



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/X/2024/0795	18.11.2024	4

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.11.2024	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.12.2024	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.12.2024	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	10.12.2024	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	11.12.2024	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

Der Sachstandsbericht gliedert sich wie folgt:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2024
2. Förderaufruf „Mobilstationen der Zukunft“ im Rheinischen Revier

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

3. Änderungen zum Fahrplanwechsel
4. Sachstand Hochleistungskorridor Hagen Köln

ÖPNV:

5. Sachstand zum VRR-Nahverkehrsplan
6. Stellungnahme des VRR zum Nahverkehrsplan des Kreises Unna

7. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen
8. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität
9. VRR Ortsverkehr-Ticket-Richtlinie (Änderung der Anlage 1.1)
10. Ergebnisse der Fahrgastbefragung auf den XBus-Linien (X05, X27, X28, X32 und X49)

Information

11. Digitalisierungsoffensive
12. Aktueller Stand On-Demand-Ride-Pooling-System

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat 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 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 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 1** beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der fortgeschriebene JVP 2024 für den Sitzungsblock November/Dezember 2024 vorgelegt (Redaktionsstand: 31.10.2024).

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 (Ifd. 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 17 Neuanmeldungen hinzugekommen, so dass der aktuelle JVP für den Sitzungsblock November/Dezember 2024 insgesamt 42 Verfahren beinhaltet, auf die im Folgenden noch näher eingegangen wird. Für den aktuellen Sitzungsblock sind keine Neuanmeldungen gegenüber dem letzten Sitzungsblock zu verzeichnen.

Hier die wesentlichen Sachstände zum bevorstehenden Jahresende im Überblick:

10 Verfahren wurden im Verlauf des Jahres 2024 bis zum Redaktionsschluss planmäßig zum Abschluss gebracht (Ifd. Nr. 5, 6, 8, 27, 32, 34, 36, 37, 40 und 42).

5 Verfahren stehen kurz vor dem Abschluss. Hierbei handelt es sich u.a. um den Abschluss einer neuen Rahmenvereinbarung über Support-, Wartungs- und Weiterentwicklungsarbeiten im Zusammenhang mit der deutschlandweiten Open Data Plattform (DODP) mit der Ifd. Nr. 39. Die Angebotsfrist endet am 12.11.2024. Der Auftrag soll vsl. noch in 11/2024 erteilt werden. Darüber hinaus steht die Vergabe der SPNV-Linie RE47 (Düsseldorf - Solingen – Remscheid – Lennep) kurz vor dem Abschluss (Ifd. Nr. 33). Die Vergabeentscheidung wird in einer Sondersitzung des Vergabeausschusses in 11/2024 erwartet (Drucksache: S/X/2024/0817).

Außerdem entscheidet der Vergabeausschuss im aktuellen Sitzungsblock über die Vergabe des Express-Netz Emscher (Ifd. Nr. 12) mit den SPNV-Linien RE3 (D – GE – Do – Hamm) und RE41 (BO – RE – Haltern am See) – (Drucksache: S/X/2024/0816).

Des Weiteren steht die Vergabe der Bewertung der im VRR-Nahverkehrsplan 2025 beschriebenen Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrswende im VRR in den Bereichen SPNV und Koordination ÖPNV an (Ifd. Nr. 41). Der Auftrag soll in 11/2024 in Form eines Abrufs aus dem bestehenden Rahmenvertrag mit der KCD GmbH über individuelle Beratung erteilt werden.

Und abschließend soll in 2024 noch das Vergabeverfahren für die politische Kommunikation (Ifd. Nr. 9, Teil a) starten und zum Abschluss gebracht werden. Federführer der gemeinsamen Ausschreibung der drei SPNV-Aufgabenträger in NRW ist hierbei der Zweckverband go.Rheinland (vormals NVR). Bei der gemeinsamen politischen Kommunikation soll eine Agentur die Aufgabenträger beraten, strategische Kommunikationsmaßnahmen entwickeln und die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen im landespolitischen Umfeld organisieren.

6 Verfahren sollen in Kürze starten: Hierbei handelt es sich zum einen um die Vergabe der Planungsleistungen (Leistungsphasen 1 und z.T. 2 HOAI) für die Ratin-ger Weststrecke (Ifd. Nr. 26) und zum anderen um die Ausschreibung der landesweiten mandantenfähigen On-Demand-Plattform mit zentralem Hinter-grundsystem (Ifd. Nr. 30). Für letzteres wird die Zustimmung des Verga-beausschusses im aktuellen Sitzungsblock erwartet (Drucksache Nr.: R/X/2024/821).

Darüber hinaus werden im aktuellen Sitzungsblock die entsprechenden Zu-stimmungen zum Start der beiden SPNV-Verfahren RRX-B-Flotte, Ifd. Nr. 19 (Drucksache Nr.: S/X/2024/0815) und Regiobahn (Linie S28), Ifd. Nr. 31 (Drucksache Nr. S/X/2024/0827), erwartet.

Ebenfalls noch in 2024 sollen vsl. die Vergabeverfahren Dortmund-Siegerland-Express (RE34 Dortmund-Siegen), Ifd. Nr. 16, und die Beschaf-fung von Fahrzeugen und Personal für SEV-Verkehre im SPNV, Ifd. Nr. 35, an den Start gehen. Hierfür liegen die entsprechenden Aufstellungsbeschlüs-se bereits vor.

4 Verfahren wurden zwischenzeitlich veröffentlicht bzw. gestartet: Hierbei handelt es sich um die Digitalisierung B2B (E-Akte) (Ifd. Nr. 11). Leistungsgegenstand ist die Beschaffung bzw. Entwicklung einer E-Akte und eines Dokumentenmanage-mentsystems sowie eines Nutzerportals für die Beantragung von Förder-maßnahmen. Das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb wurde am 22.07.2024 gestartet. Die Teilnahmeanträge sind zwischenzeitlich aus-gewertet. Aktuell läuft die Frist für die Abgabe der indikativen Angebote (bis zum 20.11.2024). Eine Vergabe soll möglichst noch in diesem Jahr erfolgen.

In 10/2024 wurde außerdem das Vergabeverfahren Netz westliches Münster-land mit den SPNV-Linien RB51, RB63 und RB64 (Ifd. Nr. 15) in Form eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb gestartet. Die Vergabe ist nach aktuellem Stand für das 2. Quartal 2025 vorgesehen.

Ebenfalls in 10/2024 wurde das Ausschreibungsverfahren für die SPNV-Sonderverkehre ab 12/2025 auf den Weg gebracht (Ifd. Nr. 17). Die Vergabe ist für das 1. Quartal 2025 geplant.

Auch die Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Ruhr, Teilnetz D, mit den Linien S5, S8 und RE41 (Ifd. Nr. 18) läuft bereits seit 07/2024. Hier soll die Vergabe vsl. ebenfalls im 1. Quartal 2025 erfolgen.

14 Verfahren bedurften komplett einer Verschiebung auf das kommende Jahr 2025. Die Gründe hierfür sind unterschiedlich. Zum Teil sind die Finanzierungen noch nicht geklärt, da entsprechende Fördermittelzusagen ausstehen. Zum Teil konnte die Vorplanung noch nicht abgeschlossen werden oder es stehen noch Abstimmungsprozesse aus. Hierbei handelt es sich um die Vergabeverfahren mit den Ifd. Nr. 2 (Stufe 2), 4, 10, 13, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29 und 38. Diese Verfahren werden im JVP 2025 erneut aufgenommen.

