



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/X/2023/0522	16.05.2023	3

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.06.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.06.2023	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.06.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.06.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.06.2023	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Unternehmensbeirat 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 2023
2. Personalbericht 2022
3. Preisverleihung Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
4. Organisationsentwicklung – aktueller Stand
5. Stand des barrierefreien Ausbaus von ÖPNV-Haltestellen im VRR
6. Investitionen von DB Station & Service in den nächsten 3 Jahren

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

7. Betriebslage des SPNV im Verbundraum
8. Halteplätze an wichtigen Knoten im SPNV für Schienenersatzverkehr/Busnotverkehr
9. Machbarkeitsstudien Wuppertal-Bahn, Ruhrtalbahn
10. SPNV-Finanzierung

ÖPNV:

11. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität
12. Nachfrageentwicklung xBus-Linien
13. Stellungnahmen zu kommunalen Nahverkehrsplänen
14. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen
15. Richtlinie "Kommunale Produkte und Liniennummersystem": Korrektur redaktioneller Fehler

Information

16. VRR-Fahrplanbuch - Digitale Transformation und Printprodukt NRW
17. Bericht Delfi-Konferenz
18. On-Demand
19. IT-Sicherheit/Penetrationstest

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2023

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 1** beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der fortgeschriebene JVP 2023 für den Sitzungsblock Mai/Juni 2023 vorgelegt (Redaktionsstand: 27.04.2023).

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 2022 auch die Vergaben des ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR FaIn-EB) nachrichtlich aufgeführt (Ifd. Nr. 17 bis 21).

Hier das Ergebnis des aktuellen JVP in der Zusammenfassung:

Gegenstand des ersten JVP 2023 (Redaktionsstand: 10/2022, vorgestellt im 4. Sitzungsblock 2022) waren insgesamt 21 geplante bzw. bereits im Vorjahr begonnene und in 2023 weiterzuführende Vergabeverfahren. Bis zum Redaktionsschluss für diesen JVP (27.04.2023) wurden mittlerweile 5 weitere Verfahren neu aufgenommen (Ifd. Nr. 22 und Nr. 26). Der aktuelle JVP umfasst also nunmehr insgesamt 26 Vergabeverfahren.

Hier die wesentlichen Sachstände im Überblick:

2 Verfahren wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Hierbei handelt es sich zum einen um die Vergabe der Rahmenvereinbarung Online-Agentur (Medialeistungen) – JVP lfd. Nr. 5. Der Vergabeausschuss hat der Auftragserteilung an die Fa. Masterplan Media GmbH & Co. KG (Hamburg) im März 2023 zugestimmt. Der Auftrag wurde nach Abschluss eines Offenen Verfahrens am 12.04.2023 erteilt. Darüber hinaus wurde der Auftrag Steuer- und Rechtsberatung DeutschlandTicket (Nr. 23), am 02.03.2023 an die Fa. Ernst & Young Law GmbH Rechtsanwalts- und Steuerberatungsgesellschaft (Düsseldorf) in Form eines Direktauftrages vergeben. Vorgegangen war der entsprechende Beschluss des Vorstandes vom 01./02.03.2023.

1 Verfahren ist zuschlagsreif. Hierbei handelt es sich um die Vergabe des Delfi-Wirkbetriebes (Nr. 3). Die Prüfung und Wertung der Angebote sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Der Vergabeausschuss wird im Rahmen des aktuellen Sitzungsblockes Mai/Juni 2023 um Zustimmung gebeten, den Auftrag erteilen zu können (Genehmigungsphase 2, [Drucksache: R/X/2023/0559](#)).

3 Verfahren sollen in Kürze starten: Hierbei geht es um den Rahmenvertrag über Support/Wartung/Betrieb für das EFA/DIVA-Auskunftssystem (Fahrplanauskunft) ab 2024 (Nr. 2). Aufgrund von Ausschließlichkeitsrechten (Quellcodes Software) ist eine Vergabe in Form eines Verhandlungsverfahrens ohne Wettbewerb vorgesehen. Die Entscheidung des Vergabeausschusses zum Start des Verfahrens (Genehmigungsphase 1) wurde im März getroffen. Das Verfahren soll planmäßig im 2. Quartal 2023 mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe starten. Des Weiteren steht voraussichtlich im Mai der Start des Vergabeverfahrens zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung Tarifberatung 2023-2025 (Nr. 7) an. Hierzu liegt ein entsprechender Beschluss des Vorstandes aus März vor. Geplant ist eine Beschränkte Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb. Außerdem wird voraussichtlich im Mai das Vorhaben „Ratinger Weststrecke“ (Nr. 22) gestartet. Der Vergabeausschuss hat dem im Sitzungsblock März zugestimmt. Hierbei geht es um die Vergabe der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) für den geplanten SPNV-Ausbau der Ratinger Weststrecke, die heute ausschließlich dem Güterverkehr dient.

2 Verfahren wurden bereits gestartet, sind aber aktuell noch nicht zuschlagsreif. Hierbei handelt es sich um die Neuausschreibung des Ruhr-Sieg-Netzes (Nr. 16) in Form eines Verhandlungsverfahrens mit den SPNV-Linien RE16, RB46 und R91 (2023-2034). Nach einem ersten Angebotseingang im März 2023 wurde entschieden, eine zweite Angebotsrunde durchzuführen (Angebotsfrist bis Ende Mai bzw. Anfang Juni 2023). Das Verfahren läuft also noch. Des Weiteren wurde im März 2023 das SPNV-Netz Dortmund-Siegerland-Express 2023-2026 (Nr. 13) in Form eines Offenen Verfahrens unter der Federführung des NWL ausgeschrieben. Der Vergabeentscheid ist für Juni 2023 angedacht.

4 Verfahren werden in diesem Sitzungsblock Mai/Juni 2023 dem Vergabeausschuss zur Entscheidung über den Start des Vergabeverfahrens (Genehmigungsphase 1) vorgelegt. Hierbei handelt es sich um die Digitale Informationsplattform (Nr. 1), [Drucksache: R/X/2023/0562](#), das neu aufgenommene Verfahren zur Vergabe einer „Rahmenvereinbarung über die konzeptionelle Planung im SPNV in den Jahren 2023-2026“ (Nr. 24 neu), [Drucksache: R/X/2023/0558](#), sowie die ebenfalls neu im JVP aufgenommenen Vergaben eines „Wartungsvertrages für die elektronische Erhebung“ (Nr. 25 neu), [Drucksache: R/X/2023/0560](#), und eines „Servicevertrages für die Softwarepflege, Wartung, Hotline/Supportleistungen, das Hosting etc. für die Anwendungen des Haltestellenmonitors, Eventplaners, die App Profitester und das Reporting Profitester“ (Nr. 26 neu), [Drucksache: R/X/2023/0561](#). In allen Fällen sind Verhandlungsverfahren (teilweise mit und teilweise auch ohne Wettbewerb) vorgesehen.

1 Verfahren ist zwischenzeitlich entfallen. Dies betrifft den Niers-Express (Nr. 8) mit der ursprünglich geplanten Ausschreibung der Linie RE10 (2025-2028). Hierzu liegt ein entsprechender Beschluss der Gremien aus April 2023 vor.

Die restlichen

13 Verfahren befinden sich aktuell entweder noch in der Vorbereitungsphase oder beginnen planmäßig erst zu späteren Zeitpunkten (Nr. 4 mit den Stufen 2 und 3, sowie Nr. 6, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20 und 21).

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Stand 04/2023“ in der als Anhang beigefügten Übersicht Jahresvergabeplan (JVP) 2023 entnommen werden.

2. Personalbericht 2022

Der Personalbericht ist dem Sachstandsbericht als **Anlage 2** beigefügt.

3. Preisverleihung Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Fahrrad fahren ist gesund! Immer mehr Menschen stärken mit Rad fahren ihre Gesundheit und nutzen es für ihren Weg zur Arbeit. Und dank E-Bikes können auch immer längere Strecken bequem auf dem Rad zurückgelegt werden. Am Dienstsitz im Gelsenkirchener Weka-Gebäude bietet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) seinen Beschäftigten eine breite Palette von fahrradfreundlichen Maßnahmen an, um gut zur Arbeit radeln zu können – darunter gute und sichere Abstellmöglichkeiten, abschließbare Schränke und moderne Sanitärräume zum Umkleiden und um sich frisch machen zu können. Jetzt ist der VRR vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgezeichnet worden. Dabei hat er nicht nur das Zertifikat in Silber erhalten, sondern ist damit auch das erste fahrradfreundliche Unternehmen in Gelsenkirchen überhaupt.

Das Qualitätssiegel in Silber des ADFC zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Als Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind wir nicht nur Mobilitätsdienstleister für unsere Fahrgäste, sondern auch für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir wollen ihnen auch in Zukunft sehr gute Bedingungen anbieten, damit sie gerne mit dem Rad ins Büro kommen.

