



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	Z/X/2022/0394	11.11.2022	5

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.11.2022	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	30.11.2022	<input type="checkbox"/>
AöR			
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.12.2022	<input type="checkbox"/>
AöR			
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.12.2022	<input type="checkbox"/>
VRR AöR			
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.12.2022	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

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

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2022
2. Stand des barrierefreien Ausbaus von SPNV-Haltestellen im VRR

Verkehr

SPNV:

3. Betriebslage des SPNV im Verbundraum
4. Aktualisierung Bahnsteighöhen- und -längenkonzept
5. Vertriebsentwicklung im SPNV
6. Fokus Bahn

ÖPNV:

7. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität
8. Sachstand zur Umsetzung des 11-Punkte-Papiers
9. Corona-Rettungsschirm
10. Harmonisierung von Planungen im VRR-Verbundgebiet
11. XBus

Information und Sicherheit

12. Digitale Kundensysteme
13. MuTiger-Stiftung

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2022

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, zuletzt geändert durch Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR vom 29.09.2021, unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres über die geplanten Auftragsvergaben. Hierzu dient der dem Wirtschaftsplan als Anlage beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der fortgeschriebene JVP 2022 im Rahmen des 4. Sitzungsblocks (November/Dezember) 2022 vorgelegt (Redaktionsstand: 28.10.2022).

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

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

Außerdem werden im JVP die Vorhaben erfasst, die für die VRR AöR darüber hinaus von besonderer Bedeutung sind. Hierzu zählen wesentliche Angelegenheiten in Bezug auf die gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR (Tarif- und Beförderungsbedingungen, Nahverkehrsplanung, SPNV-Verkehrsdienstleistungen, Hinwirkungsaufgaben nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Um einen transparenten Überblick über sämtliche (relevante) Vergaben zu geben, für die die VRR AöR entweder in eigenem Namen oder im Auftrag Dritter tätig ist, sind zudem seit diesem Jahr auch die Vergaben des ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR FaIn-EB) nachrichtlich aufgeführt (Ifd. Nr. 24 bis 28).

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der erste JVP 2022 startete Ende 2021 zunächst mit 14 Einplanungen (Stand: 10/2021). Das Projekt (Service-Chat) wurde im Verlauf des Jahres in zwei Verfahren unterteilt (Ifd. Nr. 1.1 Chatsoftware und Nr. 1.2 Chatcenter). Das ursprünglich geplante Verfahren „Strategische Netzwerke“ ist entfallen, da sich zwischenzeitlich die strategische Zielsetzung änderte (Ifd. Nr. 12). Dafür kamen einige Neuanmeldungen sowie die nachrichtlich erfassten Vergaben des ZV

VRR FaIn-EB hinzu. Insgesamt sind aktuell 34 Vergabeverfahren (Ifd. Nr. 1.1, 1.2 sowie 2 bis 33) mit ihren aktuellen Sachständen im JVP aufgeführt.

Hierzu die wesentlichen Sachstände im Überblick:

10 Verfahren wurden bis zum Redaktionsschluss erfolgreich abgeschlossen. Die Aufträge sind vergeben. Hierbei handelt es sich um die Ifd. Nr. 1.1 (Service-Chat, Chatsoftware), Nr. 1.2 (Service-Chat, Chatcenter), Nr. 6 (On Demand – Schnittstellen/MIP) mit dem 1. Teil (Empfang in MIP/Weitergabe an EFA) und dem 2. Teil (Schnittstelle Via), Nr. 8 (Aufbau eines Management-Informationssystems/MIS), Nr. 10 (Rahmenvereinbarung Fahrzeugwerbung), Nr. 11 Vertriebsstrategie 2030, Nr. 15 (Erweiterungen im Rahmen der RRX-Vernetzungsinitiative) mit den beiden Teilen „Erweiterung IDS“ und „Erweiterung EFA“, Nr. 21 (SPNV: Neuausschreibung S7), Nr. 30 (SPNV: Neuausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz, Teilnetz 2, Linien RE14, RE44, RB31, RB36 und RB43) und Nr. 32 (SPNV: Düssel-Wupper-Express, Linie RE47).

6 Verfahren stehen – vorbehaltlich der finalen Entscheidung des Vergabeausschusses - kurz vor dem Abschluss. Die Aufträge sollen direkt im Anschluss an den 4. Sitzungsblock vergeben werden. Hierbei handelt es sich um die Ifd. Nr. 3 (Rahmenvertrag EFA/DIVA) – [Drucksache: R/X/2022/0433](#), Nr. 5 (Weiterentwicklung Zusatztextplattform/ZTP) - [Drucksache: R/X/2022/0437](#), Nr. 7 (Auslastungsinformationen in die Auskunftssysteme NRW, Teil 1 Systemarchitektur...) - [Drucksache: R/X/2022/0438](#), Nr. 9 SPNV-Vermarktung – [Drucksache: R/X/2022/0435](#), Nr. 16 (VRR-Website) - [Drucksache: R/X/2022/0434](#) und Nr. 29 (KCD-Rahmenvertrag, mit den 3 Losen „Technik“, „Marketing und Kommunikation“ und „Managementberatung“) - [Drucksache: R/X/2022/0436](#).

6 Verfahren stehen darüber hinaus ebenfalls kurz vor dem Abschluss. Hierbei handelt es sich zum einen um die Ifd. Nr. 4 (Sicherheitsteams NRW). Die Entscheidung über die Vergabe hat der VRR-Vergabeausschuss bereits im 3. Sitzungsblock getroffen, vorbehaltlich der zu diesem Zeitpunkt noch ausstehenden Freigaben der anderen beteiligten Aufgabenträger. Diese liegen nun ebenfalls vor. Der Auftrag soll in den kommenden Tagen erteilt werden. Zum anderen wird die Ifd. Nr. 17 (Reinigungsdienstleistungen – Unterhaltsreinigung) in Kürze abgeschlossen sein. Bei diesem Verfahren wurde im Verlauf der Verfahrensvorbereitung entschieden, die Vertragslaufzeit von ursprünglich geplanten 3 Jahren (mit Verlängerungsoption) auf 2 Jahre zu begrenzen. Näheres wurde dem

Vergabeausschuss im Rahmen der letzten Beschlussvorlage ([Drucksache: R/X/2022/0378](#)) erläutert. Im Rahmen einer Öffentlichen Ausschreibung sind schließlich 19 Angebote eingegangen, die derzeit ausgewertet werden. Die Vergabe soll spätestens im November 2022 erfolgen. Des Weiteren steht die lfd. Nr. 18 (SPNV: Neuausschreibung RRX-Vorlaufbetrieb, Teilnetz 1: RE1 und RE11) kurz vor dem Abschluss. Die Angebotsfrist wurde noch einmal verlängert. Eine Vergabe im Dezember 2022 ist laut Angaben des Fachbereiches noch realistisch. Auch die Vergaben der lfd. Nr. 19 (SPNV: Neuausschreibung S-Bahn Rhein-Ruhr, Teilnetz B: S2, S3, S9, RB32, RB40, RE41 und RE49) und Nr. 20 (SPNV: Neuausschreibung Niederrhein-Netz, RE19, RB35, RB37, Sonderverkehre) sind laut Angaben des Fachbereiches noch in 2022 geplant. Darüber hinaus soll in 2022 das Auswahlverfahren für einen Ideenwettbewerb zu der lfd. Nr. 14 (Künstliche Intelligenz – KI-Wettbewerb) zum Abschluss kommen. Hierbei handelt es sich um kein „klassisches Vergabeverfahren“. Hier wurde vielmehr NRW-weit zu einem „Ideenwettbewerb“ aufgerufen. Eine Fachjury ermittelt aktuell die „Siegerprojekte“. Das Ergebnis des Auswahlverfahrens wird im November 2022 erwartet. Einzelheiten zum Ideenwettbewerb wurden im Vorfeld der Bewilligungsbehörde im Rahmen des Förderantrages dargelegt. Eine entsprechende Bewilligung liegt vor. Die Siegerprojekte werden über „durchgeleitete Landesmittel“ finanziert. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme ist für Ende Juni 2023 angesetzt.

