



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/X/2023/0576/1	29.08.2023	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 die folgenden nachgereichten Sachstandsberichte zur Kenntnis.

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

- 2. VRR New Work (Arbeitstitel)
- 4. SPNV-Finanzierung

Verkehr und Sicherheit

SPNV

9. Hochleistungsnetze

10. Zielnetz: Auflistung der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen im SPNV

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

2. VRR New Work (Arbeitstitel)

Nicht nur die Themen Arbeitszeit, Arbeitsmethoden oder Führung auch der Ort der Arbeit ist im radikalen Wandel begriffen. Die Corona-Pandemie hat auch im VRR gezeigt: Remote Work ist ein wichtiger Bestandteil von New Work – und funktioniert. Der VRR hat gute Erfahrungen gesammelt und die gemeinsam mit dem Personalrat gezeichnete Dienstvereinbarung zur außerbetrieblichen Arbeitszeit ist ein fester Bestandteil und zeichnet den VRR als attraktiven Arbeitgeber bei der Rekrutierung neuer MitarbeiterInnen aus.

Der branchenübergreifende Fachkräftemangel macht allerdings auch nicht vor dem Verkehrssektor halt. Somit werden das Halten und das Rekrutieren guter Fachkräfte zur generellen Herausforderung eines jeden Unternehmens. Gute Fachkräfte insbesondere, die der jüngeren Generationen, lassen sich heute nicht mehr nur durch Geld und Status gewinnen.

Damit einhergehend wollen wir uns als Arbeitgeber weiter mit dem Wandel in der Arbeitswelt – dem Thema New Work – auseinandersetzen und den VRR weiterhin als attraktiven Arbeitgeber mit den Anforderungen und Bedürfnissen der ArbeitnehmerInnen in Einklang bringen.

New Work bezeichnet hierbei ein weiterentwickeltes Verständnis von Arbeit in Zeiten von Globalisierung und Digitalisierung. So haben die Digitalisierung, neue Technologien, Automatisierung und die allumfassende Vernetzung neue Möglichkeiten des Arbeitens aufgezeigt. Zu New Work gehört somit nicht nur die Entwicklung von attraktiven Konzepten für agiles Arbeiten, insbesondere bzgl. Arbeitszeitenverteilung, sondern auch innovative Ideen im Sinne von Führung 4.0, Verstärkung des Arbeitgebermarketings und das Etablieren von neuen Raumkonzepten.

Ziel der ersten Phase des Projekts VRR New Work soll somit unter anderem sein, Räumlichkeiten zu schaffen, die einen optimalen Mix aus virtuellen Begegnungen mit Kollegen und Kolleginnen und zwischenmenschlichen, spontanen Kontakten schaffen. Bereits aktuell haben wir festgestellt, dass der „kurze Austausch und das gemeinsame Kreieren vor Ort“, auch eine gut funktionierende Remote-Arbeitskultur nicht ersetzen kann. Das Büro der Zukunft soll der Ort sein, an dem die Unternehmenswerte gelebt werden, ein Wir-Gefühl entsteht und an dem gemeinsam Neues geschaffen wird. Das Büro wird also mitnichten irrelevant, aber mit den Erfahrungen, die während der Pandemie gemacht wurden, wandeln sich die Anforderungen an Arbeitsplätze, die Zusammenarbeit und die Arbeitsmethoden.

Der VRR wird hier gemeinsam mit den Mitarbeitenden und dem Personalrat ein Konzept erarbeiten, indem die Anforderungen zum Thema New Work für den VRR einbezogen werden.

4. SPNV-Finanzierung

In den letzten Wochen und Monaten fanden kontinuierlich Gespräche sowohl auf Ebene der Hausspitzen als auch auf Fachebene zur Finanzierung des SPNV und Sicherung der Finanzierung der Bestandsverkehre im SPNV zwischen den drei Aufgabenträgern VRR, NWL und go.Rheinland mit Vertretern des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) statt. In den Gesprächen wurden alle relevanten Finanzierungsgrößen und Veränderungen von Kosten dem Ministerium transparent gemacht und damit eine Nachvollziehbarkeit des Defizites im SPNV erreicht. Dabei wurden die angewendeten Planungsparameter über die drei AT-Räume einheitlich angewendet.

