und Stadtbahn	2.070	1.353	65%
Busse	25.434	7.220	28%
Summe	27.504	8,573	31%

Position

2

3

4

6

Durchschnitt

Übersicht zur Barrierefreiheit im VRR (nach Gebietskörperschaften

Position	kreisfreie Städte im VRR	Anteil	
1	Oberhausen	94%	
2	Bottrop	59%	
3	Düsseldorf	53%	
4	Bochum	48%	
5	Gelsenkirchen	48%	
6	Mülheim an der Ruhr	46%	
7	Duisburg	42%	
8	Herne	40%	
9	Dortmund	30%	
10	Essen	30%	
11	Krefeld	20%	
12	Mönchengladbach	20%	
13	Hagen	16%	
14	Remscheid	16%	
15	Solingen	14%	
16	Wuppertal	9%	
Durchschn	itt	37%	

Stand: Dezember 2020

Anteil

28%

27%

26%

25%

24%

23%

15%

24%

^{*)} Jede Haltestelle im VRR (13.500 Haltestellen) besitzt mindestens 2 Bus (Bannsteige (bei ZOB ist die Anzahl noch deutlich höher).

Der ÖPNV im Ballungsraum Rhein-Ruhr mit seinen Bussen im Linienverkehr, den Straßenbahnen, den U-Bahnen und Stadtbahnen, bringt die Menschen zur Arbeit, zur Schule/Uni/Ausbildungsstätte, zu Freizeitaktivitäten, zu Freunden, in die Stadt zum Einkaufen, zu Arztterminen und ist vor allem für die Erledigung der Grundversorgung ein wichtiger und unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität. Dabei kommt es darauf an, für alle Menschen gut zugängliche Infrastruktur und leicht benutzbare Verkehrsmittel einzusetzen. Die Barrierefreiheit nützt nicht nur Menschen mit Behinderung, sondern auch Personen mit Kinderwagen, Menschen mit Rollatoren oder auch Reisende mit Gepäck.

Neben der gesetzlichen Notwendigkeit zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV, sollte auch zur Attraktivierung des ÖPNV die Barrierefreiheit im ÖPNV zügig umgesetzt werden, um Zugangsbarrieren abzubauen.

5. Umsetzung von Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)

Langfristiges Ziel: Flächendeckende verbundweite Installation von DFI-Anlagen an allen Haltestellen im VRR mit mindestens 10 Abfahrten pro Stunde (alternativ einer Mindestanzahl Ein-/Aussteigern pro Tag); verlässliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Echtzeit – neben den digitalen mobilen Auskunftsmedien (z. B. VRR App) – auch stationäre Auskunftsmedien vor Ort an den (wichtigen) Umstiegspunkten im ÖPNV (Haltestellen/ZOB, Bahnhöfe/Haltepunkte) als DFI.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Bestandsaufnahme der DFI im VRR (Standort, eingesetzte Technik etc.); Identifikation wichtiger Umstiegspunkte für die Installation von DFI, Umsetzungskonzept mit Kosten-/Budget- und Zeitplanung.

Akteure: Kreisfreie Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV, ggf. Verkehrsunternehmen als Eigentümer der Haltestellen (Co-Finanzierung), VRR als Bewilligungsbehörde (§ 12 ÖPNVG NRW).

Durch die dynamische Fahrgastinformation werden Fahrgäste zeitlich exakt zum Verkehrsangebot informiert, denn sämtliche Informationen können in Echtzeit übermittelt werden. So können Fahrgäste auch ad hoc ihre Fahrtroute anpassen oder bei Verspätungen die Fahrt bis zur Abfahrt eines Verkehrsmittels anderweitig nutzen. Aus der Perspektive der Unternehmen kann diese Technik mit einer kontinuierlichen Erfassung von Daten zu Pünktlichkeit und Anschlusssiche-

rung eine wichtige Grundlage zur Planung und Verkehrssteuerung darstellen.

Gemessen an der Anzahl der Haltestellen im Verbundraum des VRR (ca. 13.500 Bus- und Straßenbahn-Haltestellen), ist die Verbreitung von stationären Anlagen zur Fahrgastinformation teilweise deutlich hinter dem deutschlandweiten Standard zurück, insbesondere im Ruhrgebiet. Denn obwohl diese Investitionen im Rahmen der "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" durch Förderprogramme des Landes und des Bundes finanziell unterstützt werden (beispielsweise werden 70 Prozent des Investitionsvolumens durch Bundesmittel gefördert), scheuen die Verkehrsunternehmen bzw. die Kommunen die hohen Kosten. Im Sinne der Kund*innen sollte es das Ziel sein, möglichst viele Haltestellen mit DFI auszustatten, um verlässliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Echtzeit bieten zu können.



Unterschiedliche Dynamische Fahrgastinformation im VRR

6. Zügiger Ausbau des P+R-Angebotes als Mehrwert für den ÖPNV

Langfristiges Ziel: Reduzierung der Anzahl Pkw in den Städten durch einen wohnortnahen Umstieg von Autofahrer*innen auf den ÖPNV (Stärkung der Intermodalität und des ÖPNV, konkret des SPNV).

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Quantitativer und qualitativer Ausbau geeigneter potenziell nachfragestarker P+R-Anlagen im VRR (inkl. Information zur Echtzeitbelegung); Darstellung des Pkw als optionales Verkehrsmittel in der Fahrplanauskunft; ggf. Reservierung von P+R-Plätzen für "Premiumkund*innen" des ÖPNV; ggf. Bewirtschaftung von P+R-Anlagen zur Finanzierung der laufenden Kosten; intermodales Routing in Navigationssystemen.

Akteure: Eigentümer der P+R-Anlagen (kreisfreie und/oder kreisangehörige Städte, Gemeinden, Verkehrsunternehmen) und VRR (als Koordinator ÖPNV und Verantwortlicher für Fahrplanauskunft), ggf. Hersteller von Navigationssystemen, ADAC etc.

Weiteres Potenzial zur Attraktivierung des ÖPNV und damit zur erfolgreichen Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV im Verbundraum besteht im konsequenten Ausbau des Park Ride-Angebots (P+R). Denn die Stärkung der intermodalen Wegekette über ein quantitativ und qualitativ gutes P+R-Angebot fördert auch den ÖPNV, weil Autofahrer außerhalb der großen Städte vom eigenen Pkw auf Bus und Bahn umsteigen können.

Ziel ist es, dass Pkw-Nutzer ihr Fahrzeug möglichst in der Nähe ihres Wohnortes abstellen und dann mit dem ÖPNV in die Ballungszentren pendeln (wohnortnaher Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn). Dieser regionale P+R-Ansatz ergänzt die lokalen P+R-Ansätze und leistet damit einen wichtigen Beitrag, die Verkehrssituation im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität zu verbessern. Dies gelingt jedoch nur in enger Kooperation zwischen den Ein- und Auspendlerstädten.



Für die großen Einpendlerstädte im Verbundraum wie beispielsweise Düsseldorf, Essen, Dortmund, Duisburg, Bochum und Wuppertal hat der VRR konkrete regionale P+R-Konzepte erarbeitet, die das jeweilige Umland einbeziehen.

Allerdings hängt die Nutzung des P+R-Angebots entscheidend davon ab, ob dieser Umstieg ausreichend attraktiv ist, also die Pendler*innen einen Zeit- und Kostenvorteil haben, wenn sie den ÖPNV nutzen. Um Autofahrer zu motivieren, ihre "Komfortzone Auto" gegen den ÖPNV einzutauschen, müssen P+R-Anlagen mit dem Pkw gut erreichbar, ihre Ausstattung und Qualität hoch, das ÖPNV-Angebot attraktiv sein sowie ausreichend und kostenlose freie Stellplätze bieten.

Der VRR hat in den Jahren 2017 und 2020 im Rahmen von zwei umfassenden Bestandsaufnahmen und Nachfrageerhebungen eine Vielzahl aktueller Informationen zu den P+R-Anlagen an allen SPNV-Stationen im Verbundraum zusammengetragen – beispielsweise zu Größe, Lage (Geo-Koordinaten), Zufahrtsmöglichkeiten, Ausstattung und Qualität. Diese Informationen eignen sich als Planungsgrundlage für den Neu- bzw. Ausbau und zur qualitativen Verbesserung von bereits vorhandenen, älteren P+R-Anlagen. Die durch die Bestandsaufnahme gewonnenen und durch die Fotodokumentation dargestellten Erkenntnisse hinsichtlich Ausstattung und Qualität von P+R-Anlagen stellen eine Grundlage für Verbesserungsmaßnahmen bestehender P+R-Anlagen dar. Die durch die Nachfrageerfassung gewonnenen Erkenntnisse liefern zudem Hinweise für den Ausbau stark nachgefragter P+R-Anlagen.

Hinsichtlich der Kapazität ist es wichtig, dass Fahrgäste Informationen über die Belegung von P+R-Anlagen in Echtzeit erhalten. Damit Pendler*innen erkennen können, ob noch freie Stellplätze verfügbar sind, sollen die P+R-Anlagen im VRR nach und nach mit technischen Systemen ausgerüstet werden, die die Belegung in Echt-



zeit erfassen – und zwar möglichst genau. Kommunen oder Verkehrsunternehmen, die neue P+R-Anlagen bauen oder bestehende entsprechend ausstatten möchten, können hierzu Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW beim VRR beantragen. Bereits heute werden die Echtzeitinformationen zur Belegung vor Ort über digitale Anzeigetafeln und über die VRR App bereitgestellt. Kurzfristig werden die Informationen zur Echtzeitbelegung in die digitale Auskunft integriert, damit Kund*innen ihre Fahrten unter Berücksichtigung des P+R-Angebots intermodal gestalten können. Perspektivisch wird überlegt, ausgewählte P+R-Anlagen zu bewirtschaften, um – neben dem Generieren von Einnahmen zur Gegenfinanzierung der laufenden (Betriebs-)Kosten – vor allem die Fremdnutzung der P+R-Anlagen eindämmen und somit mehr Parkplätze für ÖPNV-Kund*innen vorhalten zu können.