- 1 Verfahren wurde neu im aktuellen JVP aufgenommen: Hierbei handelt es sich um die lfd. Nr. 33 (Delfi-Wirkbetrieb). Die Entscheidung über den Start des Vergabeverfahrens (Genehmigungsphase 1) wird in diesem 4. Sitzungsblock erwartet ([Drucksache: R/X/2022/0440](#)). Das Verfahren soll planmäßig noch im Dezember 2022 starten und in 2023 fortgeführt werden.
- 1 Verfahren wurde bereits im 3. Sitzungsblock durch den Vergabeausschuss zum Start freigegeben (Genehmigungsphase 1), ist bislang aber noch nicht angelaufen. Dies betrifft die lfd. Nr. 31 (Rahmenvereinbarung Online-Agentur Media-Leistungen). Der Start des Verfahrens soll in Kürze erfolgen. Das Verfahren wird in 2023 fortgeführt.
- 2 Verfahren wurden bereits in 2022 gestartet, werden aber voraussichtlich erst im 1. oder 2. Quartal 2023 vergeben werden. Hierbei handelt es sich um die lfd. Nr. 13 (SPNV: Interimsvergabe S-Bahn-Köln). Für dieses Vorhaben liegt die

Federführung für das Vergabeverfahren beim NVR. Außerdem ist davon die lfd. Nr. 22 (SPNV: Neuausschreibung Ruhr-Sieg-Netz, RE16, RB46, RB91) betroffen.

7 Verfahren waren zwar ursprünglich für 2022 eingeplant, konnten bzw. können jedoch in diesem Jahr nicht mehr begonnen werden. Diese Verfahren werden in den JVP 2023 überführt. Dies betrifft die lfd. Nr. 2 (Digitale Informationsplattform), hierbei sind die Fördervoraussetzungen noch nicht geklärt, sowie die lfd. Nr. 23 (SPNV: Ausschreibung RE3 und RE41), Nr. 24 (ZV VRR FaIn-EB: Rahmenvertrag für das technische Controlling zur Begleitung von Vergabeverfahren), Nr. 25 (ZV VRR FaIn-EB: Rahmenvertrag für das technische Controlling zum Bau und zur Abnahme von SPNV-Fahrzeugen), Nr. 26 (ZV VRR FaIn-EB: Rahmenvertrag für das technische Controlling zur Begleitung von SPNV-Instandhaltungsarbeiten), Nr. 27 (ZV VRR FaIn-EB: Rahmenvertrag für das technische Controlling zur Begleitung der Behebung von SPNV-Unfallschäden) und Nr. 28 (ZV VRR FaIn-EB: Rahmenvertrag für das technische Controlling zur Bewertung von Fragestellungen zum SPNV-Energieverbrauch).

1 Verfahren entfällt vollständig, da sich zwischenzeitlich die Grundlage der ehemaligen Zielsetzung geändert hat. Hierbei handelt es sich – wie zu Beginn bereits erwähnt – um die lfd. Nr. 12 (Strategische Netzwerke, ursprünglicher Titel: „Kommunikationsstrategie“).

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Stand 10/2022“ (grün markiert) in der als Anhang beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) 2022 (**Anlage 1**) entnommen werden.

Anmerkung: Für die Vergabeverfahren 2022 fanden erstmalig die zum 01.01.2022 in Kraft getretenen Genehmigungsprozesse gemäß § 25 Abs. 2 Satz 2 und 3 der Satzung der VRR AöR Anwendung. Diese neuen Prozesse werden derzeit evaluiert. Die Ergebnisse werden im ersten Sitzungsblock 2023 vorgestellt werden.

2. Stand des barrierefreien Ausbaus von SPNV-Haltstellen im VRR

Die Barrierefreiheit an SPNV-Stationen für mobilitätseingeschränkte Personen ist im Wesentlichen von zwei baulichen Faktoren abhängig:

- 1.) Die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteiges von öffentlichen Verkehrsflächen über Rampen oder Aufzüge.
- 2.) Der niveaugleiche (stufen- und spaltfreie) Einstieg von der Bahnsteigkante ins SPNV-Fahrzeug.

Die beiden Faktoren werden in diesem Beitrag zum Sachstandsbericht differenziert betrachtet, da der erste Faktor ausschließlich über bauliche Maßnahmen erreicht wird und der zweite neben baulichen Anpassungsmaßnahmen an den Bahnsteighöhen auch durch die Wahl der SPNV-Fahrzeugart hinsichtlich der Fahrzeugeinstiegshöhe. Bei den SPNV-Fahrzeugen sind zurzeit Fußbodenhöhen mit Werten von 60 cm, 80 cm und 100 cm verbundweit im Einsatz.

1.) Die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteiges über Rampen oder Aufzüge

Seit dem Jahr 2008 wurden vom VRR insgesamt 56 Stationen barrierefrei innerhalb von folgenden Förderprogrammen ausgebaut:

• Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2):	36	Stationen
• Stationsmodernisierung an den RRX-Außenästen:	4	Stationen
• Stationen des SPNV-Rahmenvertrages 2010:	2	Stationen
• § 13 – Förderprogramm (Landesförderprogramm):	4	Stationen
• § 12 – Förderprogramm (VRR-Förderprogramm):	7	Stationen
• Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)	3	Stationen
<hr/>		
• Summe:	56	Stationen

Damit sind von den insgesamt 295 SPNV-Stationen im VRR-Raum nun 189 Stationen barrierefrei von öffentlichen Verkehrsflächen über Rampen oder Aufzüge erreichbar, was einem Prozentsatz von rd. 64,1 % entspricht.

Die Rahmenvereinbarung zur Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) wurde bereits im Dezember 2008 zwischen dem Land NRW, der DB Station & Service AG und den drei SPNV-Aufgabenträgern unterzeichnet. Die Vereinbarung beinhaltet den barrierefreien Ausbau von insgesamt 41 Stationen, von denen bereits 36 baulich abgeschlossen sind. Der

barrierefreie Ausbau der restlichen 5 Stationen der MOF 2 soll bis zum Jahr 2027 abgeschlossen sein.

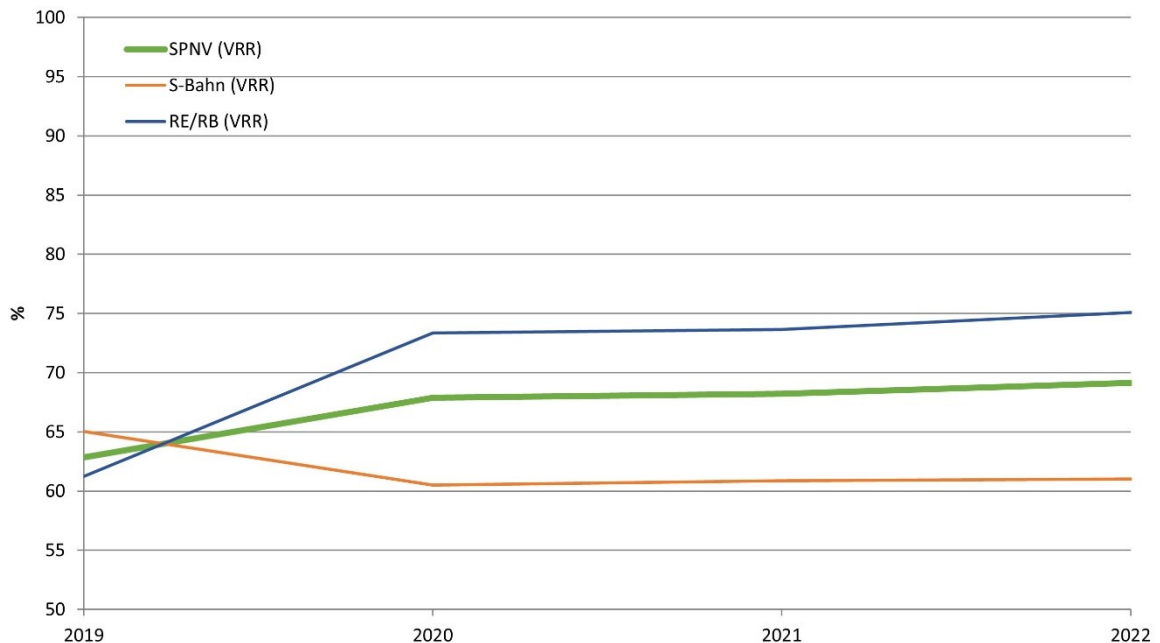
Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3), die im Jahr 2016 unterzeichnet wurde, wurden zwischen der DB Station & Service AG und dem VRR vereinbart, dass 20 weitere Stationen bis zum Jahr 2028 barrierefrei umgebaut werden und somit die Erreichbarkeit der Bahnsteige über Rampen oder Aufzüge sicherstellt. Diese 20 Vorhaben befinden sich aktuell in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