3 Verfahren waren in 2024 von Planänderungen betroffen: Hierbei handelt es sich u. a. um die ursprünglich geplante Ausschreibung einer „Digitalen Informationsplattform (Digitaler Informations-Hub)“, Ifd. Nr. 1. Leider konnte hierfür keine gesicherte Zusage für eine Finanzierung über Fördermittel des Landes erwirkt werden. Daher hat sich der VRR entschlossen, das Vorhaben vorerst zurückzustellen bzw. nicht weiter zu verfolgen.

Ebenfalls betroffen von einer Planänderung war die 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.

Auch für das Vergabeverfahren „Kundendialogsystem“ (Ifd. Nr. 7) bedurfte 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 musste das Verfahren aufgehoben werden. Der Vorgang ist damit abgeschlossen. Eine neue Vergabe mit geändertem Leis-

tungsspektrum ist für 2025 geplant. Das Verfahren wird dann erneut dem Vergabeausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden.

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Stand 10/2024“ (in hellgrün dargestellt) in der als Anhang beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) 2024 entnommen werden.

2. Förderaufruf „Mobilstationen der Zukunft“ im Rheinischen Revier

Zur Unterstützung des Strukturwandels setzt sich der VRR gemeinsam mit go.Rheinland für den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote im Rheinischen Revier ein. Im Verbundgebiet des VRR zählen hierzu zum einen Ausbauprojekte im SPNV wie die Verlängerung der S6 von Köln nach Mönchengladbach sowie Machbarkeitsstudien, zum Beispiel zum Ausbau der Revierbahn Ost (vgl. Drucksache Nr. S/X/2023/0619).

Zum anderen umfassen die Aktivitäten des VRR in diesem Gebiet Förderungen von Investitionen in Verknüpfungspunkte zwischen Individual- und öffentlichem Personennahverkehr, die über die bisherigen Möglichkeiten des ÖPNVG NRW hinausgehen. Konkret nutzen hier go.Rheinland und VRR die Chance, Strukturfördermittel des Bundes (InvKG) und des Landes für Maßnahmen zur Attraktivierung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes einzusetzen.

In Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) haben go.Rheinland und VRR hierfür das Gesamtprojekt „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier“ initiiert, das die beiden Förderangebote „Mobilstationen der Zukunft im Rheinischen Revier“ und „Smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier“ umfasst. Für die Förderung kommunaler Maßnahmen in den beiden Teilprojekten stellt das Land NRW auf der Grundlage der Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen in Nordrhein-Westfalen Mittel in Höhe von insgesamt 37,75 Mio. Euro zur Verfügung. Entgegen den ursprünglichen Überlegungen ist aufgrund gesetzlicher Bestimmungen statt der Zweckverbände die Bezirksregierung Köln Bewilligungsbehörde dieser Fördermaßnahmen. Antragstellung, Planung und Umsetzung werden allerdings von Mitarbeitenden der beiden Aufgabenträger go.Rheinland und VRR beratend begleitet, die fachliche Beratung ist verpflichtend vor Antragstellung.

Das Förderangebot zu Mobilstationen der Zukunft, für das 30 Mio. Euro bereitstehen, soll im Rheinischen Revier die flächendeckende Einrichtung von Mobilstationen anschieben. Im Hinblick auf die Ausstattungselemente, die Nutzung digitaler Systeme oder die Standortge-

staltung soll dabei insbesondere die Umsetzung innovativer Ansätze unterstützt werden. Die derzeit identifizierten potenziellen Standorte für Mobilstationen liegen meist an Haltestellen des ÖSPV/SPNV. Darüber hinaus sollen mit dem Programm auch Standorte in Wohn- und Gewerbequartieren ohne ÖPNV-Anschluss berücksichtigt werden. Neben den üblichen Ausstattungselementen heutiger Haltestellen sollen an den Mobilstationen je nach Bedarf vor Ort z. B. E-Ladesäulen, Verleihsysteme für (Elektro-)Fahrräder, E-Scooter und Carsharing sowie öffentliches WLAN oder Co-Working-Spaces zur Verfügung stehen. Damit geht der neue Förderzugang über die Möglichkeiten nach § 12 ÖPNVG NRW hinaus und wird dazu beitragen, das Rheinische Revier langfristig zu einer Modellregion für vernetzte und digital optimierte Mobilität zu entwickeln.

Das neue Förderprojekt wird am 26.11.2024 mit der Vorstellung des Förderangebots für „Mobilstationen der Zukunft“ durch das Land NRW, die Bezirksregierung Köln sowie die Verkehrsverbünde go.Rheinland und VRR in einer Auftaktveranstaltung (Online-Termin) für Kommunen und Verkehrsunternehmen im Rheinischen Revier starten. In der Veranstaltung wird das Land den Förderaufruf des Landes sowie die auf der Grundlage der Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des *Investitionsgesetzes Kohleregionen* in Nordrhein-Westfalen vom 08.12.2020 erstellte Förderleitlinie erläutern. Die Öffentlichkeit wird über eine Pressemitteilung des Landes NRW informiert.

Verkehr und Sicherheit

SPNV

3. Änderungen zum Fahrplanwechsel

Mit dem Fahrplanwechsel zum 15.12.2024 kommt es im VRR-Gebiet wieder zu Änderungen im Regelfahrplan-Angebot.

Aufgrund der angespannten Personallage und der massiven Baustellen-Tätigkeiten im Netz von DB-InfraGo können leider nicht alle gewünschten Angebotsverbesserungen des VRR direkt umgesetzt werden und es kommt erneut zu zusätzlichen Einschränkungen durch häufigere und länger dauernde Sperrungen der Infrastruktur.

Folgende Änderungen im SPNV sollen zum Fahrplanwechsel auf den Netzfahrplan 2025 umgesetzt werden:

S2 (DB-Regio)

- Stündlicher Nachtlückenschluss Essen – Dortmund (1 Zugpaar Mo-Sa, 2 Zugpaare So+F)
- Dadurch 24/7-Betrieb auf der Achse Dortmund – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg zusammen mit RB32.
- 2 HVZ-Zugpaare DO-Mengede – Dortmund Hbf zur Öffnung von heute bereits gefahrenen Leerfahrten an Mo-Fr.

RE2 (DB-Regio)

- Fahrt um 6:25 Uhr von Münster nach Düsseldorf an So+F verkehrt künftig bereits ab 6:07 Uhr ab Münster und bedient bis Haltern alle Halte (RE42 in dieser Zeitlage wird dagegen auf Haltern – Essen eingekürzt).

RE5 (National-Express)

- Verkehrt zwischen Oberhausen und Friedrichsfeld aufgrund der geänderten Infrastruktur und neu angelegtem Bahnhof in Friedrichsfeld bereits während der 80-Wochen-Baustelle (außerhalb der Vollsperrungen) gemäß Zielkonzept mit allen Halten.

RE10 (Transdev Rhein-Ruhr)

- Verlängerung des 30'-Taktes Kleve – Düsseldorf Hbf, sowie Krefeld Hbf – Kleve (aus der heute in Krefeld endenden Fahrt heraus) an Mo-Fr um 1 Stunde.

