



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/X/2023/0576	22.08.2023	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	19.09.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	20.09.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.09.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	22.09.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.09.2023	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen 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. VRR New Work (Arbeitstitel)
3. Stellungnahme zur Novelle des ÖPNVG NRW
4. SPNV-Finanzierung
5. Stand der Investitionsmaßnahmen der Stationen von DB Station & Service
6. Rückzahlung Fördermittel gemäß §12 ÖPNVG NRW
7. Auswirkung der Mittelanpassung beim Landesförderprogramm zur Bildung eines Planungsvorrates gem. FöRi-Pla (TG 65)
8. Niederrhein-Münsterland-Netz

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

9. Hochleistungsnetze
10. Zielnetz: Auflistung der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen

ÖPNV:

11. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität
12. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen
13. XBus (Hr. Nieberg)

- 14. Stellungnahmen zu kommunalen Nahverkehrsplänen
- 15. Entwicklung Dein Radschloss
- 16. ExtraSchicht 2023

Information und Sicherheit

- 17. Digitale Kundensysteme
- 18. IT-Sicherheitsmaßnahmen
- 19. Aktueller Status zum Aufbau eines landesweiten On-Demand Ridepooling Systems

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2023

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres über die geplanten Auftragsvergaben. Hierzu dient der dem Wirtschaftsplan als Anlage beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der fortgeschriebene JVP 2023 für den Sitzungsblock September 2023 vorgelegt (Redaktionsstand: 14.08.2023).

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 (14.08.2023) wurden mittlerweile 9 weitere Verfahren neu aufgenommen (Ifd. Nr. 22 bis Nr. 30). Der aktuelle JVP umfasst also nunmehr insgesamt 30 Vergabeverfahren.

Hier die wesentlichen Sachstände im Überblick:

5 Verfahren wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Neben den bereits im letzten Sachstandsbericht erwähnten Vergaben der Rahmenvereinbarung Online-Agentur Medialeistungen (Ifd. Nr. 5) und der Steuer- und Rechtsberatungsleistungen im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket (Ifd. Nr. 23) sind in den letzten Monaten folgende weitere Aufträge erteilt worden: Am 10.07.2023 erhielt die Fa. Mentz GmbH, München, den Zuschlag für die Rahmenvereinbarung zur Erweiterung, Pflege und Support des DELFI-Landessystems NRW (DELFI-Wirkbetrieb), vgl. Ifd. Nr. 3 JVP. Der Vergabe hatte der Vergabeausschuss im Rahmen des Sitzungsblockes Mai/Juni 2023 zugestimmt (Drucksache: R/X/2023/0559). 2 weitere Vergaben betrafen den SPNV: Zum einen erhielt DB Regio NRW den Zuschlag für den Dortmund-Siegerland-Express, vgl. Ifd. Nr. 13 JVP, und bleibt somit über Dezember 2023 hinaus Betreiber der Linie RE34 zwischen Dortmund und Siegen. Die Linie umfasst rd. 900 Tsd. Zugkilometer pro Jahr. Die Vertragslaufzeit beginnt in 12/2023 und endet 12/2026. Zum anderen wurde das Ruhr-Sieg-Netz mit den Linien RE16, RB46 und RB91 im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens für 11 Jahre an die VIAS Rail GmbH vergeben (12/2023-12/2034), vgl. Ifd. Nr. 16 JVP. Das Netz umfasst rd. 2,5 Mio. Zugkilometer pro Jahr. In beiden Fällen waren die Aufgabenträger NWL und VRR an den Vergabeverfahren beteiligt.

2 Verfahren sind zuschlagsreif. Hierbei handelt es sich um die Rahmenvereinbarung über eine konzeptionelle Planung im SPNV 2023-2026 (Ifd. Nr. 24 neu) sowie den Wartungsvertrag „Elektronische Erhebung“ (Ifd. Nr. 25 neu). Bei beiden Verfahren ist die Prüfung/Wertung der Angebote nach Durchführung eines Verhandlungsverfahrens abgeschlossen. Die Rahmenvereinbarung über die konzeptionelle Planung im SPNV soll an die Fa. SMA Deutschland GmbH vergeben werden. Für den Wartungsvertrag zur „Elektronischen Erhebung“ ist

eine erneute Vergabe an die Fa. Jarosch & Haas vorgesehen. Die Zustimmungen zur Erteilung der beiden Aufträge (Genehmigungsphase 2) werden im Rahmen der nächsten Vorstandssitzung am 13.09.2023 erwartet.

3 Verfahren sollen in Kürze starten und werden dem Vergabeausschuss im Rahmen dieses September-Sitzungsblocks zur Zustimmung vorgelegt: Hierbei geht es im 1. Fall um den Abschluss einer Rahmenvereinbarung zur Nachrüstung der bereits bestehenden DeinRadschloss-Stationen mit QR-Code-Scannern (Ifd. Nr. 27 neu) – Drucksache: R/X/2023/0600. Im 2. Fall sollen Planungsleistungen nach den Phasen 1 und 2 HOAI zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Neukirchen-Vluyn und Moers Bf ausgeschrieben werden (Ifd. Nr. 28 neu) – Drucksache: R/X/2023/0602. Das 3. Verfahren unterteilt sich vrs. in die 3 Lose „Strategische/Technische Planung/Konzeption“, „Rechtsberatung“ und „Kommunikation“ und betrifft den Aufbau eines landesweiten On-Demand-Ridepooling-Systems (Ifd. Nr. 29 neu) – Drucksache: R/X/2023/0601.

4 Verfahren stehen ebenfalls in Kürze zum Start an. Für diese Verfahren wurden die Freigaben durch den Vergabeausschuss jedoch bereits in den vorangegangenen Sitzungsblöcken erteilt. Hierbei handelt es sich um die Ausschreibung einer „Digitalen Informationsplattform“ (Ifd. Nr. 1). Das vorgesehene Verhandlungsverfahren soll vrs. im Dezember 2023 mit dem Aufruf zum Teilnahmewettbewerb starten. Darüber hinaus ist der Abschluss einer Rahmenvereinbarung über Support, Wartung und Betrieb der Auskunft-/Hintergrundsysteme EFA/DIVA in Form eines Verhandlungsverfahrens ohne Wettbewerb geplant (Ifd. Nr. 2). Die beiden Vergabeverfahren „Rattinger Weststrecke (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI)“ mit der Ifd. Nr. 22 und der „Servicevertrag Haltestellenmonitor“ mit der Ifd. Nr. 26 neu sollen vrs. noch im September auf den Weg gebracht werden.

2 Verfahren wurden bereits gestartet: Der Aufruf zum Teilnahmewettbewerb an einer beschränkten Ausschreibung für den Abschluss einer „Rahmenvereinbarung Tarifberatung 2023-2025“ (Ifd. Nr. 7) wurde am 28.07.2023 veranlasst. Und für die Interimsvergabe der S-Bahn Köln (Ifd. Nr. 15) ist der Angebotseingang für November 2023 terminiert.

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 (Ifd. Nr. 4, mit den Stufen 2 und 3, sowie Nr. 6, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 21 und 30).

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Stand 08/2023“ in der als Anhang beigefügten Übersicht Jahresvergabeplan (JVP) 2023 (**Anlage 1**) entnommen werden.

2. VRR New Work (Arbeitstitel)

Text wird nachgereicht.

3. Stellungnahme zur Novelle des ÖPNVG NRW

Mit Datum vom 22. Juni 2023 hat das Land NRW die Verbändeanhörung zur geplanten Novelle des ÖPNVG NRW gestartet. Die gemeinsame Stellungnahme des VRR und der Unternehmen der KViV-Gesellschafterversammlung liegt dieser Drucksache bei (**Anlage 2**).

Besonders erwähnenswert ist folgender Punkt:

In § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW und § 11a ÖPNVG NRW ist angedacht, die Regelung „Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden [...]“ um die Passage „sowie den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes“ zu ergänzen.

Würde diese Ergänzung so umgesetzt, wären die Gremien des VRR im Fall einer von Bund und Ländern nicht auskömmlich gestalten Finanzierung des DeutschlandTickets gezwungen, abzuwägen das Ticket dennoch einzuführen, um die Förderung durch die ÖPNV-Pauschale des § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW und die Förderung durch die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW nicht zu gefährden. Faktisch wird ihnen damit die Möglichkeit, über die Einführung des DeutschlandTickets zu entscheiden abgesprochen.