2.) Der niveaugleiche Einstieg von der Bahnsteigkante ins SPNV-Fahrzeug

Am 07.11.2019 wurden vom Land NRW, der DB Station & Service AG, den drei SPNV-Aufgabenträgern (VRR, NVR und NWL) und der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW e.V. die „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW (niveaugleicher Fahrgastwechsel)“ unterzeichnet. Diese Grundsatzvereinbarung hat zum Zwischenziel, dass bis zum Ablauf des Jahres 2030 mindestens 90% der Fahrgäste einen niveaufreien Einstieg an den Stationen, die sich in der Baulast der DB Station & Service AG befinden, zum SPNV zu ermöglichen.

Im Rahmen der jährlichen Auswertung für die Grundsatzvereinbarung wurden die Veränderungen der stufenfreien Halte (also die Bahnsteigkanten) seit dem Abschluss des Vertrages 2019 ausgewertet. Die Auswertung berücksichtigt die Stufenfreiheit zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante, d.h. dass Bahnsteigkanten, an denen mehrere Linien halten, gehen auch entsprechend häufiger in die Wertung ein. Die Ergebnisse dieser Auswertung sind in der nachfolgenden Graphik dargestellt:

Anteil der stufenfreien Halte im VRR-Raum



Die Auswertung hat ergeben, dass zum Start des Betrachtungszeitraums im Jahr 2019 rd. 62,8% der Halte stufenfrei gewesen sind. Der Wert ist seit 2019 jährlich sukzessive gestiegen und wird Ende des Jahres 2022 vermutlich bei ca. 69,1% liegen.

Wesentlichen Einfluss auf den Kurvenverlauf waren:

a) Das veränderte Fahrzeugmaterial auf den Linien, wobei

- insbesondere auf den RRX-Linien (blaue Linie) es zu einem Anstieg des Prozentsatzes für den niveaufreien Einstieg von der Bahnsteigkante ins SPNV-Fahrzeug gekommen ist, da dort in der Regel die Doppelstockwagen mit einer Fahrzeugbodenhöhe von 60 bzw. 115 cm durch die stufenfreien RRX-Fahrzeuge mit einer Fahrzeugbodenhöhe von 80 cm ersetzt worden sind,

und

- auf den Linien S2, S3 und S9 (orangene Linie) es zu einem prozentualen Abfall für den niveaufreien Einstieg von der Bahnsteigkante ins SPNV-Fahrzeug gekommen ist, da auf diesen Linien neue S-Bahnfahrzeuge eingesetzt wurden für eine 76 cm-Bahnsteigkante, jedoch vielerorts noch vorhandene 96 cm-Bahnsteigkanten vorhanden sind.

b) Die bauliche Anpassung bzw. der Neubau Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm von insgesamt 18 Bahnsteigkanten zwischen den Jahren 2020 und 2022. Darunter fallen u.a.

- im VRR drei Stationen an der Strecke Wesel-Bocholt, die 2021 elektrifiziert worden ist,
- zwei Stationen aus der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) 1,
- die Bahnsteigaufhöhung von 38 cm auf 76 cm der Station Marl-Sinsen im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3),
- neue Halte wie z.B. Herten (Westf.) und Hahnenfurt-Düssel.
- Die Stationen der RRX-Außenäste sind in der Regel bis 2019 fertiggestellt worden und daher hier nicht berücksichtigt worden.

In der Summe ergibt sich daher die grüne Linie (SPNV VRR als Summierung der Effekte aus dem veränderten Fahrzeugmaterial und den baulichen Anpassungen) mit einem Wert von ca. 69,1% bis zum Ende des Jahres 2022.

Eine Verbesserung der Werte im S-Bahn-Bereich ist erst nach dem Jahr 2025 zu erwarten, wenn dann die Bahnsteighöhen der Linien S5/S8 und S2, S3 sowie S9 von 96 cm auf 76 cm angepasst werden. Zurzeit laufen Gespräche mit der DB Station & Service AG zur Förderung von Planungsleistungen für die Bahnsteigabsenkungen entlang der Linie S5/S8.

Darüber hinaus werden auch im Rahmen der MOF 3 mehrere Bahnsteighöhen angepasst, wobei hier in der Regel eine Bahnsteigaufhöhung von 38 cm auf 76 cm umgesetzt wird.

Verkehr

SPNV:

3. Betriebslage des SPNV im Verbundraum

Die Betriebslage im SPNV ist weiterhin von der aktuellen Pandemiesituation und von daraus resultierendem Personalmangel geprägt.

Mit dem Ende des 9-Euro-Tickets hat sich die Qualität in Bezug auf Pünktlichkeit wieder deutlich verbessert, ist aber immer noch weit von einem zufriedenstellenden Zustand entfernt.

Die betrieblichen Einschränkungen bei DB Regio, über die in den Vorlagen im letzten Sitzungsblock berichtet wurde, wurden im VRR am 17. Oktober allesamt wieder zurückgenommen, so dass hier wieder der „Normalfahrplan“ gelten sollte.

Leider ist der Betrieb allerdings aufgrund immer wieder auftretender und zahlreicher kurzfristiger Krankmeldungen nicht allzu stabil. Das betrifft insbesondere die S68, aber auch Teil der Linien im Netz der S-Bahn Rhein-Ruhr, Los B (insbesondere die Linien S3, RB40 und RE49). Verstärkt wird der Effekt dadurch, dass seit Ende September immer wieder zu wenig Fahrzeuge für den täglichen Betrieb durch Stadler bereitgestellt werden. Hierzu sind wir im intensiven Austausch mit Stadler. Stand Ende KW 44 ist hier allerdings eine Entspannung erkennbar.

Seit 31. Oktober verkehrt auf Initiative des VRR nun auf der Linie RE42 ein Umlauf mit Personal von einem dritten EVU, so dass hier für Entspannung gesorgt werden konnte.

In intensiven Gesprächen mit der DB wurde von Seiten der DB eine kommunizierte dauerhafte Einschränkung zum Beispiel auf den Linien RE49 oder S68 abgelehnt, da durchaus relevante Teile der Linien gefahren werden können.

Bei VIAS enden nach aktuellem Stand (KW 44) mit dem Wochenende 5./6. November die Einschränkungen auf der Linie S7 und die Linie ist dann an allen Tagen in der Woche wieder planmäßig unterwegs.

Aber auch alle anderen EVU sind weiterhin von vielen kurzfristigen Krankmeldungen und damit immer wieder ausfallenden einzelnen Zugleistungen betroffen.

Alle EVU arbeiten weiterhin an der Ausbildung zusätzlicher Personale für den Fahrdienst. Die Regiobahn konnte die im letzten Sitzungsblock angekündigte Rekrutierung von Ausbildungskandidat*innen erfolgreich abschließen!

4. Aktualisierung Bahnsteighöhen- und -längenkonzept

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW hat gemeinsam mit den SPNV-Zweckverbänden und unter Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW aufgestellt und im März 2016 im Verkehrsausschuss verabschiedet.

Das Konzept dient der langfristigen Abstimmung zwischen den Erfordernissen der langfristig geplanten Betriebskonzepte im SPNV und der Infrastrukturförderung des Landes und der

Zweckverbände. Es ist bei allen Fördervorhaben von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Modernisierung und Erneuerung von Bahnsteigen im SPNV, die nach § 12 bzw. § 13 ÖPNVG NRW finanziert werden, zu beachten.