Im Ergebnis steht für den Zeitraum der ÖPNV-Pauschalenverordnung (PVO) von 2023 bis 2031 nach aktuellem Planungsstand ein Defizit von rund 6 Mrd. Euro für ganz NRW unter Berücksichtigung der Bestandsverkehre.

Das Defizit beruht derzeit im Wesentlichen auf der Grundlage von Kostensteigerungen, insbesondere der Entwicklung der massiv gestiegenen Energiekosten infolge des Angriffskrieges auf die Ukraine sowie einer angepassten Risikobewertung im Rahmen von aktuellen Wettbewerbsverfahren bei den Marktteilnehmern, die Kostenerhöhungen ergeben.

Mit dem Ministerium konnte auf dieser Basis eine abgestimmte und für die weiteren Schritte relevante Datengrundlage ermittelt werden. Gleichzeitig wurde eine Abschätzung vorgenommen, welche zusätzlichen Aufwendungen für die Umsetzung der gemeinsam festgelegten Zielnetzkonzeptionen („Zielnetz 2032/2040“) benötigt werden. Dabei wurden Linien und Leistungen mit und ohne zusätzlichen Infrastrukturbedarf betrachtet.

Von Seiten des Ministeriums wird in den nächsten Wochen eine Entscheidung zur SPNV-Finanzierung angestrebt und dann dem Verkehrsausschuss des Landtages vorgelegt. Von Seiten der Aufgabenträger in NRW wurde in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit einer langfristigen aber auch kurzfristigen Finanzierungssicherheit hingewiesen, da durch die Beschlüsse in großen Vergabeverfahren noch in 2023 (S-Bahn Köln, aber auch weitere Ausschreibungsprojekte der näheren Zukunft) Entscheidungen anstehen, die Investitionen und Verpflichtungen beinhalten, für deren Umsetzung die handelnden Akteure größtmögliche Planungssicherheit benötigen und eine auskömmliche Finanzierung notwendig machen, um die Verkehre zu sichern.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Sachstandes ist noch nicht klar, in welche Richtung das MUNV bei der Verteilung der Mittel konkret gehen wird. Es ist jedoch abzusehen, dass der Umgang mit dem großen Defizit, das sich aus allen Räumen speist, nur durch eine enge Kooperation der 3 Aufgabenträger und dem Land NRW gelingen kann. Abhängig vom konkreten Vorgehen des MUNV wird über die weiteren notwendigen Schritte informiert.

Verkehr und Sicherheit

SPNV

9. Hochleistungsnetze

Nach bisherigem Kenntnisstand sollen bundesweit 43 Korridore für das sogenannte Hochleistungsnetz eingerichtet werden, auf denen ab dem Jahr 2024 ff rund 40 % des hochbelasteten Netzes saniert werden sollen. Diese Maßnahmen, die rund 4.300 Streckenkilometer umfassen, sollen bis Ende 2030 abgeschlossen sein.

Auf den identifizierten Hochleistungsnetz-Abschnitten soll es jeweils zu einer fünfmonatigen Totalsperrung kommen.

Anfang des Jahres hat die DB unter Beteiligung von Branche und Aufgabenträgern einen vorläufigen Plan für den Ausbau des hochbelasteten Schienennetzes zum Hochleistungsnetz entwickelt. Die Sanierung der Strecken soll die Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs erhöhen.

Im März hat der Koalitionsausschuss beschlossen, die Finanzierung bis 2027 im Bundeshaushalt vorzusehen. Die Abfolge der Sanierung sowie die Programmgestaltung liegt derzeit in Abstimmung beim Bund. Aktuell sollen 15 Strecken saniert werden – in Nordrhein-Westfalen die Strecken Emmerich-Oberhausen, Troisdorf-Koblenz, Köln-Hagen und Köln-Dortmund-Hamm. Der Bund will noch in diesem Sommer über den vorläufigen Sanierungsplan entscheiden.