Im Anschreiben zur Anhörung wird an dieser Stelle davon gesprochen, einen Anreiz zur Anwendung des DeutschlandTickets schaffen zu wollen. Aus der Perspektive des Landes ist dieses Ziel nachvollziehbar. Gleichzeitig wäre dieses Ziel mit dieser klareren Formulierung des neuen Satzes 4 von „§ 11 Absatz 2 erreichbar:

„...sowie den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, soweit er von Bund und Land auskömmlich finanziert wird, ...“

Zusätzlich zu dieser Ergänzung im ÖPNVG NRW wäre sicherzustellen, dass vom Land NRW zeitlich gleichlautende, mit dem Gesetzeswortlaut korrespondierende Regelungen zur Weiterleitung der notwendigen Mittel für den bundesweiten Tarif geschaffen werden.

Über den Fortgang der Anhörung und die Entwicklung des ÖPNVG NRW werden die Gremien des VRR regelmäßig informiert.

4. SPNV-Finanzierung

Text wird nachgereicht

5. Stand der Investitionsmaßnahmen der Stationen von DB Station & Service

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Maßnahmenstatus hinsichtlich von Stationsmaßnahmen der DB Station & Service AG im VRR-Raum. Es wird zwischen dem Status „*noch nicht im Bau*“, „*im Bau*“ und „*baulich fertig*“ differenziert. Grundlage hierzu bildet die Auswertung der eingeplanten Vorhaben zur Verwaltungsratssitzung von April 2023 sowie der Wunsch, diese zu monitoren.

Stationsprogramm	Anzahl der Stationen (noch nicht im Bau)	Anzahl der Stationen (im Bau)	Anzahl der Stationen (baulich fertig)	Gesamtstations- anzahl
Modernisierungsoffensive (MOF) 2	4	7	16	27
Modernisierungsoffensive (MOF) 3	20	0	1	21
Rhein-Ruhr-Express-Außenäste (RRX-A)	0	6	14	20
Hertener Bahn	2	0	1	3
Dortmund Hbf	0	1	0	1
Duisburg Hbf	0	1	0	1
Hagen Hbf	1	0	0	1
Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN)	27	0	0	27
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) 1	4	4	0	8
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) 2	7	0	0	7
Kapazitätsoffensive (Kapa) Köln	21	0	0	21
DB-Kapazitätsoffensive	6	0	0	6
P+R / B+R an der S9	11	0	0	11
Bahnsteigabsenkung S5/S8	10	0	0	10
Sonstige Maßnahmen	11	1	12	24
Summe	124	20	44	188

Darüber hinaus ist als **Anlage 3** eine Tabelle enthalten, die alle 188 Stationsvorhaben auflistet und den Maßnahmenstatus der jeweiligen Station aufzeigt.

6. Rückzahlung Fördermittel gemäß §12 ÖPNVG NRW

Dem Land NRW werden zeitnah nicht verausgabte Zuwendungen i. H. v. rd. 128,9 Mio. € erstattet. Die Rückzahlung basiert auf den gesetzlichen Regelungen des § 12 Abs. 6 ÖPNVG NRW.

Durch intensive Gespräche mit den vielen Zuwendungsempfängern konnte der Betrag gegenüber dem zum Jahresanfang prognostizierten Rückzahlung deutlich verringert werden.

Die VRR AöR hatte in Vorjahren dem Ministerium mehr Handlungsoptionen zur Vermeidung der Rückzahlungen vorgeschlagen. Zusammen mit den Zweckverbänden go.Rheinland und NWL wurde zudem der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW persönlich zur Problematik angeschrieben. Zurzeit laufen hierzu Gespräche zwischen Ministerium und den Zweckverbänden/VRR AöR auf Fachebene, um Lösungen einer Rückerstattung an die ZV/AöR zu eruiieren.

In der laufenden Novellierung des ÖPNVG NRW hat das Land für die Zukunft eine Verlängerung des Verbrauchzeitraums in begründeten Fällen vorgeschlagen. Diesen

Vorschlag hat die VRR AÖR in seiner Stellungnahme zur vorgeschlagenen Gesetzesänderung aufgegriffen und eine Änderung des Berechnungsmechanismus zur Ermittlung eines Rückzahlungsbetrages vorgeschlagen.

7. Auswirkung der Mittelanpassung beim Landesförderprogramm zur Bildung eines Planungsvorrates gem. FöRi-Pla (TG 65)

Das Land NRW hat mit Beginn des Jahres 2021 im entsprechenden Landeshaushaltsplan unter der Titelgruppe (TG) 65 einen neuen Fördertopf aufgemacht zur Förderung von Planungsleistungen für Schieneninfrastrukturvorhaben des ÖPNV und des SPNV, um einen entsprechenden Planungsvorrat zu bilden und um ausreichend Maßnahmen für die Meldung zum GVFG-Bundesprogramm aufzubauen. Gemäß der dazugehörigen Förderrichtlinie „*Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates (FöRi-Planungsvorrat)*“ können hiermit Machbarkeitsstudien, Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 und Standardisierte Bewertungen bezuschusst werden. Dieser Fördertopf hatte landesweit ein etatisiertes Gesamtfördervolumen von rd. 84,43 Mio. € für den Zeitraum 2021 bis 2025 und wurde von den potenziellen Zuwendungsempfängern im VRR-Raum rege nachgefragt. Für den VRR-Raum sind für dieses Planungsbevorratsprogramm insgesamt 32 Maßnahmen eingeplant worden mit einem Fördervolumen von insgesamt rd. 39,98 Mio. € von denen seither 27 Maßnahmen mit einem Fördervolumen von insgesamt ca. 31,65 Mio. € bewilligt worden sind.

In der zweiten Jahreshälfte 2022 wurde seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) mitgeteilt, dass der Fördertopf aufgrund vorgegebener Einsparvorgaben des Finanzministeriums für den Landeshaushaltsplan 2023 reduziert werden muss. Der Fördertopf wird bis auf weiteres nicht fortgeschrieben und das bisher zur Verfügung stehende Fördervolumen wurde um rd. 4,7 Mio. € gekürzt. Um diese Summe aufzufangen, wurde seitens des MUNV die für den VRR besonders wichtige Förderung der Planung der Walsumbahn gekürzt, so dass statt der beantragten Leitungsphasen (Lph.) 1+2 HOAI plus Standardisierter Bewertung derzeit nur noch die Lph. 1 HOAI plus Standardisierter Bewertung gefördert werden. Der VRR hat mit Datum vom 25.07.2023 ein Schreiben an Herrn Minister Krischer gesandt, in dem die Kürzung dieser Planungsbezuschussung mit Bedauern zur Kenntnis genommen wird, aber gleichzeitig auch darum gebeten wird, die Lph. 2 HOAI und die nachfolgenden Lph. 3 +4 HOAI in zukünftigen Planungskostenprogrammen des Landes mit hoher Priorität zu berücksichtigen.

8. Niederrhein-Münsterland-Netz

Wie in vorherigen Sitzungsvorlagen den VRR-Gremien bereits berichtet wurde, wird der VRR ab Mitte der 2020'er Jahre erstmals batterieelektrische (BEMU-)Fahrzeuge auf dem sogenannten Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN) einsetzen. Für den Einsatz der BEMU-Fahrzeuge 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 Elektranten) sind auch Stationsmaßnahmen (z.B. die Verlängerung von derzeit zu kurzen Bahnsteigen für das neue Fahrzeugmaterial) notwendig.

Hinsichtlich der Kosten für den erforderlichen Infrastrukturausbau werden die Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 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.

Um in den ÖPNV-Bedarfsplan zu gelangen ist der VRR gerade dabei, eine Standardisierte Bewertung im Sinne der neuen Verfahrensanleitung 2016+ aufzustellen zu lassen, die neben den Gleisinfrastukturvorhaben auch die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Stationen im NMN mit beinhalten werden. Die Standardisierte Bewertung wird aktuell im Auftrag des VRR durch die TÜV Rheinland InterTraffic GmbH erstellt. Nach fortlaufenden fachlichen Abstimmungen mit dem Gutachter kann hier von einem deutlich positiven Ergebnis ausgegangen werden. Die finalen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung befinden sich aktuell in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV). Eine Fertigstellung des Schlussberichtes wird für das 3. Quartal 2023 erwartet.

Gleichzeitig soll das Gesamtmaßnahmenpaket für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet werden. Hierfür hat der VRR die Maßnahme auf Basis der aktuellen Ergebnisse der Standardisierten Bewertung für die Ausschusssitzungen der Regionalräte bei den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster sowie dem RVR-Parlament im September 2023 gemeldet. 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, was noch vor dem Ablauf des Jahres 2023 anvisiert ist.

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

9. Hochleistungsnetze

Text wird nachgereicht.

10. Zielnetz: Auflistung der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen

Text wird nachgereicht.