Wir wollen mit gutem Beispiel vorangehen. Als erstes Unternehmen in Gelsenkirchen zeigen wir als Arbeitgeber, dass Fahrradfahren wichtig ist für den Klimaschutz – und, dass Mitarbeitende und Betrieb gleichermaßen profitieren. Denn wer mit dem Rad ins Büro fährt, entgeht dem Stau, tut etwas für die Umwelt, hält sich fit und ist seltener krank.

Für die Zertifizierung musste der VRR eine Vielzahl von Kriterien erfüllen oder die geplante Umsetzung belegen. Andreas K. Bittner, der beim VRR das Audit für die Zertifizierung nach EU-weitem Standard durchgeführt hat, sagt: „Ohne zentrale Koordination kann ein solches Vorhaben nicht funktionieren. Beim VRR waren engagierte Radkoordinatoren aus den Reihen der Mitarbeitenden, eine motivierende Personalleitung sowie der Vorstand beteiligt. Außerdem verfügt der VRR über eine gut ausgebaute Infrastruktur für Mitarbeitende und Fahrräder. Das hat uns auf Anhieb gut gefallen.“

Vieles ist schon seit langem vorhanden, wie zum Beispiel ein heller und geräumiger Abstellraum für die Fahrräder, der nur über ein internes Zugangssystem erreichbar ist. Außerdem verfügt der Fahrradraum über Ladestationen für E-Bikes, abschließbare Spinde

sowie Werkzeug und Ersatzteile für eine schnelle Reparatur. Bei der Neubeschaffung von Fahrrädern unterstützt der VRR seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Finanzierung.

In den letzten zwei Jahren waren Fahrradaktionen durch die Corona-Pandemie auf Eis gelegt. Das Koordinatoren-Team beim VRR freut sich, die „innerbetriebliche Verkehrswende“ wieder zu aktivieren. Dabei plant es, sich im Rahmen des im Unternehmen bestehenden Gesundheitstages dem Thema „Fahrrad“ zu widmen und Aktivitäten rund um Rahmencodierung, Ergonomieberatung oder Fahrsicherheitstrainings anzubieten.

4. Organisationsentwicklung – aktueller Stand

Text wird nachgereicht.

5. Stand des barrierefreien Ausbaus von ÖPNV-Haltestellen im VRR

In der Sitzung vom 29.11.2019 hat der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AÖR das Ergebnis der letztjährigen Abfrage zum Stand der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Kenntnis genommen und die VRR AÖR gebeten, jährlich über den Sachstand der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen zu berichten.

Dementsprechend hat die Verwaltung die Gemeinden um eine mit den jeweils in ihrem Gemeindegebiet verkehrenden Verkehrsbetrieben abgestimmte und gemeinsame Angabe gebeten. Die nachfolgende Tabelle zeigt in alphabetischer Reihenfolge Haltestellen geordnet nach kreisfreien Städten und Kreisen diese Angaben mit Stand vom 31.12.2022.

Zusammenfassung Abfrage barrierefreie Haltestellensteige					
Abfrage 2022					
	Gesamt HST		davon barrierefreie HST		Anteil Barrierefreiheit
	Stadtbahn-/Straßenbahn	Bus	Stadtbahn-/Straßenbahn	Bus	
	1	2	3	4	
Kreisfreie Städte					
Bochum	206	1072	160	526	54%
Bottrop	0	436	0	259	59%
Dortmund	257	1.903	221	457	31%
Duisburg	199	1227	159	329	34%
Düsseldorf	537	1306	288	718	55%
Essen	279	1283	131	387	33%
Gelsenkirchen	128	730	97	307	47%
Hagen	0	983	0	174	18%
Herne	32	526	30	257	51%
Krefeld	177	610	57	460	66%
Mönchengladbach	0	1159	0	322	28%
Mülheim	134	474	95	183	46%
Oberhausen	14	732	14	683	93%
Remscheid	0	503	0	90	18%
Solingen	0	504	0	98	19%
Wuppertal	40	1423	40	194	16%
Kreise					
Ennepe-Ruhr-Kreis	32	1.903	21	586	31%
Kleve	0	1.906	0	367	19%
Mettmann	10	1.634	10	574	36%
Recklinghausen	0	2.204	0	853	39%
Rhein-Kreis Neuss	21	1.396	4	450	32%
Viersen	7	955	0	287	30%
Wesel	10	1.751	8	533	31%
	2.083	26.620	1.335	9.094	36%

Bewilligt 100 % Förderung	Eingeplant 100 % Förderung
	11
	30
	8
	32
6	23
1	
16	
	44
8	
16	
6	
	8
15	38
58	178
26	35
31	203
98	289
2	88
114	111
397	1.098

Anteil Barrierefreiheit	
Stadt-/Straßenbahn	Bus
64%	34%

Die vorletzte Spalte in der oben aufgeführten Tabelle „Bewilligt 100 % Förderung“ beinhaltet die bewilligten Bushaltestellenmaßnahme, die mit 100% gefördert wurden. Seit Einführung des Sonderprogramms zur Förderung von 100 % der zuwendungsfähigen Kosten für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen, wurden 41 Maßnahmen mit 397 Haltestellenkanten bewilligt. Darüber hinaus sind in der letzten Spalte „Eingeplant 100 % Förderung“ ist die Anzahl der aktuell eingeplanten Bushaltestellenmaßnahmen aufgeführt.

Dabei ist die Tendenz zu größeren Anträgen erkennbar.

6. Investitionen von DB Station & Service in den nächsten 3 Jahren

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Investitionsförderung in den nächsten Jahren für die Stationsmaßnahmen der DB S&S im VRR-Raum. Dabei sind alle Fördermitteltöpfe des Landes (§ 13 ÖPNVG NRW), des VRR (SPNV- und § 12 – Mittel) und die Fördermittel des Bundes über das GVFG-Programms mitberücksichtigt. Nicht in dieser Tabelle berücksichtigt sind Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die von der DB S&S für die Stationsvorhaben bereitgestellt werden. LuFV-Mittel fließen in die Programme MOF 2, MOF 3, in die „Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen“ (FABB) 1+2 und in die Großbahnhöfe Hbf. Dortmund, Duisburg Hbf. sowie Hagen Hbf. Neben den

LuFV-Mitteln fließen auch Mittel des Landes bzw. des VRR in diese Stationsvorhaben für Gewerke, die über LuFV-Mittel nicht finanziert werden.

Die Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) läuft bereits seit Beginn des Jahres 2009. Insgesamt waren dort 53 Stationsmaßnahmen im VRR-Raum implementiert. Seitdem sind eine Reihe von Stationsvorhaben bereits förder technisch abgerechnet, so dass als Stationsanzahl aktuell 27 Maßnahmen in der Tabelle aufgeführt werden, für die noch Fördermittel in den nächsten Jahren verausgabt werden.

Stationsprogramm	Stationsanzahl	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ff	Summe
MOF 2	27	5.348.000 €	2.874.000 €	2.362.000 €	1.233.000 €	606.000 €	12.423.000 €
MOF 3	21	10.041.000 €	13.824.000 €	13.293.000 €	4.328.000 €	4.328.000 €	45.814.000 €
RRX-A	22	7.657.000 €	1.546.000 €	4.313.000 €	4.335.000 €	2.360.000 €	20.211.000 €
Hertener Bahn	3	6.022.000 €	5.051.000 €	3.620.000 €	1.171.000 €	1.171.000 €	17.035.000 €
Dortmund Hbf <small>(angedachte Auszahlung)</small>	1	9.323.000 €	9.323.000 €	5.327.000 €	2.664.000 €	- €	26.637.000 €
Duisburg Hbf	1	4.299.000 €	4.299.000 €	4.299.000 €	4.299.000 €	11.483.000 €	28.659.000 €
Hagen Hbf	1	902.000 €	1.703.000 €	1.703.000 €	1.703.000 €	2.555.000 €	8.566.000 €
NMN	27	1.914.000 €	3.331.000 €	5.104.000 €	8.524.000 €	38.024.000 €	54.897.000 €
FABB 1	8	796.000 €	1.893.000 €	2.523.000 €	571.000 €	275.000 €	6.060.000 €
FABB 2	7	- €	2.500.000 €	2.500.000 €	2.500.000 €	2.500.000 €	10.000.000 €
KapaKöln	21	2.097.000 €	2.853.000 €	3.528.000 €	11.897.000 €	28.395.000 €	48.570.000 €
DB-Kapazitätsoffensive	6	800.000 €	1.172.000 €	9.130.000 €	11.264.000 €	17.009.000 €	39.375.000 €
P+R / B+R an der S9	10	464.000 €	1.049.000 €	540.000 €	102.000 €	- €	2.155.000 €
Bahnsteigabsenkung S5/S8	ca. 10	- €	1.300.000 €	1.300.000 €	1.300.000 €	48.100.000 €	50.000.000 €
Sonstige Maßnahmen	22	10.005.000 €	10.702.000 €	11.562.000 €	6.504.000 €	3.629.000 €	42.402.000 €
Summe	187	59.670.000 €	63.220.000 €	71.104.000 €	62.395.000 €	156.415.000 €	412.804.000 €

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

7. 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. Betroffen sind insbesondere Linien der DB im Großraum Essen. Gegenüber dem Jahr 2022 hat sich die Lage insgesamt weiter stabilisiert.