Im VRR sind für die folgenden Korridore die geplanten Sperrzeiten durch DB Netz festgelegt worden:

- Oberhausen– Emmerich (ABS 46/2)
 - **15.12. -13.12.2025**, eingebettet in die bereits geplanten weiteren Ausbaumaßnahmen (01.11.2024 – 17.05.2026)
- Hagen – Wuppertal – Köln
 - **06.02. – 10.07.2026**
- Hamm – Düsseldorf – Köln
 - **09.07. – 10.12.2027**
- Hagen – Unna – Hamm
 - **04.02. – 07.07.2028**

Am 15. August 2023 fand im Rahmen des Regionalen Dialogs die Veranstaltung zur Generalsanierung Hochleistungsnetz im Bereich Region West statt. Es wurde ein erster Einblick in den Sachstand zu den Plänen bis 2027 gegeben und die Programmverantwortlichen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG stellten dabei die Inhalte des Gesamtprogramms und der Herangehensweise in Nordrhein-Westfalen vor. Neben den kommunalen Aufgabenträgern richtete sich die Veranstaltung auch an Vertreter der beteiligten Landesverwaltung, Bezirksregierungen sowie an Branchenverbände und zivilgesellschaftliche Organisationen.

Im Rahmen eines Werkstattformats mit den Vorhabens- und Korridorverantwortlichen sowie weiteren fachlichen Ansprechpersonen zu den einzelnen Korridoren, sowie zu den allgemeinen Themen „Wegeleitung und Ersatzverkehre“ und „Umleiterverkehren“ konnten wiederholt Hinweise und Anregungen zum aktuellen Arbeitsstand mitgegeben werden. Im Focus der Generalsanierung stehen die Ferngleise. Inwieweit auch danebenliegende Ortsgleise von den Sperrungen betroffen sind, konnte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden.

Im nächsten Schritt sollen alle Beteiligten entlang der Korridore mit in die Planung einbezogen werden. Ab September sollen hierfür die streckenbezogenen Gespräche beginnen. Am 19. September 2023 ist bereits der Termin für Korridor Köln – Hagen in 2026 terminiert.

10. Zielnetz: Auflistung der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen im SPNV

Mit dem Zielnetz 2040 des VRR wurde der Rahmen für das SPNV-Angebot der Zukunft abgesteckt.

Nicht jede darin enthaltene Maßnahme jedoch erfordert größere Baumaßnahmen und Ausbauten der Infrastruktur.

Ein Teil der in Zukunft angestrebten Verbesserungen wäre allein durch Aufstockung der Finanzmittel, ggf. unter Anschaffung von Fahrzeugen und dem nötigen Vorlauf zur Beauftragung eines EVU auch kurzfristig schon möglich. Allerdings muss eine Leistungsausweitung auch bei zusätzlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln aufgrund der bestehenden Situation des Triebfahrzeugführermangels sehr kritisch betrachtet werden.

1. Nachtverkehr

Der Nachtverkehr im Ballungsraum Rhein-Ruhr wurde durch den VRR in der Vergangenheit bereits mehrmals aufgestockt und verbessert.

Die einzelnen Fahrten sind nachts oft ordentlich ausgelastet, hinken von den Fahrgastzahlen den anderen Zügen naturgemäß jedoch etwas hinterher.

Dennoch ist das Schließen von Nachtlücken für die Alltagstauglichkeit wichtig, wenn im Rahmen der Verkehrswende nicht nur Berufspendler und Eventbesucher im Freizeitverkehr angesprochen werden, sondern die Voraussetzungen geschaffen werden sollen, dass die Menschen zumindest um den größten Ballungsraum Deutschlands herum in die Lage versetzt werden sollen, komplett auf einen (vor allem aber mehrere) PKW verzichten zu können.

Ziel im Nachtverkehr ist es, auf jeder Strecke und jedem Korridor min. eine Linie nachts im Stundentakt durchfahren zu lassen.