Zur notwendigen Vereinheitlichung der Qualitäts- und Ausstattungsmerkmale von P+R-Anlagen sollte zwischen VRR, Kommunen und Verkehrsunternehmen eine betrieblich-/technische Richtlinie entwickelt werden. In dieser sollten Anforderungen definiert werden, wie P+R-Anlagen im VRR-Verbundraum ausgestattet sein sollen und wie ein hohes Qualitätsniveau hinsichtlich Beleuchtung, Videoüberwachung, Lademöglichkeiten für E-Autos etc. garantiert bzw. durch kontinuierliche Qualitätskontrollen erhalten wird.



7. Ausbau der vernetzten Mobilität mit Mobilstationen

Langfristiges Ziel: Stärkung der intermodalen Wegekette und der Aufenthaltsqualität durch Ausbau aller geeigneten Haltestellen zu einem verbundweiten Netz von Mobilstationen. Diese sind nach ihrer verkehrlichen Funktion mit differenzierten Ausstattungselementen zu versehen (Baukasten-Prinzip). Gleichzeitig sind Anforderungen für eine Mindestausstattung und die Wiedererkennbarkeit klar definiert und sollen verbundweit einheitlich angeboten werden. Die (zusätzlichen) Angebote einer Mobilstation sind in geeigneter Weise in digitale Auskunftssysteme einzubeziehen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Lokale Umsetzung von Mobilstationen an geeigneten ÖPNV-Verknüpfungspunkten basierend auf dem verbundweiten Konzept zur Errichtung von Mobilstationen (VRR 2020); Stärkung des Fahrrads (B+R) und des Autos (P+R) als Zu-/Abbringer-Verkehrsmittel zum/vom ÖPNV; Unterstützungsangebote durch VRR und Zukunftsnetz Mobilität NRW (Förderberatung, Best-Practice versch. Ausstattungselemente, Akteurs-Workshops, Handbuch Mobilstationen usw.)

Akteure: Städte und Gemeinden sowie ggf. Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV (Planung und Finanzierung), ggf. Verkehrsunternehmen als Eigentümer der Haltestellen (Co-Finanzierung und Betrieb), VRR als Bewilligungsbehörde (§ 12 ÖPNVG NRW).

Mobilität hat für Menschen einen hohen Stellenwert, bedeutet sie doch auch die Teilhabe am sozialen Leben. Ein Angebot an die Kund*innen, Mobilität flexibler zu gestalten, sind Mobilitätstationen, die die verschiedenen Mobilitätsangebote bündeln und miteinander vernetzen sowie um zusätzliche Serviceangebote ergänzen. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten kann dies zu einer Verkehrsentlastung führen, da den Kund*innen die Möglichkeit einer einfachen Kombination von Verkehrsmitteln an einem Ort geboten wird.

Durch die Ergebnisse der im Jahr 2020 vom VRR vorgenommenen gutachterlichen Untersuchung zum Umsetzungspotenzial für Mobilstationen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten im Verbundraum und die vorhandene Förderkulisse, besteht eine sehr gute Ausgangslage zur qualitativen Aufwertung der ausgewählten Haltestellen und für den Ausbau des Mobilstationennetzes in der Region. Im Ergebnis gibt das Gutachten in Form von Steckbriefen für jeden der 630 möglichen Standorte Empfehlungen für zusätzlich erforderliche Ausstattungen zum Ausbau als Mobilstation. Weiter sind Kostenschätzungen für die Erfüllung der Mindestausstattung und eine Priorisierung der Ausbaumaßnahmen angegeben.

Besonders geeignet sind beispielsweise ÖPNV-Haltepunkte, an denen Nahverkehrskund*innen von einem Zug in Busoder Straßenbahnlinien oder auf ein Leihfahrrad bzw. ein Carsharing-Angebot umsteigen können. Auch Park+Ridebzw. Bike+Ride-Angebote, Anschlussmöglichkeiten an Radschnellwege, die räumliche Lage eines Haltepunktes und die Fahrgastnachfrage wurden berücksischtigt.

Stadt/Kreis	Anzahl Mobilstationen
Bochum	21
Bottrop	12
Dortmund	52
Düsseldorf	48
Duisburg	35
Gelsenkirchen	23
Essen	41
Hagen	12
Herne	8
Krefeld	19
Mönchengladbach	23
Mülheim an der Ruhr	20
Oberhausen	18
Remscheid	10
Solingen	13
Wuppertal	23
Ennepe-Ruhr-Kreis	26
Kreis Kleve	24
Kreis Mettmann	38
Rhein-Kreis-Neuss	46
Kreis Recklinghausen	51
Kreis Viersen	25
Kreis Wesel	42
VRR Gesamt	630
<u> </u>	

Anzahl der durch das Gutachten empfohlenen Mobilstationen nach Städten und Kreisen im Verbundraum

Die Förderung und der qualitative Ausbau von ÖPNV-Haltestellen ist seit vielen Jahren eines der Kerngeschäfte der Investitionsförderung des VRR. Aktuell stehen zwei Förderwege mit einem Fördersatz von 90% für Mobilstationen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten zur Verfügung:

- 1. Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR: Förderung von zusätzlichen Ausgaben zur Ausweisung als Mobilstation über wenn gleichzeitig eine Investitionsförderung für weitere ÖPNV-Ausstattungen (z. B. B+R-Anlage, dynamische Fahrgastinformation, P+R-Anlage usw.) angemeldet werden.
- 2. Sonderprogramm Mobilstationsstelen (mit vereinfachter Beantragung): Fehlt an einer möglichen Mobilstation aus dem verbundweiten Konzept zum Erreichen der Mindestausstattung nur noch die Mobilstationsstele oder zusätzliche Beschilderung, ist bis Ende 2024 eine Förderung von Stelen (je 10.000 €) und wenn mit erweiterter Wegweisung (je 15.000 €) möglich.

Für Ausstattungselemente, die über die dem ÖPNV zuzurechnende Ausstattung hinausgehen (z.B. Smart-Locker, Abstellflächen Sharing etc.), gibt es zudem eine subsidiäre Landesförderung (FöRi-MM).

Die Gestaltung und die Anordnung der verschiedenen Ausstattungselemente nehmen maßgeblichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und die Nutzer*innenfreundlichkeit einer Mobilstation und stellen optisch das Grundprinzip heraus, verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort zu vernetzen. Das Ziel lokaler und regionaler Planungen muss daher sein, ein möglichst einheitliches Design von Mobilstationen sicherzustellen, welches sich an Kriterien wie intuitiver Orientierung, Wiedererkennbarkeit oder schneller Sichtbarkeit bemisst.

Der VRR-Verwaltungsrat hat daher im Zuge des Sonderprogramms für Mobilstationsstelen die Designvorgaben für die Mobilstationsstelen bei Förderungen über den VRR konkretisiert: Es wird die Verwendung des Landesdesigns "mobil.nrw" empfohlen. Weiter ist in jedem Fall die Wiedererkennbarkeit einer Mobilstation am Stelenkopf durch



Das VRR-Gutachten bildet die erforderliche Basis zur Klassifizierung und Ausstattung von Mobilstationen sowie zur Umsetzung für ein gesamthaftes Netz zugunsten des ÖPNV im Verbundgebiet - auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Motivationen. Dabei kommt einer planerischen Verschränkung von Mobilstationen im Bezug zu der Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen der kommunalen Aufgabenträger eine wichtige Rolle zu. In der Konsequenz könnten die unterschiedlichen Bottom-Up-Prozesse zugunsten eines für den VRR-Verbundraum ganzheitlichen, strukturierten Top-Down-Ansatzes zusammengefasst werden. Der VRR könnte zukünftig (ggf. gemeinsam mit dem RVR) ein gesamthaftes Netz unter Berücksichtigung der Motivationen entwickeln und in die Stadtplanungen (Mobilitätskonzepte, Nahverkehrspläne) einfließen lassen. Dies entspricht auch dem Wunsch der Zweckverbände, die intermodale Wegekette und die Aufenthaltsqualität im ÖPNV zu stärken.

Im Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ist die Förderung von sicheren Radabstellanlagen für die sogenannte erste Meile und Leihradangebote für die letzte Meile verankert.



Diese Initiative des Landes kann die oben erwähnten Planungen zu Mobilstationen als Katalysator vorantreiben und ergänzen. Denn schon im verbundweiten Konzept zur Errichtung von Mobilstationen wird das Vorhandensein oder die Notwendigkeit von Radabstellanlagen bei der Bewertung und Weiterentwicklung der Mobilstationen hoch priorisiert. Da eine "DeinRadschloss"-Anlage ein sehr gutes Ausstattungselement einer Mobilstationen ist, sollte zukünftig jede Mobilstation an einem größerem ÖPNV-Haltepunkt mit einer digital gesteuerten DeinRadschloss-Anlage ausgestattet werden. Schließlich sind die Erfolgsfaktoren der Mobilstationen und der Radabstellung identisch. Daher muss ganzheitlich geplant, verstärkt digitalisiert und eine Einbindung in die Vertriebskanäle der Verkehrsunternehmen vorgenommen werden.

Hohe Anforderungen an die Fahrzeuge, wie eine Klimaanlage und ergonomisch geformte Sitze, ausreichend breite Türen, ein stufenloser Einstieg und Mehrzweckbereiche bzw. Stellplätze für Fahrräder und Kinderwagen gehören inzwischen genauso zum Standard, wie beispielsweise Neigetechnik, Luftfederung, große Panoramafenster und Bewegungsfreiheit in den Gängen. Dies sind bereits sinnvolle Maßnahmen, den Kund*innen einen hochwertigen ÖPNV anbieten zu können. Für Kund*innen würde ein Wiedererkennungseffekt von Fahrzeugen den Komfort nochmals zusätzlich erhöhen, da die Funktionsweisen identisch wären.

Hochwertige Fahrzeuge des ÖPNV sind und bleiben kapitalintensive, langlebige Wirtschaftsgüter. Die auf das Einsatzgebiet bezogene Auswahl von Bauart, Konfiguration, Kapazität, Anzahl und Ausstattung der Fahrzeuge entscheidet genauso über den Komfort bzw. die Bequemlichkeit während der Reise, wie das Fahrzeugalter, Zustand, technische Eigenschaften und Kommunikationseinrichtungen und muss dabei, einschließlich der Antriebsart, einen wirtschaftlichen Betrieb der Fahrzeuge für die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer (Abschreibungszeitraum) ermöglichen. Daher wird nunmehr betrachtet, ob und ggf. wie in diesen Bereich Verbesserungen möglich wären.