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 63 Kommunen zu den Mitgliedern im VRR-Raum, darunter alle kreisfreien Städte und sechs von sieben Kreisen. Neu hinzugekommen sind in diesem Jahr die Städte Haan und Dorsten sowie die Gemeinde Kerken. In den Startlöchern stehen die Städte Kaarst und Voerde sowie die Gemeinde Schermbeck.

Die Karte zeigt die aktuellen Mitgliedskommunen und ihre räumliche Verteilung.



Abbildung 1: Mitgliedskommunen in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr

Landeswettbewerb ways2work: 15 Kommunen qualifizieren sich für die Endauswahl

Die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verbessern - das ist das Ziel des Landeswettbewerbs ways2work, den die Landesregierung in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW der Industrie- und Handelskammern sowie dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung ausrichtet. Mit ways2work sollen Konzepte des Betrieblichen Mobilitätsmanagements gefördert werden, die in enger Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Unternehmen entstehen. Unternehmen werden dabei unterstützt, ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und ihre Attraktivität als Arbeitgebende zu erhöhen. Kommunen haben die Chance, Betriebliches Mobilitätsmanagement als Teil ihrer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu verankern und gleichzeitig konkrete Maßnahmen umzusetzen. Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Nahmobilität soll hier im Vordergrund stehen.

Von 22 Einreichungen haben es 15 Projektvorschläge aus ganz NRW in die nächste Phase des Wettbewerbs geschafft. Im Rahmen einer Prämierungsveranstaltung am 27. April 2023 wurden die Projektkonsortien bestehend aus Vertreter*innen von Kommunen und Unternehmen ausgezeichnet. Zu den besten und erfolgversprechendsten Einreichungen gehörten auch die Grobkonzepte aus vier VRR-Kommunen: Mit dabei sind die Städte Datteln, Dortmund und

Herne sowie der Kreis Mettmann. In Phase II werden die Grobkonzepte nun weiter ausgearbeitet und in Feinkonzepte mit förderfähigen Maßnahmen weiterentwickelt. Als einer der Partner des Wettbewerbs begleitet das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Projektkonsortien bei der weiteren Ausarbeitung ihrer Projektideen.

Weitere Informationen dazu finden Sie hier: [nächste Etappe ways2work 2023 \(nrw.de\)](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/nachste-etappe-ways2work-2023)

„#Hallo Kultur!“ finanzielle Förderung von Kommunen im Rahmen der EMW 2023

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) findet jedes Jahr vom 16. bis 22. September statt und ist die bekannteste Plattform, um mit verschiedenen Aktionen auf kommunale Mobilitätsangebote und die Vorteile der Mobilitätswende öffentlichkeitswirksam hinzuweisen. In diesem Jahr steht die EMW in NRW unter dem Motto „#Hallo Kultur!“. Kultur und Mobilität eint das Interesse am öffentlichen Raum und dessen Nutzung ist eines der zentralen Themen der Mobilitätswende. Der neu aufgeteilte Raum schafft Platz für Menschen und dient Kultur als Bühne. Doch auch in Bezug auf die CO₂-Emissionen zeigt sich, dass im Bereich der Kultur ein wesentlicher Anteil davon bei der Anreise der Besucher*innen entsteht.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ministerien für Umwelt, Naturschutz und Verkehr sowie Kultur und Wissenschaft sehen daher viel Potential in der Verknüpfung der Themen Kultur und Mobilität. Dazu wurde in diesem Jahr erstmalig ein eigenes Motto für die EMW in NRW unter dem Titel „#Hallo Kultur!“ entwickelt.

Darüber hinaus unterstützen das Ministerium für Kultur und Wissenschaft sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW Kommunen mit einem finanziellen Zuschuss für Aktionen im Rahmen der EMW, die die beiden Themen vereint. Hierfür stellt das Ministerium für Kultur und Wissenschaft 49.000€ zur Verfügung. Ein zusätzlicher Eigenanteil des Zukunftsnetz Mobilität NRW in Höhe von 20% ergibt eine Gesamtfördersumme von 58.800€, die Kommunen abrufen können. Mit diesem Zuschuss sollen Kulturschaffende und Kommunen für die Bespielung des öffentlichen Raumes innerhalb der EMW begeistert werden.

Nach einer landesweiten Auftaktveranstaltung am 14. Februar 2023 konnten sich Kommunen bis zum 31. Mai 2023 auf einen Zuschuss in Höhe von 2.000€ oder 4.000€ bewerben. Insgesamt knapp 30 Kommunen, aus dem VRR-Raum vier, folgten dem Aufruf und skizzierten ihre Vorhaben. Die Jury, bestehend aus Vertreter*innen der Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Ministerien für Kultur und Wissenschaft und Umwelt, Naturschutz und Verkehr bewerteten die Einsendungen anhand ihrer Bezüge zur Mobilität und Kultur, Kreativität und Innovation sowie Öffentlichkeitswirksamkeit.

Alle vier Kommunen aus dem VRR-Raum konnten überzeugen.

In Datteln findet mit dem finanziellen Zuschuss von 2.000€ auf der Verkehrsfläche vor dem Rathaus, die sonst rege frequentiert und PKW-Stellplätze bereithält, ein Open-Air-Konzert einer lokalen Band statt.

Die Stadt Essen erhält einen Zuschuss von 2.000€ für eine geführte Radtour im Rahmen der Kunstspur Essen. Hier soll erprobt werden, ob das „in Bewegung sein“ die sinnliche Erfahrung von Kunst positiv beeinflusst. Gleichzeitig bietet die Radtour zu ausgewählten Ateliers und Ausstellungsräumen in verschiedenen Stadtteilen Besucher*innen die Möglichkeit, die Stadt auf neuen Wegen zu erleben.

Drei Haltestellen werden im Kreis Viersen durch einen professionellen Graffitikünstler gemeinsam mit ortsansässigen Personen oder Besucher*innen bzw. Bewohner*innen der anliegenden Schulen oder Senior*innenheimen umgestaltet. Der Kreis erhält hierfür einen finanziellen Zuschuss in Höhe von 4.000€.

Ebenfalls 4.000€ erhält die Stadt Wuppertal. An Kunst- und Kulturorten und im öffentlichen Raum laden künstlerische Interventionen die Stadtbevölkerung ein, sich quer durch die Stadt zu bewegen und so Kunst und Kultur im Zusammenhang zu erfahren. Grundlage ist eine analog und digitale „Klima&Kultur-Stadtlandkarte“. Sie zeigt Programmpunkte auf und motiviert, diese zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zu besuchen.

12. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen

Bezugnehmend auf die weiteren Berichte im Rahmen der Sitzungsblöcke (u. a Drucksachen Z/X/2022/0251, Z/X/2022/0300/1 Z/X/2022/354, V/X/2022/0421 und GP/X/2023/0522) wurde bisher davon ausgegangen, dass „Die hauptsächlichen Gründe für Verzögerungen beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen [...] überwiegend im Bereich des Personals gesehen [werden]“.

Genauer hieß es als Ergebnis einer Abfrage bei den Kommunen und Kreisen:

- „Es sind nicht ausreichend Planstellen für eigene Ingenieur*innen bei den Kommunen vorhanden.
- Ingenieurleistungen durch privatwirtschaftliche Ingenieurbüros stehen nicht ausreichend zur Verfügung. Es ist schwer ein geeignetes Ingenieurbüro zu finden.
- Wenn ausreichend Planstellen für eigene Ingenieur*innen vorhanden sind, können diese jedoch nicht mit geeigneten Bewerber*innen besetzt werden.“

Vor diesem Hintergrund hat die VRR AöR angeboten, die Kommunen bei der Ausschreibung von Planungsleistungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Busbereich zu unterstützen und zum Beispiel durch die Koordination einer Rahmenvereinbarung mit einem oder mehreren Planungsbüros, die nötigen bzw. weitere Planungskapazitäten zu beschaffen.

Nach fachlicher und rechtlicher Einschätzung kann die VRR AöR anbieten, im Auftrag und im Namen der Kommunen (hier in der Form einer Auftraggebergemeinschaft der Kommunen) als „Vergabestelle“ tätig zu werden, das Vergabeverfahren koordinierend zu begleiten und an der Erstellung der Vergabeunterlagen mitzuwirken. Die VRR AöR würde somit nicht Auftraggeberin im Sinne des Vergaberechts werden, sondern „als Beauftragte“ der Kommunen im Namen der kommunalen Auftraggebergemeinschaft handeln. Dies müsste auch entsprechend im Rahmen des Vergabeverfahrens öffentlich bekannt gegeben werden.

In dem konstruierenden Termin auf Verwaltungsebene am 10.08.2023, zu dem folgende Kommunen und Kreise nach entsprechender Rückmeldung einer Anfang 2023 getätigten Abfrage eingeladen waren, wurde der vorgenannte Vorschlag auf Verwaltungsebene vorgestellt.