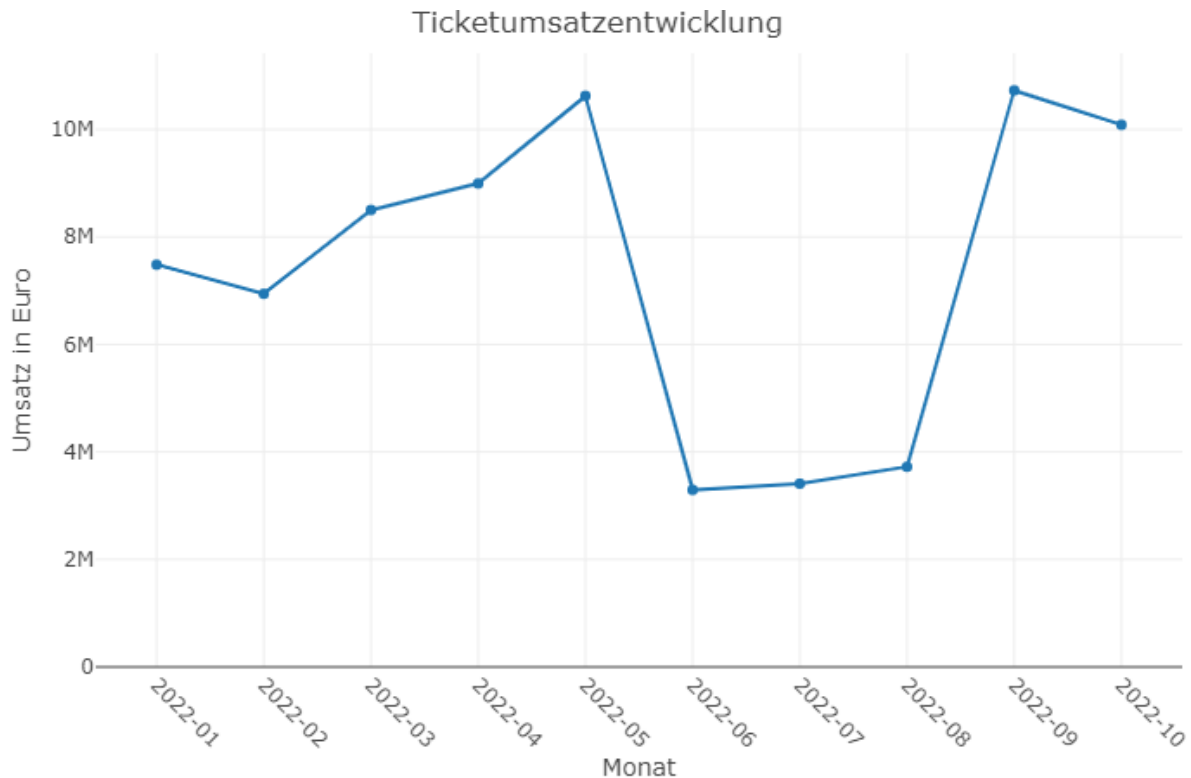
Anlass für die Fortschreibung des Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzeptes NRW war die Erfordernis, den anstehenden Ausschreibungen und Betriebsaufnahmen insbesondere mit Auswirkung auf die Bahnsteignutzlänge (z.B. alternative Antriebskonzepte im Niederrhein-Münsterland-Netz, S-Bahn Köln, S 6 Verlängerung u.a.) und die Aufnahme neu geplanter Stationen (etwa aus der Stationsoffensive oder im Rahmen von Reaktivierungsvorhaben) Rechnung zu tragen.

Die bereits für 2021 geplante Fortschreibung des Konzeptes ist jedoch weiterhin in der Abstimmung zwischen dem KC ITF und den Zweckverbänden in NRW. Hintergrund ist, dass aufgrund der Abbildung geänderter Linienkonzepte, die aus den Zielnetzplanungen 2032 und 2040 resultieren, noch Anpassungen bestimmter Knoten und Linien erforderlich sind.

Es ist angedacht, die Integration der Zielnetzplanungen in das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW im 1. Quartal 2023 abzuschließen und zu diesem Zeitpunkt eine neue Terminalschiene vorzulegen, aus der hervorgeht, wann mit einer Vorlage im Verkehrsausschuss zu rechnen ist.

5. Vertriebsentwicklung im SPNV

Die Verkaufszahlen im SPNV-Vertrieb liegen aktuell wieder auf einem hohen Niveau. Die Monate September und Oktober waren, wie der Mai, sehr verkaufsstark. Die drei Monate des 9€ Tickets ausgenommen, diese sind - gesehen auf den Umsatz- nicht aussagefähig, steigen die Verkaufszahlen und somit die Nachfrage seit Jahresbeginn an. Für den Überblick geben wir hier eine Verkaufsstatistik für den Zeitraum Januar bis Oktober 2022:



6. Fokus Bahn

Das Landesprogramm „Fokus Bahn NRW“ wurde im Jahr 2019 als Gemeinschaftsinitiative der drei SPNV-Aufgabenträgern und SPNV-Unternehmen (mittlerweile elf Unternehmen) unter Federführung des Verkehrsministeriums NRW gegründet. Es ist die Zielsetzung, sich gemeinsam den wachsenden Herausforderungen der Branche zu stellen und damit den Kund*innen dauerhaft ein stabiles, zukunftsfähiges und auch erweitertes Verkehrsangebot anbieten zu können. Hierfür arbeiten die Beteiligten partnerschaftlich an unternehmensübergreifenden Lösungen zusammen.

Beteiligte

SPNV-Aufgabenträger: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

SPNV-Unternehmen: DB Regio NRW, Eurobahn, NationalExpress, NordWestBahn, Regiobahn Fahrbetrieb, Rurtalbahn, TransRegio, TRI, VIAS, WestfalenBahn, RheinRuhrBahn

Verkehrsministerium NRW

Die Programmleitung nehmen derzeit Vertreter*innen des NWL und von NationalExpress wahr.

Projekte

Aktuelle Projekte sind folgende:

- Fokus „Fahrgast“

Ziel des Projektes ist eine verlässliche und vom Betreiber unabhängige Fahrgastinformation mit Echtzeitauskünften zu alternativen Reiserouten oder Ersatzverkehren. Hierfür wurden drei Teilprojekte gebildet: unternehmensübergreifende Disposition, Kundeninformation in Echtzeit, Mobilität bei Baumaßnahmen und Störungen. Erste große Meilensteine waren die übergreifende Fahrgastinformation über zuginfo.nrw sowie die Einrichtung einer unternehmensübergreifenden Regiezentrale in Duisburg von Keolis, Abellio, NationalExpress und DB Regio gemeinsam und in Abstimmung mit DB Netz, deren Nutzungskonzept perspektivisch erweitert werden soll.

- Fokus „Attraktiver Arbeitgeber“

Um dem Fachkräftemangel in der Bahnbranche entgegenzuwirken, kümmert sich dieses Projekt um gemeinsame Konzepte für neue und auch unternehmensübergreifende Ausbildungsformate und eine entsprechende gemeinsame Kommunikation. Bisher wurden zwei Kampagnen zur Gewinnung von Mitarbeitenden umgesetzt. Die Fragestellungen werden in den Teilprojekten „Professionalisierte Personalarbeit“ und „Im Dialog mit den Zielgruppen“ bearbeitet.

- Fokus „Sicherheit“

Dass sich die Fahrgäste und auch die Mitarbeitenden in den Fahrzeugen und an den Haltestellen sicher fühlen, ist das Ziel dieses Projekts. Hierfür werden bewährte Sicherheitskonzepte zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt und neue Sicherheitsmaßnahmen entwickelt.

- Fokus „Klima“

Dieses Projekt fokussiert sich auf die gemeinsame Vermittlung der Notwendigkeit eines zielgerichteten Mobilitätsangebots, das für möglichst viele Menschen attraktiv ist. Es werden Argumente und Fakten entwickelt und den Entscheidern zur Verfügung gestellt.