Zwischenzeitlich wurden auf der Linie RE42 erneut Fahrten „planmäßig“ in den Ausfall genommen, seit 1. Mai fährt die Linie nun aber wieder planmäßig mit allen Fahrten.

Unklar ist weiterhin 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.

8. Halteplätze an wichtigen Knoten im SPNV für Schienenersatzverkehr/Busnotverkehr

Text wird nachgereicht

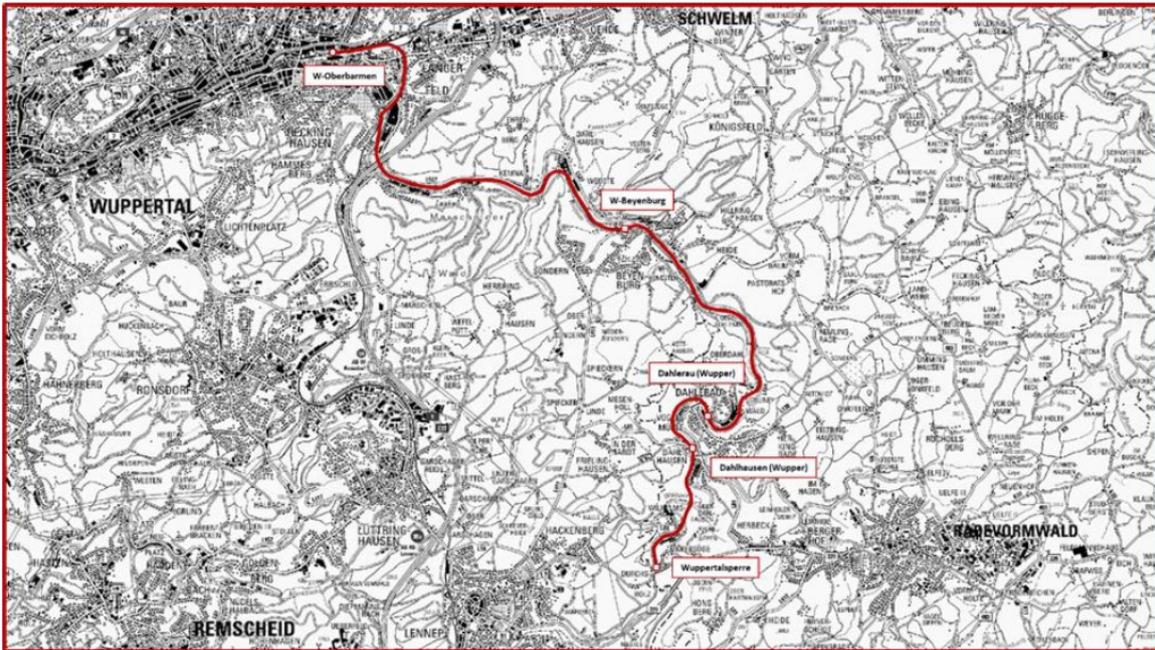
9. Machbarkeitsstudien Wuppertal-Bahn, Ruhrtalbahn

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wuppertalbahn Wuppertal-Rauenthal - Wuppertalsperre

Anlass

Die 1979 im Personenverkehr stillgelegte Wuppertalbahn ist das Reststück einer einstmals von Wuppertal-Oberbarmen über Krebsöge und Radevormwald nach Oberbrügge führenden Nebenbahn. Während der oberhalb von Krebsöge bis Radevormwald führende Streckenabschnitt dem Bau der Wuppertalsperre zum Opfer fiel, wurde auf dem unteren Abschnitt bis 1999 Güterverkehr durchgeführt.

Die Stadt Radevormwald mit ihren knapp 22.000 Einwohnern ist ein Mittelzentrum im Oberbergischen Kreis. Trotz ihrer Größe ist sie seit vielen Jahren ohne Bahnanschluss. Gleichwohl ist ein Großteil der Bahnlinie zwischen dem Abzweigbahnhof Wuppertal-Rauenthal und der Wuppertalsperre erhalten und durch museale Bemühungen in einen guten Zustand versetzt worden.



Die Stadt Radevormwald ließ daher in Kooperation mit der Stadt Wuppertal, dem Oberbergischen Kreis sowie dem Zweckverband go.Rheinland (NVR) und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) prüfen, inwieweit eine Reaktivierung der noch bestehenden Gleistrasse zwischen dem Wuppertal-Raumenthal und dem heutigen Streckenende oberhalb Wilhelmsthal sowie ein Wiederaufbau des Abschnittes bis zur Wuppertalsperre für den SPNV möglich ist. Hierdurch könnten die Fahrzeiten im ÖPNV deutlich reduziert und zudem die Ortsteile im Wuppertal verkehrlich entlastet werden.

Um die verkehrlichen, finanziellen und wirtschaftlichen Grundlagen für eine mögliche Reaktivierung der Strecke zu ermitteln, wurde im April 2022 das Gutachterbüro ederlog mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie beauftragt.

Ziel der Machbarkeitsstudie

Ziel der Machbarkeitsstudie war es, eine Aussage über die Machbarkeit und die Förderwürdigkeit eines stündlichen SPNV-Angebotes auf der „Wuppertalbahn“ zwischen Wuppertal-Oberbarmen und der Wuppertalsperre bei Radevormwald-Krebsöge zu erhalten. Dazu wurde im ersten Schritt die technische und betriebliche Machbarkeit der Reaktivierung für den SPNV geprüft. Unterstellt wurde dabei ein 60-Minuten-Takt zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertalsperre, unter Berücksichtigung lokal emissionsfreier Antriebe.

In einem zweiten Schritt wurde die Förderwürdigkeit des Vorhabens bewertet. Dazu wurde der monetäre Aufwand einer Reaktivierung der Wuppertalbahn ermittelt.

Finanzierung und Kosten

Die Kosten für die Machbarkeitsstudie wurden zu je 20 % durch go.Rheinland, dem Oberbergischen Kreis, der Stadt Radevormwald, der Stadt Wuppertal sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aufgeteilt. Hierzu wurde im Oktober 2021 eine Verwaltungs- und Finanzierungsvereinbarung geschlossen.

Gegenstand der Machbarkeitsstudie

Der 16,2 Kilometer lange Untersuchungskorridor liegt überwiegend im VRR-Gebiet und hat keine Verbindung zum übrigen Netz von go.Rheinland. Die Brücken wurden weitgehend aus Mitteln des Vereins Wpperschiene saniert und befinden sich in einem sehr gutem Allgemeinzustand. Infrastruktureitig wurde Handlungsbedarf im Bereich des Beyenburger Tunnels festgestellt, der Oberbau müsste durchgehend saniert werden, es ist keine Leit- und Sicherungstechnik vorhanden, die SPNV-Zugangsstellen genügen nicht den Anforderungen an einen regulären SPNV und das letzte Teilstück bis zur Wuppertalsperre befindet sich im Eigentum des Wupperverbandes.

Neben dem bestehenden Ausgangspunkt Wuppertal-Oberbarmen wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie vier weitere Halte unterstellt: Wuppertal-Beyenburg, Dahlerau und Dahlhausen (Wupper) sowie Wuppertalsperre und die hierfür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet. Weiterhin sind ausgerichtet an diesen Halten der bestehende Busverkehr im Einzugsgebiet der Wuppertalbahn sowie die Pendlerbeziehungen und das daraus zu erwartende Fahrgastaufkommen ermittelt worden.

Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Die Berechnung des Fahrgastpotentials ergab für die vier möglichen Bahnhalte Beyenburg, Dahlerau, Dahlhausen und Wilhelmsthal/Wuppertalsperre, nur ein geringes Fahrgastpotential. Die im Wuppertal vorherrschende Topographie mit ihren großen Höhenunterschieden wirkt sich negativ auf die Attraktivität der Bahn im Tal aus. Neben dem Schülerverkehr und der Abfrage der Pendlerdaten bei den größeren Unternehmen im Tal wurde eine Parkraumerhebung im Freizeitverkehr durchgeführt. Diese ergab, dass die Wuppertalsperre und der Beyenburger Stausee an Wochenenden als durchaus wichtiges Naherholungsgebiet zu bezeichnen sind.

Für einen Bahnbetrieb wurde ein Stundentakt zugrunde gelegt, um den Aufwand für eine signaltechnische Ausstattung zu minimieren, da sich jeweils immer nur ein Zug auf der Strecke befindet. Zur Verdichtung wurde ein weiterer Stundentakt mit dem Bus eingeplant, so dass für Radevormwald ein durchgehend halbstündliches Angebot entstehen würde.

Die für einen regulären Bahnbetrieb zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Radevormwald-Dahlhausen erforderlichen Investitionen bewegen sich bei etwa 20,8 Millionen Euro.

Trotz der überschaubaren Investitionen ergab die Untersuchung, dass eine Reaktivierung für den SPNV zum heutigen Zeitpunkt zu keinem positiven Ergebnis führen würde. Dies liegt daran, dass ein Busangebot im 15 bis 30-Minuten-Takt die Siedlungsgebiete besser und kostengünstiger erschließt.