Stadt Emmerich (nicht anwesend)	Stadt Remscheid
Stadt Essen	Stadt Viersen
Stadt Grefrat	Stadt Waltrop (nicht anwesend)
Stadt Hagen	Stadt Wesel
Stadt Mettmann (nicht anwesend)	Stadt Willich
Stadt Mönchengladbach (nicht anwesend)	Kreis Viersen (nicht anwesend)
Gemeinde Niederkrüchten	Kreis Recklinghausen
Stadt Ratingen	

In diesem ersten Sondierungsgespräch mit den Vertreter*innen der Kommunen zeichnete sich eine vielschichtige Situation ab, die sich durchaus regional und von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich darstellt. So wurden verschiedene Prozesse bzw. Vorgehensweisen und Probleme beim Umbau von Haltestellen von den Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen vorgestellt. Die Probleme beim barrierefreien Umbau von Haltestellen im Busbereich beziehen sich dabei nicht primär auf die Kapazitäten und die Ausschreibung von Planungsleistungen – hier gab nur eine Kommune an, kein Planungsbüro nach einer Ausschreibung gefunden zu haben – sondern auch auf Kapazitäten in der Bauausführung und Problemstellungen rund um die Kosten, die Förderanträge und die Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW.

Die Diskussion über Inhalt und Umfang einer Rahmenvereinbarung ist noch nicht abgeschlossen und wird fortgesetzt. Insbesondere besteht noch Klärungsbedarf hinsichtlich realistischer Einschätzungen über die Anzahl von Haltestellenumbauten.

Aus Sicht der VRR AöR ist es daher sinnvoll, zunächst noch einmal durch gezielte Fragen an die Verwaltung der teilnehmenden Kommunen „das Gesamtbild“ zu schärfen, um dann in einer der nächsten Gremiensitzungen erneut zu berichten und Lösungsvorschläge zu unterbreiten.

13. XBus

Per 11. Juni 2023 hat mit der Linie X49 (Kempen – Willich – Meerbusch-Osterath – Haus Meer) die siebte und damit letzte Linie des ersten XBus-Bündels ihren Betrieb aufgenommen. Das die Linie bedienende Verkehrsunternehmen (DB Rheinlandbus), der Kreis Viersen, der Rhein-Kreis Neuss und die VRR AöR haben im Rahmen einer gemeinsamen Analyse nach den ersten Wochen des Betriebs festgestellt, dass eine Optimierung der Linienführung innerhalb der bedienten Orte und Ortsteile einen wesentlichen Beitrag zu einer verlässlichen Betriebsdurchführung und Anschlussgewährung leisten kann. Die Umsetzung dieser Optimierung ist für Anfang September vorgesehen.

Auch bei der seit Dezember 2022 in Betrieb befindlichen Linie X27 arbeiten Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und VRR AöR gemeinsam an punktuellen Verbesserungen. Als erste Maßnahme wurde probeweise eine veränderte Anfahrt des Bahnhofs Xanten umgesetzt. Bezüglich weiterer Maßnahmen finden derzeit Gespräche statt.

Auf den seit Juni 2022 in Betrieb befindlichen Linien X13 (betrieben durch DSW21 und Vestische) und X42 (betrieben durch STOAG und Vestische) haben die Verkehrsunternehmen im ersten Quartal des Jahres 2023 eine Fahrgastbefragung durchgeführt. Die nun vorliegenden Ergebnisse sind sehr erfreulich und zeigen den Erfolg dieser beiden Linien und des gesamten XBus-Konzeptes. So nutzt über ein Viertel der Befragten täglich bzw. fast täglich den XBus, insgesamt nutzt über die Hälfte der Befragten den XBus mindestens wöchentlich. Je nach Linie liegt dabei der Anteil derer, die ohne die Existenz der XBus-Linie stattdessen das Auto als Verkehrsmittel genutzt hätten, bei 15 % bis 23 %. Hier zeigt sich, dass die Einführung der XBusse zu einer nennenswerten Verkehrsverlagerung hin zum ÖPNV beigetragen hat. Bestätigt wird dies dadurch, dass über 70 % der Befragten angeben, der XBus sei ein guter Grund, das Auto stehen zu lassen.

Parallel befindet sich der VRR weiter in Gesprächen zu einer möglichen Finanzierung eines zweiten Bündels XBus-Linien. Zuletzt hatte das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehrs des Landes NRW (MUNV) das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF) beauftragt, die Konzepte der Zweckverbände zu regionalen Schnellbussen zu sichten und hinsichtlich der Erreichung der Ziele des Koalitionsvertrages auf Landesebene einzuordnen. Hierzu hat der VRR intensiv in mehreren Workshops mit dem KC ITF und den anderen beiden Zweckverbänden NRWs gesprochen. Dem VRR war hier wichtig zu betonen, dass die im Koalitionsvertrag hinterlegten Ziele (Anbindung aller Orte > 20.000 Einwohner) in jedem Fall valide sind. Der VRR hat aber in jahrelanger Arbeit gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ein belastbares und vollständig in den SPNV-ITF integriertes Portfolio aus rund 60 potenziellen regionalen Schnellbuslinien erarbeitet, die auch unabhängig von der Einwohnerzahl der Kommunen grundsätzliche Angebotslücken im Regionalverkehr schließen und dabei auch wichtige Querverbindungen schaffen. Die Erfolge der ersten Linien (s. oben) zeigen, dass dieser Weg zwar arbeitsintensiv ist, aber die gesetzten Ziele erreicht werden und den Menschen eine attraktive Alternative zur PKW-Nutzung gemacht wird.

Das KC ITF hat seinen Bericht dem MUNV vorgelegt. Wir gehen davon aus, dass zeitnah der Dialog über eine Finanzierung weiterer XBus-Linien fortgesetzt wird.

Öffentlich-rechtlicher Vertrag Kreis Wesel

Der vorliegende öffentlich-rechtliche Vertrag mit dem Kreis Wesel regelt unter anderem die rechtskonforme Ausgestaltung des finanziellen Ausgleichs für den Betrieb der Linie X05.

Ein Teil dieser Linie verläuft auch auf dem Gebiet des Kreises Recklinghausen, der nicht Vertragspartner dieser Vereinbarung ist. Die Ausgestaltung der diesbezüglichen Ausgleichsleistungen war zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht abschließend sachlich und juristisch geklärt.

Mittlerweile konnten der Kreis Wesel, der Kreis Recklinghausen und die VRR AöR eine Einigung erzielen. Der angehängte und bereits bekannte Vertrag (**Anlage 4**) wurde ergänzt um den § 1 Abs. 5. Der Absatz wurde wie folgt formuliert:

„Für die Linie X05, die teilweise auf dem Gebiet des Kreises Recklinghausen verläuft und somit in der Zuständigkeit des VRR liegt, stimmt der VRR zu, dass der Kreis Wesel den gesamten in § 1 Abs. 4 genannten Zuschuss an den Betreiber ausreicht.“

14. Stellungnahmen zu kommunalen Nahverkehrsplänen

Auf Wunsch der politischen Gremien im VRR konnte zwischenzeitlich die Möglichkeit geschaffen werden, die Stellungnahmen des VRR zu den kommunalen Nahverkehrsplänen im Gremieninformationssystem SessionNet zu veröffentlichen. Aktuell sind ab sofort die Stellungnahmen zu den Nahverkehrsplänen der Städte Krefeld, Solingen und Mülheim an der Ruhr im linken Menü unter Dokumente „Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen“ im passwortgeschützten Bereich für die Gremienmitglieder im VRR abrufbar.

Sollten zukünftig weitere Stellungnahmen zu Nahverkehrsplänen durch den VRR abgegeben werden, so werden diese ebenfalls dort hinterlegt.

15. Entwicklung Dein Radschloss

Nachrüstung QR-Code-Scanner

Unter Koordination des VRR in Zusammenarbeit mit bisher 27 Kommunen und insgesamt über 1600 Stellplätzen ist das Projekt „DeinRadschloss“ (nachfolgend „DRS“) umgesetzt worden. Dieses Projekt ist auf Grundlage des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz im Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nachfolgend „BMU“) entstanden. Integraler und innovativer Bestandteil des Projekts ist ein elektronisches Schließsystem für verschiedene Fahrradabstellanlagen, wie z. B. Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen (nachfolgend „DRS-Abstellanlagen“ als Sammelbegriff).