RE14 (NordWestBahn)

- Verlängerung des 30'-Taktes Dorsten – Essen Hbf an Mo-Sa abends um 1 Stunde.

RE42 (DB-Regio)

- Verlagerung der Fahrt um 6:07 Uhr von Münster nach Essen Hbf an So+F im Abschnitt Münster – Haltern am See auf die Linie RE2 (von dort beschleunigt weiter bis Düsseldorf Hbf). Die RE42-Fahrt als RE42 setzt neu erst in Haltern am See ein und verkehrt dann wie gehabt bis Essen Hbf mit allen Halten.

RE57 (DB-Regio)

- Der Spätzug um 20:52 Uhr ab Warburg verkehrt neu täglich bis Dortmund Hbf an Stelle von Hagen Hbf.

RB31 (NordWestBahn)

- Ausweitung 30'-Takt Moers – Duisburg an Sa um 3 Stunden (3 Zugpaare) zeitlich nun analog zu Mo-Fr (letzte Abfahrt Duisburg Hbf nun an Sa um 19:43 statt 16:43 Uhr).

RB32 (DB-Regio)

- Nachtlückenschluss Duisburg Hbf – Gelsenkirchen Hbf an Mo-Fr (Anschluss auf S2 nach Dortmund Hbf) mit 3 zusätzlichen Zugpaaren.
- Einkürzung von 4 (Sa) bzw. 5 (So+F) Zugpaaren in Wochenend-Nächten auf den Laufweg Duisburg Hbf – Gelsenkirchen Hbf als Kompensation.
- Somit ab Fahrplanwechsel täglicher 24h-Betrieb auf der Achse Duisburg – Oberhausen - / Essen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund durch Anschluss RB32 auf S2 und umgekehrt in Gelsenkirchen.

RB43 (DB-Regio)

- Tägliche Ausweitung der Betriebszeit um 2 Stunden abends im Abschnitt Dorsten – Wanne-Eickel Hbf gemäß der Folge-Ausschreibung im Niederrhein-Münsterland-Netz.
- Tägliche Ausweitung der Betriebszeit um 1 Stunde abends im Abschnitt Dortmund Hbf – Wanne-Eickel Hbf gemäß der Folge-Ausschreibung im Niederrhein-Münsterland-Netz.
- Ausweitung der Betriebszeiten um 1 Stunde früher morgens an Sonn- und Feiertagen im Gesamt-Verlauf gemäß der Folge-Ausschreibung im Niederrhein-Münsterland-Netz.

RB52 (DB-Regio)

- Beseitigung der 2-Stunden-Takt-Lücken an So+F morgens zwischen Hagen und Lüdenscheid (2 Zugpaare), stattdessen nun täglicher Stundentakt an allen Verkehrstagen.
- Fahrzeit-Anpassungen der Nachtzüge Lüdenscheid – Hagen / Hagen – Lüdenscheid.

4. Sachstand Hochleistungskorridor Hagen Köln

Die DB InfraGO hat bundesweit 43 Korridore festgelegt, die für das sogenannte Hochleistungsnetz eingerichtet werden sollen. Seit 2024 wurde damit begonnen rund 40 % des hochbelasteten Netzes zu sanieren.

Die DB InfraGO plant vom 06.02. – 10.07.2026 die Generalsanierung auf dem Korridor Hagen – Wuppertal – Köln (bzw. Düsseldorf). Hierbei wird es unterschiedliche Bauzustände geben, da nicht über den ganzen Zeitraum die Fern- und die S-Bahnstrecke betroffen sein wird.

Nach aktuellem Stand wird es in folgenden Zeiträumen zu einer Totalsperrung kommen:

- 06.02. – 20.02.2026
- 20.03. – 03.04.2026
- 15.05. – 12.06.2026

In den dazwischenliegenden Zeiträumen sperrt die DB InfraGO die Fernbahn, sodass ein Restverkehr über die S-Bahnstrecken umgeleitet werden kann.

Im September 2023 haben die regelmäßigen Abstimmungsgespräche zum Verkehrskonzept auf der Schiene zwischen der DB InfraGO und der Branche begonnen. Nach Auftaktgesprächen mit allen beteiligten Akteuren folgte eine wöchentliche Abstimmung zwischen DB InfraGO, den SPNV-Aufgabenträgern sowie den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. In diesen Runden wurde gemeinsam ein abgestimmtes Konzept auf der Schiene für den SPNV entwickelt, um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Das Ergebnis sind zwei unterschiedliche Sperrzustände mit verschiedenen Auswirkungen.

In den **Zeiträumen der Sperrung der Fernbahn (S-Bahn frei)** kommt es zu folgenden Auswirkungen auf der Schiene (Stand 15.11.2024):

- Die Linie **RE 4** verkehrt in Umleitung mit Haltausfällen in Wuppertal-Oberbarmen, Schwelm, Ennepetal, Wetter und Witten
- Die Linie **RE 13** verkehrt in Umleitung mit Haltausfällen in Ennepetal und Schwelm
- Die Linie **RE 7** fällt zwischen Köln Messe/Deutz und Hagen Hbf aus
- Die Linie **RE 49** fällt zwischen Wuppertal Hbf und Velbert-Nierenhof aus
- Die Linie **RB 48** fällt zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln Messe/Deutz aus
- Die Linie **S 7** fällt zwischen Wuppertal Hbf und Remscheid-Lüttringhausen aus

- Die Linie **S 8**
 - o verkehrt mit einem stündlichen Takt bis Hagen Hbf
 - o zwei Kurztakte können bis Wuppertal-Oberbarmen verkehren
 - o ein Kurztakt fällt zwischen Wuppertal Hbf und Wuppertal – Oberbarmen aus
- Die Linie **S9**
 - o der Kurztakt kann bis Wuppertal-Oberbarmen durchgebunden werden
 - o der lange Takt verkehrt mit Haltausfällen in Hagen-Westerbauer und Hagen-Weringhausen
- Die Linie **S 28** fällt zwischen Wuppertal Hbf und Wuppertal-Vohwinkel aus (an Wochenenden sind Fahrten bis Wuppertal Zoologischer Garten möglich)
- Die Linie **S 68** fällt zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Wuppertal-Vohwinkel aus

In den **Zeiträumen der Totalsperrung** kommt es zu folgenden Auswirkungen auf der Schiene (Stand 15.11.2024):

- Die Linie **RE 4** fällt zwischen Düsseldorf Hbf und Hagen Hbf aus
- Die Linie **RE 13** fällt zwischen Düsseldorf Hbf und Hagen Hbf aus
- Die Linie **RE 7** fällt zwischen Köln Messe/Deutz und Hagen Hbf aus
- Die Linie **RE 49** fällt zwischen Wuppertal Hbf und Velbert-Nierenhof aus
- Die Linie **RB 48** fällt zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Köln Messe/Deutz aus
- Die Linie **S 7** fällt zwischen Wuppertal Hbf und Remscheid-Lüttringhausen aus
- Die Linie **S 8**
 - o fällt vom 06.02.-20.02./20.03.-03.04.2026 zwischen Düsseldorf Hbf und Hagen Hbf aus
 - o fällt vom 15.05.-12.06.2026. zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Hagen Hbf aus
- Die Linie **S9**
 - o fällt zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Hagen Hbf aus
- Die Linie **S 5** wendet nicht in Hagen Hbf, sondern wird bis Gevelsberg West durchgebunden
- Eine der beiden Linien (**S8/S9**) übernimmt ein weiteres Pendel zwischen Hagen Hbf und Gevelsberg West
- Die Linie **S 28**
 - o fällt vom 06.02.-20.02./20.03.-03.04.2026 zwischen Düsseldorf Hbf und Wuppertal Hbf aus
 - o fällt vom 15.05.-12.06.2026. zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Wuppertal Hbf aus

- Die Linie **S 68** fällt auf dem kompletten Linienweg aus

Nach Abstimmung mit dem Nachbar-SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland wurde ein gesamthaftes SEV-Konzept entwickelt, um die Ausfälle für die Fahrgäste in beiden Bauzuständen bestmöglich zu kompensieren. Konzeptionell sind sowohl Schnellbusse auf allen wichtigen Hauptachsen als auch Lokalbusse mit allen Halten eingeplant.

