



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2024/0782	20.09.2024	4

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	02.10.2024	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt den Sachstandsbericht nebst Anlagen zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Der Sachstandsbericht gliedert sich wie folgt:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2024

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

2. Betriebslage des SPNV im Verbundraum

ÖPNV:

3. VRR-Nahverkehrsplan

4. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität

5. Marketingaktion „DeinRadschloss“

6. Fahrplanwechseldaten im ÖSPV

Information

7. Digitale Kundensysteme

8. Aufbau eines landesweiten On-Demand-Ride-Pooling-Systems

9. Konzept zur „Standardisierung des Datenaustauschs für Gelegenheitsverkehre - SDGV“

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2024

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 2024 für den Sitzungsblock September 2024 vorgelegt (Redaktionsstand: 14.08.2024).

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 für Vergaben (in Kraft getreten zum 01.01.2024) lauten, wie folgt:

- Bauaufträge: 5.538.000,- €
- Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): 221.000,- €
- Soziale und sonstige besondere Dienstleistungsaufträge: 750.000,- €

Neben den Vergabeverfahren oberhalb EU-Schwellenwert 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) Verfahren zu geben, für die die VRR AöR entweder in eigenem Namen oder im Auftrag Dritter tätig ist, werden auch die Vergaben des ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR FaIn-EB) nachrichtlich aufgeführt (lfd. **Nr. 21 bis 25**).

Hier das Ergebnis des aktuellen JVP für das Jahr 2024 in der Zusammenfassung:

Der erste JVP 2024 wurde bereits im Sitzungsblock Nov./Dez. 2023 vorgestellt und startete zunächst mit 25 Vorhaben. Im Verlauf des Jahres sind mittlerweile 17 Neuanmeldungen hinzugekommen, so dass der aktuelle JVP für den Sitzungsblock September 2024 insgesamt

42 Verfahren beinhaltet, auf die im Folgenden noch näher eingegangen wird. Bei 7 Verfahren (von den insgesamt 42 Verfahren) handelt es sich um Neuanmeldungen für diesen aktuellen Sitzungsblock (Ifd. **Nr. 36 bis 42 JVP**).

Hier die wesentlichen Sachstände im Überblick:

3 Verfahren wurden nach dem letzten Sitzungsblock (Juli 2024) erfolgreich (ohne Nachprüfungsverfahren) zum Abschluss gebracht: Hierbei handelt es sich zum einen um die Vergabe der begleitenden **Rechtsberatung** im Rahmen der Maßnahme „**Strategisch/technischen Planung und Konzeption zum Aufbau eines landesweiten On-Demand-Ridepooling-Systems**“ (Ifd. **Nr. 5 JVP, Teil 2**). Den Zuschlag erhielt nach Abschluss einer Verhandlungsvergabe im Wettbewerb unter Beteiligung von 4 Kanzleien am 17.07.2024 die BBG und Partner mbH aus Bremen.

Die Vergabe eines weiteren Auftrags erfolgte an die Fa. Scheidt & Bachmann System Technik GmbH aus Melsdorf. Hierbei handelt es sich um den **Support-/Wartungs-/Betriebsvertrag IDS** (Ifd. **Nr. 6**) zur Sicherung des Betriebs des Ist-Datenservers für weitere 3 Jahre. Aufgrund von Ausschließlichkeitsrechten kam in diesem Fall nur ein Unternehmen in Betracht.

Außerdem wurde der Auftrag **Konzept zukunftsfähiges Deutschlandticket** (Ifd. **Nr. 37**) vergeben, zur Erstellung eines Gutachtens für die zukunftsfähige Einbindung des Deutschlandtickets in die neue Tariflandschaft des VRR. Hierfür erfolgte ein Abruf aus dem bestehenden Rahmenvertrag mit der KCW GmbH, Berlin.

3 Verfahren stehen mittlerweile kurz vor dem Abschluss. Hierbei handelt es sich um die gemeinsame Ausschreibung VRR/WVG der „**Schlauen Nummer**“ (Ifd. **Nr. 8**), die den Fahrgästen im ÖPNV in NRW weiterhin Anfragen zu Fahrplan- und Tarifauskünften über eine landesweite einheitliche Hotline ermöglichen wird. Im Rahmen eines Nicht-Offenen Verfahrens mit Teilnahmewettbewerb wurden zunächst 10 Teilnahmeanträge eingereicht. Daraufhin wurden 5 Bieter zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert. Final gingen jedoch nur 2 letztverbindliche Angebote ein. Die Wertung ist nun abgeschlossen. Der Auftrag soll unverzüglich nach Abschluss der zu beachtenden Wartefrist erteilt werden (voraussichtlich im August).

Das zweite Verfahren betrifft die „**eezy-Kommunikation**“ (Ifd. **Nr. 27 Neu**), bei der eine Agentur den VRR und seine Verkehrsunternehmen bei der Vermarktung des Produktes unterstützen soll. Am 08.05.2024 startete das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb. Der sogenannte „Pitch“ findet am 30.08.2024 statt. Danach erfolgen die Auswertung und schließlich die Vergabe (voraussichtlich im September).

Bei dem dritten Verfahren handelt es sich um die **3. Stufe der Auslastungsinformationen in die Auskunftssysteme NRW** (Ifd. **Nr. 2**). Inhaltlich geht es um die Einbindung weiterer Datenquellen in die Auskunftssysteme NRW. Am 19.07.2024 wurde das Verfahren gestartet. Hier kommt aufgrund von Ausschließlichkeitsrechten nur ein Bieter in Frage. Der Zuschlag soll planmäßig im September erteilt werden.

8 Verfahren wurden zwischenzeitlich veröffentlicht bzw. gestartet: Hierbei handelt es sich zunächst um die „**Digitalisierung B2B (E-Akte)**“ (Ifd. **Nr. 11**). Leistungsgegenstand ist die Beschaffung bzw. Entwicklung einer E-Akte und eines Dokumentenmanagementsystems sowie eines Nutzerportals für die Beantragung von Fördermaßnahmen. Das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb wurde am 22.07.2024 gestartet. Die Frist für die Teilnahmeanträge endet am 30.08.2024. Danach erfolgt die Auswertung.