Hohe Anforderungen an die Fahrzeuge, wie eine Klimaanlage und ergonomisch geformte Sitze, ausreichend breite Türen, ein stufenloser Einstieg und Mehrzweckbereiche bzw. Stellplätze für Fahrräder und Kinderwagen gehören inzwischen genauso zum Standard, wie beispielsweise Neigerechnik, Luftfederung, große Panoramafenster und Bewegungsfreiheit in den Gängen.

1. Ausstattung und Konfiguration als einheltliche Qualitätsstandards bei Bussen

Langfristiges Ziel: Konkrete Definition eines "VRR-Standardbusses" (mit ggf. einzelnen Untervarianten für Standardbus/Gelenkbus, Euro6/Alternativer Antrieb etc.) Jährliche zentrale Ausschreibung dieses Busses für alle Verkehrsunternehmen im VRR.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Definition eines VRR-Standardbusses und Erstellung entsprechender Muster-Vergabeunterlagen ggf. mit externer technischer Unterstützung; Abstimmung von Details mit den kommunalen Verkehrsunternehmen unter Moderation des VRR

Akteure: (kommunale) Verkehrsunternehmen, kreisfreie Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV, VRR

Für den VRR-Verbundraum erscheint es aus unterschiedlichen Gründen sinnvoll, für den Einsatz und die Beschaffung von Stadtverkehrsbussen grundsätzliche Mindeststandards zu definieren, welche über das gesamte Verbundgebiet hinweg dem Fahrgast Fahrzeuge nach einheitlichen Qualitätsmerkmalen garantieren. Diese sollten die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) oder der Union Internationale des Transports Publics (UITP) in sinnvoller Weise ergänzen:

- Alter der Fahrzeuge im Regelverkehr maximal zwölf Jahre
- Neufahrzeuge in Niederflurbauweise mit Absenkvorrichtung (Rampe für mobilitätseingeschränkte Menschen)
- Voraussetzungen zur Ansteuerung von LSA
- Wegfahrsperre (Türsicherung), senkrechte Haltestangen, Haltegriffe und waagerechte Haltestangen sowie Türöffnungstasten (außen an den Türen), Notausstiegsluken mit Belüftung, Antiblockiersystem (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR), Standheizung, Klimaanlage, getönte Scheiben, Sitze in Leichtbauweise (Fahrzeuge ab 1. Januar 2004), Motorraumkapselung, Sondernutzungsflächen für Rollstühle etc., gekennzeichnete Behindertenplätze sowie die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Abgasemissionen (Euro-Normen) bei allen Fahrzeugen
- akustische Haltestellen- und Umsteigeansage, optische Anzeigen im Wageninneren, Linienverlaufsplan, Bordmikrofon bzw. Rufeinrichtung für Rollstuhlfahrer, Fahrtzielanzeige außerhalb
- einheitliches Design oder Designmerkmale

Wie bereits ausgeführt handelt es sich bei Bussen um betriebsnotwendiges Kapital, welches hohe Investitionen bedeutet. Gleichzeitig unterliegt ein Fahrzeugpark selbstverständlich auch laufenden Betriebs- und Instandhaltungskosten. Durch die Vereinheitlichung könnten sich die Kosten bei der Beschaffung und bei der Instandhaltung senken lassen. Gleichzeitig könnten durch eine gemeinsame Betriebsreserve, die ggf. auch örtlich geclustert sein sollte, die Kosten zusätzlich gesenkt werden. Weiterhin könnten die Fahrzeuge durchgetauscht werden, was zu einer gleichmäßigeren Abnutzung bzw. Kilometerleistung führen würde. Insgesamt könnten so die Kosten gesenkt und gleichzeitig der Nutzen erhöht werden. Zu den Punkten einer gemeinsamen Lagerhaltung und eines gemeinsamen Einkaufs wird weiter unten ausgeführt.

2. Gemeinsames Vorgehen bei alternativen Antrieben bei Bussen

Langfristiges Ziel: Emissionsfreier ÖSPV im Verbundgebiet des VRR zu einem festen Datum (spätestens 2045).

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen durch die VRR AöR: Abstimmung möglicher gemeinsamer Rahmenbedingungen bei den Fahrzeugen und der Versorgungsinfrastruktur, Eingehen von Beschaffungskooperationen, Förderprogramme etc.

Akteure: kommunale Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, VRR (als Koordinator/Moderator und Bewilligungsbehörde für Investitionen in den ÖPNV)

Den Verkehrsunternehmen ist es in den letzten zehn Jahren gelungen, ihre Fahrzeugflotte deutlich emissionsärmer zu gestalten, um einen Beitrag zu auch zukünftig lebenswerten Städten und Gemeinden zu leisten. Der erste Schritt in Richtung emissionsfreie Antriebe erfolgte 2009 bis 2012 durch eine größere Beschaffungs-Kooperation mit 16 Verkehrsunternehmen, als die VRR AöR in einem Sonderprogramm 30 Millionen Euro für die Beschaffung von 70 Hybridbussen zur Verfügung stellte.



Wasserstoffbus in Wuppertal @WSW I Stefan Tesche-Hasenbach

In den Folgejahren wurden von einzelnen Verkehrsunternehmen in unterschiedlicher Intensität Batteriebusse oder Wasserstoffbusse angeschafft und im Betrieb getestet. Bis Mitte 2020 wurden durch die VRR AöR insgesamt 106 Elektrobusse verteilt auf 14 Projekte mit Gesamtkosten in Höhe von 87,4 Millionen Euro und Gesamtzuwendungen in Höhe von 33,6 Millionen Euro gefördert. Davon beziehen zehn Fahrzeuge ihre Energie über Wasserstoffbrennstoffzellen, 32 Fahrzeuge laden ihre Batterien aus der Oberleitung auf (Solingen) und 64 Fahrzeuge sind reine Batteriefahrzeuge, die entweder über Nacht im Depot und/oder zwischendurch an einzelnen Haltestellen aufgeladen werden.

Seit 2017 fördert das Land NRW über die Mittel des § 13 ÖPNVG die Anschaffung von lokal emissionsfreien Linienbussen und die VRR AöR betreut diesen Bereich mit ihrem Zuwendungsmanagement und als Bewilligungsbehörde.

Gefördert werden dabei 60 Prozent der Mehrkosten eines Elektrobusses gegenüber einem konventionellen Dieselbus. Zusätzlich wurden in den bewilligten Projekten Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur sowie Werkstattausstattungen gefördert. Aus § 12-Mitteln hat die VRR AöR besonders innovative Projekte gefördert, wie beispielsweise bei der STOAG die Beschaffung von Batteriebussen mit Ladeinfrastruktur über Pantografen oder bei der WSW die Infrastruktur von Wasserstoffbussen (beides seit 2017).

Aufgrund der "Clean Vehicles Directive" (CVD) der EU mit Beschaffungs-Vorgaben für Kommunen und Verkehrsunternehmen sowie des zunehmenden Drucks seitens der Politik und der kommunalen Aufgabenträger steigt die Notwendigkeit für die Verkehrsunternehmen, emissionsfreie Busse anzuschaffen. Nach Inkrafttreten der CVD zum 2. August 2021 bis Ende 2025 dürfen bundesweit nur noch 55 Prozent der Neubeschaffungen Dieselbusse sein. Mindestens 45 Prozent der insgesamt in diesem Zeitraum im Rahmen neu vergebener Beförderungsaufträge beschafften bzw. eingesetzten Fahrzeuge müssen der Definition "sauber" entsprechen, die Hälfte davon (mindestens 22,5 Prozent) hat "emissionsfrei" entsprechend der Definition der CVD zu sein. Ab 2026 bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 Prozent (bzw. 32,5 Prozent).



Elektrobusprojekt der STOAG/Vestische mit Ladung aus der Infrastruktur der Straßenbahn

Bislang ist ein größerer Umstieg auf emissionsfreie Antriebe im VRR-Raum nicht erfolgt. Hierfür spielen zwei Gründe eine Hauptrolle:

- Verfügbarkeit lokal emissionsfreier Fahrzeuge: Die Fahrzeugindustrie, vor allem die großen namhaften Hersteller, bieten noch keine serienreifen Elektro- oder Wasserstoffbusse an. Bislang kann man nur "Vorserienfahrzeuge" von kleineren Herstellern mit entsprechenden Kinderkrankheiten kaufen.
- Lokal emissionsfreie Busse und betriebliches Gesamtsystem: Auf Basis einer ausgereiften und zuverlässigen Dieseltechnologie sind die betrieblichen Abläufe in den letzten Jahrzehnten durchrationalisiert worden. Die mangelnde Reichweite und Zuverlässigkeit der derzeit verfügbaren, lokal emissionsfreien Busse würde dieses System massiv beeinträchtigen und zu deutlich steigenden Kosten führen: ggf. notwendige Infrastruktur für Zwischenladungen (die vielleicht in drei bis vier Jahren je nach Entwicklung der Batterietechnologie nicht mehr nötig wären), Umbau von Betriebshöfen, veränderte Umlaufplanung mit mehr benötigtem Personal etc.

Aufgrund dieser derzeitigen technologischen Rahmenbedingungen (fehlende Serienreife/Zuverlässigkeit bei emissionsfreien Bussen, unklarer Zeitpunkt, ab wann Batteriebusse mit ausreichender Reichweite ohne Zwischenladung zur Verfügung stehen werden etc.), sind noch keine auf ausreichende Erfahrungswerte gestützte und auf lange Dauer angelegte Richtungsentscheidungen möglich. Hinzu kommt, dass mit der Dekarbonisierung je nach Technologiewahl und Größe des Verkehrsunternehmens, Kosten für betriebliche Anpassungen in zwei- bis dreistelliger Millionenhöhe verbunden sind.