Ende September 2024 wurden die verkehrlichen Ersatzkonzepte den betroffenen Kommunen und Städten präsentiert. Es wurden weitere Hinweise aufgenommen und im Nachgang auf Umsetzung geprüft, um die Bedürfnisse der Fahrgäste noch besser berücksichtigen zu können.

Der bisherige Arbeitsstand (15.11.2024) sieht folgendes vor:

SEV-Konzept bei Sperrung der Fernbahn (S-Bahn frei)

SEV-Schnellbusse

- **10´-Takt bzw. 20´-Takt (10´Takt zur Hauptverkehrszeit)** Leverkusen Mitte – Solingen Hbf – Wuppertal Hbf (RE7, RB48)
- **20´-Takt (10´-Takt zur Hauptverkehrszeit)** Leverkusen Mitte – Opladen – Leichlingen – Solingen Hbf - W Sonnborner Ufer – Wuppertal Hbf (RE7, RB48)
 - o Leverkusen Mitte bis Solingen Hbf mit allen Halten.
 - o Ab Solingen Hbf direkt nach W Sonnborner Ufer, dann nach Wuppertal Hbf
 - o Anschluss in Leverkusen-Mitte auf S6 (1. Zeitraum)
- **20´-Takt HVZ-Verstärkerlinie** LEV-Rheindorf – Leichlingen – SG Mitte (RB48) für Verknüpfung Leichlingen – Köln
- **30´ - Takt** Ennepetal – Gevelsberg Hbf

Langsamer SEV mit allen Halten

- **30´-Takt** Köln Hbf – Solingen Hbf – Haan-Gruiten – Wuppertal Vohwinkel – Wuppertal Hbf –(W-Oberbarmen), darin integriert ein 15´- Takt zwischen Solingen – Wuppertal (kommunaler Wunsch nach verstärkter Anbindung von Haan-Gruiten)
- **20´-Takt** Wuppertal Hbf – RS-Lüttringhausen (S7)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

SEV-Konzept (Entwurf) zum HLK Hagen - Düsseldorf / Köln (S-Bahn-Strecken nutzbar)

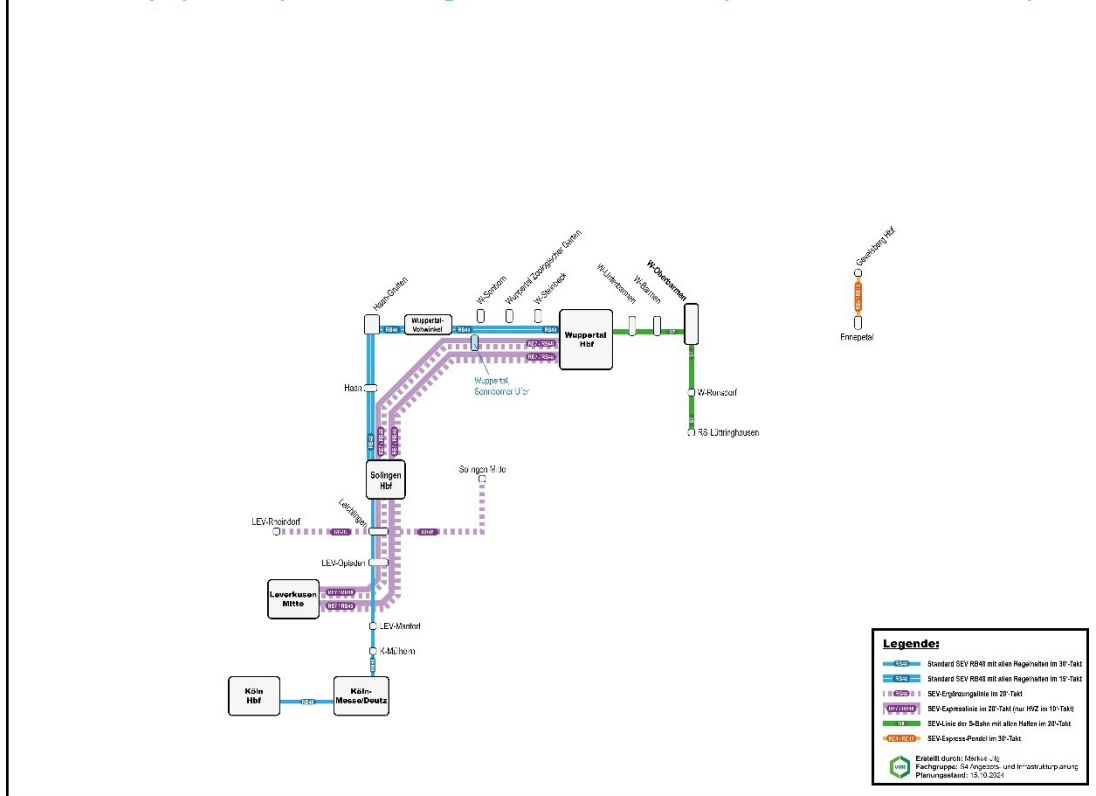


Abbildung 1: SEV-Konzept bei Teilspernung (Stand 15.11.2024)

SEV-Konzept bei Totalspernung (Fern- und S- Bahn)

Schnellbusse

- **15'-Takt** Düsseldorf Hbf – W Sonnborner Ufer – Wuppertal Hbf – Hagen Hbf (RE4, RE7, RE13)
- **15'-Takt** Düsseldorf Hbf – Barmen Alter Markt – W-Oberbarmen – Schwelm – Ennepetal – Hagen Hbf (RE4, RE7, RE13)
- **60- Takt** E-Kupferdreh – W-Sonnborner Ufer – Wuppertal Hbf (RE49)
- **10'-Takt bzw. 20'-Takt (10'Takt zur HVZ)** Leverkusen Mitte – Solingen Hbf – Wuppertal Hbf (RE7, RB48)
- **20'-Takt (10'-Takt zur HVZ)** Leverkusen Mitte – Opladen – Leichlingen – Solingen Hbf - W Sonnborner Ufer – Wuppertal Hbf (RE7, RB48)
 - o Leverkusen Mitte bis Solingen Hbf mit allen Halten
 - o Ab Solingen Hbf direkt nach W Sonnborner Ufer, dann nach Wuppertal Hbf
 - o Anschluss in Leverkusen-Mitte auf S6 (1. Zeitraum)
- **20'-Takt HVZ-Verstärkerlinie** LEV-Rheindorf – Leichlingen – SG Mitte (RB48) für Verknüpfung Leichlingen – Köln