Als Zugangsmedien können RFID-Chipkarten (Chipkarte der Verkehrsunternehmen), Systemchipkarten und Pin-Codes genutzt werden. Als neues Zugangsmedium haben sich sogenannte QR-Code-Scanner etabliert. Diese Methode erleichtert die Bedienung der DeinRadschloss Terminals für die Nutzenden. So wird vom Hintergrundsystem ein QR-Code generiert, welcher vor Ort vor den QR-Code-Scanner gehalten wird. Anschließend öffnet sich die gebuchte Box bzw. die Tür für die Sammelabstellanlage.

Der VRR strebt eine Nachrüstung der bereits bestehenden DeinRadschloss Stationen mit QR-Code-Scannern an. Um den Erwerb und Einkauf der QR-Code-Scanner zu finanzieren, hat der VRR einen Förderantrag nach §12 ÖPNVG gestellt. Es gibt 78 DeinRadschloss Terminals in 21 Kommunen, die mit einem QR-Code-Scanner nachgerüstet werden könnten.

Feierlichkeit 100. DRS-Station am 22.09.2023 in Recklinghausen

Die Erfolgsgeschichte der digital gesteuerten Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen „DeinRadschloss“ (DRS) geht weiter. Mit der Eröffnung unserer **100. DRS-Station** in

Recklinghausen wird zugleich eine bestehende **Radstation in das DRS-System** integriert. 27 Kommunen mit über 1600 Abstellplätzen haben sich mittlerweile dem System angeschlossen.

Gemeinsam mit Minister Oliver Krischer wird im Rahmen eines Festakts dieses Ereignis gefeiert. Die Fraktionsspitzen im VRR und die Vertreter*innen aus der Verbandsversammlung für den Kreis Recklinghausen sind ebenso eingeladen wie die Ansprechpartner aus den DeinRadschloss-Kommunen und weiteren interessierten Kommunen.

16. ExtraSchicht 2023

Am 24.06.2023 fand im gesamten Ruhrgebiet die von der Ruhrtourismus GmbH (RTG) und 44 Spielorten in 22 Städten veranstaltete Extraschicht „Die Nacht der Industriekultur“ statt.

Der VRR war auch bei der 21 Extraschicht wieder als Projektpartner und Mobilitätsmanager mit dabei und koordinierte die eigens für die Extraschicht eingeführten 17 ES-Linien, die von den 12 kommunalen Verkehrsunternehmen DVG, NIAG, Ruhrbahn Essen und Mülheim, Vestische, VER, BOGESTRA, HCR, DSW21, HST, und VKU, sowie vom Busverkehr Rheinland und der VGBreitenbach und deren Partnern betrieben wurden. Im Auftrag der DSW21 waren zudem mehrere Vereine mit historischen Bussen auf der ES23 zwischen Zeche Zollern und Hoesch Museum in Dortmund unterwegs.

Dabei waren über 125 Busse und Fahrerinnen und Fahrer im Einsatz, welche knapp 20.000 km auf einem Liniennetz von ca. 340 km im Rahmen der Veranstaltung zurückgelegt haben. Hinzu kam das reguläre und zum Teil auch ausgeweitete Fahrtenangebot auf den regulären Linien der Verkehrsunternehmen und vom VRR in Auftrag gegebene Sonderleistungen von TRI und der RheinRuhrBahn auf den SPNV Linien RB35, RB36 und S3, die mit dem KombiTicket genutzt werden konnten.

Bei dem Mobilitätskonzept besonders zu erwähnen ist der gelebte Verbundgedanke, denn fast alle Verkehrsunternehmen waren auch außerhalb des eigenen Verkehrsgebiets unterwegs, was eine besondere Abstimmung bei der Bereitstellung von mobilen Haltestellen, Pausen und Toilettenmöglichkeiten bedeutet. Besonders zu erwähnen ist auch der Einsatz der Hagener Straßenbahnen GmbH auf der Linie ES25. Durch die nicht Teilnahme der Elbershallen in Hagen war die HST mit dem Linienverlauf von Wetter Bf über Phoenix West und Dortmund Hbf Dortmunder Brauereimuseum gänzlich außerhalb des eigentlichen Bediengebietes unterwegs.

Dass der Einsatz jedes einzelnen Busses notwendig gewesen ist, zeigen die Beobachtungen und Rückmeldungen der Verkehrsunternehmen und Servicemitarbeitenden, die voll besetzte

Busse meldeten, sodass in einigen Fällen nicht alle wartenden Besucher mitfahren konnten. Am besonders stark frequentierten neue Spielort Phoenix-Lumieres in Dortmund sprang hier wiederum die DSW21 auf der Linie der HST ein und schaffte mit zuvor bereitgestellten zusätzlichen Bussen Abhilfe.

Bestätigt wurde die hohe Nachfrage (in Summe 200.000 Besuche) mit dem Fakt, dass die Verkaufszahlen an der Abendkasse so hoch waren, dass an mehreren Standorten die als Eintrittskarte genutzten Extraschichtbändchen nachgeliefert werden mussten.

Während das im Rahmen der Extraschicht bestellte Mobilitätskonzept bis auf ein paar kleinen Ausfällen z. B. durch einen gerissenen Luftschlauch bei einem historischen Bus aus 1985 und einigen Verspätungen und falschen Beschilderungen der Busse weitestgehend stabil lief, zeigte sich die Betriebsqualität im SPNV nicht von seiner besten Seite.

Schon im Vorfeld wurde bekannt, dass die Achse Duisburg Hbf – Oberhausen Hbf durch eine Baustelle gesperrt sein wird und dass die bei der DB angefragten und vertraglich vereinbarten Sonderleistungen auf den Linien S1 und S3 nicht gefahren werden können. Hinzu kam noch die kurzfristige Nachricht, dass die S3 als wichtige Verbindung zwischen den Spielorten und ES-Linien in Oberhausen - Essen – BO-Dahlhausen und Hattingen personalbedingt nur stündlich fahren wird.

Am Abend der Extraschicht wurde dann bekannt, dass es auch auf diversen RE-Linien, auf denen ebenfalls erhöhte Kapazitäten in Form von Doppeltraktion bestellt wurden, zu weiteren Ausfällen kommen wird. So fielen sechs Fahrten des RE1 und vier sehr relevante Fahrten der RE3 personalbedingt aus und auch die fahrenden Züge auf der RRX-Achse fuhren außerplanmäßig mit geringerer Kapazität, sodass die Züge sehr voll wurden. Dies ist besonders in der Hinsicht schade, da nachweislich am Abend der Extraschicht sehr viele Gäste unterwegs sind, die selten den ÖPNV-Nutzen und hier die Vorurteile des Systems bestätigt wurden.

Die nächste Extraschicht findet nicht wie üblich am letzten Samstag im Juni, sondern schon am 01. Juni 2024 statt. Grund dafür ist die im Juni und Juli stattfindende EM2024 und dem EM-Spiel in Dortmund am 29. Juni 2024.

Information und Sicherheit

17. Digitale Kundensysteme

I. Auskunftssystem

Anfragen an das Auskunftssystem

Die Auskunft des VRR gibt eine stabil hohe Anzahl an gerechneten Fahrten im Monat aus. Derzeit schwankt die ausgegebene Anzahl an Auskünften saisonbedingt um 130 Mio. herum.

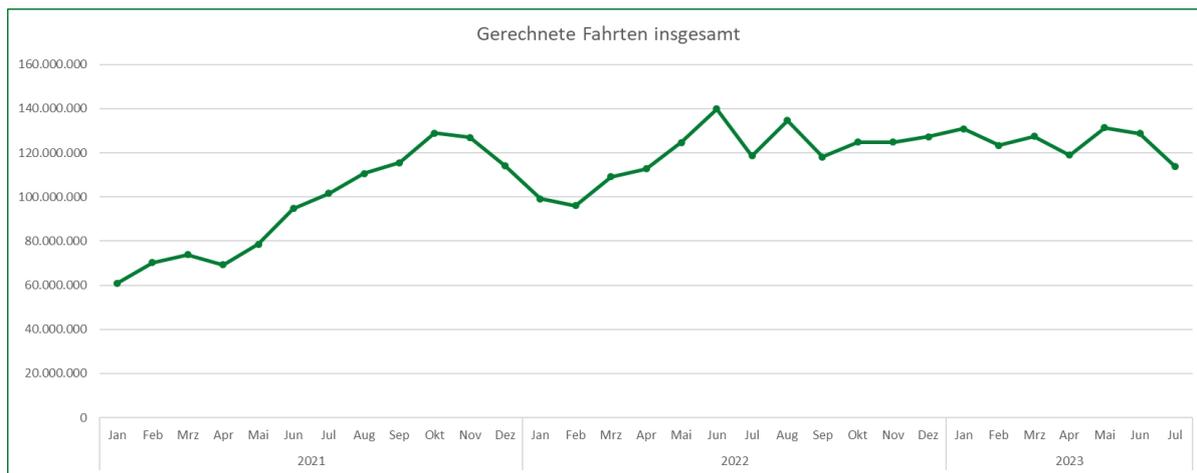


Abbildung 1: Auskunftsanfragen VRR - gerechnete Fahrten

Auch die Anpassungen im System, die zu mehr Leistung und Stabilität geführt haben, zeigen eine deutliche Wirkung. Insbesondere die Antwortzeit im System hat sich wieder auf einem guten Niveau von etwa 1 bis 1,2 Sekunden pro Auskunftsanfrage eingependelt. So können sich die Kund*innen auf eine schnelle Auskunft verlassen.