Auf folgenden Linien sind – unabhängig von der unterschiedlichen Priorisierung untereinander - Nachtlückenschlüsse täglich umsetzbar und laut Zielnetz vorgesehen:

- S1 Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund
- S2 Essen / Recklinghausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund
- S3 Oberhausen – Essen – Hattingen/Ruhr
- S4 DO-Lütgendortmund – DO-Dorstfeld – UN-Königsborn – Unna
- S5 Dortmund Hbf – Witten – Hagen
- S6 Essen – Düsseldorf – Langenfeld – Köln
- S7 Wuppertal – Remscheid – Solingen
- S8 Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen
- S9 Haltern / Recklinghausen – Bottrop – Essen – VEL-Langenberg – Wuppertal
- S11 Bergisch-Gladbach – Köln – Dormagen – Neuss – Düsseldorf – D-Flughafen Terminal
- S28 Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann
- RB27 Koblenz – Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach
- RB31 Xanten – Moers – Rheinhausen – Duisburg
- RB32 Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund
- RB33 Aachen – Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg (nach Essen Anschluss auf RE1)
- RB34 Dalheim – Wegberg – Rheydt – Mönchengladbach
- RB36 DU-Ruhrort – Oberhausen Hbf
- RB37 Geldern – Krefeld – Neuss (nach Köln Anschluss auf RE6)
- RB39 Bedburg/Erft – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf
- RB40 Essen – Bochum – Hagen
- RB43 Dorsten – Gladbeck – Herne – Castrop-Rauxel – Dortmund
- RB46 Gelsenkirchen – Bochum

- RB48 W-Oberbarmen – Wuppertal – Solingen – Köln
- RB50 Münster – Werne – Lünen – Dortmund
- RB51 Enschede – Gronau – Coesfeld – Dülmen – Lünen – Dortmund
- RB52 Dortmund – Herdecke – Hagen – Lüdenscheid-Brügge – Lüdenscheid
- RB53 Dortmund – DO-Hörde – Schwerte – Iserlohn
- RB59 Dortmund – DO-Hörde – Unna – Soest
- RB91 Hagen – HA-Hohenlimburg – Iserlohn / Siegen
- RE1 Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm
- RE2 Osnabrück – Münster – Recklinghausen – Gelsenkirchen – Essen – Duisburg – Düsseldorf
- RE3 Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund (– Hamm)
- RE4 Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – Dortmund
- RE6 Köln – Dormagen –Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund (2 Linien auf RRX-Achse)
- RE10 Kleve – Geldern – Krefeld – Düsseldorf
- RE13 Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf
- RE17 Hagen – Arnsberg – Bestwig – Warburg – Kassel
- RE19 Duisburg – Oberhausen – Wesel – Bocholt / Emmerich
- RE42 Münster – Recklinghausen – Gelsenkirchen – Essen (Bedienung aller Zwischenhalte)
- RE44 Bottrop – Oberhausen (ggf. Duisburg, später bis Kamp-Lintfort nach dortigem Streckenausbau)

2. Ausweitung von HVZ-Takten und Bedienzeiten von HVZ-Linien

Durch den Strukturwandel hin zu einer Dienstleistungs-Gesellschaft, Gleitzeit- und Homeoffice-Regelungen, die fortlaufende Digitalisierung, aber auch den stark wachsenden Freizeitverkehr in und um den Ballungsraum Rhein-Ruhr herum hat sich die Verteilung der Reisendenzahlen über den Tag, aber auch innerhalb der Woche stark verändert und wird dies auch weiterhin tun.

Auf Fahrten ins Büro wird auch nach Corona von den meisten Arbeitgebern nicht vollständig verzichtet. Gleichzeitig gibt es eine Tendenz zu flexibleren Arbeitszeiten, Gleitzeitregelungen und flexiblen Homeoffice/Büro-Regeln, um den absoluten HVZ-Spitzen ausweichen zu können. Durch volle Straßen und Parkplätze in den Großstädten des Ballungsraumes werden zudem Bahnfahrten zu Geschäftsterminen immer interessanter und durch den weiter boomenden Tourismus an Rhein und Ruhr bis an den Niederrhein steigen schon seit Jahren die Fahrgastzahlen an Wochenenden prozentual etwa doppelt so stark, wie die Zahlen während der Woche.

