

„11-Punkte-Plan zur Stärkung des Nahverkehrs im Ruhrgebiet“ des RVR (28. Mai 2020)

1 Metropole - 11 Punkte - 12 Unternehmen

Überblick über die Aktivitäten des VRR deren Sachstände

Wichtig: Die Zuständigkeitsräume von VRR und RVR unterscheiden sich; es gibt einen großen Überlappungsbereich im Gebiet des zentralen Ruhrgebiets, allerdings ist hiervon ausgehend der VRR räumlich nach Südwesten (Stadt Düsseldorf, Stadt Mönchengladbach, Stadt Krefeld, Stadt Wuppertal, Stadt Solingen, Stadt Remscheid, Kreis Viersen, Rhein-Kreis-Neuss, Kreis Mettmann, Kreis Kleve) und der RVR räumlich nach Osten versetzt (Stadt Hamm und Kreis Unna).

Punkte (Themen)	Wortlaut im 11-Punkte-Plan	Kommentierung durch VRR
<p>Punkt 1: Günstiger und einfacher Tarif</p>	<p>Ein Metropolen-Nahverkehr braucht ein einfaches und einheitliches Tarifsystem. Basis dafür ist die VRR-Bewerbung als Modellregion des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Die Bewerbung beinhaltet einen Fahrpreis von 2 € im Einzelticket und 50 € im Monatsticket für Fahrten innerhalb einer Stadt/ eines Kreises und 4 € im Einzelticket und 80 € im Monatsticket für ruhrgebietsweite Fahrten und sogar darüber hinaus.</p> <p>Unabhängig davon, ob wir Modellregion werden oder nicht, ist ein einfacher Tarif, bestehend aus zwei kostengünstigen Preisstufen, ergänzt um einen entfernungsabhängigen Tarif das Ziel.</p>	<p>Der Wunsch nach einem einfachen und einheitlichen Tarifsystem ist so alt wie der VRR selbst. Bezogen auf den Verbundraum des VRR, der räumlich nicht deckungsgleich ist mit dem Gebiet des RVR, gibt es bei diesem Thema eine Vielzahl Aktivitäten. Allen voran ist das eezy Ticket zu nennen, das auch das „Einfach-Weiter-Ticket“ des VRR kundenfreundlicher weiterentwickelt hat. eezy ist ein elektronischer Tarif, den man mit einer App auf dem Smartphone nutzt (Check-in/Check-out-Funktion), der für alle Fahrten, die in NRW starten und enden, gilt; entscheidend ist die Luftlinie zwischen Start- und Endpunkt. Der Preis setzt sich aus einem Grundpreis und einem km-Preis zusammen und wird auf Basis der Luftlinie zwischen deinem Start und Ziel berechnet. eezy kann man über die neue VRR App, die mobil.nrw-App und ggf. die App lokaler Verkehrsunternehmens nutzen.</p> <p>Mit dem 9 €-Ticket wurde den Kund*innen in den Sommermonaten ein einfaches und günstiges Ticket angeboten. Es ist das Ziel aller politischen Beteiligten von Bund und Land, ein entsprechend einfaches und weiterhin preiswertes Nachfolgeprodukt anzubieten. Die hierdurch entstehenden Mindereinnahmen müssen durch Bund und Land ausgeglichen werden. Es ist den Beteiligten bewusst, dass das im Preisniveau unter dem Nachfolgeprodukt liegende Ticketsortiment vereinfacht und angepasst werden muss. Alle Anpassungen erfolgen in enger</p>

		Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Gremien im VRR unter Einbindung der Interessen der Kommunen.
<p>Punkt 2:</p> <p>Neue Nahverkehrspläne zum gleichen Zeitpunkt</p>	<p>Für ein optimiertes und integriertes städteübergreifendes Bus- und Bahnnetz braucht es eine bessere Abstimmung der kommunalen Nahverkehrspläne. Zu erreichen ist dieses Ziel durch die zeitliche Synchronisation der Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Dieses Ziel wird unter Moderation von VRR und RVR bereits für den 31. Dezember 2023 angestrebt.</p>	<p>Dieses Thema wird im Rahmen eines Leistungsscheins basierend auf der Kooperationsvereinbarung von VRR und RVR gemeinsam bearbeitet. Der Fokus liegt auf einer inhaltlichen Harmonisierung der Nahverkehrsplanung, konkret auf der Identifizierung und Behebung von Angebotslücken bei Stadt- bzw. Kreisgrenzen überschreitenden ÖSPV-Linien. Die Arbeitsgruppe hat kurzfristig umzusetzende Maßnahmen zur Behebung von Angebotslücken identifiziert, deren Behebung hinsichtlich Investitions- und laufenden Betriebskosten berechnet werden. Im nächsten Schritt sollen die relevanten Maßnahmen in die Nahverkehrspläne der Städte und Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger einfließen. Dieses Thema wird darüber hinaus auch in den VRR-Nahverkehrsplans einfließen, bei dem die ÖPNV-Aufgabenträger auch mittel- bis langfristige Maßnahmen nennen, die geprüft und ggf. aufgenommen werden. Die Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans startet im 3. Quartal 2022 und der Entwurf soll bis Dezember 2023 vorliegen und anschließend im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens mit den TöB diskutiert werden.</p>
<p>Punkt 3:</p> <p>Bessere Verzahnung ÖPNV/SPNV - mehr Metrobuslinie</p>	<p>Die gezielte Verdichtung von städteübergreifenden und innerstädtischen Angeboten soll den Kunden schnellstmöglich an sein Ziel oder an zentrale Umsteigepunkte bringen. Die kommunalen Verkehrsunternehmen erbringen für dichter getaktete S - Bahnen und Regionalbahnen (SPNV) die Zu- und Abbringerverkehre mit einem möglichst abgestimmten Fahrplan.</p> <p>Die Weiterentwicklung eines Metrobusnetzes mit einem attraktiven Grundtakt als Ergänzung zum bestehenden SPNV-Angebot – mit Beteiligung der Verkehrsunternehmen und unter Berücksichtigung der städtischen Interessen – wird durch den VRR konzipiert.</p>	<p>Die (optimale) Verzahnung von SPNV und ÖSPV erfolgt über intensive Gespräche zwischen VRR (zuständig für den SPNV), den kommunalen Aufgabenträgern (zuständig für den ÖSPV) und den ÖSPV-Verkehrsunternehmen. Neben dem Informationsaustausch über Änderungen des Leistungsvolumens und von Bedienungszeiten (Fahrplänen) stehen auch die Abstimmungen von Schnittstellen dabei im Fokus. Dieses Verfahren aufgreifend hat der Verwaltungsrat des VRR die Verwaltung des VRR beauftragt, die Planungen der kommunalen Aufgabenträger und die Planungen des SPNV zusammenzuführen und darzustellen, wie eine Entwicklung des ÖPNV „aus einem Guss“ aussehen könnte.</p> <p>Das VRR-Konzept für ein XBus-Netz umfasst insgesamt 80 Linien und die nun erfolgte (sukzessive) Einführung von sieben XBus-Linien dient der ersten Anbindung schienenferner Orte und trägt dem Gedanken eines ÖSPV-Netzes in den Regionen mit einem schwachen SPNV noch besser Rechnung.</p>

