



## **ÖPNV:**

6. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität
7. Nachfrageentwicklung xBus-Linien
8. Stellungnahmen zu kommunalen Nahverkehrsplänen
9. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen

## **Information**

10. VRR-Fahrplanbuch - Digitale Transformation und Printprodukt NRW
11. On-Demand

## **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 Ifd. 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. Vorangegangen 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 „Rater 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 Rater 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. 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 Barriere- freiheit
	Stadtbahn-/ Straßenbahn	Bus	Stadtbahn-/ Straßenbahn	Bus	
	1	2	3	4	
<b>Kreisfreie Städte</b>					
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%
<b>Kreise</b>					
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.

## Verkehr und Sicherheit

### SPNV:

#### 3. 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.

#### **4. 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.

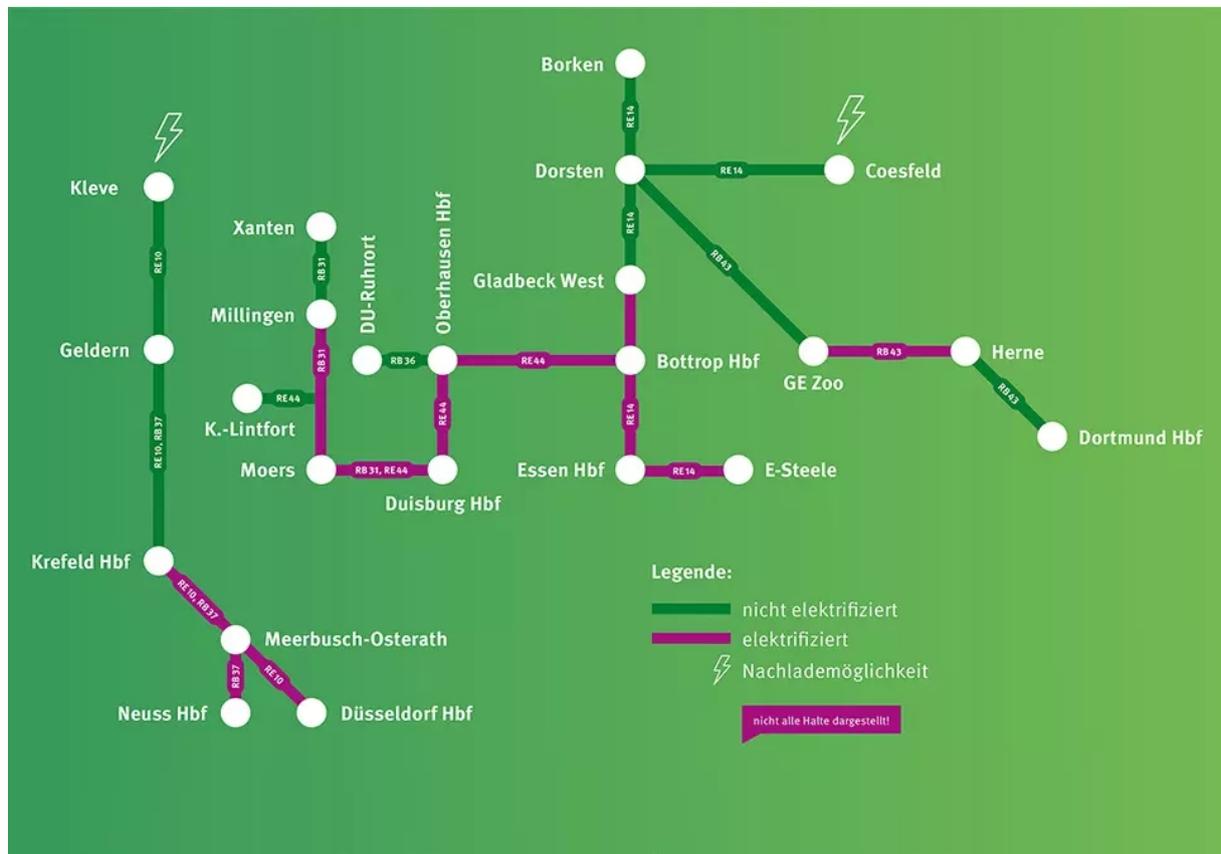
Mit Schreiben vom 20. März 2023 (**Anlage 2**) hat Minister Krischer zugesichert, die SPNV-Pauschale „mindestens zur Finanzierung der bestehenden Verkehre“ zu erhöhen. Weiter heißt es: „... die Landesregierung bestrebt ist, Abbestellungen der von Ihnen SPNV-Verkehre unbedingt zu vermeiden.“ Vor diesem Hintergrund hat der VRR auch für das Jahr 2024 das volle Fahrplanangebot aus dem Jahr 2023 über die EVU bestellen lassen.