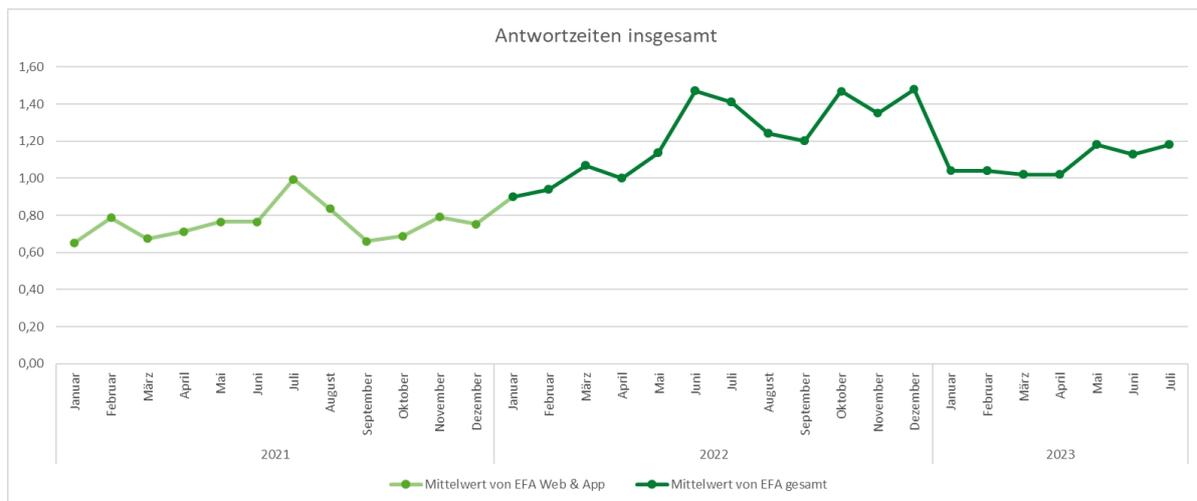


Abbildung 2: Antwortzeiten VRR Auskunftssystem

Zusätzlich zu den Systemanpassungen wurde auch das Hintergrundsystem zur Datenpflege erweitert. Dazu wurde ein 7-Stufenplan erarbeitet. Die ersten 3 Stufen wurden bereits umgesetzt. Dabei wurden die Ziele und Anforderungen des VRR in ein Konzept umgesetzt und

entsprechend auf die im Betrieb befindlichen Systeme optimiert. Zusätzlich wurde und wird derzeit ein Benchmarking durchgeführt, um die erforderlichen Arbeiten zur Erreichung der Ziele zu konkretisieren. Die restlichen 4 Stufen sind für das Ende des Jahres und den Anfang des nächsten Jahres geplant. So sollen automatisierte Prozesse die Pflege durch die Mitarbeiter*innen prüfen und auf fehlende Informationen oder Fehler in den Daten hinweisen. Außerdem soll ein besseres Reporting dazu führen Fehler in den Daten schneller zu identifizieren und zu beheben. Insgesamt soll so das Arbeiten für die Mitarbeiter*innen der Verkehrsunternehmen vereinfacht und optimiert werden. Dadurch können Daten effizienter erfasst werden und dies führt zu einer weiteren Verbesserung der Datenqualität.

II. VRR Verbund-App

Die VRR Verbund-App erfreut sich weiterhin einer hohen Zahl von Nutzer*innen und die Downloads bewegen sich auch nach dem Start des Deutschlandtickets weiterhin auf einem hohen Niveau. Inzwischen nutzen über 730.000 Personen die neue Verbund-App und haben diese auf Ihrem Smartphone installiert.

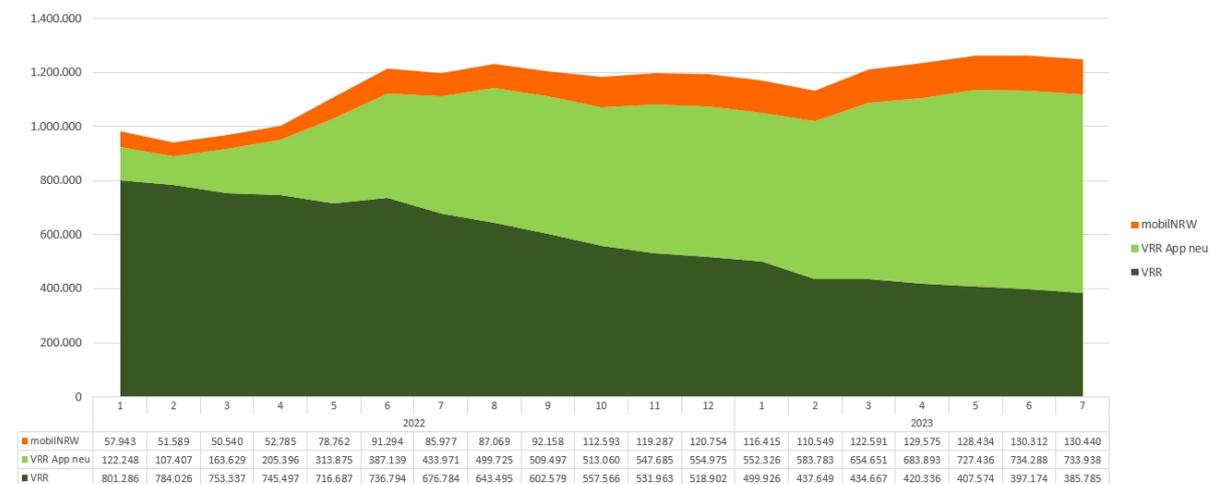


Abbildung 3: Anzahl der Installierten Apps auf Smartphones

Die hohe Zufriedenheit mit der App spiegelt sich in den Auswertungen der Nutzerbewertung bei Apple und Android wieder. Die VRR-App rangiert weiterhin auf Platz 2 der beliebtesten ÖPNV Apps im Bereich Mobilität (Travel bzw. Maps&Navigation) in Deutschland und weist eine durchgehende Bewertung von über 4 von 5 Sternen auf.

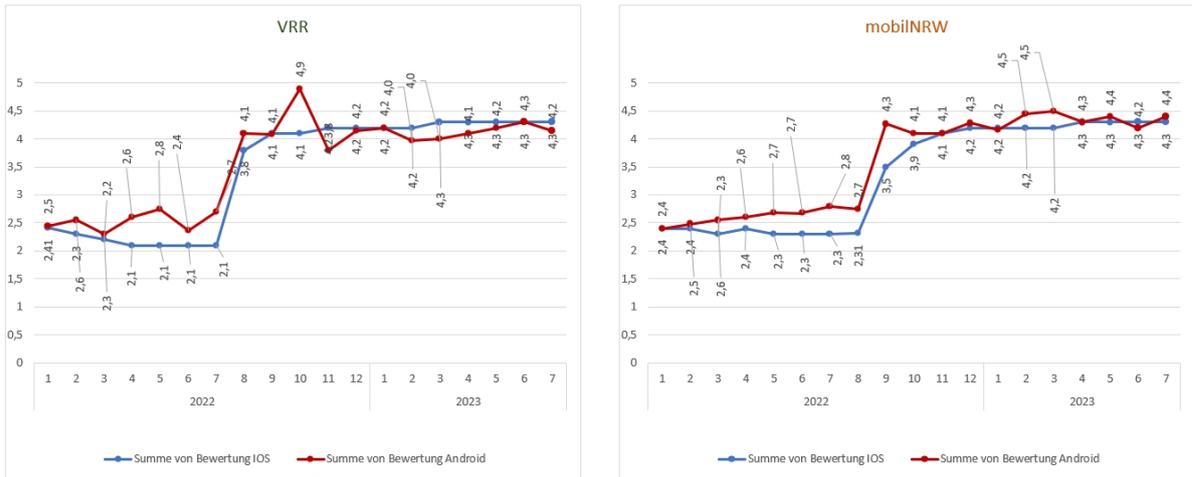


Abbildung 4: Durchschnittliche Sternebewertung auf iOS und Android (je Monat)

Die konkreten Anregungen der Nutzenden sind weiterhin ein guter Spiegel der Bedürfnisse und fließen in die Optimierungen mit ein. So wurden aus der Roadmap für 2023 bereits viele Punkte umgesetzt oder sind in den letzten Ausarbeitungsphasen.