- Fokus „Wettbewerb“

Ziel dieses neu aufgelegten Projekts ist die Erstellung eines Katalogs von Empfehlungen für die Gestaltung zukünftiger Verkehrsverträge im SPNV in NRW, in den die Erfahrungen der SPNV-Aufgabenträger und der Eisenbahnverkehrsunternehmen einfließen sollen. Der Empfehlungskatalog soll dann als Orientierungshilfe dienen, wie über Elemente der

Verkehrsvertragsgestaltung Grundlagen geschaffen werden können, um Qualität und Robustheit des Systems zu erhöhen. Die Zuständigkeit der SPNV-Aufgabenträger und ihrer Gremien für die Ausschreibungs- und Vertragsgestaltung bleibt hiervon unberührt. In diesem Projekt arbeiten ausschließlich die SPNV-Aufgabenträger zusammen.

Diese Projekte wurden bereits abgeschlossen:

- **Fokus „Verkehrsverträge“**

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass tatsächliche Entwicklung der Personalkosten nicht der in den Verkehrsverträgen vereinbarten Entwicklung entspricht. Es waren daher neue vertragliche Regelungen zur langfristigen Stabilisierung der Personalsituation notwendig. Das Projekt führte zu einer Verdeutlichung des Themas und einem bundesweiten Branchenaustausch zur Überprüfung und Anpassung von Vertragsinhalten, die sich auf den Personalbereich beziehen.

- **Fokus „Ausbildungskostenerstattung“**

Ergebnis dieses Projekt ist die gegenseitige Erstattung der hohen Ausbildungskosten für Triebfahrzeugführer*innen. Hierdurch ist eine kontinuierliche Ausbildung in diesem Bereich sichergestellt, was Abwerbeversuche wirtschaftlich weniger reizvoll macht. 13 in NRW tätige SPNV-Unternehmen haben die Vereinbarung bisher unterzeichnet.

Kommunikation

Das Programm Fokus Bahn tritt in der Öffentlichkeit eigenständig auf, z. B. über eine eigene Internetseite, Pressemeldungen und einen Twitter-Account. Die Koordination liegt beim Fokus Bahn Programmbüro. Die Kommunikation ist offensiv angelegt und umfasst ein weites Spektrum (sicherer Nahverkehr EURO2024, 9 €-Ticket etc.).

Zukünftige Ausrichtung

Fokus Bahn hat einen Entwurf des „Zielbilds SPNV 2030“, zur Abstimmung mit den Beteiligten erstellt. Hierbei werden Visionen, Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen mit dem Zeithorizont 2030 aufgezeigt. Das Zielbild weist viele Überschneidungen mit den Zielen und Aufgaben des VRR im SPNV-Bereich auf. Inwieweit es hier Synergien kommen kann, kann derzeit noch nicht gesagt werden und ist abhängig von der weiteren Ausgestaltung der Zusammenarbeit. Diese sollte nach Auffassung des VRR auf solidere Beine gestellt werden (beispielsweise durch eine vertragliche Grundlage).

ÖPNV:

7. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität

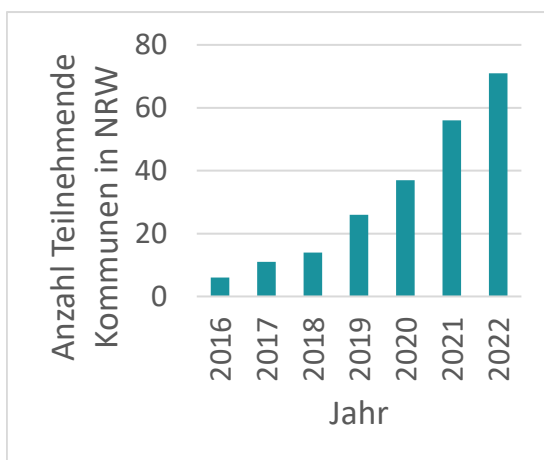
Die Europäische Mobilitätswoche 2022 in NRW

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) ist eine Kampagne der Europäischen Kommission, welche seit 2002 Kommunen aus ganz Europa die Möglichkeit bietet, ihren Bürgerinnen und Bürgern die komplette Bandbreite nachhaltige Mobilität vor Ort näher zu bringen. Dabei können innovative Verkehrslösungen ausprobiert, Parkplätze und Straßenraum umgenutzt und neue Fuß- und Radwege sowie Mobilstationen eingeweiht werden. Die Aktionswoche findet jedes Jahr vom 16. – 22. September statt.

Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) hat das Potential der EMW erkannt. Es wirbt seit 2019 für die Teilnahme und unterstützt seine Mitgliedskommunen bei der Umsetzung. Die Unterstützungsleistung des ZNM umfasst ein jährliches, landesweites Auftakttreffen, in dem sich Kommunen von guten Beispielen aus NRW inspirieren lassen und zu bereits geplanten Aktionen austauschen können. Der Austausch mit und zwischen den Kommunen wird durch ein monatlich digital stattfindendes EMW-Café verstetigt. Individuelle Unterstützung bekommen Kommunen in Form von Workshops zur Ausgestaltung von einzelnen Aktionen. Aktionsboxen, in denen notwendige Materialien für eine definierte Aktion enthalten sind, werden für alle interessierten Mitgliedskommunen zur Verfügung gestellt. Das Maskottchen Edgar und eine EMW-Fahne können von den Mitgliedskommunen zur öffentlichkeitswirksamen Pressearbeit genutzt werden.

NRW-weit ein voller Erfolg



Die Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW zahlt sich aus, wie Abbildung 2 zeigt. Seit 2019 hat sich die Zahl der teilnehmenden Kommunen mehr als verdoppelt. Auch im deutschlandweiten Vergleich zeigt sich der Einfluss des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. 2022 lagen von bundesweit 157 Teilnehmerkommunen allein 71 in NRW, 21 davon im VRR-Raum (s. Abb. 3).

Abbildung 2: Teilnehmende Kommunen in NRW
Quelle: Eigene Darstellung

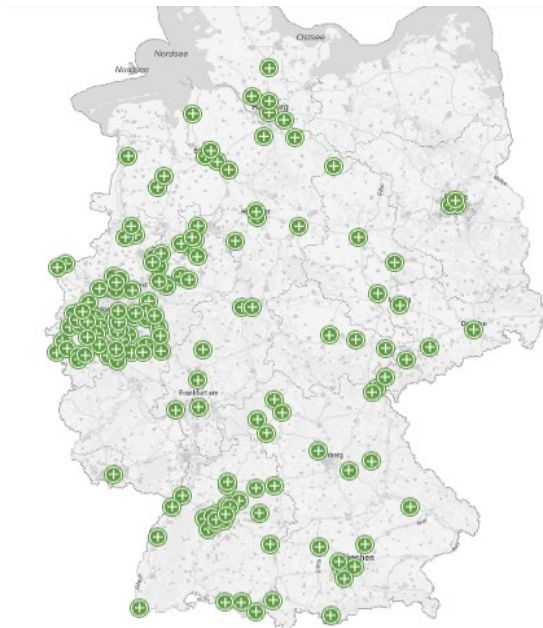


Abbildung 3: Teilnehmende Kommunen in Deutschland an der EMW 2022

Eine Auswahl teilnehmender NRW-Kommunen und deren Aktionen im Rahmen der EMW 2022 ist auf der Webseite des Zukunftsnetz Mobilität NRW zu finden: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/emw/emw-2022>

An die Erfolge der letzten Jahre soll angeknüpft und die Unterstützung der Mitgliedskommunen verstetigt werden. Der erste Schritt hierzu ist die landesweite Auftaktveranstaltung am 1. Dezember 2022.

