



öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Sachstandsbericht</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>GP/X/2023/0464/1</b>	<b>03.03.2023</b>	<b>4</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.03.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.03.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.03.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	17.03.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.03.2023	<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 die folgenden nachgereichten Sachstandsberichte zur Kenntnis:

### **Verkehr und Sicherheit**

#### **SPNV:**

2. Betriebslage des SPNV im Verbundraum
4. Rahmenverträge Trassensicherung
5. Zielnetz 2040

**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:**

**Verkehr und Sicherheit**

**SPNV:**

**2. Betriebslage des SPNV im Verbundraum**

Die Betriebslage im SPNV ist weiterhin von hohem Krankenstand insbesondere im Bereich des Fahrpersonals geprägt.

Bei fast allen EVU kommt es weiterhin immer mal wieder zum Ausfall einzelner Umläufe und damit einhergehend zu Einschränkungen für die Fahrgäste. Gegenüber dem Jahr 2022 hat sich die Lage insgesamt stabilisiert.

Die im November seitens DB Regio eingeführten Notfahrpläne unter anderem auf den Linien S3, RE42, RB32 und RB40 sowie die zwischenzeitliche Totaleinstellung der Linien RE49 und S68 wurden mit Ausnahme der Einstellung der S68 zum Monatswechsel Januar/Februar alleamt wieder aufgehoben. Insgesamt war das Ausfallgeschehen im Anschluss allerdings nicht zufriedenstellend, insbesondere die Linien S3 und RE42 waren immer wieder negativ durch zeitweisen Ausfall von Umläufen betroffen. Seit Karneval hat sich der Zustand weiter verschärft, ist allerdings immer noch deutlich besser, als im Durchschnitt des Jahres 2022.

Unklar ist derzeit noch der Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme der Linie S68. Eine weitere Verzögerung der Wiederinbetriebnahme ist aus VRR-Sicht nicht akzeptabel und hier wurde bei der zuständigen DB-Vorständin nochmal interveniert.

Die Probleme auf der Linie RE10 nach der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts zwischen Krefeld und Kleve sind behoben. Seit dem letzten Softwareupdate am Wochenende 21./22. Januar 2023 läuft die Technik nun unauffällig.

#### **4. Rahmenverträge Trassensicherung**

Im Sommer 2022 hat die DB Netz AG ihr mittelfristiges Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (Kurztitel: "mKok") vorgestellt. Ziel des mKok ist die Ausarbeitung und Abbildung systematisierter, optimierter und anbieterneutraler Fahrplanvarianten unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten. Neu abzuschließende Rahmenverträge zwischen den Verkehrsunternehmen und DB Netz sollten sich für die Jahresfahrpläne 2024/2025 an den Musterkapazitäten des mKok orientieren. Die Rahmenverträge sollen dazu dienen, Trassenkapazitäten in bestimmten Zeitlagen über mehrere Fahrplanperioden zu sichern. Das Pilotverfahren sollte zunächst für 2 Jahre gültig sein und danach eine längere Rahmvertragslaufzeit ermöglichen.

Der Zeitraum der Anmeldefristen für die Rahmenverträge fiel sehr knapp aus und sollte in einem ersten Schritt bis August 2022 erfolgen, bzw. nach einer Fristverlängerung bis Ende September 2022. Der VRR hat alle Zugleistung im Verbundgebiet zwecks Trassensicherung für die Rahmenverträge angemeldet.

Aufgrund der hohen Anzahl angemeldeter Trassen konnten allerdings die durch die DB Netz AG selbst auferlegten Bedingungen hinsichtlich des Verhältnisses rahmenvertraglicher gesicherter und freier Trassen nicht erfüllt werden, was zu Nacharbeiten seitens der Anmelder führte. Für den VRR allein bedeutete dies, dass über 700 angemeldete Trassen in einem Dreitagezeitraum geändert werden mussten. Diese Änderungsfristen wurden von allen AT in NRW eingehalten.

Mitte Januar 2023 teilte die DB Netz AG mit, dass das mKok 2024/2025 aufgrund des selbst zu eng gesetzten Zeitplans abgebrochen wird und der Abschluss von Rahmenverträgen in der Rahmenvertragsperiode 2024/2025 nicht möglich ist.

Inzwischen wird von der DB Netz AG ein mKok für 2026 und die Folgejahre vorbereitet. Abstimmungen zum Anmeldeverfahren und den Rahmenbedingungen finden aktuell zwischen den beteiligten Akteuren statt.

## **5. Zielnetz 2040**

Die Broschüre Zielnetz 2040 ist diesem Nachtrag zum Sachstandsbericht als **Anlage 1** beigefügt.