Sobald die technologische Entwicklung solche Richtungsentscheidungen zulässt, wäre es in Bezug auf die Dekarbonisierung des ÖSPV im VRR-Verbundraum volks- und betriebswirtschaftlich geboten, sich bei der Beschaffung der Busflotten möglichst auf gleichartige Antriebstechniken von lokal emissionsfreien Bussen zu fokussieren, um mit kompatiblen Infrastrukturen für die Energieaufnahme (Batterieladung oder Wasserstoffbetankung) einen flexiblen Einsatz der Fahrzeuge im Verbundraum realisieren zu können. Je nach technologischer Entwicklung und nach topographischen oder regionalen Besonderheiten (z. B. Stadtverkehr vs. ländlicher Raum) ist es auch denkbar, dass im Verbundraum beide Antriebsvarianten nebeneinander existieren. Aber auch für dieses Szenario macht es Sinn, dass sich die Verkehrsunternehmen und die VRR AÖR über mögliche gemeinsame Rahmenbedingungen bei den Fahrzeugen und der Versorgungsinfrastruktur abstimmen oder Beschaffungskooperationen eingehen, um diese große Herausforderung gemeinsam effizient und nachhaltig bewältigen zu können.

Eine solche Abstimmung könnte in der KViV-Arbeitsgruppe 4 "Technik, Informationstechnologie, Sicherheit" erfolgen, in der auch jetzt schon ein regelmäßiger Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen zur Thematik der alternativen Antriebe stattfindet.

3. Ausstattung und Konfiguration als einheitliche Qualitätsstandards bei Straßenbahnfahrzeugen

Langfristiges Ziel: Die Fahrzeugkonfigurationen der Straßenbahnfahrzeuge sollen den deutschlandund europaweiten Standards entsprechen. Die Infrastruktur (insbesondere die Länge der Haltestellen, Wende- und Abstellanlagen und Werkstattinfrastruktur, ggf. auch Unterwerke) kann dann auch Fahrzeuglängen von über 45 Metern aufnehmen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Dialog mit den Verkehrsunternehmen, die schienengebundenen ÖSPV haben, über zukünftige Fahrzeugstrategien im Straßenbahnbereich; Identifizierung von avisierten Neubeschaffungen in den kommenden Jahren; Identifizierung von (infrastrukturellen) Hinderungsgründen einer Beschaffung von längeren/mehrfachtraktionsfähigen Fahrzeugen; Prüfung von Möglichkeiten einer Förderung von Umbaumaßnahmen von Haltestellen, Wendeanlagen und Werkstattinfrastruktur für längere Fahrzeuge (§ 12 ÖPNVG NRW).

Akteure: BOGESTRA, DSW21, Ruhrbahn, Rheinbahn, STOAG, dazugehörige ÖPNV-Aufgabenträger, Spurwerk, VRR (als Koordinator für den ÖPNV und Bewilligungsbehörde), ggf. Land NRW und Fahrzeughersteller

In den vergangenen 15 Jahren haben die meisten der Straßenbahnbetriebe im VRR die Modernisierung ihres Fuhrparks vorangetrieben. Dabei wurden Neufahrzeuge beschafft und in die Jahre gekommene alte Fahrzeuge konnten aus dem Betrieb genommen werden. Das ist im Grunde eine sehr begrüßenswerte Entwicklung, aus der Perspektive des Fahrgasts wegen stufenlosen Einstiegs, Klimaanlage, vergrößerter Mehrzweckbereichen, verbesserter Fahrgastinformation und vielem mehr. Zudem sind die neuen Fahrzeuge leiser, energieeffizienter und kostengünstiger im Unterhalt.

Jedoch sind einige laufende Beschaffungsprogramme interessant, insbesondere mit Blick auf den aktuellen Standard für Straßenbahnfahrzeuge. Die Anlage 1 zeigt dazu eine Übersicht zu den Beschaffungsprogrammen der Verkehrsunternehmen im VRR seit dem Jahr 2005. Dabei ist in den vergangenen Jahren eine Pfadabhängigkeit insbesondere bei der Fahrzeuglänge sehr auffählig. Nahezu alle Bestellungen, auch aus der jüngeren Vergangenheit, umfassen die Lieferung von Fahrzeugen mit einer Länge von 30 Metern.



Bombardier Flexity Classic ("NF2") der Essener Ruhrbahn (rd. 30m)

Sicherlich sind die infrastrukturellen Herausforderungen zum Einsatz von längeren Bahnen im Betriebsgebiet zu beachten. Insbesondere muss die Länge der Haltestellen im Bestand angepasst werden, was teilweise umfangreiche Eingriffe in den Straßenraum erfordern würde.

Es bleibt aber auffällig, dass diese Anpassungen im mittleren Ruhrgebiet scheinbar nicht möglich sind, wohingegen in anderen VRR-Regionen wie beispielsweise Dortmund und Düsseldorf Lösungen gefunden wurden.



CAF Urbos der Freiburger Verkehrs-AG (rd. 44m)

In den diversen Stadtbahntunneln der Ruhrgebietsstädte sind Anpassungen kaum erforderlich. Die Stadtbahnplanungen aus den 1970er-Jahren sahen von Anfang an Bahnsteige für 60 Meter, teilweise für 90 Meter lange Züge vor. Ein Blick auf andere aktuelle Bestellungen und Lieferungen von Straßenbahnfahrzeugen in Deutschland (vgl. Anlage 2) zeigt, dass viele Betriebe teilweise sogar deutlich über eine Fahrzeuglänge von 30 Metern hinausgehen und auf mehr als nur drei Türspuren setzen, um mehr Fahrgäste befördern zu können und um dabei auch den Fahrgastwechsel zu beschleunigen.

Auffällig ist auch, dass bei Neubauprojekten für Straßenbahnen oder dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Ruhrgebiet diese Pfadabhängigkeit auch heute noch weiter gefestigt wird. Die jüngst fertiggestellten bzw. im Bau befindlichen Strecken in Bochum (Neubaustrecke Bochum Langendreer bzw. Opel-Gelände) beinhalten ausschließlich Bahnsteiglängen für eine Fahrzeuglänge von nur 30 Metern. Im Ruhrgebiet ist lediglich in Dortmund die Ost-West-Straßenbahnstrecke konsequent für 60 Meter lange Doppeltraktion ausgeführt, sowie das Teilstück der Linie 302 in Gelsenkirchen zwischen Gelsenkirchen Hbf / Buer und der "Arena auf Schalke". In Düsseldorf ist dies nicht erst seit der Eröffnung des Wehrhahntunnels üblich.

Auch wenn derzeit die meisten Verkehrsunternehmen ihre Beschaffungen abgeschlossen haben, sollte darauf geachtet werden, dass die zukünftigen Fahrzeugkonfigurationen der Straßenbahnfahrzeuge den deutschland- und europaweiten Standards entsprechen. Hierfür ist der Dialog mit den Verkehrsunternehmen notwendig, die schienengebundenen ÖSPV haben, um sich über zukünftige Fahrzeugstrategien im Straßenbahnbereich auszutauschen. Hier gilt es, einen Überblick über die avisierten Neubeschaffungen im Straßenbahnbereich zu bekommen. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sollten dann (infrastrukturelle) Hinderungsgründe einer Beschaffung von längeren oder mehrfachtraktionsfähigen Fahrzeugen identifiziert werden. Darauf aufbauend können Fördermöglichkeiten, z. B. für den Umbau von Haltestellen, Wendeanlagen, Stromversorgung, oder Werkstattinfrastruktur über Mittel aus § 12 ÖPNVG NRW geprüft werden.

Verbesserungspotenziale im Bereich Statistik und Reporting

1. Einführung eines Reporting zur Qualität und zum Leistungsangebot

Langfristiges Ziel: Auf Basis der vorliegenden Daten soll ein aussagefähiges Reporting zu der Qualität und dem Leistungsangebot erarbeitet und abgestimmt werden.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Ermittlung des Status quo und Dialog mit den Verkehrsunternehmen über die Möglichkeiten eines einheitlichen Reportings

Akteure: Verkehrsunternehmen, VRR

Von den Verkehrsunternehmen werden verschiedene Meldungen und Auswertungen an den VRR gegeben, die zu unterschiedlichsten Zwecken genutzt werden. Hierzu gehören allgemeine Auswertungen zu Fahrten und Einnahmen, Zulieferung für den Tarifantrag, Hintergrundinformationen für die Tarifgestaltung etc. Diese Daten basieren i. d. R. auf Meldungen der Verkehrsunternehmen bzw. festgelegte statistische Größen (z. B. Fahrtenhäufigkeiten). Zusätzlich erhält der VRR Informationen über die Fahrplandaten und aus den Zählungen der Einnahmenaufteilung. Detailliertere Auswertungen werden mit den Daten nicht durchgeführt.

Für den ÖSPV werden im Rahmen der Sitzungsblöcke der Verbundetat und die Ergebnisrechnung (inkl. des Gesamtberichts, der nur die Finanzierungsbeträge enthält) vorgelegt. Diese Vorlagen umfassen Informationen zu den Betriebsleistungen, Aufwendungen und Erträgen. Weitere Informationen, werden nicht gegeben. Gleichzeitig liegen dem VRR weitreichende Daten vor, die für interne Reportings genutzt werden könnten bzw. in einer aufbereiteten und ggf. anonymisierten Form allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden könnten.

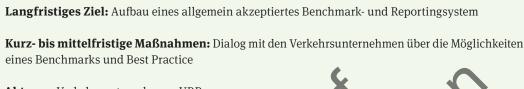


Verbesserungspotenziale im Bereich Statistik und Reporting

Nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten würde die Einführung eines Reporting zur Qualität und zum Leistungsangebot bringen. Auch aus planerischer und verkehrlicher Sicht können Vorteile entstehen, da zusätzlich zu den in den Häusern vorliegenden Daten ergänzende Informationen genutzt werden könnten. Das Reporting könnte ebenfalls bei der Weiterentwicklung der Tarife Hinweise auf Potenziale geben.

Auch für die Außenwahrnehmung könnten die Daten in einer abgestimmten Form und gut aufbereitetet genutzt werden, um das Bild eines guten ÖPNV zu vermitteln und zu stabilisieren. Hierdurch könnten derzeitige Nicht-Nutzer*innen zur Nutzung des ÖPNV angeregt werden.

2. Aufwertung des Benchmarks und Etablierung eines Best Practice



Akteure: Verkehrsunternehmen, VRR

Das in der Vergangenheit durchgeführte Benchmark-Verfahren blieb mit seiner Aussagekraft hinter den Erwartungen zurück. Ähnlich dem Vorgehen beim Reporting könnten auch hier detailliertere Informationen zusammengestellt werden.