Bereits am 09.07.2024 ging das Vergabeverfahren „**Kommunikation große Tarifreform**“ (Ifd. **Nr. 36 Neu**) mit dem Aufruf zum Teilnahmewettbewerb im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens an den Start. Ausgeschrieben wird die Entwicklung eines Kommunikationskonzeptes und die begleitende Umsetzung einer öffentlichkeitswirksamen Kommunikation zu den mit der umfassenden Tarifreform des VRR verbundenen Maßnahmen. Die Frist für die Teilnahmeanträge endete am 09.08.2024. Aktuell erfolgt die Auswertung.

Jüngst gestartet ist das Vergabeverfahren **Betriebsvertrag Netzwerk-Sicherheit** (Ifd. **Nr. 32 Neu**). Die Veröffentlichung (Offenes Verfahren) erfolgte am 12.08.2024. Hierbei geht es um den weiteren Ausbau der internen IT-Sicherheit (z. B. Firewall, DDoS-Schutz). Bis zum 13.09.2024 haben interessierte Unternehmen Gelegenheit, ihre Angebote einzureichen.

Des Weiteren startete im Mai 2024 die Ausschreibung des **Express-Netz Emscher** (lfd. **Nr. 12**) zur Vergabe der Betriebsleistungen auf den SPNV-Linien RE3 (Düsseldorf-GE-DO-Hamm) und RE41 (Bochum-RE-Haltern am See) in Form eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb.

Ebenfalls im Mai 2024 wurde das Verfahren **Düssel-Wupper-Express** (lfd. **Nr. 33** Neu) auf den Weg gebracht. Hierbei handelt es sich um eine geplante Inhouse-Vergabe der SPNV-Linie RE47 (D-Solingen-Remscheid-Lennep) mit Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge. Die Vergabe ist für September angedacht.

Darüber hinaus wurden im Juli 2024 noch das **S-Bahn-Rhein-Ruhr Teilnetz D** (lfd. **Nr. 18**) für die SPNV-Linien S5 (DO-Hagen), S8 (Mönchengladbach-Düsseldorf-Wuppertal-Hagen) und RE41 (Bochum-Recklinghausen-Haltern am See) sowie die **Niers-Erft-Bahn** (lfd. **Nr. 34** Neu) mit der RB37 (Krefeld-Neuss) in Form von Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb auf den Weg gebracht.

Das Vergabeverfahren für das **Niederrheinnetz** (lfd. **Nr. 42** Neu) für die SPNV-Linien RE19 (D-Wesel-Arnhem/Bochold) und RB35 (Mönchengladbach-GE) wurde dagegen bereits Mitte 2022 gestartet. Die Vergabe soll voraussichtlich im September erfolgen. Das Verfahren wurde seinerzeit noch nicht für den JVP angemeldet und der Vollständigkeit halber nun ergänzt.

5 Verfahren sollen in Kürze mit der Veröffentlichung folgen: Zunächst handelt es sich um die „**Digitale Informationsplattform (Digitaler Informations-Hub)**“ (lfd. **Nr. 1**) für die u. a. geplante Digitalisierung von analogen Auskunftssystemen, wie z.B. für die Fahrplanbücher. Die Erstellung veröffentlichungsreifer Unterlagen steht kurz vor dem Abschluss.

Auch das **Netz westliches Münsterland** (lfd. **Nr. 15**) mit den SPNV-Linien RB 51 (Dortmund-Coesfeld-Enschede), RB63 (Münster-Coesfeld) und der RB64 (Münster-Enschede) sowie der **Dortmund-Siegerland-Express** (lfd. **Nr. 16**) mit der RE34 (Dortmund-Siegen) stehen kurz vor der Veröffentlichung (vrs. September bzw. Herbst 2024). Federführer für die beiden Netze ist der NWL.

Die Ausschreibung der **SPNV-Sonderverkehre** (Ifd. **Nr. 17**) sowie der Start des Verfahrens zur **Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen und Personal für SEV-Verkehre** im SPNV (Ifd. **Nr. 35** Neu) sind für Oktober 2024 angedacht.

2 Verfahren wurden darüber hinaus bereits im Rahmen vergangener Sitzungsblöcke durch den Vergabeausschuss freigegeben, konnten aber aufgrund noch diverser offener Punkte bis zum Redaktionsschluss nicht starten (Ifd. **Nr. 4** und **Nr. 26**). Zu deutlichen zeitlichen Verzögerungen kommt es somit weiterhin bei den beiden Vergabeverfahren zur Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) zur „**Reaktivierung der SPNV-Strecke Neukirchen-Vlyn**“ (Ifd. **Nr. 4**) und „**Ratinger Weststrecke**“ (Ifd. **Nr. 26**). Hier sind die Rahmenbedingungen immer noch nicht abschließend geklärt. Ein Start der Verfahren in 2024 wird jedoch weiterhin angestrebt.

3 Verfahren sind von zwischenzeitlichen Planänderungen betroffen: Hierbei handelt es sich u. a. um die ursprünglich geplante Ausschreibung einer **Rahmenvereinbarung für Druckleistungen 2024–2027/2028** (Ifd. **Nr. 3**). Aufgrund der zum Teil unterschiedlichen Druckmedien (Plakate, Aufkleber etc.) und Abrufzeiträume wurde aus wirtschaftlichen Erwägungen entschieden, anstelle einer Rahmenvereinbarung diverse bedarfsorientierte Einzelaufträge auszuschreiben, so dass u. a. eine sinnvolle Bündelung von gleichartigen Leistungen und eine bessere Planbarkeit der Unternehmen erreicht werden kann. Diese Einzelaufträge liegen sowohl separat als auch in Summe betrachtet nach aktueller Planung unter dem EU-Schwellenwert. Das Verfahren wird somit in seiner ursprünglich geplanten Form entfallen. **Der Vorgang ist damit abgeschlossen.**

Auch für das Vergabeverfahren „**Kundendialogsystem**“ (Ifd. **Nr. 7**) bedarf es einer Umplanung: Nachdem das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb im Januar 2024 zunächst erfolgreich gestartet ist und 14 zulässige Teilnahmeanträge verzeichnet werden konnten, wurden letztendlich nur 2 letztverbindliche Angebote eingereicht. Keines der beiden Angebote entsprach den Vorgaben. Somit muss das Verfahren aufgehoben werden. **Der Vorgang ist damit abgeschlossen.** Eine neue Vergabe mit geändertem Leistungsspektrum ist für 2025 geplant.