In diesem Jahr konnten neben diversen Ticketprodukten bereits neue Funktionen in die App, wie Fahrten im Kalender oder per SMS, Mail oder Messenger, integriert werden. Diese Funktionen sind aus konkreten Kundenrückfragen aufgenommen, konzipiert und umgesetzt worden.

Ebenso befinden sich der KI-gestützte Service-Chat, der bereits in seiner ersten Stufe auf der Website des VRR eingebunden ist, in der Umsetzung für die App und die Anbindung an die Smart-Watch ist in der finalen Testung durch die externe Qualitätsbegleitung.



Abbildung 5: Smartwatch Anzeige der VRR-App

Neben den zuvor beschriebenen funktionalen Erweiterungen wurde zudem ein Konzept für die Anpassung der Oberfläche entwickelt. Durch die Einführung eines neuen einheitlichen, nutzerfreundlichen Grunddesigns wird die Nutzerführung einfacher, das Erkennen von anpassbaren Bereichen leichter und das Abschließen von Aktionen erleichtert. Die angestrebten Optimierungen wirken sich von der Startseite bis hin zum Ticketkauf in vielen Details aus und ergeben ein neues, stimmiges und modernes Gesamtbild ohne erfahrene Nutzende in ihren gewohnten Prozessen und Ansichten zu irritieren. Dies wurde in einem Usability Test von einem beauftragten Testinstitut analysiert und mit Probanden getestet.

Bei diesen Tests werden Testproband*innen verschiedene Aufgaben gestellt, die mit Hilfe der App bzw. eines Prototypen gelöst und bewertet werden sollen. Dies gibt wichtigen Aufschluss über mögliche Nutzungsprobleme sowie den Ablauf der Interaktion. Die im letzten Test getesteten Optimierungen wurden durchweg als positiv bewertet.

Folgendes Beispiel zeigt die Veränderung der Oberfläche anhand der Startseite:

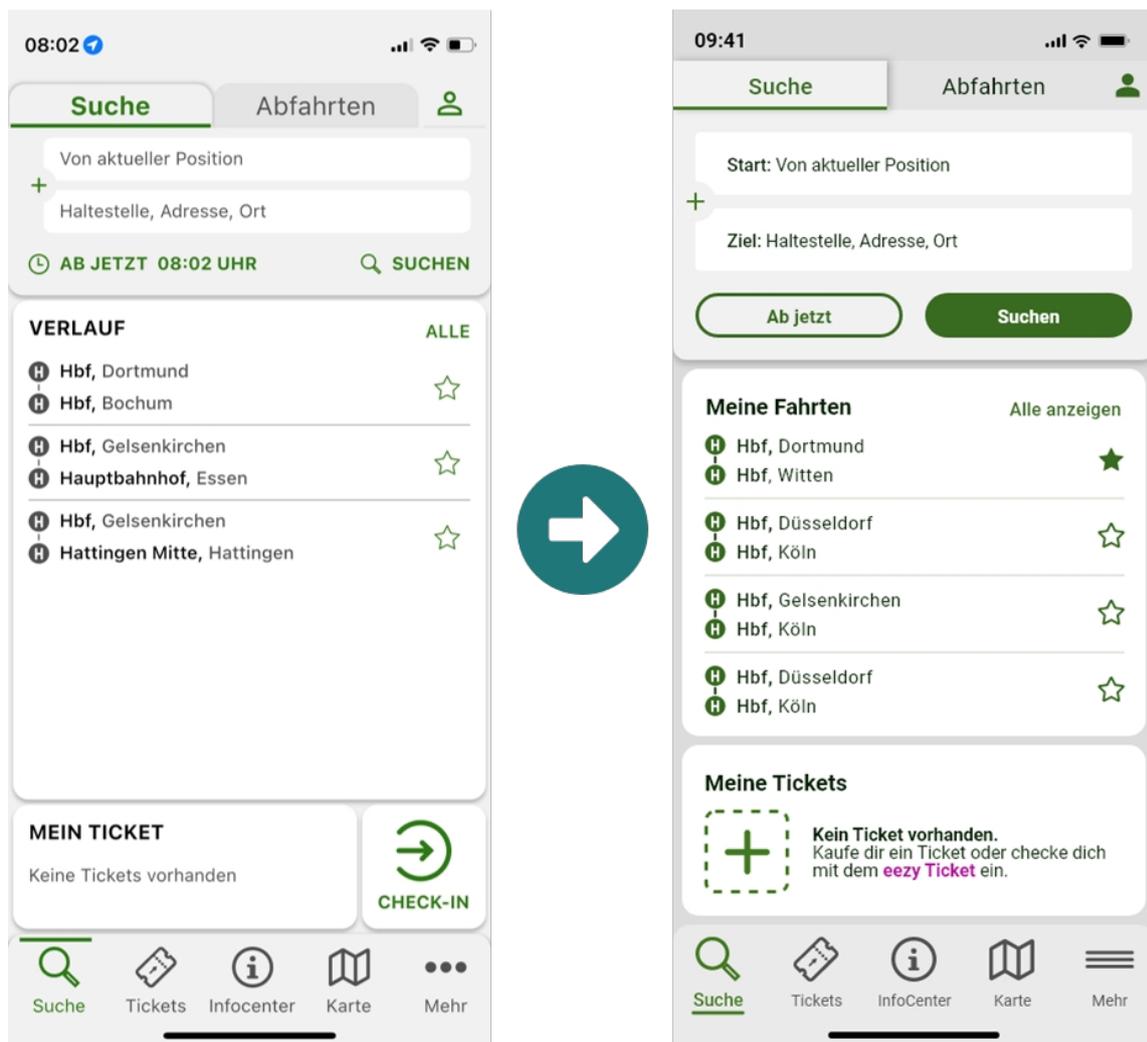


Abbildung 6: Konzeption Startseite VRR-App alt vs. neu (Konzept)

Bei der Integration neuer Teilprojekte oder Funktionen setzt der VRR zudem auf die Zusammenarbeit mit externen Testinstituten für ein gesichertes Qualitätsmanagement der zur Veröffentlichung vorbereiteten Appversionen bzw. entsprechender Vorläufer. Hier konnte für 2023 und die beiden Folgejahre ein Testunternehmen nach einer Ausschreibung gefunden werden, welches langjährige Erfahrungen im Test von Mobilitätsapps mitbringt.

III. Ticketshop und CheckIn/CheckOut

Die Bestellungen in den Ticketshops haben weiterhin zugenommen und beinhalten inzwischen auch eine hohe Anzahl an DeutschlandTickets bzw. entsprechender Zusatzprodukte. Dies wirkt sich auch auf die eezy-Fahrten aus, die seit der Einführung des DeutschlandTickets eher stagnieren bzw. leicht zurückgehen. Weitere Marketingmaßnahmen zur Stärkung der Sichtbarkeit sind daher notwendig. Auch bei den Registrierungen ist mit über 750.000 ein neuer Höchstwert erreicht worden. Damit bekommen immer mehr Menschen auch die Möglichkeit aus dem Ticketangebot bzw. eezy zu wählen.