Ein Wiederaufbau bis zur Wuppertalsperre würde kaum zusätzliche Potentiale erschließen.

In Absprache mit den beiden Städten Radevormwald und Wuppertal erfolgte im Anschluss eine „vereinfachte Ermittlung der Nachfragewirkungen von Sonderverkehren“ unter Berücksichtigung eines sonntäglichen Freizeitverkehrs zwischen Wuppertal-Elberfeld und Radevormwald-Dahlerau. Hierfür wurde ein positiver NKU-Faktor von 1,08 ermittelt. Dieses Ergebnis ermöglicht die Aufnahme von Freizeitverkehren, die als ein erster Schritt zur Reaktivierung der Bahnstrecke zu sehen ist. Dieses Ergebnis ermöglichte dem Betreiber der Strecke, bei Einführung des Freizeitverkehrs Einnahmen aus den Trassenpreisen zu erzielen, die in den weiteren Ausbau der Bahnstrecke fließen können, so die Gutachter.

Die Organisation und Finanzierung der Freizeitverkehre obliegt dabei den Städten Radevormwald und Wuppertal, die Aufgabenträger VRR und go.Rheinland sind mit dem vorliegenden Abschluss der Machbarkeitsstudie nicht mehr in das Vorhaben Reaktivierung Wuppertalbahn involviert.

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Ruhrtalbahn

Text wird nachgereicht

10. SPNV-Finanzierung

Die finanzielle Situation zur Finanzierung des SPNV im VRR ist weiterhin angespannt. Hauptgründe hierfür sind weiterhin die Entwicklungen im Bereich der Energiekosten, Mehrkosten in Abellio-Folgeverträgen und aktuelle Preisentwicklungen.

Für das Jahr 2022 hat das Land NRW in einem Gespräch mit den Hausspitzen der drei Aufgabenträger zugesichert, mit der finalen Abrechnung des Corona-Rettungsschirmes für das Jahr 2022 auch eine Lösung für die übermäßig gestiegenen Energiekosten zu finden. Zusammen mit den Strafzahlungen aus Schlecht- und Nichtleistungen sollte das Jahr 2022 damit auskömmlich finanziert sein.

Mit Erlass vom 22. März 2023 hat das Land NRW neben der Förderung der kommunalen VU auch dem SPNV zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt, konkret 56,487 Mio. Euro. Entgegen ursprünglicher Erwartungen stehen diese Mittel für das Jahr 2023 und NICHT für das Jahr 2022 zur Verfügung.

Mit Schreiben vom 20. März 2023 (**Anlage 3**) hat Minister Krischer zugesichert, die SPNV-Pauschale „mindestens zur Finanzierung der bestehenden Verkehre“ zu erhöhen. Weiter heißt es: „... die Landesregierung bestrebt ist, Abbestellungen der von Ihnen SPNV-Verkehre unbedingt zu vermeiden.“ Vor diesem Hintergrund hat der VRR auch für das Jahr 2024 das volle Fahrplanangebot aus dem Jahr 2023 über die EVU bestellen lassen.

ÖPNV:

11. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität

Aktueller Stand zur Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität

Seit seiner Gründung im Januar 2015 hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in ganz NRW kontinuierlich neue Mitgliedskommunen aufgenommen. Auch im VRR-Raum schließen sich noch im achten Jahr seines Bestehens Kommunen an, die die Verkehrswende vor Ort aktiv gestalten wollen. Sie verabreden mit dem VRR als Träger der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr eine kontinuierliche Zusammenarbeit zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Aktuell zählen 60 Kommunen zu den Mitgliedern im VRR-Raum, darunter alle kreisfreien Städte und sechs von sieben Kreisen. Nachdem anfänglich aufgrund des hohen Problemdrucks vor allem große Städte eine Mitgliedschaft eingingen, engagieren sich zunehmend auch Gemeinden außerhalb des Ballungsraums für die Verkehrswende.

Die Beweggründe für einen Beitritt ins Zukunftsnetz sind vielfältig. Vor allem die gesellschaftlichen und politischen Debatten über Klimawandel, Klimaschutz und den Beitrag des Verkehrssektors zur Erreichung der Klimaschutzziele sind auch für kleinere Gemeinden Anlass, ihre Einflussmöglichkeiten bei der Verkehrswende zu nutzen. Sie versprechen sich durch die Unterstützung der Koordinierungsstelle und die Vernetzung mit anderen Kommunen, bei der Verkehrswende schneller und effizienter vorgehen zu können.

Die nachfolgende Karte zeigt die aktuellen Mitgliedskommunen und ihre räumliche Verteilung.



Mitgliedskommunen in alphabetischer Reihenfolge:

- | | | |
|-------------------|------------------|----------------------|
| Alpen | Herten | Oer-Erkenschwick |
| Bochum | Jüchen | Recklinghausen_Kreis |
| Bottrop | Kamp-Lintfort | Recklinghausen_Stadt |
| Castrop-Rauxel | Kempen | Remscheid |
| Datteln | Kevelaer | Rheinberg |
| Dinslaken | Kleve | Rhein-Kreis Neuss |
| Dormagen | Korschenbroich | Rheydt |
| Dortmund | Krefeld | Rommerskirchen |
| Duisburg | Langenfeld Rhld. | Solingen |
| Düsseldorf | Marl | Sprockhövel |
| Emmerich | Meerbusch | Viersen_Kreis |
| Ennepe-Ruhr-Kreis | Mettmann_Kreis | Viersen_Stadt |
| Essen | Moers | Wachtendonk |
| Gelsenkirchen | Mönchengladbach | Waltrop |
| Gladbeck | Monheim | Wesel_Kreis |
| Grevenbroich | Mülheim/Ruhr | Wetter |
| Hagen | Netetal | Willich |
| Haltern | Neukirchen-Vluyn | Witten |
| Heiligenhaus | Neuss | Wülfrath |
| Herne | Oberhausen | Wuppertal |

Kommunalpolitik-Newsletter "Mobilitätswende konkret"

Die Koordinierungsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW arbeitet weiter daran, noch stärker die Interaktion mit den Akteuren der kommunalpolitischen Ebene zu suchen, um bei der Zielgruppe kontinuierlich ein positives Bewusstsein und konkrete Vorstellungen für die notwendigen Mobilitätsentscheidungen vor Ort herbeizuführen.

Bisher lädt das ZNM regelmäßig zu kommunalpolitischen Mobilitätsforen als große Fachveranstaltungen und monatlich zur Online-Veranstaltungsreihe „Kommunalpolitik trifft Wissenschaft“ ein. Vor Ort halten die Kommunalberater*innen Fachvorträge in Ausschüssen und unterstützen bspw. bei der Bildung interfraktioneller Arbeitskreise. Online steht auf der Website des ZNM speziell für die Kommunalpolitik eine Sammlung politischer Anträge zum Abrufen bereit.

Als weiteres Angebot soll in Kürze ca. alle 8 Wochen und zu besonderen Anlässen ein zielgruppenspezifischer Mail-Newsletter unter dem Namen „Mobilitätswende konkret“ versendet werden. Die Zielgruppe sind alle im Themenfeld Mobilität aktiven Vertreter*innen der Kommunalpolitik im VRR-Raum.

Ein solcher Newsletter dient dem allgemeinen Wissenstransfer aus den Themenfeldern des Zukunftsnetz Mobilität NRW und des VRR. In besonderer Weise enthält er Informationen zu fachlich neuen Entwicklungen oder neuen Fördermöglichkeiten, interessanten Terminen und Best-Practice in anderen Kommunen. Auf Grund seiner vielfältigen Themen bietet der Newsletter je nach persönlichem Interesse und den Gegebenheiten vor Ort individuelle Einstiegspunkte, um mit ZNM- und originären VRR-Themen in Kontakt zu kommen. Die Inhalte können der Zielgruppe zudem als Ideengeber für eigene politische Anträge dienen.

Der Koordinierungsstelle liegt hierzu aus den Rats- und Kreistagsinformationssystemen ein Verteilerkreis von knapp 700 Mailadressen aus der Zielgruppe vor, der durch verschiedene Maßnahmen perspektivisch noch wachsen soll. Zudem soll der Newsletter an die Mitglieder der VRR-Gremien versandt werden.

Seit 2022 gibt es bereits einen Schwester-Newsletter namens „Mobimail“, der ebenfalls ca. alle 8 Wochen an rund 250 Planer*innen in Kommunalverwaltungen gesendet wird.

Übersicht zukünftige Mail-Newsletter der ZNM-Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr:

Name	„Mobimail“	„Mobilitätswende konkret“
Zielgruppe	Kommunalverwaltung	Kommunalpolitik
Turnus	ca. alle 8 Wochen (+ anlassbezogener Sonderversand)	
Empfänger	ca. 250 Personen	mind. 1150 Personen

Hauptverwaltungsbeamtenkonferenz und Urkundenübergabe 2023

Unter dem Motto „HVBK 2023 | Rathäuser der Mobilitätswende - Chef*innensache Mobilität“ fand am 28. April 2023 in den Düsseldorfer Rheinterrassen eine gemeinsame Veranstaltung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW statt. Sie richtete sich an alle Hauptverwaltungsbeamt*innen aus Gemeinden, Kommunen, Kreisen und kreisfreien Städten in Nordrhein-Westfalen.