Bei der Vorbereitung des ursprünglich geplanten Vergabeverfahrens „**Mobilitätsforum und politische Kommunikation**“ (Ifd. **Nr. 9**) hatten sich –

wie bereits berichtet - die beteiligten Akteure darüber verständigt, aus wirtschaftlichen Erwägungen erstmals einen wesentlichen Teil der Organisationsaufgaben für das Mobilitätsforum in Eigenleistung zu übernehmen und nicht an eine externe Agentur zu vergeben. Die „Politische Kommunikation“ wird hingegen nun federführend durch die ZV go.Rheinland GmbH im Rahmen einer Auftraggebergemeinschaft mit dem VRR und dem NWL in einem EU-weiten Wettbewerbsverfahren vergeben werden.

8 Verfahren werden nach derzeitigem Stand auf das kommende Jahr 2025 verschoben: Dies betrifft die **„Anspruchserhebungen ÖSPV und SPNV im Rahmen der Einnahmenaufteilung“** (Ifd. Nr. 10), die Ausschreibung des **Niederrhein-Münsterland-Netzes – Teilnetz 1** – (Ifd. Nr. 13) mit den SPNV-Linien RE10 (Kleve-Geldern-Krefeld-D) und RB37 (Geldern-Krefeld-Neuss), das **S-Bahn Rhein-Ruhr-Teilnetz B** (Ifd. Nr. 14) mit den Linien S2, S3, S9, RE49, RB32 und RB40 sowie die fünf nachrichtlich im JVP aufgeführten Verfahren des ZV VRR Faln-EB rund um das Thema **„Technisches Controlling zur Begleitung von SPNV-Vergabeverfahren“** (Ifd. Nr. 21, 22, 23, 24 und 25).

2 Verfahren werden in diesem aktuellen Sitzungsblock als neue Verfahren dem Vergabeausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden (Genehmigungsphase 1: Start des Verfahrens): Hierbei handelt es sich um die **„Walsumbahn“** (Ifd. Nr. 38 Neu, Drucksache: R/X/2024/0777) mit der geplanten Vergabe der Leistungsphasen 1 und (optional) 2 HOAI zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke von Wesel über Walsum nach Oberhausen sowie um den Abschluss einer neuen Rahmenvereinbarung über **Support-, Wartungs- und Weiterentwicklungsarbeiten im Zusammenhang mit der Deutschlandweiten Open Data Plattform (DODP)**, Ifd. Nr. 39 Neu, Drucksache: R/X/2024/0778.

1 Verfahren wurde kurzfristig noch im Rahmen des letzten Sitzungsblocks am 05.07.2024 durch den Vergabeausschuss zum Start freigegeben: Dies betrifft die **„Modellierung großer Haltestellen und Bahnhöfe im VRR“** (Ifd. Nr. 40 Neu). Das Verfahren wird in Kürze starten. Inhaltlich geht es um Maßnahmen zur datentechnischen Neumodellierung der größeren Bahnhöfe und Umstiegsbauwerke im VRR für die Auskunft. In diesem Sitzungsblock wird der Vergabeausschuss über weitere Eckdaten zu diesem Verfahren informiert (**Drucksache: R/X/2024/0779**).

1 Verfahren wird im Rahmen des aktuellen Sitzungsblocks dem Präsidium zur Kenntnis vorgelegt (**Drucksache: R/X/2024/0786**), da es sich um die Vergabe einer Beratungsleistung von besonderer (politischer) Bedeutung handelt: Es betrifft die „Bewertung von Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan (NVP) 2025 zur Umsetzung der Verkehrswende.“

Weitere

6 Verfahren befinden sich aktuell noch in der Vorbereitung (Ifd. **Nr. 19, 20, 28 Neu, 29 Neu, 30 Neu und 31 Neu**), so dass hier kaum berichtenswerte Änderungen gegenüber dem letzten Sitzungsblock vorliegen.

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen **Zeilen „Stand 08/2024“** (in hellgrün dargestellt) in der als Anhang beigefügten **Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) 2024** entnommen werden.

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

2. Betriebslage des SPNV im Verbundraum

Die Betriebslage im SPNV ist weiterhin von Personalmangel insbesondere im Bereich des Fahrpersonals geprägt. Hinzu kommt eine vielfach außerordentlich angespannte Betriebsqualität aufgrund einer Vielzahl von Baustellen, Infrastrukturstörungen und externer Einflüsse. Kurzfristige Ausfälle aufgrund von Personalmangel konnten in den letzten Monaten aber gesenkt werden. Kommunizierte Einschränkungen wurden bzw. werden zwar mehrfach verlängert, aber die Einschränkungen sind so insgesamt planbarer. In den Sommerferien kam es bei allen EVU (außer Regiobahn) wieder zu vermehrten personalbedingten Ausfällen, die aber insgesamt weniger ausgeprägt als im Vorjahr waren.

Im Folgenden soll ein Sachstand zu den speziellen Problemen der einzelnen EVU gegeben werden.

DB Regio

Weiterhin kommt es zu punktuellen personalbedingten Ausfällen, an vielen Tagen ist DB Regio ohne relevante personelle Einschränkungen unterwegs. Mit dem ersten Schultag nach den Sommerferien hat die Linie S68 den Betrieb nach fast zwei Jahren wieder aufgenommen, zunächst nur in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. An den ersten beiden Tagen war die Linie sehr zuverlässig unterwegs, zu Beginn der Kalenderwoche 35 kam es allerdings zu

mehreren personalbedingten Ausfällen.

eurobahn

Insbesondere die eurobahn ist an Wochenenden immer wieder von starken Einschränkungen durch kurzfristige Krankmeldungen betroffen. Diese treffen die Fahrgäste leider vielfach ungeplant und kurzfristig.

RheinRuhrBahn

Das Flügelkonzept RE 14 ist bis Jahresende aufgrund von Fahrzeugproblemen ausgesetzt. Pünktuell kommt es aber insbesondere auf den Linien RE 10 und RB 31 zu Kapazitätsabweichungen.

Sehr problematisch stellt sich die Flottensituation auf der Linie S7 dar. Hier wechseln sich Tage mit sehr zuverlässigem Betrieb immer wieder mit größeren Ausfällen in der Flotte ab. Die Gesamtsituation ist leider sehr unbefriedigend.