Ziel sollte es sein, ein allgemein akzeptiertes Benchmark- und Reportingsystem aufzubauen und dies zu nutzen, um voneinander zu lernen und gemeinsam die wirtschaftlich besten Lösungen für gleiche Aufgaben zu finden.

> Wer aufhört besser zu werden, hat längst aufgehört gut zu sein!



Hochschulen und Forschungseinrichtungen

Langfristiges Ziel: Forcieren der Zusammenarbeit auf beiden Ebenen

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Ermittlung möglicher noch nicht bekannter Partner und Kontaktausnahme

Akteure: VRR

Eine enge Zusammenarbeit zwischen dem VRR, Verkehrsunternehmen und Hochschulen (vorzugsweise den Hochschulen im Verbundgebiet) oder Forschungseinrichtungen hat Vorteile für beide Seiten. Hochschulen widmen sich neuen Forschungsfragen, auch im Bereich der Mobilität und bilden Studierende in diesen Bereichen aus.

Für den VRR und die Verkehrsunternehmen hat eine Zusammenarbeit viele Vorteile. En wichtiger Vorteil ist, dass der VRR hierdurch Zugang zu wissenschaftlicher Expertise und einen wissenschaftlichen Input erhält, der wichtig ist für die Entwicklung und vor allem die Umsetzung neuer deen in der Praxis in den Bereichen Mobilität, Marketing, Tarif etc. Diese Zusammenarbeit erfolgte bisher auf zwei Ebenen: Erstens



Studierende im Hörsaal

durch das Angebot von Praktika (Erledigung von (lästigen) Routinearbeiten oder höherwertigen Arbeiten wie Erarbeitung von Konzepten, GIS-Karten für NVP etc. je nach Qualität / Qualifikation der Studentin / des Studenten) und/oder bei entsprechender Eignung die Betreuung von Bachelor-/Masterarbeiten beim VRR für Studierende oder Gastvorträge/-seminare von Mitarbeitern des VRR an Hochschulen. Zweitens war der VRR Praxispartner bei Forschungsprojekten, z. B. RUHRAUTOe. Für beide Seiten stellte sich die Zusammenarbeit auf beiden Ebenen als vorteilhaft heraus und sollte zukünftig beibehalten oder forciert werden. Für die Hochschulen sichert diese Zusammenarbeit eine praxisnahe Ausbildung der nächsten Generation Studierender und ermöglicht den Zugang zu interessanten und relevanten Themen in der Planungspraxis. Für den VRR, der als Verwaltung, die in Kapitel I. aufgelisteten Aufgaben bearbeitet, koordiniert bzw. mit diesen betraut wurde, werden die wissenschaftliche Expertise und die "frischen" Ideen geschätzt, insbesondere in den Bereichen der innovativen Mobilitätsangebote. Diese Synergien sollten in Zukunft intensiviert werden. Von einer starken zukunftsfähigen Kooperation in Forschung, Entwicklung und Innovation profitieren alle Seiten und nicht zuletzt der Fahrgast.

Ein weiterer wichtiger Vorteil für den VRR und die Verkehrsunternehmen ist, dass er Zugang zu potenziellen Nachwuchskräften, die beginnend mit Praktika und (bei entsprechender Eignung) über Werkverträge, Anstellung o.ä. an den VRR gebunden werden und dass er Zugang zur vorhandenen Forschungsinfrastruktur der Hochschulen erhält. Der erste Aspekt ist angesichts des demographischen Wandels und der Alterung der Gesellschaft ein zukünftig bedeutsamer Aspekt. Nicht zuletzt kann diese Zusammenarbeit auch zu einer positive(re)n Außendarstellung und Imagegewinn für den VRR beitragen, da die hier tätigen Studierenden einen weitgehenden Einblick in die vielfältigen und nicht nur auf die Ausgestaltung der Ticketpreise begrenzte Aufgabenfeld des VRR gewinnen und dies als Multiplikatoren weitergeben.

 Etablierung einer gemeinsamen Wahrnehmung von HR-Aufgaben, sowie übergreifender Ausbildung und Suche nach Talenten

Langfristiges Ziel: Bündelung von Recruiting-Aufgaben, Schaffung eines gemeinsamen Fahrerpool und Gründung einer "Außenstelle Rhein-Ruhr" der VDV-Akademie.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Dialog mit den Verkehrsunternehmen und Ermittlung des Status Quo; Dialog mit der VDV-Akademie über Möglichkeiten einer "Außenstelle Rhein-Ruhr" der VDV-Akademie

Akteure: VDV, VRR, Land NRW

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten und gleichzeitig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten, werden neben reibungsfreien Schnittstellen auch deutliche Ausweitungen der Verkehrsleistungen notwendig sein. Hierfürbedarf es gut ausgebildeten Personals in einer Vielzahl von Qualifikationen und in ausreichender Anzahl.

Die sehr ähnlichen Strukturen, Abläufe und technischen Ausprägungen der Stadt- und Straßenbahnsysteme im VRR lassen daher den Aufbau eines Fahrerpools sinnvoll erscheinen. Stand heute betreibt jedoch jedes kommunale Verkehrsunternehmen im VRR ein eigenes Recruiting und eine eigene Akquise des Fahrpersonals. Nur vereinzelt gibt es Kooperationen, beispielsweise der Verkehrsunternehmeneigenen Fahrschulen. Im Straßen- und Stadtbahn-, aber insbesondere im Bus-Bereich wäre mindestens ein gemeinsames Recruiting denkbar. Der VDV greift das Thema der Personalgewinnung ebenfalls auf und hat mit seinen Mitgliedsunternehmen eine bundesweite Arbeitgeberinitiative ins Leben gerufen, mit der gebündelt um Mitarbeiter*innen geworben wird (näheres siehe Seite 52, Schaffung eines gemeinsamen Pools des Sicherheitspersonals).

Möglich scheint über die Rekrutierung von Fahrpersonal aber auch ein gemeinsamer Fahrerpool. Im Bus-Bereich sind durch vereinheitlichte Fahrerarbeitsplätze nur minimale Einweisungen in "fremde" Fahrzeuge nötig. Im Straßen- und Stadtbahnbereich ist (historisch durch die Planungen zur "Stadtbahn Rhein-Ruhr" bedingt) auf allen Strecken eine ähnliche Zugsicherungssystematik verbaut. Auch hier könnte Fahrpersonal zwischen den einzelnen Betrieben eingesetzt werden, auch wenn die Anforderungen an Fahrzeug- und



Breites Aufgabensprektrum in der Nahverkehrsbranche

Streckenkunde höher sind als im Bus-Bereich. Auch die Ausbildung von Fahrpersonal unterlag und unterliegt dem Wandel. Das Fahrpersonal von kommunalen Verkehrsunternehmen war bis Anfang der 2000er-Jahre dominiert von Quereinsteiern aus anderen Berufszweigen. Zwar bilden die Verkehrsunternehmen schon immer sehr erfolgreich auch aus, für den Fahrbetrieb (und weitere Berufe innerhalb eines Verkehrsunternehmens) gab es jedoch lange Zeit schlicht keinen vollwertigen Ausbildungsberuf. Das änderte sich mit der Einführung der Ausbildung zur "Fachkraft im Fahrbetrieb". Dieser anerkannte Ausbildungsberuf ermöglicht es den Verkehrsunternehmen, Fachkräfte auszubilden, die in verschiedenen Fahrdienst-nahen Berufen einsetzbar sind. Die "FiFs" werden im Straßenbahn- und Bus-Fahrbetrieb genauso ausgebildet wie im Kundencenter, dem Lager oder Werkstatt und können hier je nach aktuellem Bedarf tagesaktuell eingesetzt werden. Diese Ausbildung könnte auch in einer gemeinsamen Aktion erfolgen.

Zusätzlich betreibt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine eigene Fortbildungs-Akademie. Hier können Fachkräfte des ÖPNV aus- und weitergebildet werden. Neben "klassischen" Ausbildungen zu den Betriebsleitern (BOKraft und insb. BOStrab) finden viele weitere Kurse und Lehrgänge in unterschiedlichen Themenfeldern statt. Hier könnte eine "Außenstelle Rhein-Ruhr" der VDV-Akademie der Vielzahl der Verkehrsunternehmen im VRR gerecht werden und gleichzeitig einen positiven Beitrag zur Behebung des Facharbeitermangels im Mobilitäts- bzw. Verkehrssektor leisten. Es könnten Fort- und Weiterbildungen der Verkehrsunternehmen im VRR zentralisiert und gebündelt werden. Dies würde Kosten sparen und zusätzlich den Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen fördern.

2. Umsetzung einer gemeinschaftlichen Instandhaltung

Langfristiges Ziel: Kooperation aller oder möglichst vieler Verkehrsunternehmen bei der Fahrzeuginstandhaltung

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Bestandsaufnahme des Status quo; Entwicklung einer Strategie zur Kooperation bzw. Umsetzung von sinnvollen neuen Kooperationsmöglichkeiten in einzelnen Bereichen

Akteure: (kommunale) Verkehrsunternehmen, Fahrzeughersteller, Lieferanten, VRR (als Moderator/Koordinator ÖPNV)

Neben dem Betrieb nimmt auch die Instanthaltung von Fahrzeugen einen großen Raum ein, um den Fahrgästen einen hochwertigen und zuverlässigen ÖPNV anbieten zu können. Die Fahrgäste erwarten einen reibungslosen Betrieb, der durch kurze Wege zur Instandhaltung und gebündeltes Wissen gestärkt werden kann. Verschiedene Aspekte kommen hier zum Tragen:

Zum einen stellt sich die Frage, ob die Instandhaltung von Fahrzeugen durch eine engere Kooperation von Verkehrsunternehmen optimiert werden kann. Zum anderen könnten schon zum Zeitpunkt der Beschaffung neue Kooperationen (z. B. angelehnt an das RRX-Modell) zur Optimierung genutzt werden.