Nach der Keynote von NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer wurden im Rahmen der Veranstaltung die Mitgliedsurkunden an diejenigen Kommunen übergeben, die in den letzten 12 Monaten als neue Mitglieder im Zukunftsnetz Mobilität NRW aufgenommen wurden. Sechs der 26 Urkunden erhielten Kommunen aus dem Raum Rhein-Ruhr: Grevenbroich, Jüchen, Kevelaer, Rhein-Kreis-Neuss, Witten und Wülfrath.



Copyright: Zukunftsnetz Mobilität NRW/Smilla Dankert

Den etwa 200 Teilnehmer*innen wurde ein abwechslungsreiches Programm geboten, in dem die Herausforderungen der kommunale Mobilitätswende diskutiert wurden, immer aber auch Lösungsmöglichkeiten in Form von Good Practice Beispielen oder Unterstützungsangeboten des Zukunftsnetz

aufgezeigt wurden.

Die Verkehrsverbände und Zweckverbände als Träger des Zukunftsnetz bekräftigten in einem gemeinsamen Statement, dass sie es als ihre Aufgabe ansehen, die Kommunen bei der Mobilitätswende zu unterstützen.

Über die Erfolgsfaktoren bei der kommunalen Mobilitätswende konnten die Teilnehmer*innen in fünf separaten Themenforen diskutieren. Hier reichte das Spektrum von einer mutigen Kommunalpolitik und handlungsstarken Verwaltung über die Verknüpfung von Push- und Pull-Maßnahmen bis hin zum Erfolgsfaktor Kommunikation.

Die Hauptverwaltungsbeamtenkonferenz 2023 war die dritte Veranstaltung dieser Art in Nordrhein-Westfalen nach 2015 und 2019.



Copyright: Zukunftsnetz Mobilität NRW/Smilla Dankert

12. Nachfrageentwicklung xBus-Linien

Mit der Betriebsaufnahme der Linie X49 Kempen - Meerbusch - Haus Meer nimmt im Juni 2023 die siebte und damit letzte Linie des ersten XBus-Bündels den Betrieb auf.

Bei den im Juni 2022 gestarteten XBus-Linien zeigte sich von Anfang an eine positive Resonanz der Fahrgäste. Die Linien werden angenommen und zeichnen sich durch eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit aus. Auch vor dem Hintergrund von Saisoneffekten lassen sich belastbare Aussagen hinsichtlich der Fahrgastnachfrage zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht ableiten.

Hinsichtlich der Linien, die den Betrieb im Dezember 2022 aufgenommen haben, zeigt sich teilweise bereits wenige Monate nach der Betriebsaufnahme eine positive Nachfrageentwicklung. Punktuell traten in der Anfangszeit vereinzelte Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf auf. Hier bemühen sich alle Beteiligten um eine nachhaltige Verbesserung der Situation. Insgesamt zeigt sich bei allen Linien die besondere Bedeutung der Anschlüsse zwischen XBus und SPNV.

Die Verwaltung des VRR führt derzeit im Rahmen des KViV-Arbeitskreises Nahverkehrsmanagement sowie des Arbeitskreises der ÖPNV-Aufgabenträger im VRR einen Dialog mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern hinsichtlich der Möglichkeiten, die Entwicklung der Fahrgastnachfrage sowie weiterer Aspekte der bislang realisierten XBus-Linien systematisch zu ermitteln.

13. Stellungnahmen zu kommunalen Nahverkehrsplänen

Der VRR ist als Träger öffentlicher Belange bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne der ÖPNV-Aufgabenträger (dies sind die kreisfreien Städte und Kreise im Verbundgebiet des VRR als Kooperationsraum A in NRW) im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens zu beteiligen. Dies ist in § 9 Absatz 3 ÖPNVG NRW geregelt. Die öffentlichen Belange, die der VRR vertritt und zu welchen er seine Stellungnahme abgibt, sind Aufgaben, die im ÖPNVG NRW festgeschrieben sind. Konkret ist der VRR gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW sowohl für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (Aufgabenträgerschaft für den SPNV) als auch für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Koordinierungs- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV) zuständig und fungiert darüber hinaus als Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur des ÖPNV.

Darüber hinaus gibt die VRR AöR Hinweise, ob die im Nahverkehrsplanentwurf beschriebene Leistungsentwicklung im ÖSPV, die im Rahmen der Erfordernisse aus dem Bundesklimaschutzgesetz und abgeleitet für den Verbundraum des VRR im Strategiekonzept Mobilität & Verkehr 2030/2045 berücksichtigt wurden („Verkehrswende“). Hiermit ist ein massiver Leistungsaufwuchs im ÖSPV verbunden.

In den letzten beiden Jahren wurden der VRR AöR drei Nahverkehrsplanentwürfe vorgelegt. Dies waren die Nahverkehrsplanentwürfe der Stadt Krefeld (Vorlage im April 2022), der Stadt Mülheim an der Ruhr (Vorlage im September 2022) und der Stadt Solingen (Vorlage im Dezember 2022).

Der Entwurf des Nahverkehrsplans der **Stadt Krefeld** (erarbeitet von PTV Transport Consult GmbH und BBG und Partner Rechtsanwälte) beinhaltet eine detaillierte Beschreibung der Entwicklung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Krefeld inklusive verkehrlicher Verflechtungen zwischen ein-/ausbrechenden Linien und den Regionallinien mit dem Stadtverkehr. In der Stellungnahme des VRR wurde darauf hingewiesen, dass Taktbrüche und /oder unterschiedliche Verkehrs- und Betriebszeiten an Stadtgrenzen bei der zukünftigen Planung des Leistungsangebots vermieden werden. Positiv ist, dass ein städteübergreifendes Angebot im Nachtexpress-Netz aufgenommen wurde. Ferner wurde vom VRR auf die hohe Bedeutung

der vernetzen Mobilität und der individuellen Verkehrsmittel stärker hingewiesen, um die intermodale Wegekette zu stärken (B+R, P+R und Mobilstationen) und die gewünschte Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erreichen. Diesbezügliche Ausführungen im Nahverkehrsplanentwurf waren recht vage. Es wurden zusätzliche SPNV-Halte als perspektivische Maßnahmen gewünscht, die vom VRR hinsichtlich Diskussions- bzw. Umsetzungs-/Planungsstand erläutert wurden.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans der **Stadt Mülheim an der Ruhr** (erarbeitet von Ingenieurgruppe IVV Aachen) enthält keine Aussagen zur Verkehrsentwicklung, die eine wichtige Grundlage für das in einem Nahverkehrsplan darzulegende zukünftige ÖPNV-Leistungsangebot ist. Es fehlt das Zielkonzept für das ÖPNV-Leistungsangebot in quantitativer und qualitativer Hinsicht in der Stadt Mülheim (Linienführung, Betriebszeiten, Vertaktung, Kapazitäten etc.). Detaillierte Liniensteckbriefe mit diesen Informationen sind nicht im Nahverkehrsplanentwurf enthalten, so dass eine Prüfung der Angebotsquantität weder der innerstädtischen noch der Stadtgrenzen übergreifenden Linien erfolgen kann. Als Vorgabe für den ÖPNV wurde nur ein Einsparziel in Höhe von 2 Mio. EUR p.a. festgeschrieben. Der VRR hat deshalb in seiner Stellungnahme zu diesen Rahmenbedingungen (Einsparungen), die unstrittig zu einer (massiven) Reduzierung des Leistungsangebots im ÖSPV führen und damit in einem Widerspruch zu den Erfordernissen aus dem Bundesklimaschutzgesetz stehen, eine kritische Haltung eingenommen. Es werden zwar Angaben zur Erschließungsqualität gestaffelt nach Raumkategorien gemacht, allerdings wird nicht geprüft, ob diese Vorgaben mit dem geplanten Liniennetz eingehalten werden. Die in den Nahverkehrsplanentwurf aufgenommenen Maßnahmen der Ruhrbahn zur Optimierung des ÖPNV in der Stadt Mülheim, z. B. den Ausbau von Stationen zu Mobilstationen, die vollständige Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Wasserstoffbusse mit Brennstoffzellentechnologie und die Beschleunigung des ÖPNV sind positiv zu werten. Maßnahmen zur Stärkung der intermodalen Wegekette im Bereich des Mobilitätsmanagements und der vernetzten Mobilität (B+R, P+R und K+R) fehlen im Nahverkehrsplanentwurf. Auch fehlen Aussagen zum aktuellen und zukünftigen Modal Split in der Stadt Mülheim gänzlich, obwohl diese gemäß ÖPNVG NRW anzugeben sind. Ebenfalls wurde in der Stellungnahme des VRR kritisch angemerkt, dass konkrete Angaben (Umsetzungsstand und zeitlicher Ablauf der Umsetzung) zum barrierefreien Ausbau der Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen fehlen. Die Aussage, dass der barrierefreie Ausbau (nur) erfolgt, wenn „Fördermittel in unveränderter Höhe erhalten bleiben und Eigenmittel in unveränderter Höhe zur Verfügung stehen“ wurde seitens VRR kritisch angemerkt, da dies den Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 gemäß PBefG widerspricht.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans der **Stadt Solingen** (erarbeitet von Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult und KCW GmbH) beschreibt in seiner Zielerfüllung sowohl eine (massive) quantitative Erhöhung des Leistungsvolumens im ÖPNV als auch qualitative Aspekte der Leistungserfüllung im ÖPNV, die mit Controlling-Instrumenten evaluiert werden soll. Damit fließt das Thema Verkehrswende und die Erfordernisse aus dem Bundesklimaschutzgesetz in den Nahverkehrsplan ein. Die dort in zehn Leitsätzen zur Nahverkehrsplanung dargestellten langfristigen Ziele, die insbesondere eine Erhöhung des modal-split Anteils des ÖPNV auf 30 Prozent vorsieht und hierfür Maßnahmen zur Erhöhung des Leistungsvolumens von 250 Prozent sowie eine Verbesserung der Qualität des ÖPNV vorsieht, begrüßen wir sehr. Ferner wird das Thema der Harmonisierung der Nahverkehrsplanung unter Betrachtung der Nachbarortlinien und des Stadt-Umland-Verkehrs sowie die Zusammenarbeit mit den benachbarten ÖSPV-Aufgabenträgern mit Ziel des Nahverkehrssystems ausführlich betrachtet (inklusive des Themas Schnellbusverkehre). Sehr positiv hat der VRR die Aussagen im Nahverkehrsplan zum (kommunalen) Mobilitätsmanagement und zu Push-Maßnahmen bewertet. Neben der quantitativen Erhöhung und qualitativen Verbesserung des Leistungsvolumens im ÖPNV (Pull-Maßnahmen) sollen inter- und multimodale Mobilitätsangebote gefördert, flankierende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements verstärkt und „steuernde und restriktive Maßnahmen im MIV“ (Push-Maßnahmen) umgesetzt werden.