Langsamer SEV mit allen Halten

- **10'-Takt** Düsseldorf Hbf – D-Gerresheim – W-Vohwinkel
 - o **20'-Takt S8 + 20'-Takt S68**
- **10'-Takt** W-Vohwinkel – Wuppertal Hbf
 - o **20'-Takt S8 + 20'-Takt S28**
- **15'-Takt** W-Oberbarmen – Gevelsberg West
 - o **30'-Takt S8 + 30'-Takt S9**
- **30'-Takt** W-Oberbarmen - Gevelsberg – Hagen Hbf (S8)
- **30'-Takt** W-Vohwinkel – Wuppertal Hbf – Gevelsberg Hbf – Hagen Hbf
- **20'-Takt** Düsseldorf Hbf – Wuppertal Hbf - (S28), ab W-Vohwinkel als 10'Takt mit S8-SEV
- **20'-Takt** Wuppertal Hbf – RS-Lüttringhausen (S7)

Weitere SEV in Grundbedingung (mit allen Halten)

- **30'-Takt** Köln Hbf – Solingen Hbf – Haan-Gruiten – Wuppertal Vohwinkel – Wuppertal Hbf – Wuppertal – W-Oberbarmen (RB48, „nur“ alle RB-Halte),
darin integriert ein 15'- Takt zwischen Solingen – W-Oberbarmen (kommunaler Wunsch nach verstärkter Anbindung von Haan-Gruiten)

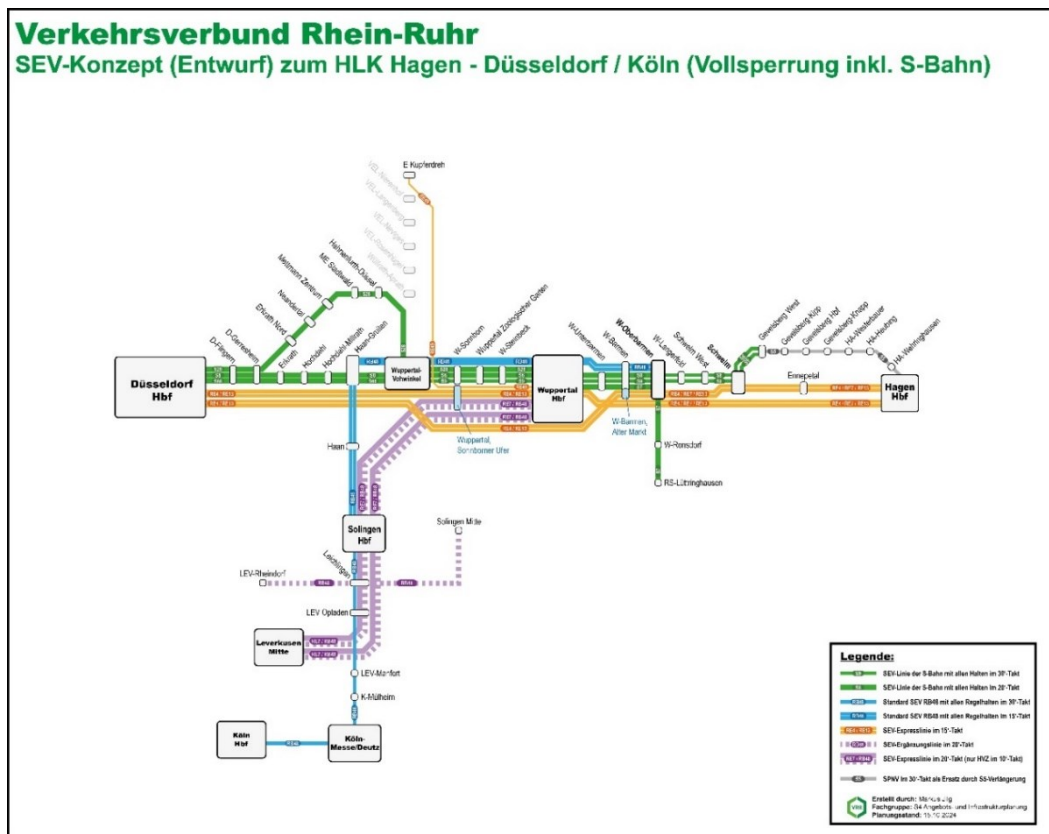


Abbildung 2 SEV-Konzept bei Totalsperrung (Stand 15.11.2024)

Bezüglich der noch offenen SEV-Themen (Finanzierung, Ausschreibung der SEV-Verkehre etc.) finden bereits in einem regelmäßigen Turnus Gespräche mit der DB InfraGO statt. Die Vergabe des SEV-Rahmenvertrags ist seitens DB InfraGO für Dezember 2024 geplant. Voraussichtlich ab dem Frühjahr 2025 werden seitens VRR weitere regelmäßige Gespräche mit den betroffenen Akteuren zu offenen Detailfragen angesetzt (Fahrplanlagen, Klärung örtlicher Fahrwege, Vor-Ort-Termine etc.).

ÖPNV

5. Sachstand zum VRR-Nahverkehrsplan

Im Sitzungsblock im Juni 2024 wurde der Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 den Gremien des VRR zum Beschluss vorgelegt. Unmittelbar hieran anschließend startete das formale Beteiligungsverfahren nach § 9 (2) ÖPNVG NRW. Bei diesem wurden mit E-Mail vom 3. Juli 2024 insgesamt 124 Träger öffentlicher Belange (TöB) gebeten, eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 abzugeben. Darunter waren

- 23 kreisfreie Städte und Kreise im VRR,
- 11 kreisangehörige Städte mit einer vom Kreis übertragenen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft,
- 31 konzessionierte Verkehrsunternehmen im VRR,
- 7 im VRR tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- 2 Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
- 2 benachbarte SPNV-Aufgabenträger bzw. Kooperationsräume in NRW
- 12 benachbarte und direkt an das Verbundgebiet des VRR angrenzende kommunale Gebietskörperschaften bzw. Gebietskörperschaften mit einem besonderen verkehrlichen Bezug zum VRR,
- 2 an das Verbundgebiet des VRR angrenzende Provinzen im Königreich der Niederlande,
- 30 Interessenvertretungen, -verbände und Fahrgastverbände (z. B. Landesseniorenvertretung NRW, Kinder- und Jugendrat NRW, VDV, ADAC, ADFC, RVR, Städtetag NRW, Landkreistag NRW, Landesvereinigung der Unternehmensverbände NRW, IHK NRW, ver.di, DGB, StraßenNRW, Autobahn GmbH sowie die Fahrgastverbände PRO BAHN und VCD NRW),
- der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Planung der VRR AöR sowie
- die drei verkehrspolitischen Sprecher der im Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR vertretenen Fraktionen.

Fristablauf für den Eingang der schriftlichen Stellungnahmen war Freitag, der 11. Oktober 2024. Damit hatten die genannten TöB einen Zeitraum von über drei Monaten für die Eingabe von Stellungnahmen beim VRR.