#### **5. Niederrhein-Münsterland-Netz: Standardisierte Bewertung und Aufnahme in den ÖPNVBedarfsplan**

##### **Anlass**

Um seinen verkehrs- und umweltpolitischen Zielen nachzukommen, wird der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ab Mitte der 2020er Jahre erstmals batterieelektrische (BEMU-) Fahrzeuge einsetzen. Die Fahrzeuge des spanischen Herstellers Construcciones y

Auxiliar Ferrocarriles (CAF) fahren auf Streckenabschnitten mit einer Oberleitung elektrisch per Stromabnehmer und ermöglichen auf nicht-elektrifizierten Streckenabschnitten ein batterieelektrisches Fahren über integrierte Traktionsbatterien. Die Fahrzeuge sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 sukzessive auf den Linien des zukünftigen Niederrhein-Münsterland-Netzes (NMN) eingesetzt werden.



Für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge sowie die damit verbundene Umsetzung der vorgesehenen Betriebskonzepte im NMN sind eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Neben netzseitigen Infrastrukturmaßnahmen (bspw. die Errichtung einer Oberleitungsinselanlage (OLIA) in Kleve zum Nachladen der Traktionsbatterien sowie die Ausstattung von Abstellgleisen mit Elektranen) sind auch Stationsmaßnahmen (z. B. die Verlängerung von derzeit zu kurzen Bahnsteigen für das neue Fahrzeugmaterial) notwendig.

## Finanzierung

Hinsichtlich der Kosten für den erforderlichen Infrastrukturausbau werden die Planungskosten der Leistungsphasen 1-4 nach HOAI durch den VRR finanziert. Für die Finanzierung der weiteren Kosten (Planungskosten ab Leistungsphase 5 nach HOAI sowie Baukosten) strebt der VRR eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) an. Voraussetzung hierfür ist die Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW sowie damit verbunden der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit mittels Standardisierter Bewertung. Hierfür ist

zwingend die seit Juli 2022 gültige neue Verfahrensanleitung (Version 2016+) anzuwenden.

### **Standardisierte Bewertung und ÖPNV-Bedarfsplan**

Die Standardisierte Bewertung wird aktuell im Auftrag des VRR durch die TÜV Rheinland InterTraffic GmbH erstellt. Nach ersten fachlichen Abstimmungen mit dem Gutachter kann hier von einem positiven Ergebnis ausgegangen werden. Die finalen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung werden für das 3.Quartal 2023 erwartet.

Gleichzeitig soll das Gesamtmaßnahmenpaket für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet werden. Hierfür wird der VRR die Maßnahme nach erbrachtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit (Standardisierte Bewertung) für die Ausschusssitzungen der Regionalräte bei den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster sowie dem RVR-Parlament melden. Die Regionalräte und das RVR-Parlament schlagen nach dem Landesplanungsgesetz anschließend dem Land NRW die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan vor. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) legt die Maßnahme daraufhin dem Verkehrsausschuss des Landtages NRW zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und den Infrastrukturfinanzierungsplan (IFP) vor. Anvisiert ist hier die Ausschusssitzung am 13.10.2023.

### **ÖPNV:**

#### **6. 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.



Mitgliedsgemeinden 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	Rheurdt
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	Nettetal	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 Verkehrsverbünde 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

## 7. 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 S-PNV.

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.

## 8. 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 (Kordinierungs- 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) beinhaltete 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 vernetzten 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 Nachbarortslinien 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.