NationalExpress

Bei NX fallen zur Stabilisierung geplant montags bis freitags sechs Fahrten pro Tag auf der Linie RE 4 aus. Es handelt sich dabei um HVZ-Leistungen zwischen Aachen und Düsseldorf. Auf der Linie RE 11 wurde der Verkehr zum 26. August zwischen Hamm und Düsseldorf wieder etwas ausgeweitet, dort sind aktuell zwölf Züge pro Tag unterwegs. Eine relevante Verbesserung der Situation ist im Jahr 2024 nicht mehr zu erwarten. Zusätzlich fallen auf allen Linien immer wieder tageweise verstärkt Züge personalbedingt aus.

VIAS

Auf der RB 39 ist der Fahrplan weiterhin deutlich eingeschränkt. Der Abschnitt zwischen Düsseldorf und Neuss wird derzeit bis auf einzelne Fahrten im Tagesrand nicht bedient und stattdessen auf parallele Angebote verwiesen. Zwischen Neuss und Grevenbroich fallen die zusätzlichen Züge in der HVZ aus und somit wird hier ein 30-Minuten-Takt angeboten. Der eingeschränkte Fahrplan wird zuverlässig erbracht und hat aktuell weiterhin Bestand. Auf der Linie RE 19 kommt es durch Personalmangel immer wieder zu Ad-Hoc-Problemen. Ein reduzierter Fahrplan ist hier bisher nicht geplant.

Regiobahn

Bei der Regiobahn führen weiterhin nicht personelle, sondern fahrzeugtechnische Probleme immer wieder zu Ausfällen. Nachdem die S28 kurzzeitig zumindest zwischen Kaarst und Mettmann im regulären 20-Minuten-Takt unterwegs war, musste das Angebot wegen

mangelhafter Fahrzeugverfügbarkeit wieder auf einen 20/40-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Zur Stabilisierung der Situation haben VRR und Regiobahn gemeinsam entschieden, die Linie RE 47 mindestens bis Jahresende 2025 auf Busbedienung umzustellen.

ÖPNV:

3. VRR-Nahverkehrsplan

Unmittelbar nach Vorlage und Beschluss des Entwurfs des VRR-Nahverkehrsplans 2025 in den VRR-Gremien im Sitzungsblock Juni 2024 starteten die Beteiligungsverfahren.

Der VRR verfolgt eine breit angelegte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) und der Öffentlichkeit für die Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans. So werden nicht nur – wie in § 9 ÖPNVG NRW festgelegt (Formales Beteiligungsverfahren) – die direkt betroffenen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, sondern auch die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Bürgerbeteiligung und ein breites Spektrum an Interessenvertretungen mit Bezug zu mobilitätsrelevanten Themen beteiligt.

Im Rahmen des Formalen Beteiligungsverfahrens, haben die Träger öffentlicher Belange (TöB) die Möglichkeit, ihre Hinweise zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 in Form einer schriftlichen Stellungnahme abzugeben. Hierfür wurde ein Zeitraum von rund 15 Wochen bis zum 11. Oktober 2024 (Fristende), gewährt. Insgesamt wurden 124 TöB angeschrieben. Darunter alle 16 kreisfreien Städte, alle sieben Kreise und alle elf kreisangehörigen Städte mit eigenem Verkehrsunternehmen und/oder übertragener ÖPNV-Aufgabenträgerschaft als Aufgabenträger für den ÖPNV im VRR, alle 31 konzessionierten Verkehrsunternehmen im VRR und 28 Interessenvertretungen mit Bezug zur Mobilität (Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände). Darüber hinaus wurden die im VRR tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die beiden benachbarten SPNV-Aufgabenträger bzw. Kooperationsräume, die benachbarten und direkt an das Verbundgebiet des VRR angrenzenden kommunalen Gebietskörperschaften bzw. Gebietskörperschaften mit einem besonderen verkehrlichen Bezug zum VRR, sowie die an das Verbundgebiet des VRR angrenzenden Provinzen im Königreich der Niederlande eingebunden.

Erstmals wurden die in NRW ansässigen Arbeitgeber- und -nehmerverbände, die IHK, die Handelskammern sowie sonstige Interessenvertretungen in diesem Bereich eingebunden. Ebenfalls wurden erstmals – neben den Seniorenverbänden – auch Vertreter aus der Jugend (Studenten- und Jugendvertretungen) eingeladen, Hinweise zum Entwurf des VRR-

Nahverkehrsplans 2025 abzugeben. Ebenso wurden zum ersten Mal Vertreter auf der politischen Ebene mit fachlichem Bezug zu den Aufgaben des VRR, konkret der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Planung der VRR AöR sowie die verkehrspolitischen Sprecher der im Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR vertretenen Fraktionen als TöB eingebunden.

Zusätzlich wurden – wie schon beim VRR-Nahverkehrsplan 2017 praktiziert und gut angenommen – alle TöB eingeladen, ihre schriftlichen Hinweise in anschließenden Gesprächen mit den zuständigen Expert*innen des VRR zu diskutieren. Diese Gespräche sollen im Dezember 2024 und Januar 2025 stattfinden.

Darüber hinaus werden alle Bürger*innen (also nicht nur die Nahverkehrskund*innen) eingeladen, Hinweise und Anregungen zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 über die Online-Dialogplattform „Einsteigen & Mitreden“ des VRR im Rahmen einer Bürgerbeteiligung, die zwischen dem 2. und 30. September 2024 stattfinden wird, abzugeben. Dabei haben insbesondere Pendler*innen durch ihre regelmäßige Nutzung des ÖPNV fundierte Kenntnisse über die Situation auf ihrem eigenen Fahrtweg im ÖPNV, und die Summe aller Hinweise gibt ein recht akkurates Bild über die betriebliche Situation, also über Probleme und Optimierungsfelder im ÖPNV im gesamten Verbundgebiet des VRR (Schwarmintelligenz). Diese Hinweise werden fachlich ausgewertet, nach Thema und Region geclustert und fließen in die Gespräche mit den TöB im mündlichen Teil des Formalen Beteiligungsverfahrens ein.

Anschließend werden die über alle drei Beteiligungsformate eingehenden Hinweise durch die fachlich zuständigen Expert*innen des VRR dahingehend geprüft, ob sie in den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 aufgenommen werden bzw. begründet nicht aufgenommen werden.

Es ist geplant, den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 den VRR-Gremien im Sitzungsblock im Juni 2025 zur Beschlussfassung vorzulegen.

4. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität

Die neue Rahmenvereinbarung zwischen Zukunftsnetz Mobilität NRW und seinen Mitgliedskommunen

Vor gut acht Jahren begann die partnerschaftliche Zusammenarbeit von Kommunen und VRR AöR im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Inzwischen ist die Anzahl von damals acht Kommunen auf insgesamt 68 Mitgliedskommunen im VRR-Raum gestiegen (Stand August 2024). Basis für die Zusammenarbeit ist eine Rahmenvereinbarung über die Aktivitäten der Partner bei

dem gemeinsamen Ziel „Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung - Klimaschutz durch Verkehrswende“. Diese Rahmenvereinbarung beinhaltet neben Vereinbarungen zur Form und Dauer der Zusammenarbeit, auch die Angebote der VRR AöR und der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr an die Mitgliedskommunen. Diese reichen von der Vernetzung über Beratung und Qualifizierung durch verschiedene Lehrgänge, bis hin zur Umsetzung von gemeinsamen Aktionen.

Die Rahmenvereinbarung enthält aber auch die Anforderungen, welche an die Kommunen im Falle einer Mitgliedschaft gestellt werden. Dies ist in erster Linie die Benennung eines oder einer Verantwortlichen Person als Ansprechpartner*in. Am Ende geht es aber immer auch um die Umsetzung von konkreten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der vernetzten Mobilität.

Aufgrund der bislang zeitlichen Befristung und gewonnener Erkenntnisse aus den zurückliegenden acht Jahren, wurde die Rahmenvereinbarung vor Kurzem für alle Mitgliedskommunen neu aufgelegt. Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

- Die zeitliche Befristung wurde komplett aufgehoben.
- Die Abstimmungsgespräche auf Leitungsebene, die sich als besonders wertvoll für die Zusammenarbeit erwiesen haben, werden verstetigt.
- Beim „Aufbau eines Kommunalen Mobilitätsmanagements“ werden die Spezifika der Mitgliedskommunen stärker berücksichtigt. Hier wird nun auf eine kommunenspezifische Herangehensweise gesetzt. Wo Unterstützungsbedarf besteht, unterstützt die Stabsstelle Zukunftsnetz/Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr mit passenden Formaten.

Mobiler Tresentalk: Ein neues Format für die Kommunalpolitik

Neben der Beratung kommunaler Verwaltungen, unterstützt die Koordinierungsstelle des ZNM mit verschiedenen Angeboten die Kommunalpolitik in Bildung von Mobilitätswissen, Klärung des Rollenverständnisses zwischen Politik und Verwaltung, Entwicklung gemeinsamer Ziele und mit fachlichen Impulsen.

Ein neues Format für die Kommunalpolitik ist der „Mobile Tresentalk“, mit dem ein niederschwelliger und informeller Austausch in der Kommune vor Ort ermöglicht werden soll. Ziel ist es mit der Kommunalpolitik vor Ort ins Gespräch zu kommen, unsere Angebote vorzustellen und eine Möglichkeit für Ideen und Anregungen der Politik bezüglich unserer Arbeit zu schaffen.

Die Premiere des Formates wurde am 27.06.24 erfolgreich in Dortmund in der Gaststätte

„Bürgermeister Lindemann“ umgesetzt. Die nächste Veranstaltung der Reihe wird am [18.09. in Recklinghausen](#) stattfinden. Weitere Termine sollen folgen.

Interessierte können sich gerne bei der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr melden, falls sie eine ähnliche Veranstaltung in ihrer Kommune oder ihrem Stadtviertel durchführen möchten. Dabei ist der „Mobile Trensentalk“ im Hinblick auf die Räumlichkeiten nicht auf eine Gaststätte beschränkt, sondern kann auch gerne andersorts stattfinden.

5. Marketingaktion „DeinRadschloss“

Im Zeitraum vom 07.06. bis 11.07.2024 wurde eine DeinRadschloss-Plakataktion durchgeführt. Als Vorlage dienten die drei Motive, die im Rahmen der letztjährigen Marketingaktion neu designt wurden. Die Ausspielung der Plakate erfolgte an insgesamt 177 Standorten im Umfeld von Bahnhöfen, an denen sich DeinRadschloss-Anlagen befinden. Die durchgeführte Marketingaktion mit den Plakaten hat eine hohe Aufmerksamkeit erzielt.



6. Fahrplanwechseldaten im ÖSPV

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 28.09.2023 die Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im ÖSPV (siehe Drucksache Nr. O/X/2023/0587) beschlossen. Die Richtlinie trat zum 1. Februar 2024 in Kraft und hat zum Ziel, die Planbarkeit hinsichtlich der Fahrplanwechseldaten für die Fahrgäste, aber auch für die häufig auch über die

Stadtgrenzen hinaus verkehrenden Verkehrsunternehmen im ÖSPV zu verbessern, um so die Umsetzung von Fahrplanwechseln verbundweit zu koordinieren und zu vereinheitlichen. Von bis dato über 20 praktizierten ÖSPV-Fahrplanwechseldaten pro Jahr im VRR wurde diese Zahl durch Einführung der Richtlinie auf vier mögliche, einheitlich festgelegte Termine pro Jahr reduziert.

Die VRR-Verwaltung überwacht die Einhaltung der Richtlinie. Dank der neuen Festlegungen wurden die ÖSPV-Fahrplanwechsel erfolgreich gebündelt. So erfolgten seit Inkrafttreten der Richtlinie nun gebündelte ÖSPV-Fahrplanwechsel am 9. Juni 2024 (gemeinsam mit dem Fahrplanwechsel des SPNV) und am 21. August 2024 (erster Schultag nach den Sommerferien). Der nächste Fahrplanwechsel im ÖSPV kann dann am 15. Dezember 2024 gemeinsam mit dem SPNV erfolgen. Außerhalb dieser einheitlichen Daten erfolgten Fahrplananpassungen lediglich im Rahmen der zulässigen Ausnahmen, insbesondere als Reaktion auf baustellenbedingte Streckensperrungen.