Mobilitätswende meets Strukturwandel: Jahrestreffen der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr auf der Zeche Ewald in Herten

Ein etwas anderes Jahrestreffen als in der Vergangenheit hat die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr am 28. September 2022 in der Zeche Ewald, einem der bemerkenswertesten Beispiele für den Strukturwandel im Ruhrgebiet, durchgeführt. Die bisherigen Formate Netzwerk-Jahrestreffen, Fachtagung und Politikforum wurden zu einer großen Veranstaltung zusammengelegt, zu der Mobilitätsmanager*innen, Politik, Verkehrsunternehmen und weitere Aktive eingeladen wurden.



Abbildung 4: Station mit Sharingangeboten

Mobilität und soziale Teilhabe in jedem Alter“. Außerdem waren vor Ort einige der sehr beliebten Stadt-Terrassen zu sehen, die das ZNM an interessierte Mitgliedskommunen zur temporären Umgestaltung des Straßenraums ausleiht.

Über 120 Teilnehmende kamen zusammen, um sich unter anderem an fünf Stationen eines geführten Parcours über nachhaltige Mobilitätsangebote und die dazu passenden Fördermöglichkeiten zu informieren. Neben Stationen zu Sharingangeboten und einer Mobilstation, ging es im Bus der Zukunftslinie der Vestischen Straßenbahnen GmbH um das Thema „Eigen-

ständige



Abbildung 5: Einige Stadt-Terrassen zum ausprobieren



Abbildung 6: Netzwerken im Wasserstoff-Kompetenzzentrum h2herten

Für die Mobilitätsmanager*innen aus den Mitgliedskommunen der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr ging es darüber hinaus um die Etablierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements, die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit und die Europäische Mobilitätswoche als ein hierfür geeignetes Mittel.

Abgerundet wurde das Netzwerktreffen durch eine Podiumsdiskussion mit Vertretern*innen aus den drei Fraktionen der VRR-Verbandspolitik.

Einige Impressionen in Form von Fotos und einer filmischen Zusammenschau finden Sie auf der Webseite des [Zukunftsnetz Mobilität NRW](#).

8. Sachstand zur Umsetzung des 11-Punkte-Papiers

Die Oberbürgermeister*innen und Landräte des Ruhrgebiets haben zusammen mit den Nahverkehrsunternehmen und dem Regionalverband Ruhr den „11-Punkte-Plan zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet: 1 Metropole - 11 Punkte - 12 Unternehmen“ (im Folgenden: 11-Punkte-Plan) erarbeitet und im Frühjahr 2020 gemeinsam unterzeichnet. Es handelt sich hierbei um ein politisches Papier, ohne weitere Konkretisierung der Aufgabenstellungen und zeitliche Perspektiven.

Der VRR hat eine Vielzahl von Zuständigkeiten im Bereich des ÖPNV, die ihm durch das ÖPNVG NRW, sowie durch die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen übertragen wurden. Entsprechend bearbeitet, organisiert und koordiniert er ÖPNV-bezogene Themen in seinen Zuständigkeiten und Strukturen. Besondere politische Aufträge, erhält der VRR über den Verwaltungsrat bzw. die Verbandsversammlung.

Entsprechend zahlen viele der Aktivitäten des VRR selbstverständlich auf die Inhalte des 11-Punkte-Plans ein. Die beigefügte Anlage (**Anlage 2**) gibt einen Überblick über die vom VRR bearbeiteten Themen und deren Sachstände, wie sie auch in der gemeinsamen Arbeitsgruppe von VRR, NWL und RVR am 24.10.2022 vorgestellt wurden.

9. Corona-Rettungsschirm

Auf die Ausführungen der letzten Drucksachen „Bericht Sondersituation Corona“ wird Bezug genommen. Wie bereits berichtet, haben sich Bund und Länder für das Jahr 2022 auf den finanziellen Ausgleich der Einnahmenverluste und auch von Sonderaufwendungen im Zusammenhang mit dem 9 €-Ticket verständigt.

Der VRR hat im Rahmen der möglichen formlosen vorab Antragstellung bereits Mittel beantragt, die nach der Bewilligung an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet wurden.

Zum 30. September 2022 wurden fristgerecht die formalen vorläufigen Anträge für das Jahr 2022 vorgelegt. Für den ÖSPV-Bereich wurden rd. 359 Mio. € und für den SPNV-Bereich rd. 150 Mio. € beantragt.

Eine mögliche Kompensation von weiterhin vorliegenden Einnahmenverlusten in den folgenden Jahren ist Bestandteil der laufenden Verhandlungen zwischen Bund und Ländern bzgl. des 49 €-Tickets.

10. Harmonisierung von Planungen im VRR-Verbundgebiet

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 15.09.2022 den Antrag der CDU-Gruppierung im Verwaltungsrat der VRR AöR zur Drucksache „O/X/2022/0360 Verkehrskonzept 2030/2045“ einstimmig beschlossen.

Der VRR wird zukünftig seiner gesetzlichen Aufgabe zur Hinwirkung auf eine integrierte Verkehrsgestaltung, insbesondere auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV intensivieren.

Dieser Anspruch wird sich zukünftig nach und nach auch verstärkt in der Arbeit des VRR widerspiegeln. So wird der in Fortschreibung befindliche VRR-Nahverkehrsplan diesen Anspruch beschreiben und anhand seiner inhaltlichen Tiefe und des Themenspektrums in diesem Bereich auch unterstreichen. Somit kann sich einer planerischen Gesamtdarstellung für ein zukünftiges Verkehrssystem genähert werden.

Gemeinsam mit den Verantwortlichen vor Ort, insbesondere den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern vor Ort wird der Dialog zu diesen Themen fortgesetzt und Planungen perspektivisch stärker harmonisiert und abgestimmt, um sich der im Antrag beschriebenen „Entwicklung im ÖPNV aus einem Guss“ weiter zu nähern. Dieser Prozess kann nur über eine langfristige Bearbeitung und Konsistenz erfolgreich geführt werden. Es wird zukünftig weiter über den Fortgang dieser Aktivitäten berichtet.

11. XBus

Im Juni 2022 haben die ersten beiden XBus-Linien X13 (Datteln – Waltrop – Dortmund) und X42 (Oberhausen – Kirchhellen – Feldhausen / Dorsten) den Betrieb aufgenommen und sind sehr erfolgreich gestartet. Am 11. Dezember 2022 folgen mit den Linien X05 (Wesel – Schermbeck – Dorsten), X27 (Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel), X28 (Goch – Uedem – Xanten – Wesel) und X32 (Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees) vier weitere Linien, bevor im Juni 2023 mit der X49 (Kempfen – Willich – Osterath – Haus Meer) die siebte XBus-Linie den Betrieb aufnimmt.

In den Monaten Mai – Juli 2022 hat die VRR-Verwaltung mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im Verbundgebiet ein aus 61 potenziellen weiteren XBus-Linien bestehendes Portfolio abgestimmt, welches im Sommer dieses Jahres einer Verkehrssimulation unterzogen wurde. Die Ergebnisse wurden, analog zum Verfahren bei der ersten Verkehrssimulation, gemäß vier Kriterien bewertet und hieraus ein Gesamtranking erstellt. Dieses Vorgehen wurde in der AG Schnellbus abgestimmt und die Ergebnisse der Verkehrssimulation wurden in der AG Schnellbus sowie im KViV-Arbeitskreis Nahverkehrsmanagement und im Arbeitskreis der ÖPNV-Aufgabenträger im VRR vorgestellt. Im November und Dezember 2022 führt die VRR-Verwaltung zu den TOP 20 Linien aus dem Gesamtranking Detailabstimmungen mit den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch. Als Ergebnis dieser Abstimmungen soll ein Bündel aus denjenigen XBus-Linien vorliegen, die seitens der lokalen Verantwortlichen für eine kurzfristige Umsetzung gewünscht werden und auch entsprechend realisierbar sind. Dieses Bündel soll dann dem NRW-Verkehrsministerium als Grundlage für die Akquise weiterer Fördermittel für die XBus-Linien vorgelegt werden.

Unter den TOP 20 Linien befinden sich auch verschiedene zweckverbandsübergreifende Linien. Erste Gespräche mit NWL und NVR hinsichtlich einer möglichen Realisierung dieser Linien haben bereits stattgefunden.