## **9. 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.

## **Information**

### **10. VRR-Fahrplanbuch - Digitale Transformation und Printprodukt NRW**

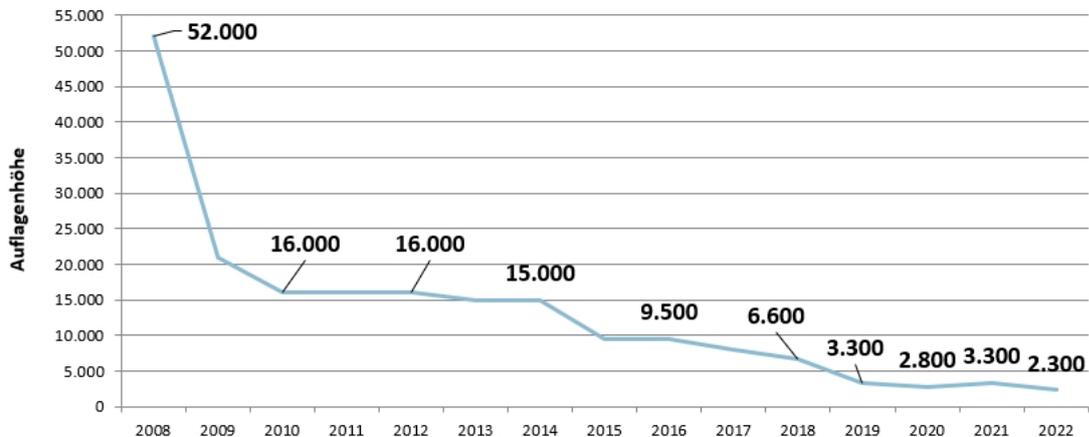
#### **I. Aktuelle Entwicklung des VRR-Fahrplanbuch**

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.

## Entwicklung der Auflagenhöhe Verbundfahrplan 2008 - 2022\*



\* Auflage Dezember 2022 laut Bedarfabfrage bei den Verkehrsunternehmen

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](http://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](http://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.NRW-infoportal.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.

#### 11. 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, Ioki, 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 Ioki 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 Aus-

tauschtreffen auf NRW-Ebene initiiert. Mitte März 2023 hat mit einigen Vertreter\*innen aus dieser Runde auch ein Vertiefungsworkshop zu den Technologiepartnern der Verkehrsunternehmen 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:

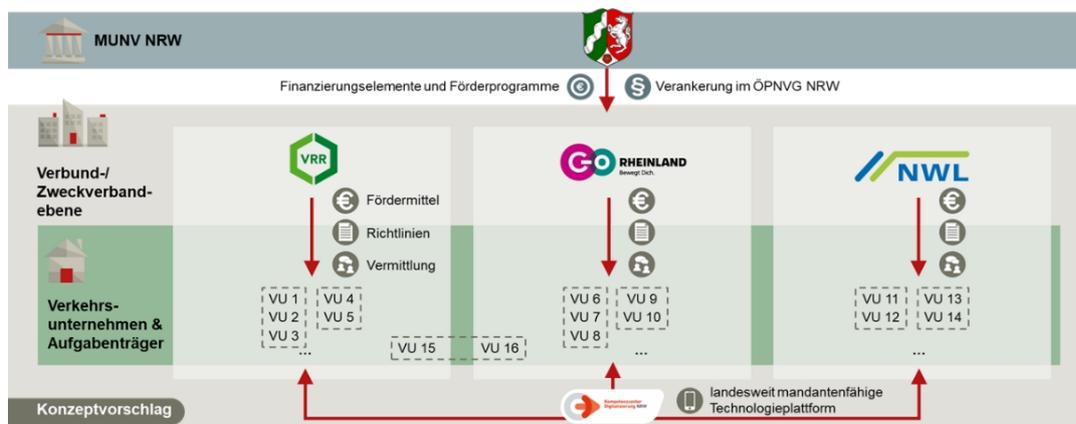
- Standardisierung grundlegender Parameter für Planung, Betrieb und Tarif
- Kurzfristige Weichenstellung für Finanzierung, IT und Datenverfügbarkeit
- Übergreifende Koordination und Abkehr von rein lokaler Betrachtung

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 Verbände 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 Kompetenzzentrum Marketing (KCM), welches für die landesweite Tarifsystematik (NRW-Tarif) zuständig ist, einzubeziehen.