Information

7. Digitale Kundensysteme

I. Auskunftssystem

Die Auskunft läuft weiterhin stabil. Auch bei zeitweisen Sprüngen in den Anfragezahlen, insbesondere zwischen Mitte Juni und Mitte Juli, gab es keine Kapazitätsengpässe. Alle Prozesse haben die notwendigen Informationen bereitgestellt. Um dies auch in Zukunft zu gewährleisten, befindet sich eine neue Systemarchitektur in der Konzeption, die die bisherigen Serverstrukturen der Auskunft für die aktuellen und zukünftigen Anforderungen neu aufstellt. Die Umsetzung erfolgt bis Ende des Jahres. Zudem sind insbesondere die Themen Takte und Linien als Zusatzinformation, Aktualisierung der Routinginformationen für große Bauwerke sowie eine neue Version der Auskunft (EFA 10.6) im Fokus der Weiterentwicklung. Durch die neue EFA-Version werden u.a. beim barrierefreien Routing mit Aufzügen und Fahrtreppen sowie der schnelleren Verarbeitung und Bereitstellung von Fahrplandaten deutliche Erweiterungen und Verbesserungen umgesetzt.

II. VRR Verbund-App

Die VRR Verbund-App hatte im Juni 2024 erstmalig über 1 Millionen Nutzer*innen, die die Verbund-App auf ihrem Smartphone installiert haben. Seit dem 01.01.2023 hat sich diese Kenngröße damit fast verdoppelt und setzt einen positiven Trend fort. Dies zeigt sich auch in den weiterhin sehr guten Bewertungen mit 4,4 Sternen bei Apple und 4,2 Sternen bei Android (Stand Mitte August).

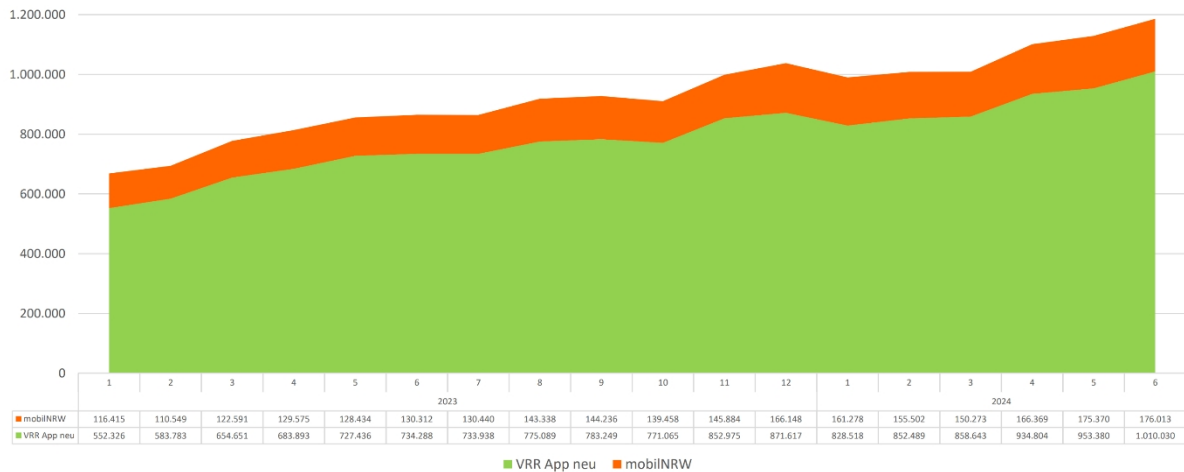


Abbildung: Anzahl der installierten Apps auf Smartphone

Hinzu kommen noch die mobil.nrw App mit einer weiterhin positiven Entwicklung und Bewertung sowie die Mandanten-Apps, die bei den Verkehrsunternehmen im Einsatz sind. Diese bieten den gleichen hohen Funktionsumfang aus Auskunft, klassischem Ticketing und eezy.

Im Fokus der Weiterentwicklungen in der App stehen aktuell insbesondere die Design-Anpassungen, die einige Neuerungen für die Nutzer*innen sowie für die Barrierefreiheit bringen werden. Ein Rollout dieser neuen Version ist für Mitte/Ende Q4/2024 geplant. Einige Anpassungen, bspw. zur Voice-over-Funktion oder zur BITV-Konformität (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) wurden auch schon vorab in die aktuelle App integriert. Zudem wurde die neue eezy-Gutscheinfunktion in der App aufgenommen.

III. Ticketshop und CheckIn/CheckOut

Die Nutzung des eezy-Tarifs und damit des CheckIn/CheckOut-Systems in den verschiedenen Apps des VRR und der Verkehrsunternehmen hat sich weiter positiv entwickelt. Die Marketingmaßnahmen wirken zudem positiv nach und auch im April konnte durch die Marketingaktion eine hohe Nutzung – nah am Höchstwert von Dezember 2023 – erzielt werden. Auch die nachfolgenden Monate Mai, Juni und Juli zeigen diese sehr positive Entwicklung.

Die Bestellungen in den Ticketshops entwickeln sich weiter gut. Im Juli 2024 machten die eezy Fahrten 50% der Bestellungen aus, sodass diese von der Zunahme seit Dezember ebenso profitieren.