Kooperieren Verkehrsunternehmen auch bei der Instandhaltung von Fahrzeugen enger miteinander, können in unterschiedlichen Bereichen Synergien gehoben werden. Beispielsweise müssen bei einer gemeinsamen Nutzung von Werkstätten nicht mehrere Werkstätten mit Werkzeugen und Maschinen ausgestattet werden. Gleichzeitig kann die Auslastung der Werkstätten optimiert werden, da durch die höhere Anzahl an möglichen Fahrzeugen ein gleichmäßigerer Wartungsintervall gefunden werden kann. Zusätzlich können die Mitarbeiter*innen ihr Wissen und ihre Erfahrungen breiter weitervermitteln. U. U. können weitere Erfolge erzielt werden, indem bei einem Fahrzeugausfall schneller ein Ersatzfahrzeug bereitgestellt werden kann. Ein Beispiel ist die Kooperation Verkehrsunternehmen zwischen der Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) und der Busverkehr Rheinland GmbH (BVR). Hier werden die Busse des BVR durch Personal des BVR in der Werkstatt der STOAG gewartet.

Ein Beispiel für eine neue Kooperationsmöglichkeit bietet beispielsweise das "RRX-Modell des VRR". Bei diesem Modell erfolgt in der reinen Ausprägung die Vergabe der Verkehrsleistung sowie die Beschaffung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge in getrennten Verfahren. In einer Abwandlung des Modells wäre es auch denkbar, dass das Verkehrsunternehmen (oder eine Mehrzahl von Unternehmen) für Instandhaltungsleistungen Rahmenverträge mit entsprechenden Dienstleistern abschließt.



Ein Zug der Baureihe 462 ("RRX") in der RRX-Werkstatt in Dortmund-Eving

3. Einführung eines gemeinsamen Einkaufs und einer gemeinsamen Beschaffung

Langfristiges Ziel: Kooperation aller oder möglichst vieler Verkehrsunternehmen beim Einkauf; Intensivierung und Ausbau der Zusammenarbeit mit der Zielrichtung eines gemeinsamen Einkaufs und einer gemeinsamen Beschaffung

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Bestandsaufnahme des Status quo; Entwicklung einer Strategie zum gemeinsamen Einkauf etc.

Akteure: (kommunale) Verkehrsunternehmen, Lieferanten, VRR als Moderator

Ähnlich wie im Bereich der Instandhaltung könnten auch im Bereich der Beschaffung und des Einkaufs durch gemeinsame Beschaffung, Mengenbündelungen oder Standardisierungen weitere Synergien gehoben werden. Gelungene Beispiele hierfür sind u. a.:

■ Initiative "spurwerk.nrw"

In der Initiative haben sich neun kommunale Unternehmen zusammengeschlossen, um den finanziellen Mitteleinsatz zu senken und gegenüber Herstellern als Bestellerkonsortium zum Erzielen günstigerer Einkaufspreise aufzutreten. Hierdurch können die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel möglichst gewinnbringend eingesetzt werden.

- Gemeinsame Beschaffung von Bussen im Bereich der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KöR)

 In der KöR wurden Synergien durch gemeinsame Busbeschaffungen gehoben. Durch diese gemeinsame
 Beschaffung konnten ebenfalls bei der gemeinsamen Beschaffung von Ersatzteilen von Reifen über
 Batterien bis hin zu Teilen für die Klimaanlagen positive Effekte erzielt werden.
- Gemeinsame Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Rheinbahn und der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG)

Die Rheinbahn und die Duisburger Verkehrsgesellschaft betreiben gemeinsam die Linie U79 zwischen Düsseldorf und Duisburg. Bei der anstehenden Modernisierung der Bahnflotten haben sich die beiden Unternehmen für eine gemeinsame Beschaffung der 109 Hochflur-Stadtbahnen entschieden. Aufgrund der gemeinsamen Bestellung konnten die Kosten gesenkt werden. Zusätzlich können auch hier Synergien bei der Beschaffung von Ersatzteilen und der Instandhaltung der Fahrzeuge gehoben werden.

Nutzung von Finanzierungsmodellen ähnlich dem VRR-Finanzierungsmodell für Schienenfahrzeuge Im VRR-Finanzierungsmodell für Fahrzeuge, wird die Beschaffung durch Kommunalkredite finanziert. Diese Art der Finanzierung erschließt Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen erhebliche Einsparpotenziale – durch günstige Kreditkonditionen, langfristig festgelegte Zinssätze und den Wegfall von Eigenkapitalkosten und Risikozuschlägen. Somit profitieren alle Parteien von wirtschaftlich günstigen Konditionen.

4. Einführung einer übergreifenden Leitstelle und Harmonisierung der IT-Systeme

Langfristiges Ziel: Fokussierung auf wenige bzw. eine Leitstelle für alle Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet, Vereinheitlichung und Harmonisierung von IT-Systemen und Schrittstellen, gemeinsame Stelle zur Abwehr von Cyberkriminalität

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Bestandsaufnahme des Status quo und Erarbeitung einer Strategie zur Reduzierung von Leitstellen, Vereinheitlichung von IT-Systemen und Schrittstellen sowie Etablierung einer gemeinsamen Stelle zur Abwehr von Cyberkriminalität

Akteure: (kommunale) Verkehrsunternehmen, VRR (bzgl. IT-Systeme, Schnittstellen und Cyberkriminalität) Koordinator ÖPNV)

Derzeit halten alle Verkehrsunternehmen eigene Leistellen vor. Diese erfassen und steuern die Betriebs- und Verkehrssituation. Sie leisten damit einen sehr wichtigen Beitrag zur Sicherheit des ÖPNV. Würden mehrere Verkehrsunternehmen sich zusammenschließen und eine bzw. mehrere Leitstellen gemeinsam betreiben, könnten hierdurch Kosteneinsparungen erreicht werden. Zusätzlich wären eine betriebsübergreifende Anschlusssicherung und die einheitliche Fahrgastinformation einfacher abzubilden – kurz gesagt: Die Schnittstellen könnten harmonische ausgestaltet werden. Ein hierfür praktisches Beispiel zeigt sich in der seit dem Sommer 2018 gemeinsam betriebenen Leitstelle der Ruhrbahn Essen und Ruhrbahn Mülheim.



Auch die Vereinheitlichung der allgemeinen IT-Systeme und Schnittstellen (Meldewesen, Qualitätsdatenbanken usw.) würden einen hohen Beitrag zur Effizienz des ÖPNV beitragen. Dazu gehört auch, dass z. B. die Meldungen der Fahrgeldeinnahmen zeitnaher generiert und bereitgestellt werden könnten. Zusätzlich könnten Synergien durch die gemeinsame Beschaffung von Software und durch eine gemeinsame IT-Abteilung gehoben werden.

Mit fortschreitender Digitalisierung im ÖPNV gelangt dieser auch zusehends in das Blickfeld für potenzielle Cyberkriminalität. Neben der Entwendung von Kundendaten könnte durch einen geglückten Angriff das ÖPNV-System in der Stadt lahmgelegt werden. Natürlich würde eine gemeinsame Leitstelle ein größeres Ziel mit einem größeren Schaden bedeuten. Bevor dies jedoch geschieht, steht die Möglichkeit durch eine engere Zusammenarbeit Angriffe erfolgreicher abzuwehren und die Sicherheitsstandards verbundweit hochzuhalten. Auch dies spricht für eine engere Zusammenarbeit im Bereich der IT-Systeme.

5. Schaffung eines gemeinsamen Pools des Sicherheitspersonals

Langfristiges Ziel: Schaffung eines gemeinsamen Pools für Sicherheitspersonal bzw. gemeinsame Ausschreibung von Dienstleistungen des Sicherheitspersonals

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen: Bestandsaufnahme des Status quo und Erarbeitung einer Strategie zum Aufbau eines gemeinsamen Pools für Sicherheitspersonal bzw. für eine gemeinsame Ausschreibung der Leistung

Akteure: (kommunale) Verkehrsunternehmen, ggf. auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, VRR

Die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV ist auch stark von dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Kunden/innen abhängig. Ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden steigert die Attraktivität des ÖPNV, kann zur Nutzung des ÖPNV animieren und somit Einnahmen generieren. Dieses subjektive Sicherheitsempfinden kann auch durch den vermehrten Einsatz von Sicherheitspersonal gesteigert werden. Gerade in den Schwachverkehrszeiten könnte der Einsatz von großen Vorteilen sein. Neben diesen für die Kunden spürbaren positiven Effekten hat der verstärkte Einsatz von Sicherheitspersonal auch für die Verkehrsunternehmen nachhaltige Vorteile. So können Vandalismusschäden und Zerstörungen vermieden werden.



Sicherheitskräfte der DB Sicherheit an einem Bahnhof

Die Rekrutierung von geeignetem Sicherheitspersonal ist aufwendig. Gleichzeitig ist die Vorhaltung von eigenem Sicherheitspersonal kostenintensiv. Auch der Einsatz von speziellen Sicherheitsfirmen ist kostenseitig nicht zu unterschätzen.

Hier könnte die engere Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen zu Kosteneinsparungen führen. So wäre es denkbar, dass ein gemeinsamer Pool von Sicherheitspersonal vorgehalten wird. Der Einsatz könnte für alle Verkehrsunternehmen erfolgen. Dies würde Kosten der Rekrutierung, Einsatzplanung und Verwaltung verringern. Gleichzeitig könnte durch den entstehenden größeren Pool flexibler auf Ausfallzeiten reagiert werden und die Einsatzquote hochgehalten werden. Wird sich für die Zusammenarbeit mit einer Sicherheitsfirma entschieden, könnten durch eine gemeinsame Ausschreibung und Beauftragung günstigere Preise erzielt werden. Auch hier wären die positiven Effekte auf den Einsatz realisierbar.

Nicht nur auf die Problematik des Sicherheitspersonals begrenzt, sondern weiter gefasst hinsichtlich des generellen Fachkräftemangels im ÖPNV hat sich auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dieser Problematik angenommen. Nach einer aktuellen Studie von Roland Berger (Leistungskostengutachten) werden bis zum Jahr 2030 im ÖPNV insgesamt 110.000 qualifizierte Mitarbeiter*innen für die Umsetzung der Mobilitätswende bei den Verkehrsunternehmen gebraucht. Vor diesem Hintergrund hat der VDV eine bundesweite Arbeitgeberinitiative gegründet, die die Personalabteilungen aller im Bereich ÖPNV tätigen Unternehmen bei der Rekrutierungsarbeit unterstützen (www.in-dir-steckt-zukunft.de). Neben einer allgemeinen Darstellung des ÖPNV als attraktiven, sinnstiftenden und sicheren Arbeitgeber und der Präsentation aller beteiligten Unternehmen sollen gezielt Bewerber*innen aller Qualifikationen und für jedes Karrierelevel rekrutiert,werden. Alle VDV-Mitgliedsunternehmen haben die Chance, sich an dieser Arbeitgeberinitiative zu beteiligen und interessierte Bewerber*innen für die zu besetzen Stellen zu rekrutieren.