		Die finale Entscheidung zur Etablierung der X-Bus Linien treffen die jeweils zuständigen Kommunen.
<p>Punkt 4:</p> <p>Sauberer von A nach B - Alternative Antriebe</p>	<p>Die Metropole Ruhr muss sauberer werden. Mit dem kontinuierlichen Ausbau von Elektro- und Wasserstoff-Bussen kann dieses Ziel vorangetrieben werden. Im Fokus steht dabei die Verwendung jeweils gleichartiger Antriebstechniken bei der Beschaffung von lokal emissionsfreien Bussen. Kompatible Infrastrukturen für die Ladung bzw. Wasserstoff-Betankung werden vorgehalten. So wird der Tausch und ein flexibler Einsatz der Fahrzeuge in der Metropole Ruhr gewährleistet.</p>	<p>Grundsätzlich entscheidet der kommunale Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, welche Antriebstechnologie die für sie Beste ist. Dabei ist zwingend die Einhaltung der Clean Vehicle Directive der EU zu beachten. Die Aktivitäten des VRR umfassen dabei die Begleitung der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei deren Umsetzung.</p> <p>Auch der VRR beschäftigt sich bereits seit über zehn Jahren mit dem Thema der alternativen Antriebe. Den Anfang machten ein Förderprojekt, bei dem im Jahr 2010 ca. 70 Hybridbusse in einem vom TÜV begleiteten Pilotprojekt bei mehreren Verkehrsunternehmen eingesetzt wurden und eine Machbarkeitsstudie zum Einsatz von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenbussen im Verbundgebiet. Das Thema wird selbstverständlich intensiv weiterverfolgt. Zu nennen ist die Begleitung des Einsatzes von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenbussen bei der WSW seit 2020, von elektrisch betriebenen Bussen bei der StOAG seit 2019 (die Batterien der E-Busse werden über eine Ladesäule, die Strom aus der Oberleitung der Straßenbahn bezieht, in aufgeladen) etc. Im Bereich der Elektromobilität und seiner Verzahnung mit dem ÖPNV hat sich der VRR im Rahmen des Forschungsprojekts RUHRAUTOe beteiligt (Laufzeit 2011 bis 2018).</p> <p>Beim Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben müssen die örtlichen Gegebenheiten beachtet werden, d. h. nicht jede Technologie passt zu jeder Topografie. Gleichzeitig muss bedacht werden, dass die Infrastruktur für die Technologie vorgehalten werden muss bzw. bestehende Betriebshöfe umgebaut werden müssen.</p> <p>Im SPNV werden zukünftig ebenfalls Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eingesetzt: So werden im Niederrheinnetz ab dem Jahr 2025 auf den Linien RE10, RE14, RE44, RB31, RB36, RB37 und RB43 sukzessive rund 60 Batterieelektrische eingesetzt.</p>
<p>Punkt 5:</p> <p>Eine App für Alle(s)</p>	<p>Alle Mobilitätsangebote der Metropole Ruhr werden in einer App gebündelt. Ziel ist der Aufbau von identischen digitalen Kundeninformationssystemen – nutzerfreundlich gestaltet, um</p>	<p>Die neue VRR-App umfasst – neben den gewohnten Funktionalitäten der Fahrplaninformation, der Ticketbuchung und -bezahlung – nun auch (Echtzeit-)Informationen zu individuellen</p>

	<p>Zugangsbarrieren abzubauen. Die Digitalisierung bietet zudem Chancen für neue Formen der Fahrpreisermittlung.</p>	<p>Zu- bzw. Abbringerverkehren mit dem Fahrrad (B+R Bikesharing, DeinRadschloss) und dem Auto (P+R, Echtzeitbelegung einzelner P+R-Anlagen). Diese wurden bereits in die Fahrplanauskunft aufgenommen, so dass eine intermodale Fahrplanauskunft möglich ist.</p> <p>Das Mobilitätsangebot wurde neben dem Fahrradrouting um das Bikesharing erweitert. Die multimodale Wegekette wurde neben der Beauskunftung von Sharing Angeboten auch mit Echtzeitinformation über die Verfügbarkeit erweitert. Die Buchung erfolgt über eine Verlinkung innerhalb der App auf die App des Anbieters.</p> <p>Zusätzlich beinhaltet die App auch die Möglichkeit, Fahrten mit dem eezy-Tarif abzurechnen. Dies ist über einen Button problemlos zu finden.</p> <p>Der VRR stellt allen Verkehrsunternehmen die App als sog. „white label“-Lösung zur Verfügung, d. h. die bestehende Kern-App kann in das entsprechende Design des Verkehrsunternehmens überführt werden. Es ist den Verkehrsunternehmen freigestellt, diese App zu nutzen.</p>
<p>Punkt 6: Mobilität teilen – ein Sharing-system</p>	<p>Als Rückgrat der Mobilität in der Metropole Ruhr braucht ein leistungsstarker ÖPNV ergänzende, verkehrsmittelübergreifende Sharing - Angebote (z.B. Auto, Lastenräder, Pedalecs, E-Scooter). Kunden müssen die Möglichkeit haben für jeden Weg ein passendes Angebot zu finden, im Idealfall über einen Anbieter – buchbar über eine gemeinsame digitale Plattform.</p>	<p>Das umfassende Thema der Sharingsysteme wird durch den VRR in zwei Richtungen intensiv bearbeitet. Einerseits durch den VRR selbst im Bereich des B+R durch das erfolgreiche Projekt „DeinRadschloss“, in dem Bereich des BikeSharings zusammen mit dem RVR mit dem Metropolrad Ruhr sowie andererseits über das Kompetenzzentrum Digitalisierung KCD im Bereich der On Demand Verkehre (MaaS).</p> <p>Zusätzlich engagiert sich der VRR durch den Ausbau und eine qualitative Verbesserung des P+R-Angebots, Autofahrern den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu erleichtern. VRRweit gibt es rd. 20.000 P+R-Stellplätze an SPNV-Stationen. Gleichzeitig können über das Pendlerportal Fahrgemeinschaften gebildet werden. Auch dieses ist in der App des VRR integriert.</p> <p>An Mobilstationen können unterschiedliche Mobilitätsangebote besonders einfach und flexibel miteinander kombiniert werden – je nach Situation und Bedarf. Die Auswahl geht von Bus und Zug über Taxi, Leihfahrrad bis zum eigenen Auto. Der VRR setzt sich dafür ein, dass die multimodalen Verknüpfungspunkte zukünftig in zahlreichen Städten und Kreisen im VRR-</p>