Dabei haben über 450 Bürger*innen bei der Bürgerbeteiligung mitgewirkt und insgesamt 700 spontane Bewertungen zu den Kapiteln abgegeben (positive bzw. negative Reaktion). 220 Bürger*innen haben konkrete – teils sehr ausführliche und detaillierte – Hinweise zu den Inhalten des VRR-Nahverkehrsplans 2025 abgegeben – insbesondere zu Kapitel 1 (mobilitätsrelevante Grundlagen und Rahmenbedingungen), Kapitel 4 (Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots) und Kapitel 5 (XBusse).

Alle in den schriftlichen Stellungnahmen enthaltenen Hinweise werden zurzeit – nach TöB und Thema differenziert – dahingehend ausgewertet, ob durch diese Änderungen für den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 vorgenommen werden müssen.

Der VRR macht interessierten TöB das Angebot, dass ihre Hinweise in persönlichen Gesprächen, die in den Monaten Dezember 2024 und Januar 2025 stattfinden sollen, diskutiert werden. Inhalt der Gespräche soll insbesondere der Umgang des VRR mit diesen Hinweisen sein. Dabei werden alle TöB in Gruppen zusammengefasst, die aus ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in regional möglichst homogenen Teilregionen im VRR, Gruppen bzw. aus Verbänden mit divergierenden Mobilitätsinteressen bestehen.

Alle Hinweise aus den Stellungnahmen der TöB werden in einer Art Synopse aufbereitet und der Umgang des VRR mit jedem einzelnen Hinweis erläutert.

Parallel zum Formalen Beteiligungsverfahren fand im Zeitraum vom 2. bis 30. September 2024 eine Bürgerbeteiligung im Rahmen von Einsteigen & Mitreden statt. Die Bürgerinnen und Bürger – also nicht nur die Fahrgäste des ÖPNV – hatten dabei Gelegenheit, Hinweise zu den Inhalten des Entwurfs des VRR-Nahverkehrsplans 2025 abzugeben, die nach Thema differenziert ansprechend aufbereitet wurden. Im Ergebnis werden die teils sehr fundierten und detaillierten Hinweise in die Gespräche mit den Trägern öffentlicher Belange einfließen.

Nach jetzigem Stand wird der Zeitplan für die Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans eingehalten, so dass der finale VRR-Nahverkehrsplan 2025 den VRR-Gremien im Sitzungsblock im Juni 2025 zum Beschluss vorgelegt werden wird.

6. Stellungnahme des VRR zum Nahverkehrsplan des Kreises Unna

Der an den VRR grenzende Kreis Unna schreibt seinen Nahverkehrsplan fort. Der Entwurf des Nahverkehrsplans befand sich im Beteiligungsverfahren, in dessen Rahmen auch der VRR als Träger öffentlicher Belange angehört wurde. Der VRR hat hier eine Stellungnahme verfasst und dem Kreis Unna zukommen lassen. Die Stellungnahme ist als **Anlage 2** beige-fügt.

7. Kommunen bei Planungsleistungen unterstützen

Auf die Ausführungen der letzten Sachstandsberichte (u.a. Drucksache Nr. Z/X/2022/0251, Z/X/2022/0300/1, Z/X/2022/0354 und V/X/2022/0421) wird verwiesen.

Einem politischen Auftrag folgend hat der VRR eruiert, wie die Kommunen bei Planungsleistungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen unterstützt werden können. Ein ähnlicher Ansatz wurde bereits im vergangenen Jahr initiiert. Dieser beinhaltete allerdings kein Angebot zur Förderung, sondern allein die Nutzung von Synergien bei einer zentralen Leistungsvergabe durch den VRR.

Wie angekündigt, hat die Verwaltung des VRR das Thema weiterverfolgt und wird den Baulastträgern im Verbundgebiet einen neuen Vorschlag zur Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus unterbreiten. Der Vorschlag sieht eine gemeinsame Ausschreibung von Planungsleistungen (in regionalen Clustern) vor, dabei wird ein Teil der Planungen (HOAI-Leistungsphasen 1-4) vom VRR beauftragt und finanziert. Begleitend zu der 100%-Förderung der zuwendungsfähigen (Bau-)Kosten nach §12 ÖPNVG NRW und der Aufhebung von Förderhöchstgrenzen bei den Tiefbaukosten ergibt sich dadurch eine Möglichkeit, die seit 2022 gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit zügig umzusetzen.

Das vorgeschlagene Verfahren sieht weiter vor, dass der teilnehmende Baulastträger der umzubauenden Haltestellen/Bussteige der VRR AöR eine Beschreibung der durchzuführenden Planungen übermittelt und die VRR AöR die Planung der HOAI-Leistungsphasen 1-4 in einem für Planungsbüros attraktiven Cluster ausschreibt. Die Kosten für diese Planungen trägt die VRR AöR als Auftraggeberin. Mit der abgeschlossenen Planung ist es für die Baulastträger möglich, für die Baukosten bei der VRR AöR einen Förderantrag nach §12 ÖPNVG NRW zu stellen. Ein mit den Baulastträgern zu erarbeitender Kooperationsvertrag regelt die Aufteilung weiterer Aufgaben zwischen Baulastträger und VRR.

Neben der Planung der HOAI-Leistungsphasen 1-4 soll zudem die Möglichkeit bestehen, auch die weiteren HOAI-Leistungsphasen im Rahmen der Ausschreibung zu beauftragen. Da

die Kosten dieser Phasen weitestgehend durch die Zuwendung nach §12 ÖPNVG NRW (Anteil „Planungskostenpauschale“) gedeckt sind, geschieht dies auf Rechnung der Baulastträger. Grundlage für dieses Vorgehen wird eine öffentliche rechtliche Vereinbarung sein.

Dieser Vorschlag wird allen Baulastträgern im VRR unterbreitet. Eine Interessensbekundung zur Teilnahme an diesem Verfahren ist zunächst bis zum 13.12.2024 möglich, das genaue Vorgehen soll im Januar 2025 zwischen dem VRR und den interessierten Baulastträgern unter Vorbehalt der rechtlichen und politischen Beschlüsse abgestimmt werden.

Da die Ausschreibung der Planungsleistungen EU-weit erfolgen soll, ist im Ausschreibungsverfahren mit einem Zeitraum von 6 Monaten zu rechnen, bis eine Auftragsvergabe erfolgen kann.

8. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität

Wir sind 70 geworden: Entwicklung der Mitgliedskommunen in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr

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 zehnten 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 70 Kommunen zu den Mitgliedern im VRR-Raum, darunter alle kreisfreien Städte und sechs von sieben Kreisen. Neu hinzugekommen sind seit dem letzten Bericht die Städte Erkrath und Tönisvorst.



Abbildung 1: Minister Krischer überreicht der Stadt Erkrath die Urkunde zur Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität

Netzwerktreffen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement am 2. September in Erkrath

Etwa 130 Gäste waren beim diesjährigen Netzwerkjahrestreffen und der Netzwerkveranstaltung „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr am 2. September 2024 in Erkrath anwesend. Unter der Schirmherrschaft des Kreises Mettmann fand am Vormittag das Netzwerkjahrestreffen mit den Mitgliedskommunen von Niederrhein und aus Rhein-Ruhr statt. Hier wurde auf die Highlights der vergangenen zwölf Monate zurückgeblickt und gemeinsam über neue Wege der Zusammenarbeit diskutiert.