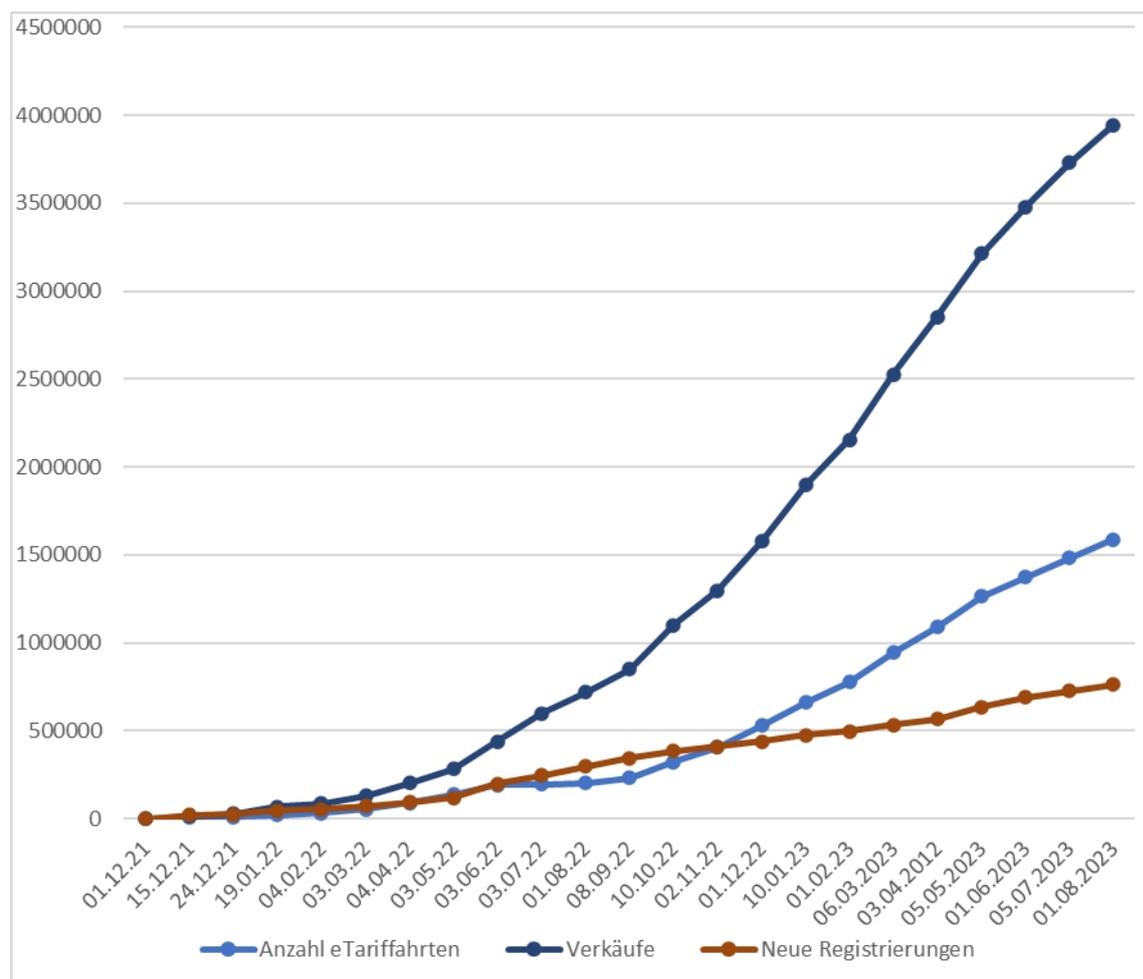


Abbildung 7: Nutzungszahlen eTarif-Fahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (ab Dezember 2021)

Die Quote im Bereich des Assisted CheckOut liegt weiterhin im Bereich von ca. 70 % der Nutzer*innen, die sich direkt und ohne zusätzliche Erinnerung auschecken, stabil hoch. Die Nutzer*innen haben das einfache Prinzip des CheckIn/CheckOut verinnerlicht und benötigen keine Erinnerung. Alle anderen Nutzer*innen bekommen je nach Reisekontext Erinnerungen, sofern sie dies der App erlauben.

Innerhalb des VRR sind inzwischen 23 Mandanten aktiv, die das CheckIn/CheckOut System und damit eezy in Mandanten-Apps oder eigenen Apps einsetzen, teilweise auch in mehreren Apps. Darüber hinaus ist das Modul bspw. in Westfalen und im Raum Aachen im Einsatz sowie in der Landesapp mobil.nrw. Damit gehört das Modul inzwischen zum Standard für Apps im Bereich des ÖPNV im VRR und in NRW.

Im Mandanten Ticketshop wurden neben dem DeutschlandTicket auch die neuen NRWweiten Zusatzprodukte zur Fahrradmitnahme und zur 1. Klasse integriert und stehen seit dem 01.07.2023 zur Verfügung. Ebenso wurden die Zusatzprodukte im VRR (1. Klasse und Fahrradmitnahme) als Monats- und Aboticket sowie das FlexSozial umgesetzt.

Als nächste Schritte im Bereich Ticketshop wird die Registrierung um die Nutzung der „Passwortmanager“ der Betriebssysteme ergänzt sowie die Konto-löschen-Funktion nutzerfreundlicher gestaltet. Ebenso wird die Möglichkeit ergänzt, sich auch mit Adressen zu registrieren, die nicht in Deutschland liegen.

18. IT-Sicherheitsmaßnahmen

Die Lage im Bereich der IT-Sicherheit ist, wie im Sachstandsbericht zur IT-Sicherheit (GP/X/2023/0522) dargestellt, weiterhin angespannt und erfordert täglich einen hohen Aufwand, um die entsprechenden (Gegen-)Maßnahmen durchzuführen und die IT-Sicherheit weiterhin zu gewährleisten. Die Anzahl der Cyberangriffe in Europa ist von 2021 bis zum Jahr 2022 um 27% gestiegen, dies belegen Daten der Security-Forscher von Check Point Research (CPR). Auch die aktuellen Angriffszahlen unserer eigenen Systeme sind weiter alarmierend. Die Zahl der Gesamtangriffe auf unsere Systeme lag im September 2022 bei 22.881 (im Vorfeld hat unsere Firewall schon über 25 Mio. unerlaubte Zugriffsversuche geblockt). Im Juli 2023 waren es bereits über 45.000 Angriffe auf unsere Systeme.

In diesem Sinne wurde im letzten Sachstand berichtet, dass weitere Maßnahmen u.a. zum Schutz gegen Distributed Denial of Service (DDoS) Angriffe geplant sind. Die erste der geplanten Ausbaustufen ist seit Anfang Juli aktiv und schützt damit zentrale Angebote und Systeme des VRR zusätzlich zu den bisherigen Maßnahmen. Weitere Ausbaustufen in diesem

und anderen Bereichen sind, wie bereits berichtet, in der Umsetzung, um auch auf neue oder veränderte Szenarien reagieren zu können.

19. Aktueller Status zum Aufbau eines landesweiten On-Demand Ridepooling Systems

Das Thema On-Demand Ridepooling ist 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 barrierefreier). Hierfür wird On-Demand Mobilität als wichtiger Baustein in einem integrierten ÖPNV-Gesamtkonzept mit Angebotsoffensive angesehen.

Aufbauend auf der heutigen heterogenen On-Demand Systemlandschaft in NRW (siehe Sachstandsbericht aus dem Juni 2023), 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. Es wurde ein Förderantrag zum „Aufbau eines landesweiten On-Demand Ridepooling Systems“ gestellt, zu welchem die Bewilligung seit dem 08.08.2023 vorliegt. Im Rahmen der Förderung werden ein zentrales On-Demand Projektteam im KCD (3 Personale) aufgebaut und unterstützende Sachmittel für Beratungsleistungen zur Verfügung gestellt.

Nach dem Aufbau des Projektteams und der -struktur, wird der Strategie- und der Technologieprozess zur standardisierten Etablierung von On-Demand in NRW aufgenommen. Hierbei wird unter anderem die Grundlage für die Ausschreibung einer mandantenfähigen On-Demand Plattform NRW geschaffen. Das europaweite Ausschreibungsverfahren soll im 3. Quartal 2024 starten, sodass die ersten On-Demand Verkehre ihren Betrieb Mitte 2025 über die On-Demand Plattform aufnehmen können.

Details sind dem nachfolgenden Zeitplan zu entnehmen:



Die Zielvision ist ein Dreiklang aus einer mandantenfähigen On-Demand Plattform NRW, einer Förderrichtlinie On-Demand NRW (unter Vorbehalt der Finanzierung, z.B. Erhöhung der Regionalisierungsmittel) und eine Integration der On-Demand Systeme in den ÖPNV:

On-Demand Plattform NRW

- Betrieb einer landesweiten, mandantenfähigen On-Demand Plattform
- Unterstützung der Verkehrsunternehmen (VU) bei Set-Up und Betrieb
- Monitoring, Evaluation und datenbasierte Weiterentwicklungen (Effizienzsteigerung)
- Kompetenzaufbau und Standardisierung

Förderrichtlinie On-Demand NRW (unter Vorbehalt der Finanzierung)

- Bereitstellung von Fördermitteln für Planung und Betrieb (durch MUNV NRW)
- Voraussetzung: Vorgabe planerisch-konzeptioneller Rahmenvorgaben (z.B. landesweite Produktmerkmale, kommunal-überschreitende Verkehre)
- Unterstützung der VU durch Leitfäden, Moderation & Vermittlung
- Ggf. Rahmenverträge für Planung und Flottenbeschaffung

Integration der On-Demand Systeme in den ÖPNV*

- Integration in landesweite Auskunftssysteme
- On-Demand Tarifsystematik NRW
- Verkehrliche Verflechtung mit Gesamtmobilitätsangebot (z.B. über NVP)

*Unterstützung und Vermittlung der zuständigen Akteur*innen in NRW