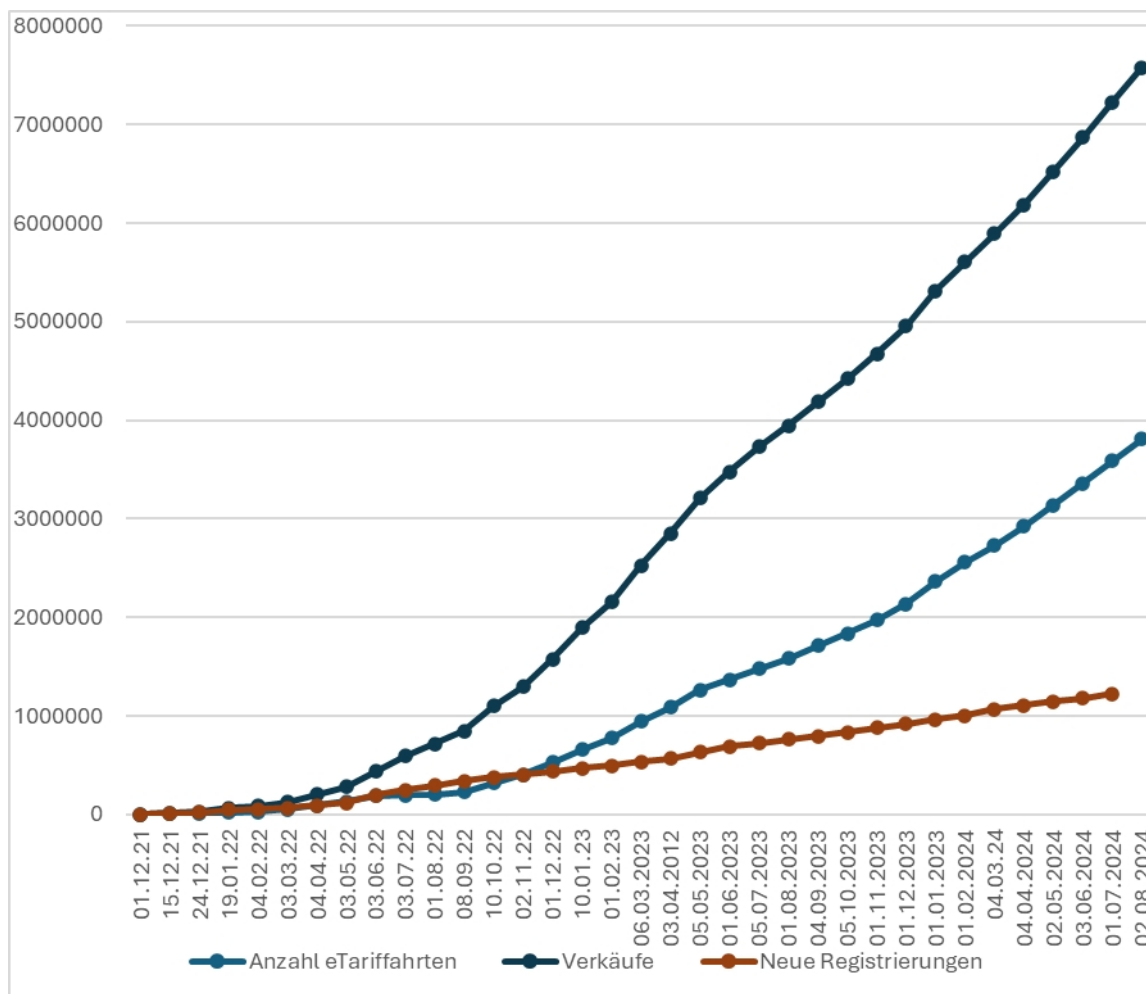


Abbildung: Nutzungszahlen eTarif-Fahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (ab Dezember 2021)

Die Quote beim Assisted CheckOut liegt aktuell mit ca. 76% (Stand Juli) der Nutzer*innen, die sich direkt und ohne zusätzliche Erinnerung auschecken, nochmal höher als in den Vormonaten. Nach Analyse der aktuell vorliegenden Zahlen zeigt sich, dass insbesondere die Themen Erhalt und Wahrnehmung der Assist-Nachricht und weiterer Umgang damit durch die Nutzer*innen sowie die Zeitspanne zwischen der Nachricht und dem CheckOut weiter untersucht werden müssen. Dies auch um weiter validieren zu können, an welchen Stellen der Algorithmus verbessert werden kann, um die Nutzer*innen zeitnah zu informieren.

Im Sinne der Weiterentwicklung wurden im 1. HJ. 2024 insbesondere Anpassungen im Hintergrundsystem und Serviceportal für die Verkehrsunternehmen vorgenommen. Dies beinhaltete vor allem Funktionen, die den Umgang mit dem DeutschlandTicket sowie DeutschlandTicketSozial betrafen, damit die Abonnements leichter verwaltet werden können. Zudem wurden einige Hinweise für Kunden im Ticketshop angepasst, um auf Fragen, die Kund*innen an die Service- und Kundendialoge gestellt haben, zu reagieren. Auch das Thema Missbrauchsprävention bei Zahlverfahren (insbesondere Lastschrift) mit Fokus auf

den angebotenen Finanzdienstleistungen waren Teil der Entwicklungen und Arbeiten am Ticketshop.

Die größte Anpassung ist im Bereich Ticketshop für den eezy-Tarif erfolgt. Hier wurde eine neue Funktion eingeführt, mit der Gutscheine auch für den eezy-Tarif ausgestellt und bspw. in Marketingaktionen genutzt werden können. Die schon im klassischen Ticketshop vorhandene Funktion musste dabei für die Besonderheiten des eezy-Tarifs adaptiert und in den CheckIn-Prozess eingebaut werden. Damit sind nun neben den bisherigen Aktionen auch Aktionen mit Promocodes sowie Individualgutscheine möglich.

Die nächsten großen Weiterentwicklungen sowohl im Bereich Auskunft als auch App und Ticketshop werden durch die Veränderungen der großen Tarifreform bestimmt werden. Hierfür müssen Prozesse in allen drei Bereichen angepasst, Tarifmodule und Auskünfte verändert und Produktlisten, Datenbanken sowie Informationen, Texte und Hinweise aktualisiert werden.

8. Aufbau eines landesweiten On-Demand-Ride-Pooling-Systems

Das Thema On-Demand Ridepooling ist im Zukunftsvertrag der NRW-Landesregierung verankert und wird als wichtiger Baustein in einem integrierten ÖPNV-Gesamtkonzept mit Angebotsoffensive platziert. Das KCD NRW wurde vom MUNV NRW mit dem Aufbau eines landesweiten On-Demand Systems beauftragt. 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 einer bedarfsorientierten Integration der On-Demand Systeme in den ÖPNV.

Zunächst fokussiert sich das KCD NRW auf den Aufbau der mandantenfähigen On-Demand Plattform NRW, die aus einem Hintergrundsystem, einer Leitstellen-Webseite und einer Fahrpersonal-App sowie einer Fahrgast-App bestehen soll. Damit soll eine Reduktion des finanziellen und personellen Aufwands für On-Demand Verkehre seitens der Verkehrsunternehmen erreicht werden. Zusätzlich wird damit ein Beitrag für die integrierte Planung der kommunalüberschreitenden Verkehre angestrebt.

Aktuell wird der Förderantrag zum Wirkbetrieb der Plattform mit dem MUNV NRW abgestimmt. Unter Vorbehalt der Finanzierungszusage ist der Betrieb der Plattform bis Ende 2029 gesichert.