Der VRR verfolgt – auch im Rahmen der Fortschreibung seines eigenen Nahverkehrsplans – das Ziel, stärker mit den kreisfreien Städten und Kreisen als ÖPNV-Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zusammenzuarbeiten, um die Erfordernisse der Verkehrswende für die quantitative und qualitative Entwicklung des ÖPNV-Leistungsangebots gemeinsam zu stemmen. Aus diesem Grund werden diese bereits sehr frühzeitig in den Fortschreibungsprozess des VRR-Nahverkehrsplans eingebunden, um die jeweiligen Aufgaben(-trägerschaften) besser untereinander anzustimmen und gemeinsame Planungen für ein besser abgestimmtes SPNV- und ÖSPV-Leistungsangebot sowie für flankierende Maßnahmen hin zu einer integrierten Verkehrsgestaltung im ÖPNV zu formulieren und festzuschreiben.

Neben den ausführlichen Stellungnahmen zu den Entwürfen der Nahverkehrspläne als Träger öffentlicher Belange, bietet der VRR (konkret die Fachgruppe Koordination ÖPNV / Nahverkehrsplan / Gesamtmobilität) an, schon in der frühen Phase des Fortschreibungsprozesses des Nahverkehrsplans begleitend und beratend mitzuwirken, um die Bearbeitung der o. g. Themen schon Nahverkehrsplanentwurfes berücksichtigen zu können. Weitergehend kann der VRR durch Gutachten wie das Strategiekonzept „Verkehr &

Mobilität im VRR 2030/2045“ und die Formulierung von Ausstattungs- und Qualitätsstandards mitwirken.

14. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen

Auf die Ausführungen der letzten Sachstandsbericht (Durchsache Z/X/2022/0251, Drucksache Z/X/2022/0300/1 und Drucksache Z/X/2022/354) sowie die Vorlage „Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen“ (Drucksache V/X/2022/0421) wird verwiesen.

Die verbindliche Abfrage bei den Kommunen, ob Interesse bzgl. der Unterstützung des VRR bei Planungsleistungen besteht, fand im Februar/März 2023 statt. Es liegen 25 Rückmeldungen vor.

Die vorliegenden Ergebnisse der verbindlichen Abfrage bei den Kommunen zeigt kein eindeutiges Bild.

Es kann gesagt werden, dass grundsätzlich Interesse an der beschriebenen Unterstützung besteht. Allerdings zeigt sich, dass sich nur fünf Kommunen eine Teilnahme an der Startphase vorstellen können. Weitere Kommunen würden erst ab der zweiten Stufe teilnehmen, d. h. nachdem die Regelung zur Unterstützung etabliert sind.

Die Verwaltung wird aktiv auf die genannten fünf Kommunen zugehen, um die Details der weiteren Zusammenarbeit und die nächsten Schritte hin zu den angedachten vertraglichen Regelungen und einer Leistungsbeschreibung abzustimmen.

Ob die noch ausstehenden Rückmeldungen auf eine Nichtteilnahme hindeuten oder die Abfrage in Vergessenheit geraten ist, wird derzeit ermittelt.

15. Richtlinie "Kommunale Produkte und Liniennummersystem": Korrektur redaktioneller Fehler

Per 11. Juni 2023 werden zwei Anhänge der als **Anlage x** beigefügten VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummersystem aktualisiert:

- Im Anhang A (Produkt XBus - Fahrzeugausstattung) wird in der Rubrik "Fahrzeugaufbau Gelenkbus" ein redaktioneller Fehler korrigiert. Die Angabe "Anzahl Fahrgastsitze > 50 + mind. 2 Klappsitze" wird korrigiert zu "Anzahl Fahrgastsitze > 40 + mind. 2 Klappsitze".

- Im Anhang C (Begründete Abweichungen von dieser Richtlinie) entfallen die Einträge zu den Linien 794T, DL3, SB71 und SB72. Diese Abweichungen liegen zum Fahrplanwechsel am 11. Juni 2023 nicht mehr vor.

Das aktualisierte Gesamtdokument der Richtlinie ist als **Anlage 4** beigefügt.

Information

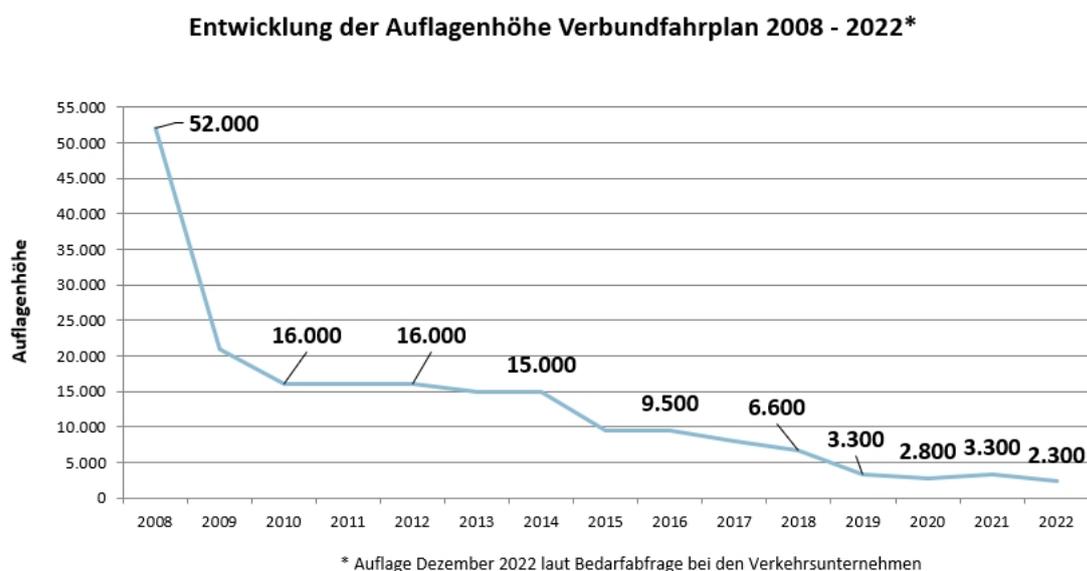
16. VRR-Fahrplanbuch - Digitale Transformation und Printprodukt NRW

I. Aktuelle Entwicklung des VRR-Fahrplanbuch

Das VRR-Fahrplanbuch war über viele Jahre das regionale Nachschlagewerk für Linien- und Netzpläne. In den ersten Auflagen ab 2004 war es noch um die 1.000 Seiten stark. Heute sind es noch ca. 450 Seiten.

Seit Jahren geht die Nachfrage der Kund*innen nach gedruckten Exemplaren der Fahrplanbücher stark zurück. Die Verkehrsunternehmen reagieren mit stetig sinkenden Bedarfsanmeldungen.

Die folgende Grafik zeigt die Abnahme der gedruckten Exemplare des Fahrplanbuchs des VRR.



Die seit Jahren zurückgehenden Auflagen sowie die Auswertung des digitalen Nutzerverhaltens bestätigen den Wechsel auf die Fahrplanauskunft im Web und in der App.