Status quo der Zuständigkeiten und Aufgaben des VRR

Für den ÖPNV hat der VRR für das Verbundgebiet des VRR je nach den Teilbereichen SPNV und ÖSPV unterschiedliche Zuständigkeiten. Gemäß ÖPNVG NRW lassen sich für den VRR folgende drei Hauptaufgaben ableiten, aus denen sich unterschiedliche Aufgaben bzw. Tätigkeitsfelder ergeben:

- Der VRR ist gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (Aufgabenträger für den SPNV). Ferner könnte dem VRR im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden.
- Der VRR ist gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW zuständig für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV).
- Der VRR ist gemäß § 12 ÖPNVG NRW Bewilligungsbehörde für die pauschalierte Investitionsförderung und gemäß § 13 ÖPNVG NRW Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse.

Im Bereich seiner Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV hat der VRR gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW die Aufgabe, in Abstimmung mit seinen Mitgliedern (also den in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden kreisfreien Städten und Kreisen als Aufgabenträger für den ÖPNV) auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere

- auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs,
- auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs,
- auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV,
- auf einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards,
- auf kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme,
- auf ein übergreifendes Marketing und
- auf die Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs.

Status quo der Zuständigkeiten und Aufgaben des VRR

Diese gesetzlichen Vorgaben aus dem ÖPNVG NRW – ergänzt um die auf den VRR übertragenen Aufgaben – wurden in die Satzung der VRR AöR aufgenommen und spiegeln sich im Zweck der VRR AöR wider: "Die VRR AöR sorgt für die Mobilität der Bürger im Kooperationsraum A durch eine integrierte Verkehrsgestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger (Anstaltszweck). In diesem Rahmen fördert die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR das Ziel, für die Bevölkerung im Kooperationsraum A ein bedarf[s]gerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen, durch

- koordinierte Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Leistungsangebotes,
- durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife,
- durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung von Menschen mit Hör- und Sehbehinderung,
- durch einheitliche Qualitätsstandards sowie
- durch Verbesserung des Übergangs vom Individualverkehr auf den ÖPNV,
- durch Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV auf der Grundlage einer engen Vernetzung aller Verkehrsträger
- die Attraktivität des ÖPNV zu steigern (§ 4 Absatz 1 der Satzung der VRR AöR i. d. F. vom 25.03.2020).

Der VRR ist als Koordinator für den ÖPNV somit für ein koordiniertes Nahverkehrs-/ÖPNV Angebot im Verbundgebiet zuständig und schreibt dieses in seinem Nahverkehrsplan fest. Dabei erfolgt die Wahrnehmung dieser Aufgaben in Abstimmung oder unter Mitwirkung der kommunalen Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen.

1. Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten des VRR

Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Aufgaben und Zuständigkeiten des VRR, unterschieden nach Rechtsrahmen und Übertragung vom Land NRW, den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.

Status quo der Zuständigkeiten und Aufgaben des VRR

Aufgaben	Typisierung der Zuständigkeit			Abstimmung (A) Mitwirkung (M)		Einschätzung	
	Zustandigkeit		AT	VU	VRR		
Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV	Originär (NRW)	ÖPNVG NRW	-	-	•		
Hinwirkung auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	ÖPNVG NRW	Α	Α	•		
Hinwirkung auf die Bildung kooperationsraumüber- greifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	§ 5 (3) ÖPNVG NRW	-	-	•		
Hinwirkung auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	§ 5 (3) ÖPNVG NRW	-	-	•		
Hinwirkung auf einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	§ 5 (3) ÖPNVG NRW	-	-	•		
Hinwirkung auf kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	§ 5 (3) ÖPNVG NRW	-	-	•		
Hinwirkung auf ein übergreifendes Marketing	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	§ 5 (3) ÖPNVG NRW	(-)	-	•		
Hinwirkung auf eine Ausgestaltung angemessener Kunden- rechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	§ 5 (3) ÖPNVG NRW) <u> </u>	-	•		
Aufstellung jeweils eines NVP zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV; Koordinierung des NVP mit den NVPs benachbarter Kooperationsraume	Originär (NRW)	ÖPNVG NRW	M	М	•		
Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW	Originär (NRW)	ÖPNVG NRW	-	-			
Hinwirkung auf eine Verbesserung des Leistungsangebotes und der Beförderungsqualität durch Sicherstellung eines koordinierten Verkehrsangebots im ÖPNV	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	ÖPNVG NRW AöR-Satzung (AT) Grundvertrag (VU)	A	Α	•		
Hinwirkung auf die Ausgestaltung angemessener Kundenrechte	Originär (NRW)	ÖPNVG NRW	-	-			
Hinwirkung bzw. Sicherstellung einheitlicher Produkt- und Qualitätsstandards in Abstimmung mit den Verkehrsun- ternehmen und den lokalen Aufgabenträgern; Hinwirkung auf die Einhaltung	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	ÖPNVG NRW AöR-Satzung (AT) Grundvertrag (VU)	A	Α	•		
Verkehrsinfrastrukturplanung als Grundlage für Verkehrsplanungen; Beteiligung an regionalen und landesweiten Planungsprozessen zur Verbesserung der Mobilität	-	AöR-Satzung (AT)	-	-	•		
Erarbeitung von Konzepten und Rahmenvorgaben für das verbundeinheitliche Vertriebssystem	-	AöR-Satzung (AT) Grundvertrag (VU)	-	Α	-		
Hinwirkung bzw. Sicherstellung einheitlicher Fahrgastinformations- und Betriebssysteme insbesondere durch Vorhaltung eines eigenen Auskunfts- und Kommunikationssystems im Sinne einer Mobilitätsberatung; Hinwirkung auf eine Verbesserung der Fahrgastinformation in der gesamten Wegekette; Erarbeitung verbundeinheitliche Standards und Richtlinien	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	ÖPNVG NRW AöR-Satzung (AT) Grundvertrag (VU)	A	А	-		

Aufgaben	Typisierung der	Rechtsrahmen	Abstimmung (A) Mitwirkung (M)		Einschätzung	
, and the second se	Zuständigkeit		AT	VU	VRR	
Hinwirkung bzw. Sicherstellung eines übergreifenden Marketings im Verbund-gebiet durch Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit, Werbung u. Verkaufsförderung für den Verbundverkehr auf der Basis einer gemeinsamen Marke; Sicherstellung einer einheitlichen Benutzeroberfläche, insbesondere für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem durch Konzepte und Richtlinien; Fortschreibung der Marketing-Strategie des VRR auf Basis aktueller Marktforschungsergebnisse	Originär (NRW) Koordinierend (AT)	ÖPNVG NRW AöR-Satzung (AT) Grundvertrag (VU)	-	-	-	
Bewilligungsbehörde für Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW und Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 01.01. 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden	Originär (NRW)	VV ÖPNVG (NRW) AöR-Satzung (AT)	-	-	•	
Schlichtung bei Nichteinigkeit über Leistungsangebot, Finanzierung und NVPs, soweit mehrere AT betroffen sind	-	AöR-Satzung (AT)	-	-	Verkehrlich Finanzierung	
Finanzierung ÖSPV (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, ÖPNV- und Ausbildungsverkehrpauschale, Sozialticket)	freiwillig übertragen (AT)	ZV-Satzung (AT) AöR-Satzung (AT)	(-	•	
Mandatierende Aufgaben im Zusammenhang mit Direktvergaben	freiwillig übertragen (AT)	ZV-Satzung (AT))-	-	•	
Einnahmenaufteilung	freiwillig übertragen (VU)	AöR-Satzung (AT) Grundvertrag (VU)	-	-	•	
Aufstellung des Verbundtarifs unter Beachtung der Tarifwünsche der VU	- 1	Grundvertrag (VU)	-	-	-	
Führen von Verhandlungen über die Bildung von Übergangs, Kragen- und Anerkennungstarifen sowie über den Abschtuss sonstiger Vereinbarungen mit Verkehrsverbünden u. a.	ist	Grundvertrag (VU)	-	-	+	
Erstellung der Beförderungsbedingungen	V -	Grundvertrag (VU)	-	Α	-	
Erstellung verbundeinheitlicher Sonderangebote	-	Grundvertrag (VU)	-	-	-	
Antragstellung für den Tarif	-	Grundvertrag (VU)	-	-	-	
Nach Art und Umfang angemessene Markt- und Verkehrs- forschung als Grundlage für Marketing und verbundbe- zogene Planungen; VU ist verpflichtet, den VRR bei den Ermittlungen und Untersuchungen zu unterstützen und insbesondere notwendige Daten zur Verfügung zu stellen.	-	Grundvertrag (VU)	-	-	-	
Zusammenarbeit is	st Verbesserungswürdig	 Zusammenarbeit ist 	Durchschnitt	lich Zu	sammenarbeit ist Gut	

2. Aufgaben des VRR mit Interpretationsspielraum

In Anbetracht der vielschichtigen Aufgaben mit diversen Schnittstellen und geteilten Zuständigkeiten, sind insbesondere die Begriffe "in Abstimmung", "unter Mitwirkung" und "Hinwirkung" nicht konkret definiert. Das führt zu Interpretationsspielräumen, welche gerade im Konfliktfall einen konsensualen Lösungsansatz erschweren.

Daher wäre eine für den VRR geltende Klarstellung (Legaldefinition), eingebettet in einen verschriftlichten Prozess der Lösungsansatz. Weiterhin wäre ebenfalls zu regeln, wie der VRR mit Verstößen gegen die erlassenen Vorschriften und Richtlinien vorgehen kann/soll und zu welchen Konsequenzen das führen kann/soll.

Zusammenfassung und Fazit

Wie bereits im Vorwort aufgeführt, fokussiert sich das vorliegende Potenzialpapier auf die Mobilitätsbedürfnisse bestehender und potenzieller Kund*innen des ÖPNV. Dabei steht die Optimierung der ÖPNV-Nutzung im Zentrum. Das Papier zeigt mögliche Lösungsansätze auf, die gemeinsam mit den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den ÖPNV und den Verkehrsunternehmen weiterverfolgt werden sollten, um den Kund*innen einen noch besseren ÖPNV anbieten zu können.