		Raum zu finden sind. Hierfür wurde gemeinsam mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen ein VRR-weites Konzept erstellt, dem 630 potenzielle Mobilstationen zugrunde liegen.
<p>Punkt 7:</p> <p>Bei Anruf – Mobilität, ergänzende On-Demand-Verkehre</p>	<p>Die Einführung von On-Demand-Verkehren im Rahmen der Mobilitätswende ist eine qualitativ hochwertige Ergänzung zum regulären ÖPNV. Ob in Randzeiten, in städtischen Randgebieten oder als Streckenergänzung in großflächigen Kreisen - bedarfsgerecht eingesetzt, können sie zu einer Verdichtung und Flexibilisierung des Angebots führen.</p>	<p>Derzeit gibt es allein im VRR in sieben Kommunen einen flexiblen „Shuttleservice“ für Nahverkehrskund*innen: myBUS in Duisburg, meinSWCAR in Krefeld, Bussi in Essen, WSW Cabs in Wuppertal, Revierflitzer in Oberhausen, STADTBUSsi in Dormagen und Kleve Mobil in Kleve.</p> <p>On-Demand-Verkehre sind eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV – und zwar insbesondere in ländlichen Regionen, abends und nachts in den Städten sowie für kommunenübergreifende Verbindungen. Zu diesem Ergebnis kommt die „Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhrgebiet“, die im Auftrag des beim VRR ansässigen KCD von civity Management Consultants erstellt wurde. Rund vier Millionen Fahrgäste könnten durch ein flächendeckendes Grundangebot mit etwa 250 bis 300 Fahrzeugen für den Öffentlichen Verkehr gewonnen werden.</p>
<p>Punkt 8:</p> <p>Ruhrgebietsinteressen bündeln</p>	<p>Wir wollen die Personenidentität bei Besetzungen der Aufsichtsräte der Verkehrsunternehmen und der Verbandsversammlung des VRR gewährleisten – in Abstimmung mit den Gesellschaftern, um die Wahrnehmung der Ruhrgebietsinteressen zu stärken.</p>	<p>Die Mitglieder der VRR-Gremien werden von den Kommunen entsandt. Die Verwaltung des VRR hat hierauf keinen Einfluss.</p>
<p>Punkt 9:</p> <p>Verbesserung des ÖPNV-Image in der Metropole Ruhr</p>	<p>Ein positives Image des ÖPNV in der Region ist nur durch die Summe aller Leistungen zu erreichen. Durch sich stetig verbessernde Produktqualität im Takt, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service, eine bedarfsgerechte Preispolitik und eine zeitgemäße Kommunikationsstrategie.</p>	<p>„Gemeinsam. Nachhaltig. Mobil.“ Unter diesem Motto widmet sich der VRR zusammen mit zahlreichen Partnerinnen und Partnern einer klima- und umweltfreundlichen öffentlichen Mobilität. Die sog. „VRR-Nachhaltigkeitsagenda“ inkl. eines speziellen Signet ist fester Bestandteil der Kommunikation des VRR. So findet die Agenda u. a. Anwendung der Übergabe von Förderbescheiden, bei VRR-Veranstaltungen oder im Bereich Social Media.</p> <p>Die VRR-Nachhaltigkeitsagenda sowie jede nach Außen gerichtete Aktivität des VRR leistet einen positiven Beitrag zur Verbesserung des Images des ÖPNV im Verbundgebiet. Dies gilt auch indirekt über EVU bei der Leistungsausweitung und -verbesserung des SPNV-Leistungsangebots im Rahmen von wettbewerblichen Vergabeverfahren und Angebots-</p>