Information und Sicherheit

12. Digitale Kundensysteme

1. Auskunftssystem

Anfragen an das Auskunftssystem

Der positive Trend aus dem 9-Euro-Ticket zeigt weiterhin auch in der Auskunft seine Wirkung und führt zu einer positiven Gesamtentwicklung. Die Anfragen an das Auskunftssystem haben sich auf einem hohen Niveau stabilisiert. Auch der Ausblick auf die Oktoberzahlen lässt diesen Trend erkennen.



Abbildung 1: Auskunftsanfragen VRR - gerechnete Fahrten

Qualität der Auskunft

Stand in den letzten Monaten vor allem die Verbesserung der Haltestellenvorschläge im Vordergrund, liegt der Fokus nun auf der Qualität und der Optimierung der Auskünfte.

Zur Optimierung der Daten wurde der Dienstleister der Auskunft beauftragt das Hintergrundsystem DIVA anzupassen, um so die Kollegen*innen bei den Verkehrsunternehmen zu unterstützen die Datenqualität zu steigern. Das Projekt ist in mehrere Phasen aufgeteilt, von denen die ersten bereits im Jahr 2022, die weiteren im Jahr 2023 umgesetzt werden. Dabei stehen besonders Funktionen im Fokus des Projektes, die die Pflege der Daten vereinfachen. So werden bspw. geänderte oder neu angelegte Haltestellen noch stärker auf ihre geographische Lage geprüft und entsprechend plausibilisiert und der Austausch zwischen den VU optimiert.

Die Konzeption wurde in den ersten Phasen bereits vollständig durchgeführt. Für die kommenden Monate ist nun die Umsetzung geplant.

Darstellung der Auskunft

Um die Kund*innen besser mit Informationen zu versorgen, wird auch die Anpassung der Darstellung von Auskünften in der Oberfläche aktuell geplant. Derzeit werden vier Fahrten angezeigt. Dabei wird die Auswahl der Fahrten durch den Berechnungsalgorithmus auf Basis der Fahrzeit sowie der gewählten Einstellungen getroffen. Somit werden bspw. valide aber eben etwas langsamere Alternativen nicht angezeigt. Auch weniger ausgelastete Verbindungen werden so heute ggf. nicht angezeigt. Um dies zu verbessern ist geplant, besonders ähnliche Verbindungen zu bündeln und so mehr Alternativen anzeigen zu können. Dies würde zudem die Möglichkeit schaffen auch Baustelleninformationen oder Alternativrouten besser darzustellen, ohne dafür Verbindungen, Inhalte oder die Übersichtlichkeit einschränken zu müssen.

Die sukzessive Umsetzung und Evaluation der Teilschritte sind für das Jahr 2023 geplant. Weitere Ausbaustufen können sich bspw. zum Thema auslastungsbasiertes Routing – welches heute durch die Annotation der Auslastungsinformation nicht möglich ist – anschließen.

2. Verbund App

Die VRR-Verbund-App erfreut sich weiterhin einer steigenden Zahl von Nutzer*innen und die Downloads bewegen sich auch nach dem 9-Euro-Ticket Sprung im Mai weiterhin auf einem hohen Niveau. Inzwischen nutzen ca. 510.000 Personen die neue Verbund-App und haben diese auf ihrem Smartphone installiert.

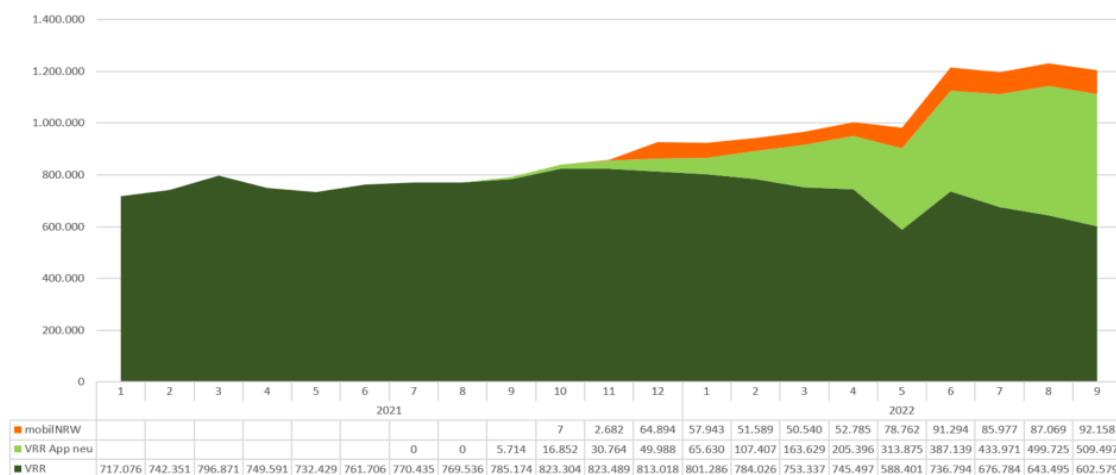
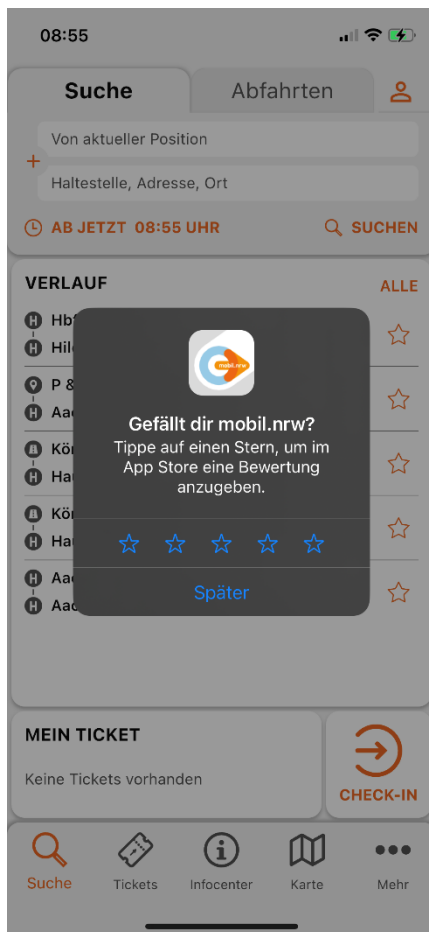


Abbildung 2: Anzahl der Installierten Apps auf Smartphones

Seit August werden Nutzer*innen der VRR-App zudem um die Abgabe einer Bewertung in den Appstores von Google und Apple gebeten. Hierzu erscheint nach einer vordefinierten Nutzungszeit ein Popup in der App mit der Bitte eine Bewertung abzugeben. Nutzer*innen kennen



diese Art der Kommunikation bereits aus anderen Apps und haben verstärkt seit der Einführung dieser Funktion Bewertungen abgegeben. Dabei ist festzustellen, dass diese sich häufig im Bereich von 4-5 Sternen bewegen. Somit erreicht das Popup innerhalb der App jetzt viele Menschen, die mit der VRR-App zufrieden oder sehr zufrieden sind.

Inzwischen haben zur VRR-App im Appstore von Apple 3.699 Nutzer*innen eine Bewertung mit durchschnittlich 4,1 Sternen und im Google Appstore 2200 Nutzer*innen mit durchschnittlich 3,8 Sternen abgegeben (Stand 24.10.2022).

Auch die Landes-App mobil.nrw hat im Sinne der Whitelabel-Lösung diese Funktionalität seit Anfang September im Einsatz. Hier zeigt sich ein ähnliches positives Bild: 3,8 Sterne bei Apple und 4,3 Sterne bei Google (Stand 24.10.2022).

Abbildung 3: Bewertungs-Popup mobil.nrw App

3. Ticketshop und CheckIn/CheckOut

Auch im Ticketshop wird weiterhin ein positiver Trend verzeichnet, der sich nach dem 9-Euro-Ticket auch in den steigenden Nutzungszahlen des eTarifs sowie den Ticketverkäufen allgemein darstellt.