Daher ist im Zielnetz 2040 vorgesehen, HVZ-Takte (Verdichtung auf 30'-Takt oder 15'-Takt, aber auch HVZ-Linien wie RB35 und RE49) statt nur bis 19 Uhr im Zielzustand bis mindestens 21 Uhr zu betreiben und deren Betriebszeiten auch auf Samstag 9-21 Uhr und Sonntag 12-21 Uhr auszuweiten.

Im Grunde gilt hier: Was Mo-Fr von 6-19 Uhr gefahren werden kann, findet auch an Samstag und Sonn-/Feiertagen Platz auf der Schiene.

Folgende Linienmaßnahmen lassen sich auch hier ohne Infrastruktur-Ausbau – und natürlich wieder unabhängig von der Priorisierung der Maßnahmen untereinander – kurzfristig allein durch Finanzierung der Mehrverkehre umsetzen:

- S1: 15'-Takt Dortmund – Essen auch an Sa+S und Verlängerung bis 21 Uhr an Mo-Fr
- S2: 15'-Takt Dortmund – Do-Mengede tagsüber durchlaufend, bis 21 Uhr und auch an Sa+S
- S4: 15'-Takt DO-Lütgendortmund – UN-Königsborn auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr
- RB31: 30'-Takt Duisburg – Moers auch an S, sowie bis 21 Uhr
- RB34: Durchgehender Stundentakt auch am Wochenende und abends
- RB35: Verkehr auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr
- RB37: Verkehr auch an Sa+S, Aufwärtung zur Linie mit Grundbedienung zur Herstellung eines ITF-Knoten in Krefeld Hbf (im Zielnetz als halbstündlicher RE9 mit heutigem RE7 zusammengefasst)
- RB39: 30'-Takt und Verkehr von Grevenbroich bis Düsseldorf Hbf (statt zur Zeit nur bis Neuss Hbf) auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr.
- RB43: 30'-Takt mit Inbetriebnahme des Niederrhein-Münsterland-Netzes nur Mo-Fr zwischen Dortmund und Wanne-Eickel geplant, möglich bis Dorsten. Ausweitung auf Sa+S und bis 21 Uhr möglich.
- RB46: 30'-Takt Gelsenkirchen – Bochum auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr
- RB48: 30'-Takt täglich bis 22 Uhr (analog zu Bedienzeiten im Go.Rheinland-Gebiet)
- RB53: 30'-Takt Dortmund – Schwerte – Iserlohn auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr
- RB59: 30'-Takt Dortmund – DO-Hörde – Unna – Soest auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr
- RE4: Ausweitung einer HVZ-Taktlage zur vollwertigen RB-Linie Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf (RB41 im Zielnetz 2040)
- RE10: 30'-Takt Kleve – Krefeld – Düsseldorf auch an Sa+S, sowie bis 21 Uhr;
- RE14: 30'-Takt (Borken -) Dorsten – Essen auch an S, sowie bis 21 Uhr.
- RE19: 60'-Takt Wesel – Bocholt auch abends und täglich

- RE34: Durchlaufender 60'-Takt Dortmund – Witten – Siegen mit Verstetigung in der Bedienung der Nahverkehrshalte auf der Ruhr-Sieg-Strecke gegenüber dem Fernverkehr mit Einzelzug-Charakter, sowie wechselnden Zielrelationen und Laufwegen.
- RE44: Wird mit Inbetriebnahme der Niederrheinbahn nach Kamp-Lintfort auf täglichen Betrieb und Grundbedienung erweitert, heute bis Moers nur Mo-Fr, 5-19 Uhr.
- RE49: Verkehr auch an Sa+S, sowie bis min. 22 Uhr und Aufwertung zu vollwertiger, täglicher Linie analog etwa zu RE11, als wichtige Anbindung des rechten Niederrheins an das zentrale Ruhrgebiet auch im Freizeit- und Einkaufsverkehr.