		<p>verbesserungen im Bereich des ÖSPV. Im Bereich der Stadt- und Kreisgrenzen überschreitenden ÖSPV-Linien soll durch Schließen von Angebotslücken zusätzlich im Bereich des regionalen ÖSPV eine Verbesserung des ÖPNV erreicht werden. Schlussendlich sind die im Rahmen unserer Weiterleitungsrichtlinie und den regelmäßigen Sonderförderprogrammen mit 100%iger Förderquote vom VRR bewilligten Investitionsmaßnahmen in den ÖPNV zu nennen (z. B. barrierefreier Haltestellenausbau).</p> <p>Durch Defizite in der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere durch Baustellen, können die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht immer die Leistung erbringen, wie sie vertraglich vereinbart ist. Hierauf haben weder die Eisenbahnverkehrsunternehmen noch der VRR Einfluss. Alle Beteiligten sind bemüht die Auswirkungen zu gering wie möglich zu halten. Falls Einschränkungen unumgänglich sind, werden diese entsprechend kommuniziert. Dies gilt auch für die aktuell bestehenden Personalengpässe.</p> <p>Mehrverkehre im SPNV und ÖSPV sind erstrebenswert und fördern das gute Image. Sie sind jedoch maßgeblich von der Bereitstellung von finanziellen Mitteln durch Bund und Land abhängig.</p> <p>Eine grundsätzliche Stabilisierung des ÖPNV-Systems mit einer nachhaltigen und auskömmlichen Finanzierungslandschaft wird angestrebt.</p>
<p>Punkt 10: Zukunftsfähiger ÖPNV</p>	<p>Der ÖPNV muss sich durch erweiterte Kooperationen zukunftsfähig ausrichten. Neben den Herausforderungen der Verkehrswende ist dies insbesondere mit Blick auf die anstehende Fußball-Europameisterschaft 2024 sowie eine Bewerbung für die Olympischen Spiele 2032 notwendig. Städteübergreifende Verbindungen und Taktungen sind die Voraussetzung für reibungslose Großveranstaltungsverkehre.</p>	<p>Für den VRR ist es selbstverständlich mit Partnern zu kooperieren. Dies findet mit lokalem Bezug und verbundweit statt. Hierzu gehören seit Jahren Kooperationen mit Fußballvereinen (z. B. Schalke und BVB), Messegesellschaften und Fluggesellschaften. Auch für die Landesgartenschau 2020 war der VRR maßgeblich in die verkehrlichen Planungen eingebunden.</p> <p>Bezogen auf die Europameisterschaft 2024 ist der VRR in die verkehrliche Planung eingebunden. Auch das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum „Sicherheit“ des Landes NRW arbeitet eng mit den Veranstaltern zusammen, um auch die Sicherheit der Besucher nochmals zu erhöhen.</p>

		<p>Auch für die IGA 2027 und die Universiade 2025 arbeitet der VRR mit seinen Partnern an übergreifenden Verkehrskonzepten.</p> <p>Daneben wird der VRR-Nahverkehrsplan in seiner Fortschreibung im Jahr 2025 thematisch umfassend sowohl langfristige Strategien des VRR als auch kurz- bis mittelfristig umzusetzende konkrete Maßnahmen im Bereich des SPNV und der Koordination des ÖPNV (wozu auch kommunenübergreifende Verbindungen gehören) behandeln. Diese werden mit einem Planungshorizont von fünf bis zehn Jahren festgeschrieben.</p>
<p>Punkt 11: Nutzungsbarrieren im östlichen Ruhrgebiet aufheben</p>	<p>Die zwischen VRR und NWL bestehende Verbandsgrenze im östlichen Ruhrgebiet stellt für die Fahrgäste eine spürbare Nutzungsbarriere dar. Dies betrifft sowohl die Angebotsplanung als auch die Tarifgestaltung. Diese Barrieren für die Weiterentwicklung des ÖPNV müssen abgebaut werden. Zweckverbände und Gebietskörperschaften müssen gemeinsame Planungs- und Entscheidungsstrukturen schaffen.</p>	<p>Siehe Kommentar zu Punkt 1 (Einfach-Weiter- und eezy-Ticket) und zu Punkt 9 (Stadt- und Kreisgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien)</p>