Abbildung 2: Teilnehmende des Netzwerkjahrestreffens der Mitgliedskommunen

Ab dem Mittag hieß es dann: „Gemeinsam für eine bessere Mobilität: Erfolgsmodell kooperatives BMM“, wozu neben den Mobilitätsmanager*innen auch Vertreter*innen der Wirtschaftsförderung, von Verkehrsunternehmen, aus Handwerk und Industrie, Kommunal- und Verbandspolitik, etc. zu Gast waren. Minister Oliver Krischer überreichte im Rahmen der Veranstaltung die Urkunden für die vier Siegerprojekte des Landeswettbewerbs ways2work aus dem VRR-Gebiet.



Abbildung 3: Minister Krischer überreicht der Stadt Herne die Urkunde für den Landeswettbewerbs ways2work

Zweiter mobiler Tresentalk in Recklinghausen

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 oder Entwicklung gemeinsamer Ziele und mit fachlichen Impulsen.

Nach einem erfolgreichen Start in Dortmund, wurde in Recklinghausen am 18.09.2024 der "Mobile Tresentalk" erneut durchgeführt. Das neue Format für die Kommunalpolitik zielt darauf, einen niederschweligen und informellen Austausch in der Kommune vor Ort zu ermöglichen. Es dient dazu, mit der Kommunalpolitik vor Ort ins Gespräch zu kommen, unsere Angebote vorzustellen und eine Möglichkeit für Ideen und Anregungen der Politik bezüglich der Arbeit des Zukunftsnetz zu schaffen. Die Resonanz für das neue Angebot ist durchweg positiv und unser Ziel in den engeren Austausch mit der Kommunalpolitik vor Ort zu kommen, trifft auf fruchtbaren Boden. So wurde das ZNM im Nachgang der Veranstaltung bereits zu drei Ausschusssitzungen des Kreises und zweier kreisangehöriger Kommunen (Marl und Recklinghausen) eingeladen, um unsere Arbeit und unsere Angebote dort vorzustellen. Aufgrund der positiven Resonanz sind bereits weitere Veranstaltungen geplant, um diesen Austausch fortzusetzen und auszubauen.

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 Tresentalk“ im Hinblick auf die Räumlichkeiten nicht auf eine Gaststätte beschränkt, sondern kann auch gerne andersorts stattfinden.



Abbildung 4 Arbeitsphase beim Mobilem Tresentalk im Drübelken, Recklinghausen

9. VRR Ortsverkehr-Ticket-Richtlinie (Änderung der Anlage 1.1)

Dieser Sachstand nimmt inhaltlich Bezug auf die Vorlage O/X/2021/0224 vom 23. November 2021. Beschlossen wurde hiermit die VRR Ortsverkehr-Ticket-Richtlinie. Die allgemeine Vorschrift bildet die rechtliche Grundlage zur Ausreichung der bereitgestellten Mittel an den Betreiber des jeweiligen Ortsverkehrs. Die Anlage enthält das Leistungsverzeichnis zum jeweiligen Ortsverkehr.

Im ersten Quartal 2025 soll als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot in Rommerskirchen ein On-Demand Verkehr eingerichtet werden. Nach dem Projekt Roki-Liner, das im Jahr 2022 starten sollte, für das bisher jedoch kein Betreiber gefunden werden konnte, stellt der geplante On-Demand Verkehr den zweiten Versuch dar, das Verkehrsangebot in der Region zu erweitern.

Das Projekt läuft unter dem Namen „Krafraumshuttle“ und wird als Pilotprojekt von Bund und Land gefördert. Gemäß der Nummer 11 der Ortsverkehr-Ticket-Richtlinie wird die Verwaltung der VRR AöR in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger, dem Rhein-Kreis Neuss,

und der Gemeinde Rommerskirchen das in Anlage 1.1 festgehaltene Leistungsverzeichnis entsprechend anpassen. Die Gemeinde Rommerskirchen trägt die gesamten Kosten für das Projekt.

10. Ergebnisse der Fahrgastbefragung auf den XBus-Linien (X05, X27, X28, X32 und X49)

Zur Evaluierung der in Betrieb befindlichen XBus-Linien sind nach Inbetriebnahme sowie erneut circa drei Jahre später Fahrgastbefragungen vorgesehen. Nachdem die Erstbefragung auf den Linien X13 und X42 im vergangenen Jahr erfolgte (siehe Drucksache Nr. GP/X/2023/0576), wurde im Zeitraum vom 14. Juni 2024 bis zum 09 Juli 2024 nun eine entsprechende Online-Fahrgastbefragung auf den Linien X05 (Wesel – Schermbeck – Dorsten), X27 (Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel), X28 (Goch – Uedem – Xanten – Wesel), X32 (Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees) und X49 (Kempen – Willich – Meerbusch-Osterath – Haus Meer) durchgeführt.

An der Befragung haben insgesamt über 500 Personen teilgenommen. Als Fahrtzweck gab dabei rund ein Fünftel der Befragten den Weg zum / vom Arbeitsplatz und ein Viertel der Befragten den Weg zum / vom Ausbildungsplatz (inkl. Schule und Hochschule) an. Rund 40% der Befragten nutzen die jeweilige XBus-Linie im Rahmen des Freizeitverkehrs, z. B. für den Besuch von Veranstaltungen oder der Familie. Die von den Fahrgästen absolvierten Fahrtstrecken bestätigen den Charakter des XBus als regionales Verkehrsangebot. Rund ein Drittel der XBus-Fahrgäste nutzen im Vor- und / oder im Nachlauf zur XBus-Linie weitere Bus- bzw. Bahnlinien.

Besonders erfreulich ist die Erkenntnis, dass die Einführung der XBus-Linien zu einer Verlagerung der Verkehrsströme vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV geführt hat. So gab mehr als jede Fünfte befragte Person an, dass sie ihre Wegstrecke mit dem Auto zurückgelegt hätte, sofern das XBus-Angebot nicht vorhanden wäre.

Ein weiterer Gegenstand der Befragung war die Fahrgastzufriedenheit. Die Fahrgäste waren aufgefordert, verschiedene Merkmale auf einer Skala von „1 = vollkommen zufrieden“ bis „5 = unzufrieden“ zu bewerten. Dabei wurden insbesondere die kurze Fahrzeit (Durchschnitt 2,26), die großzügigen Betriebszeiten (Durchschnitt 2,16) und die komfortable Busausstattung (Durchschnitt 1,78) der XBus-Linien gelobt.

Information

11. Digitalisierungsoffensive

Seit Gründung der Initiative im Jahr 2017 wurden nicht nur die formulierten Ziele der Digitalisierungsoffensive (DO) erreicht, sondern es änderte sich auch die ÖPNV-Landschaft durch technologische Entwicklungen sowie neue rechtliche und politische Rahmenbedingungen (z.B. Novellierung des PBefG, Einführung Deutschlandticket, Referentenentwurf zum Mobilitätsdatengesetz). Folglich wurde im Rahmen einer Weiterentwicklung der DO auf die veränderten Rahmenbedingungen reagiert.