Zudem wird der Druckauftrag zwar regelmäßig neu ausgeschrieben, allerdings finden sich immer weniger geeignete Druckereien, die den hohen Aufwand und das Spezialpapier für diese kleine Auflage bereithalten. Das Verfahren an sich bedeutet daher bereits einen nicht unerheblichen Aufwand. Wesentlich mehr Aufwand stellt die Druckvorbereitung, -überwachung und -abnahme sowie das Organisieren und Überwachen des Versands dar.

Gleichzeitig nehmen die digitalen Angebote für Kund*innen zu und enthalten immer bessere und aktuellere Informationen. Zudem ist es auch aus ökologischen Gesichtspunkten heutzutage nicht mehr empfehlenswert, Daten, die einer hohen Flexibilität unterliegen einmal im Jahr auf Papier auszugeben.

II. Digitale Verfügbarkeit und Fahrplanbuch NRW

Als Online-Angebot veröffentlicht der VRR die Fahrplantabellen der SPNV-Linien des Verbundgebiets auch heute schon zum Download im PDF-Format auf der Website vrr.de. Dort ist eine Anpassung bei Änderungen im Fahrplan möglich und den Kunden stehen diese Fahrpläne zur Verfügung. Darüber hinaus ist der linienbezogene Inhalt des Fahrplanbuch als Download-Version erhältlich.

Damit können sich die Kund*innen auf vrr.de Linien-, Stadt- und Netzpläne für ihre spezifischen Anforderungen herunterladen, ausdrucken und sogar auf individuelle Bedürfnisse in der Größe optimiert werden.

Zudem erhalten Kund*innen, die weiterhin ein gedrucktes, gebundenes Exemplar zuhause haben möchten, weiterhin das Fahrplanbuch NRW. Dies enthält alle SPNV-Linien, die in NRW fahren, also auch die des VRR. Das Fahrplanbuch NRW ist nach wie vor noch gedruckt erhältlich oder als vollumfänglich digitale Version eines Blätter-PDF. Herausgeber ist das Kompetenzzentrum Marketing NRW ([Fahrplanbuch NRW - infoportal.mobil.nrw](http://Fahrplanbuch%20NRW%20-%20infoportal.mobil.nrw)).

Unter diesen Voraussetzungen steht weiterhin für alle Interessierten eine gedruckte Form des Fahrplanbuchs des gesamten SPNV in NRW zur Verfügung und der Druck des VRR Fahrplanbuchs ist nicht mehr notwendig.

III. Weitere digitale Transformation der Printprodukte

Der größte Vorteil digitaler Systeme gegenüber Printprodukten ist die Möglichkeit, digital die aktuelle Verkehrssituation abzubilden und dynamisch auf Veränderungen zu reagieren.

Betriebsbedingte Änderungen oder mit der Instandsetzung und dem Ausbau des Streckennetzes einhergehenden Baustellen und ähnliche Ereignisse können digital – unabhängig von den Druckzeiten eines Printproduktes – abgebildet werden.

Kund*innen mit eingeschränkten Sehfähigkeiten können sich in der digitalen Variante im Netz oder auf ihrer App, die Inhalte so anzeigen lassen, dass sie einfacher für sie zu lesen sind, was mit einer gedruckten Vorlage in DIN A5 nicht ohne Hilfsmittel möglich ist.

Der VRR wird die Darstellung und Integration von mittel- und langfristigen Informationen in das Auskunftsumfeld auch zukünftig weiterführen und hat dazu ein mit den Verkehrsunternehmen im Fachbeirat Kundeninformation erstelltes Konzept bzw. Antrag beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) im Rahmen der Initiative Mobility as a Service (MaaS) NRW eingereicht.

Dieser Förderantrag wurde durch die Fachjury positiv bewertet. Die Umsetzung wird unter dem Namen Digitaler Informationshub/Digitale Informationsplattform die digitale Transformation weiterführen. Mit dem digitalen Informationshub wird die Basis für ein digitales, vernetztes und aktuelles Mobilitätsangebot geschaffen, welches von den Kund*innen daheim und unterwegs abgerufen werden kann und damit auch mittel- und langfristige Informationen, die heute gedruckt werden, digital bereitstellt. Dies als vernetztes Angebot.

IV. Zusammenfassung

Aufgrund der aktuellen Auflagenhöhe und stark gesunkenen Nachfrage und der vorhandenen gleichwertigen Alternative des Fahrplanbuches NRW, wird das Fahrplanbuch des VRR zukünftig nicht mehr gedruckt erhältlich sein. Das Fahrplanbuch „Verbundfahrplan Schnellverkehr 2023“ vom 11. Dezember 2022 ist damit die letzte gedruckte Version gewesen.

17. Bericht Delfi-Konferenz

Der DELFI e.V. bringt als zentrale Schaltstelle verschiedene Akteure und unterschiedliche Themen des ÖPNV zusammen. DELFI ist ein Kooperationsnetzwerk von Bund, Ländern, und Verkehrsverbänden, der die technischen Voraussetzungen zur Beauskunftung länderübergreifender Reiseketten schafft. DELFI steht für "**D**urchgängige **E**lektronische **F**ahrgast**I**nformation". Der Verein agiert als organisatorische Schaltstelle zwischen den Interessen der Kooperationspartner und treibt technologische und fachliche Innovationen voran.

Der VRR vertritt die Interessen des Landes NRW im DELFI e. V. – die beim VRR ansässige Zentrale Koordinierungsstelle des ÖV-Datenverbunds NRW (ZKS) betreibt das DELFI-Landessystem-NRW.

Die diesjährige Konferenz des DELFI e.V. stand unter dem Motto „Fahrgastinformation - Auf zu neuen Gipfeln“. In der Vertretung des Landes Nordrhein-Westfalen beim Bund in Berlin, standen insbesondere die folgenden Themen im Fokus

- Bereitstellung von Mobilitätsdaten gemäß den gesetzlichen Vorgaben national/international (PBefG, Mobilitätsdatenverordnung, künftiges Mobilitätsdatengesetz sowie MMTIS)
- Regionsübergreifende Tarifinformationen
- Auslastungsinformationen
- Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation
- Flexible Mobilität in Auskunftssystemen (Gelegenheitsverkehre, Linienbedarfsverkehre)
- OpenData
- Datenqualität, Standardisierung und Vernetzung

Sefa Tasdemir (Leiter Stabsstelle IKT / ZKS des ÖV—Datenverbunds NRW und DELFI-Vorstand) und David Lopez Hernandez (IKT und ZKS) waren an der Veranstaltung beteiligt und u.a. vom DELFI e. V. als Referenten eingeladen. In zwei Vorträgen wurden Projekte des VRR mit bundesweiter Strahlkraft einem breitgefächerten Publikum präsentiert. Im ersten Vortrag wurde das MaaS-NRW-Förderprojekt „Erstellung eines herstellerunabhängigen Grundkonzepts und Aufbau eines prototypischen Datenbankmodells für Daten des Gelegenheitsverkehrs“ (SDGV) vorgestellt. In diesem Projekt geht es um die Vernetzung über herstellerunabhängige Standards, auf deren Basis Daten und Informationen systemübergreifend ausgetauscht werden können und insbesondere auch um eine mögliche Integration von Taxi- und Mietwagenverkehren in ÖPNV-Auskunftssysteme.

In einem weiteren Vortrag stellte Sefa Tasdemir die durch den VRR betriebene „Deutschlandweite Open Data Plattform“ (<https://www.opendata-oepnv.de>) vor, welche für die Datenversorgung der Mobilithek sowie des National Access Point (NAP) des Bundes für die ÖPNV Daten verantwortlich ist und stellte die Wichtigkeit offener Daten für Innovationen heraus.

Am zweiten Tag der Konferenz stellte die Deutsche Bahn unter dem Titel „Datenqualität in der Branche“ die gemeinsamen Aktivitäten von DB Regio, VRR und BoGeStra hinsichtlich der Qualitätsmessung und Entwicklung gemeinsamer Qualitätskennzahlen von Mobilitätsdaten vor. In diesem Projekt arbeiten die drei Partner an der Erkennung von Fehlern in Auskünften entlang der gesamten Wegekette von der Entstehung der Daten bei der BoGeStra bis zur Anzeige in den Landes- bzw. Verbundauskunftssystemen und im DB Navigator.

18. On-Demand

In Nordrhein-Westfalen gibt es 27 On-Demand Projekte bei Verkehrsunternehmen (Stand April 2023). Im VRR-Raum liegen zehn dieser Projekte, zwei davon sind im 1. Quartal 2023 (Düsseldorf und Mönchengladbach) hinzugekommen. Im Bereich der Technologieanbieter von On-Demand Software gibt es in den NRW-Projekten fünf aktive Partnerunternehmen (Via, loki, ESM Ansatz, PPS/EDV und Padam Mobility). Im Januar 2023 wurde bekannt, dass das Unternehmen Door2Door am 20.12.22 einen Insolvenzantrag gestellt hat. Bis Ende März 2023 haben alle ehemaligen Door2Door-Betriebe (5) ihre Software auf Via oder loki umgestellt. Bei den Fahrzeugen kommen insbesondere die sogenannten „London Taxis“ (LEVC) zum Einsatz, teils aber auch Kleinbusse oder E-Vitos.