Aufgrund der Kürze der Zeit und des Umfangs der Aufgabenstellung und notwendiger detaillierter Analysen kann dieses Papier derzeit nicht alle regionale Schnittstellenproblematiken und entsprechende Lösungsansätze aufzeigen. Eine der Aufgabenstellung gerecht werdende umfassende und gleichsam systematische Bearbeitung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans. In diesem Prozess werden auch die Nahverkehrspläne der Kreise und kreisfreien Städte sowie der benachbarten Verkehrsverbünde NVR und NWL einbezogen. Ziel ist es dabei, den ÖPNV-Aufgabenträgern Handlungsempfehlungen für die Optimierung der eigenen Nahverkehrspläne aufzuzeigen und damit gleichzeitig eine größere inhaltliche Harmonie und Verzahnung bei der Planung des ÖPNV-Angebots zu erreichen.

Angesichts der immensen Anforderungen, die durch die klimaschutzpolitischen Vorgaben der Bundesregierung an den zukünftigen ÖPNV gestellt werden, ist eine gemeinsame Vorgehensweise und eine konstruktive Zusammenarbeit aller für die Mobilität und das Nahverkehrsangebot relevanten Akteure, insbesondere kreisfreie Städte, Kreise, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände bzw. Verkehrsverbünde, nötig. In diesem Geist wurde das vorliegende Potenzialpapier erarbeitet. Es stellt dabei keine abschließende Betrachtung des Themas dar. Es ist vielmehr eine Grundlage, die ein breites Themenspektrum zur Optimierung des ÖPNV aufzeigt und gleichsam ein Angebot an alle Akteure ist, gemeinsam Lösungen für die Optimierung des ÖPNV im Sinne der Fahrgäste zu erarbeiten und umzusetzen.

Nicht nur der VRR hat das Potenzial des ÖPNV im Blick und möchte den Nahverkehr nachhaltig verbessern. Auch die in der Kooperation Metropole Ruhr (KMR) vertretenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben mit dem "11 Punkte-Plan zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet" (11-Punkte-Plan) ein Zeichen zur Stärkung des Nahverkehrs gesetzt, welches schon unter seinem Punkt-1 vertriebliche und tarifliche Verbesserungen umfasst. Das vorliegende Papier bezieht sich auf den verkehrlichen Bereich und geht damit inhaltlich weit über diesen 11-Punkte-Plan hinaus. Das vorliegende Papier geht in seinem Schwerpunkt auf die verkehrlichen Aspekte ein und damit inhaltlich weit über diesen 11-Punkte-Plan hinaus.

Da der Auftrag aus dem gemeinsamen Antrag der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis90/Die Grünen des VRR jedoch auf verkehrliches Optimierungspotenzial abstellt, fokussiert sich dieses Papier auch nur auf die Verbesserungsmöglichkeiten im erweiterten verkehrlichen Bereich. Auftragsgemäß wird auf vorhandenes Optimierungspotenzial im Bereich der Tarifgestaltung, der Digitalisierung, des Marketings und Vertriebs nicht eingegangen. Mit Blick auf die Anspruchshaltung der Kund*innen an den ÖPNV wird empfohlen, auch diese Aspekte einer detaillierten Analyse zu unterziehen und in diesen Bereichen ebenfalls Optimierungspotenzial aufzuzeigen. Daher sollte dies in einem zweiten Schritt erfolgen.

Abkürzungsverzeichnis

ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.

AK Arbeitskreis
Bf Bahnhof

BOGESTRA Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Nahverkehrsunternehmen der Städte Bochum und Gelsenkirchen)

CVD Clean Vehicles Directive
DB Regio DB Regio NRW GmbH

DSW21 Dortmunder Stadtwerke (Nahverkehrsunternehmen der Stadt Dortmund)
DVG Duisburger Verkehrsgesellschaft (Nahverkehrsunternehmen der Stadt Duisburg)

DFI Dynamische Fahrgastinformation0
EFA Elektronische Fahrplanauskunft

EU Europäische Union

EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ew. Einwohner **Hbf** Hauptbahnhof

HCR Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (Nahverkehrsunternehmen der Stadt Herne)

HR Human Resources

HST Hagener Straßenbahn (Nahverkehrsunternehmen der Stadt Hagen

HVV Hamburger Verkehrsverbund
HVZ Hauptverkehrszeit
KCD Kompetenzenter Digitalisierun

KCD Kompetenzcenter Digitalisierung NRW
KMR Kooperation Metropole Ruhr ¹
KÖR Kooperation Östliches Ruhrgebiet ²

KViV Konzessionierte Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

LSA Lichtsignalanlage

MIV Motorisierter Individualverkehr

NRW Nordrhein-Westfalen NVP Nahverkehrsplan

NVR Zweckverband Nahverkehr Rheinland (Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum B von NRW)

NVZ Nebenverkehrszeit
NWB NordWestBahn GmbH

NWL Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum C von NRW)

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVG NRW Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

ÖSPV Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

PBefG Personenbeförderungsgesetz (Bundesgesetz)

QMS Qualitätsmanagementsystem
RB Regionalbahn(-Linie)
RE Regionalexpress(-Linie)
RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund
RVR Regionalverband Ruhr
RRX Rhein-Ruhr-Express
S S-Bahn-Linie

SPNV Schienenpersonennahverkehr

STOAG Stadtwerke Oberhausen (Nahverkehrsunternehmen der Stadt Oberhausen)
Straßen.NRW Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (heute Autobahn GmbH)

SWK MOBIL GmbH (Nahverkehrsunternehmen und Tochtergesellschaft der Stadtwerke Krefeld AG)

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VRR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ÄöR (Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum A von NRW)

VU (kommunales) Verkehrsunternehmen

Die seit 1998 bestehende Kooperation aus BOGESTRA, DSW21, HCR und Vestische (KÖR) wurde um VER und HST erweitert. Anfang 2020 stieß auch die Ruhrbahn dazu. Nun werden die Unternehmen STOAG und DVG den Kreis – zunächst einmal im Gaststatus – komplettieren. Ebenso beteiligen sich die NIAG, die für den Kreis Wesel sowie für Bereiche außerhalb der Metropole Ruhr zuständig ist, und die außerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr liegenden Verkehrsunternehmen VKU und VBH als Gast an der KMR.

² Im Jahr 1998 beschlossen die VRR-Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen (Vestische), Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel (HCR), Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (BOGESTRA) und Dortmunder Stadtwerke (DSW21) die Gründung der "Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR)".



Straßenbahn Bestellungen ab 2005

	Verkehrsunternehmen	Fahrzeugtyp	Hersteller	Länge (ca.)	Türen pro Seite	ER/ZR	Anzahl	Auslieferung	Bemerkung
Verkehrsunternehmen im VRR	Bogestra	Variobahn	Stadler	30m	5	ZR	95	2007-2021 ff.	Betrieb in Doppeltraktion ausschließlich zu Großveranstaltungen in der "Arena auf Schalke"
	Ruhrbahn	Flexity ("NF2")	Bombardier	30m	3	ZR	42	2016-2019	-
	Ruhrbahn	Flexity ("NF4")	Bombardier	30m	3	ZR	26	2022-2023	-
ıterne	DVG	Flexity	Bombardier	34m	5	ZR	47	2020 ff.	-
hrsur	SWK	Flexity ("FOC")	Bombardier	30m	4	ZR	31	2010-2015	-
Verke	DSW21	Flexity ("NGT8")	Bombardier	30m	3	ZR	47	2008-2011	Betrieb auch in Doppeltraktion
	Rheinbahn	Combino ("NF8U")	Siemens	30m	4	ER	76	2010-2012	Betrieb in Doppeltraktion
	SWB Bremen	Avenio	Siemens	37m	<i>6</i> .	ER	Cir	2020 ff.	-
	VAG Freiburg	Urbos	CAF	42m	6	ZR	C 17	2017	-
(g)	DVB Dresden	Flexity ("NGTDXDD")	Bombardier	43m	6	ER/ZR	21 ER/9 ZR	2021 ff.	-
ständ	BSVG Braunschweig	Tramino	Solaris	36m •	6	ER	18	2014-2015	-
ıt voll	SWA Augsburg	Tramlink	Stadler	42m	6	ER	15 (+12 Option)	2022 ff.	-
t (nic	Nahverkehr Jena	Tramlink	Stadler	42m	6	ER	16	2023 ff.	-
ndwei	SWE EVAG Erfurt	Tramlink	Stadler	42m	6	ER	14 (+10 Option)	2021 ff.	-
schlai	BVG Berlin	Flexity	Bombardier	30m/40m/50m	4/6/9	ER/ZR	37/197/17	2009-2023 ff.	-
deut	RNV Mannheim	ForCity Smart	Skoda	30m/40m/60m	NN	ZR	31/37/12	2021 ff.	-
hmen	WVV Würzburg	GT-F	Heiterblick	36m/42m	4/5	ER	18	2022 ff.	-
Auswahl an Verkehrsunternehmen deutschlandweit (nicht vollständig)	KVB Köln	Citadis	Alstom	60m	10	ZR	62 (+47 Option)	2023 ff.	Zusätzlich zwei 30m-Fahrzeuge zur Bildung von Doppeltraktionen 60m+30m bei Großveranstaltungen
kehrs	VGF Frankfurt	Citadis	Alstom	30m/38m	4/6	ZR	25/20	2021 ff.	-
ıl an Ver	MVG München	Avenio ("Baureihe T")	Siemens	37m	6/8	ER	87	2018-2021 ff.	Zusätzlich weitere Varianten (19m und 27m) zur Bildung von Doppeltraktionen
uswal	HEAG Darmstadt	Tramlink ("ST15")	Stadler	42m	5	ER	14 (+30 Option)	2022 ff.	-
Ā	LVB Leipzig	Tramino ("NGT 10 XL")	Solaris	38m	6	ER	10	2021 ff.	Variante 45m (25 Fahrzeuge) in Ausschreibung
	VAG Nürnberg	Avenio	Siemens	37m	8	ER	12 (+75 Option)	2022 ff.	-
	MVB Magdeburg	Flexity	Bombardier	38m	4	ER	35 (+28 Option)	2024 ff.	-