Die DO verfolgt das inhaltliche Ziel, moderne und digitale Mobilitätslösungen zu entwickeln, die landesweit einsetzbar sind. Menschen in NRW soll auf diese Weise eine verlässliche Reisekette und ein einfacher, attraktiver, flächendeckender sowie barrierearmer Zugang zu multimodaler Mobilität ermöglicht werden. Zur Erreichung dieses Ziels ist eine gemeinschaftliche, landesweite Initiative wie die DO, die die ÖPNV-Akteur:innen vernetzt und die Branchenfortschritte in der Digitalisierung sichtbar macht, unerlässlich.

Die Weiterentwicklung der DO fokussierte sich zum einen auf die zukünftige strategische Ausrichtung. Die DO soll sich im Rahmen einer lernenden Strategie an sich ändernde Rahmenbedingungen anpassen und dabei kontinuierlich die Interessen der ÖPNV-Landschaft aufnehmen können.

Zum anderen wurden fachliche Handlungsfelder in den beiden ÖPNV-DigiCamps sowie im Rahmen einer Workshop-Reihe mit unterschiedlichen Stakeholdern erarbeitet.

Dabei decken die Handlungsfelder ein weites Spektrum an Themen aus der ÖPNV-Landschaft ab und sollen als inhaltliche Schwerpunkte und Rahmen für neue Projekte dienen.

- **Barrierefreiheit**

Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist für alle Menschen in NRW gleichermaßen sicherzustellen. Innerhalb der DO werden Projekte forciert, die insbesondere darauf abzielen, dass Reisende ein barrierefreies Routing angezeigt bekommen und somit digitale Barrieren abgebaut werden können.

- **Vertrieb der Zukunft**

In einer digitalisierten Gesellschaft spielt sich ein zukunftsweisender Vertrieb in der digitalen Welt ab. Künftige Projekte der DO könnten sich mit Fragen wie z.B. „In wel-

chen Bereichen sind Effizienzsteigerungen durch den Einsatz von KI zu erwarten?“ oder „Welche Rolle erhält ID-Ticketing bzw. Account-Based-Ticketing im papierlosen Vertrieb der Zukunft?“ beschäftigen.

- Systeme im ÖPNV

Die Stärkung zentraler Systeme für den Vertrieb und die Fahrgastinformation soll in der DO vorangetrieben werden. Hierzu soll in einem ersten Schritt ein Zielbild in einer Task Force geschaffen werden.

- Bedarfsorientierte Mobilität von morgen

Bedarfsgerechte Mobilität wie z.B. On-Demand Verkehre sind bereits in vielen Räumen Teil des Angebots und leisten einen großen Beitrag dazu, den ÖPNV für Menschen in NRW noch attraktiver und zugänglicher zu gestalten. Innerhalb der DO sollen Projekte umgesetzt werden, die bedarfsgerechte Konzepte (weiter-)entwickeln und Multimodalität fördern.

- Information und Datenqualität

Eine qualitativ hochwertige Datenlage und -pflege ist ein Stützpfeiler für die funktionierende Fahrgastinformation. An dieser Stelle sind jedoch noch Optimierungspotenziale zu verzeichnen, die innerhalb der DO gehoben werden sollen. Projekte zur Steigerung der Datenqualität werden in der DO künftig umgesetzt, so z.B. die Verbesserung der Datenqualität von Haltestellen- und Infrastrukturdaten.

- Grenzüberschreitende Mobilität

Mobilität hört nicht an der Stadt- oder Landesgrenze auf. Daher strebt die DO die Förderung landesübergreifender Systeme an. Erfolgreich wurde dieser Ansatz im Projekt „easyConnect“ pilotiert, wo einfaches Reisen zwischen Aachen und Maastricht seit Oktober 2024 möglich ist. Eine Ausweitung auf weitere Länder ist innerhalb der DO erstrebenswert.

12. Aktueller Stand On-Demand-Ride-Pooling-System

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 Ridepooling Plattform NRW, einer Förderrichtlinie On-Demand NRW (unter Vorbehalt der Finanzierung) und einer Integration der On-Demand Systeme in

den ÖPNV. Der Förderantrag für die On-Demand Plattform NRW und die begleitenden Projektaktivitäten wurde im Oktober 2024 bei der Bezirksregierung eingereicht.

Die On-Demand Ridepooling Plattform NRW soll im 3. Quartal 2025 den Betrieb mit den ersten Mandanten aufnehmen und muss zuvor in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren vergeben werden. Aufgrund des 6-monatigen Vergabeverfahrens soll die Ausschreibung der Plattform bis Ende 2024 veröffentlicht werden, was den intensiven Anforderungsmanagementprozess in den letzten Monaten begründet.

Auf Basis der KCD-Aktivitäten im Bereich On-Demand Verkehre seit 2020 (u.a. vers. Veröffentlichungen, Analysen und Mitwirkung in bundesweiten Arbeitskreisen), dem Austausch mit etablierten, überregionalen Projekten (z.B. RMV, nah.sh, NVBW) und dem Abschluss von 12 Letter of Intent mit NRW-Verkehrsunternehmen wurde ein Lastenheftentwurf für die On-Demand Ridepooling Plattform NRW erarbeitet und abgestimmt. Das Dokument befindet sich derzeit in der Reviewphase. In den letzten Wochen wurde hierzu auch der Dialog mit weiteren NRW-Akteur*innen geführt und das Systemschaubild der Plattform vorgestellt und diskutiert.

Parallel zum Anforderungsmanagementprozess werden in Zusammenarbeit mit einer Rechtsberatung die rechtlichen Projektgrundlagen sowie das Thema Datenschutz bearbeitet und abgestimmt. Weiterhin wird auch eine Projekt-Governance für den späteren Produktivbetrieb und die Weiterentwicklung der Plattform entwickelt.

Nach der Ausschreibung der On-Demand Ridepooling Plattform NRW sollen Anfang 2025 die strategischen Themen wie ein Zielbild On-Demand NRW, die Konzeption einer Begleitforschung und der Bereich Projektkommunikation vertieft werden.

Im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW lädt das KCD NRW am 13.11.2024 erneut alle interessierten Vertreter*innen von On-Demand Projekten aus den Verkehrsunternehmen in ganz NRW zu einem Workshop und Vernetzungstreffen in Gelsenkirchen ein.

Status des Teilprojektes: On-Demand Tarif NRW

Um der Zielsetzung nachzukommen, im Laufe des Jahres 2025 einen landesweiten NRW-On-Demand-Tarif mit einheitlichen tariflichen Eckpunkten einführen zu können, kommt derzeit eine entsprechende Facharbeitsgruppe in regelmäßigen Abständen zusammen. Diese Facharbeitsgruppe wurde vom Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) ins Leben gerufen und setzt sich aus Vertretern der Verkehrsverbände VRR, VRS, WT und AVV sowie ver-

schiedener Verkehrsunternehmen zusammen.

Im bisherigen fachlichen Vorschlag soll sich der NRW-On-Demand-Tarif an eezy orientieren bzw. in diesen integriert werden. Dabei ist das Spektrum an verschiedenen Angebotsformen der On-Demand-Verkehren sowie regionale Besonderheiten zu berücksichtigen sowie tariflich abbildbar zu machen. Wenn das landesweite Grobkonzept erarbeitet wurde, wird dieses den VRR-Gremien zur Verfügung gestellt.