Abbildung 1: Marktüberblick On-Demand Projekte in NRW

Für einen zielführenden Austausch und eine Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen, die bereits ein On-Demand System betreiben oder an der Thematik interessiert sind, hat das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) regelmäßig stattfindende Austauschtreffen auf NRW-Ebene initiiert. Mitte März 2023 hat mit einigen Vertreter*innen aus dieser Runde auch ein Vertiefungsworkshop zu den Technologiepartnern der Verkehrsunter-

nehmen stattgefunden, bei dem Erfahrungen geteilt und gemeinsame Anforderungen an die Software diskutiert wurden.

Die bisherigen On-Demand Ridepooling Systeme bei Verkehrsunternehmen werden größtenteils in Eigenregie der Verkehrsunternehmen auf die Straße gebracht, was zu einer kleinteiligen Organisation, fünf unterschiedlichen On-Demand Technologiepartnern und einem sehr heterogenen Produktbild für die Fahrgäste führt.

Das Thema On-Demand Ridepooling ist auch im Zukunftsvertrag der NRW-Landesregierung verankert. Zur Erreichung der Klimaziele soll der ÖPNV als echte Alternative zum MIV ausgebaut werden (leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei). Hierfür wird On-Demand Mobilität als wichtiger Baustein in einem integrierten ÖPNV-Gesamtkonzept mit Angebotsoffensive platziert.

Die „Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet“ des KCD hat gezeigt, dass für die effiziente Umsetzung von On-Demand Verkehren als ein Baustein der Mobilität in NRW verschiedene Voraussetzungen geschaffen werden müssen:

- Standardisierung grundlegender Parameter für Planung, Betrieb und Tarif
- Kurzfristige Weichenstellung für Finanzierung, IT und Datenverfügbarkeit
- Übergreifende Koordination und Abkehr von rein lokaler Betrachtung

Ein Teil dieser strategischen Handlungsempfehlungen wurde von Juli 2022 bis März 2023 in einem Folgeprojekt vertieft. Das Projekt wurde ebenfalls vollumfänglich vom für Verkehr zuständigen Ministerium NRW gefördert und ist Teil der ÖPNV Digitalisierungsoffensive des Landes. Es wurde ein Konzeptvorschlag für ein einheitliches On-Demand Ridepooling System in NRW erarbeitet, diskutiert und in verschiedenen Workshops thematisiert. Die [Projektergebnisse](#) wurden in einem Endbericht zusammengefasst und am 19. April 2023 auf der KCD-Webseite veröffentlicht.

Ein Kernergebnis ist, dass die landesweit standardisierte Etablierung von On-Demand Ridepooling Verkehren eine Gemeinschaftsaufgabe der nordrhein-westfälischen Nahverkehrsakteure: des Landes, der Verbünde sowie der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist. Im Umsetzungsmodellvorschlag (siehe Abbildung 2) werden u.a. die Verantwortlichkeiten unter den genannten Akteur*innen aufgezeigt und in den fünf Kernbereichen zum Aufbau von On-Demand Systemen (Planung, Betriebsverantwortung, Technologieplattform, Fahrbetrieb, Fahrzeugflotte) veranschaulicht:

- Das MUNV NRW definiert Instrumente und Förderprogramme zur Finanzierung von On-Demand-Verkehren sowie ein landesweites Zielbild für On-Demand-Angebote, indem es die Bedarfsverkehre in das ÖPNVG NRW aufnimmt.
- Die NRW-Verbünde bzw. Zweckverbände stellen Fördermittel für die Planung und den Betrieb von On-Demand-Verkehren bereit. Sie erarbeiten Rahmenverträge zur Flottenbeschaffung, definieren Richtlinien für einheitliche On-Demand Produktmerkmale und etablieren eine landesweit mandantenfähige Technologieplattform. Außerdem vermitteln oder moderieren die Verbünde zwischen allen beteiligten Akteuren und unterstützen bei Delegations- und Finanzierungsvereinbarungen.
- Die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen etablieren die On-Demand-Verkehre in ihren Verkehrsgebieten und stellen die interkommunale Vernetzung sicher. Sie nutzen dabei die bereitgestellten Finanzierungsinstrumente und Fördermöglichkeiten und orientieren sich an den Rahmenvorgaben von Land und Verbund.

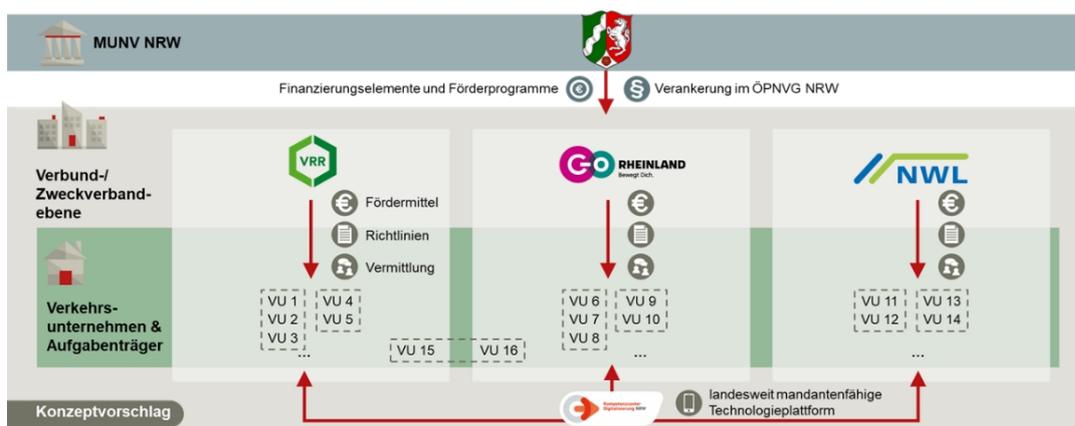


Abbildung 2: Umsetzungsmodellvorschlag On-Demand Ridepooling NRW

Im Konzeptvorschlag werden auch die Anforderungen an eine gemeinsame On-Demand Technologieplattform vorgestellt. Eine in die bestehende Systemlandschaft integrierbare On-Demand Technologieplattform ist ein ganz wesentlicher Baustein, von dem auch die Fahrgäste profitieren. Das Projekt schließt mit der Notwendigkeit zusätzlicher personeller Ressourcen, um die landesweit standardisierte Etablierung von On-Demand Verkehren voranzutreiben.

Aufbauend auf der heutigen heterogenen On-Demand Systemlandschaft in NRW, dem Zukunftsvertrag der NRW-Landesregierung und den Ergebnissen des Folgeprojekts der Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet wurde der Gesprächsstrang zwischen dem MUNV NRW und dem KCD im Bereich On-Demand Mobilität vertieft. In Abstimmung ist derzeit der Aufbau eines zentralen On-Demand Projektteams im KCD, welcher den Strategie- und den

Technologieprozess zur standardisierten Etablierung von On-Demand in NRW ausarbeitet und die Grundlage für die Ausschreibung einer Technologieplattform schafft.

Ein On-Demand-Hintergrundsystem NRW ist dabei das verbindende Element für einen harmonisierten und integrierten Roll-Out. Es bedarf parallel aber auch der Entwicklung einer einheitlichen Tarifsystematik sowie planerisch-konzeptioneller Rahmenvorgaben für eine mögliche Förderrichtlinie On-Demand NRW. Auch die Unterstützung und Vermittlung der zuständigen Akteur*innen des ÖPNV in NRW für die Integration der On-Demand Systeme in den ÖPNV nimmt eine wichtige Rolle ein. Zu den planerisch-konzeptionellen Rahmenbedingungen soll der bereits laufende, gute Austausch mit der VRR-Fachgruppe „ÖPNV-Koordination“ weiter intensiviert werden. Im Bereich Tarifsystematik ist insbesondere das Kompetenzcenter Marketing (KCM), welches für die landesweite Tarifsystematik (NRW-Tarif) zuständig ist, einzubeziehen.

19. IT-Sicherheit/Penetrationstest

Der Sachstandsbericht IT-Sicherheit gibt einen Einblick in die Maßnahmen zum Schutz der IT-Systeme der VRR AöR, dem Penetrationstestergebnissen Ende 2022 und den geplanten Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der IT-Sicherheit.

Kernpunkte des Berichts sind:

- Einblick in die umfangreichen Spam-Mails und versuchten Angriffe auf VRR-Systeme sowie den ergriffenen Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter*innen und der Systeme
- Eingesetzte Schutzmaßnahmen und Prinzipien der IT-Sicherheit im VRR
- Ergebnisse des Penetrationstest Ende 2022 sowie abgeleitete Maßnahmen und Handlungen
- Einsatz einer IT-Sicherheits-Awareness Schulungsplattform und Phishing Simulation
- Erkenntnisse aus DDoS-Angriffen auf den VRR

Die detaillierten Informationen entnehmen Sie dem als **Anlage 5** beigefügten Sachstandsbericht.