Der derzeitige Projektfokus liegt auf dem Anforderungsmanagement mit den

Verkehrsunternehmen sowie der Erstellung des Lastenhefts der On-Demand-Plattform NRW. Die europaweite Ausschreibung ist für Dezember 2024 geplant. Das Plattform-Set-Up sowie der anschließende Plattformbetrieb sind für Mitte 2025 vorgesehen. Parallel zur Ausschreibung werden strategische Themen wie die Festigung des Zielbildes On-Demand in NRW, Anfertigung einer Begleitforschung und Fortführung des Stakeholdermanagements bearbeitet.

Zudem wird der geförderte Projektaufbaustab des KCD NRW seit Mitte 2024 über einen Rahmenberatungsvertrag von einer Rechtsanwaltskanzlei unterstützt. Beratungsbedarfe bestehen zur Entwicklung der erforderlichen Vertragsverhältnisse und im Rahmen des Datenschutzes.

Bis zum Ende des Jahres 2024 wird unter Federführung des KCM NRW ein landesweites Konzept für einen On-Demand Tarif entwickelt.

Aktueller Zeitplan:



9. Konzept zur „Standardisierung des Datenaustauschs für Gelegenheitsverkehre - SDGV“

Ein flexibel und einfach nutzbarer Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) erfordert u.a. eine aktuelle, durchgängige und diskriminierungsfreie Fahrgastinformation. Die digitale Vernetzung schafft hierfür wesentliche Grundlagen. Sie ist überdies die Voraussetzung für den elektronischen Vertrieb und somit der Grundstein der Servicekette „Informieren – Buchen – Bezahlen“.

Eine Vernetzung bedingt herstellerunabhängige Standards, auf deren Basis Daten und Informationen systemübergreifend ausgetauscht werden können. Die Notwendigkeit zur

Vernetzung endet dabei nicht bei den „klassischen“ Formen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Bewährte Mobilitätsformen, wie z.B. Taxen und neue Mobilitätsdienstleister leisten ebenfalls einen Beitrag zur individuellen Mobilitätsgestaltung und dürfen bei Mobility-as-a-Service (MaaS) nicht vernachlässigt werden.

Zielsetzung des Förderprojekts war vor diesem Hintergrund die „Erstellung eines herstellerunabhängigen Grundkonzepts und Aufbau eines prototypischen Datenbankmodells für Daten des Gelegenheitsverkehrs“ kurz „Standardisierung des Datenaustauschs für Gelegenheitsverkehre – SDGV“, welches die drei Formen des Datenaustausches

1. reiner Datenaustausch (Information),
2. Datenaustausch i.V.m. Austausch eines Buchungslinks, der den Absprung zwecks Buchung auf die Seite des jeweiligen Anbieters ermöglicht und
3. Tiefenintegration (Buchung direkt im jeweiligen Fahrgastinformationssystem und ohne Absprung)

berücksichtigt und die Betreiber der relevanten Systeme in die Lage versetzt, die erforderlichen Informationen standardisiert zu übermitteln bzw. auszutauschen.

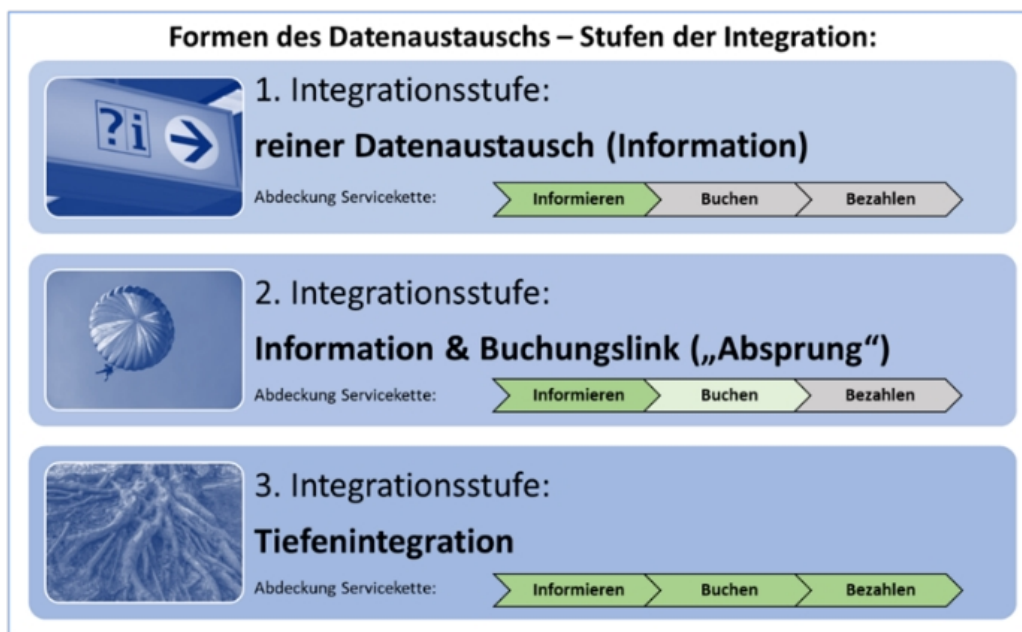


Abbildung: Formen des Datenaustauschs – Stufen der Integration

Im Ergebnis wurden, aufbauend auf der Dokumentation der Datenflüsse im Bestand und der Analyse der bestehenden Standards für den Datenaustausch von Gelegenheitsverkehren, konzeptionelle Vorschläge für die drei o.g. Integriationsstufen skizziert. Im Rahmen des Vorhabens wurde ein fachliches Datenmodell beschrieben und es wurden begründete

Empfehlungen für die Abbildung der drei Stufen über bestehende Schnittstellenformate abgegeben.

Die Projektdokumentation sowie weitere Informationen befinden sich auf der WEB-Seite der zentralen Koordinierungsstelle des ÖV-Datenverbundes unter <https://zks-nrw.de/projekte/sdgv> .

Aufgabe künftiger Vorhaben könnte es vor diesem Hintergrund sein, auf den mit SDGV geleisteten Vorarbeiten aufzubauen und das fachliche Datenmodell durch ein technisches Datenmodell zu ergänzen, um so auch die technischen Grundlagen für die praktische Umsetzung eines zukunftsweisenden, standardisierten Datenaustausches im Bereich der Gelegenheitsverkehre zu schaffen. Diese Entwicklungen werden auch im landespolitischen Kontext unterstützt. Um etwaige Entwicklungen hierzu passfähig zu gestalten, stimmt sich der ÖV-Datenverbund regelmäßig mit dem Kompetenzzentrum Digitalisierung ab.