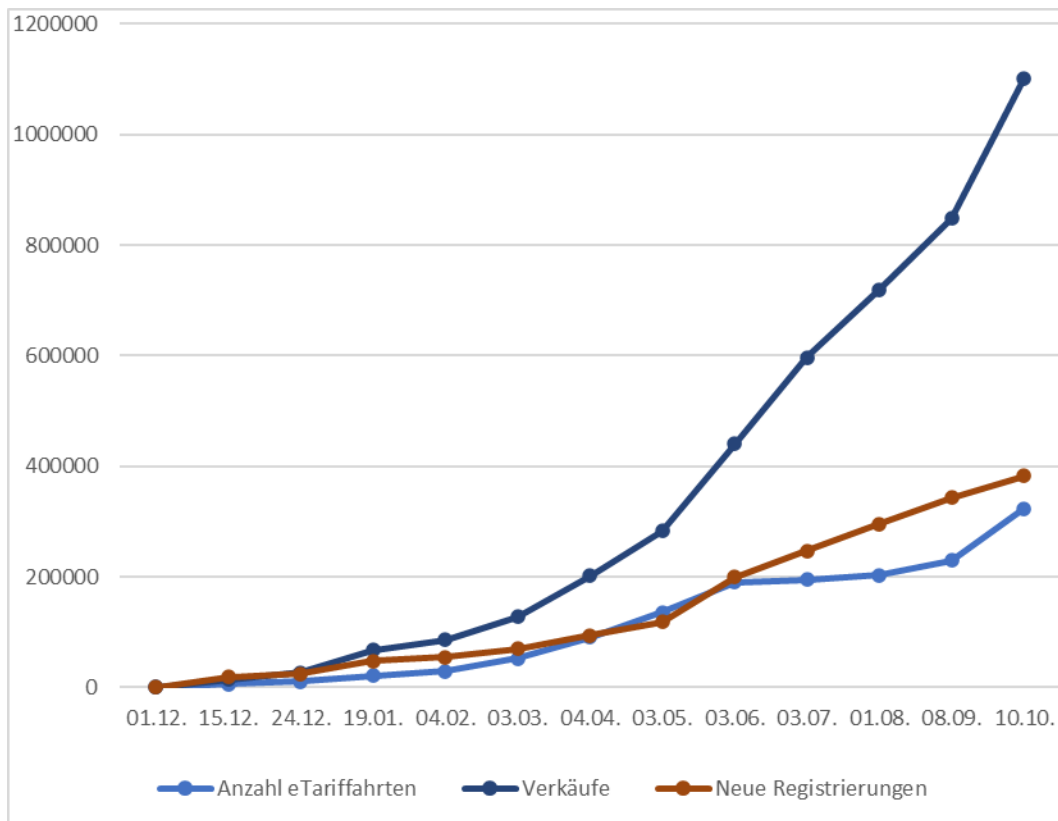


Abbildung 4: Nutzungszahlen eTarif-Fahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (ab Dezember 2021)

Für die Weiterentwicklung und die zukünftige Nutzung sind die weiterhin steigenden Registrierungszahlen sowie der Anstieg der Verkäufe und eTarif-Fahrten eine gute Basis. Diese gilt es – auch im Hinblick auf ein Nachfolgeticket des 9-Euro-Tickets – mit entsprechenden Marketingmaßnahmen weiter zu unterstützen und damit die VRR-App sowie die Mandanten-Apps weiter bekannt zu machen.

Im Bereich des Ticketshops laufen aktuell die Aktivitäten für die technische Weiterentwicklung und schnelle Umsetzung für das Nachfolgeticket des 9-Euro-Tickets. Dies betrifft sämtliche Bereiche von Hintergrundsystemen, Nutzerführung und Design sowie neue Abrechnungsmodalitäten aufgrund der möglichen Erweiterung als Abo. Dies gilt sowohl für die Verbund-App als auch für die Mandanten-Apps der Verkehrsunternehmen, für die derselbe Prozess integriert werden muss.

Zudem werden entsprechende Tarifanpassungen und Änderungen in den Verbundräumen integriert, so bspw. die Anpassung des AVV eTarifs.

Die folgende Tabelle stellt den Umsetzungsstand des eTarifs im Bereich des VRR dar. Mit dem Livegang der Verkehrsunternehmen, die ihre Umsetzung bei HandyTicket Deutschland vorgenommen haben, sind nun alle gelisteten Verkehrsunternehmen mit mindestens einer Umsetzung des eTarifs im Einsatz:

Verkehrsunternehmen	Status
DB Regio Bus	Live (Whitelabel)
HCR – Straßenbahn Herne	Live (Whitelabel)
Mobil.nrw	Live (Whitelabel)
NIAG	Live (Whitelabel)
Rheinbahn AG	Live (eigene App)
Stadtwerke Krefeld	Live (eigene App)
Stadtwerke Remscheid	Live (Whitelabel)
STOAG - Oberhausen	Live (Whitelabel)
Vestische Straßenbahn	Live (Whitelabel)
VRR	Live (Whitelabel)
Bogestra	Live (Whitelabel)
Hagener Straßenbahn	Live (Whitelabel)
Stadtwerke Neuss	Live (Whitelabel)
DSW21 - Dortmund	Live (Whitelabel)
VG Ennepe-Ruhr	Live (Whitelabel)
NEW Möbus	Live (Whitelabel)
NEW Viersen	Live (Whitelabel)
Stadtwerke Solingen	Live (Whitelabel)
Ruhrbahn Essen	Live (Whitelabel)
Ruhrbahn Mülheim	Live (Whitelabel)
Stadtwerke Dormagen	Live (Mandant in der VRR-App)
DVG – Duisburg	Live (eigene App) und im Test (Whitelabel)
BSM - Monheim	Live (eigene App)
WSW - Wuppertal	Live (eigene App)
Velbert	Live (eigene App)

13. MuTiger-Stiftung

Die vom VRR und der Fa. Kötter gemeinsam im Jahr 2011 gegründete muTiger Stiftung hat als Stiftungsziel die Förderung der Zivilcourage. In vierstündigen Trainings vermitteln Trainer*innen jungen Erwachsenen mittels Schulungsfilmen, praktischen Handlungsempfehlungen und Live-Szenarien (Rollenspielen), wie sie sich in kritischen Situationen, bei denen die TeilnehmerInnen selbst oder dritte bedroht oder körperlich angegangen werden, idealerweise verhalten. Ausführliche Informationen finden Sie unter www.mutiger.de.

Die Stiftung wurde in den vergangenen Jahren weiterentwickelt: So wurde die Zahl der durchgeführten Trainings pro Jahr deutlich erhöht (von 74 im Jahr 2021 auf voraussichtlich 120 in 2022), es wurde ein digitales Kurskonzept entwickelt und für die Durchführung dieser Kurse ein Filmstudio eingerichtet und wichtige Sponsoren gewonnen, zudem wurde die Öffentlichkeitsarbeit intensiviert, die Homepage aktualisiert und der Social Media Auftritt weiterentwickelt.

Für den weiteren Ausbau der Stiftung ist ein ausreichend umfangreicher und qualifizierter Trainer*innenpool notwendig. Die Trainer*innen werden vom Mastertrainer Ernst Nieland ausgebildet. Er wurde für seinen besonderen Einsatz am 3. November 2022 mit dem TalentAward Ruhr der Talentmetropole Ruhr in Essen ausgezeichnet. Für die Trainerakquise wurden aktuell neue Anzeigen erstellt, um das Team zu erweitern:



Die Stiftungsarbeit wird aktiv durch den VRR unterstützt, Gabriele Matz hat im Oktober 2022 die Kuratoriumsleitung übernommen, José Luis Castrillo ist Kuratoriumsmitglied. Kilian Schäfer ist seit Juni 2020 als Vorstandsvorsitzender der Stiftung tätig.

Die gemeinnützige Stiftung ist weiterhin auf Spenden angewiesen und freut sich über jeden Beitrag zur Steigerung der Zivilcourage in der Gesellschaft. Informationen finden Sie auf der Homepage der Stiftung (<https://mutiger.de/spenden/>).