



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2025/0926	27.06.2025	4

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

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	08.07.2025	☐
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

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

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2025

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

kein Sachstand

ÖPNV:

2. Aktuelles aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW

Information und Sicherheit

3. Digitalisierungsoffensive

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2025

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 2025 (**Anlage**) für den Sitzungsblock Juni 2025 vorgelegt (Redaktionsstand: 20.05.2025).

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, Hinwirkungs-aufgaben 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. 23 bis 27**).

Hier das Ergebnis des aktuellen JVP für das Jahr 2025 in der Zusammenfassung:

Der erste JVP 2025 wurde bereits im Sitzungsblock Nov./Dez. 2024 vorgestellt und startete zunächst mit 27 Vorhaben. Im Verlauf des Jahres sind **19 Neuanmeldungen**

hinzugekommen, so dass der aktuelle JVP für den **Sitzungsblock Juni 2025** insgesamt **46 Verfahren** beinhaltet, auf die im Folgenden noch näher eingegangen wird.

Hier die wesentlichen Sachstände im Einzelnen:

5 Verfahren wurden im bisherigen Verlauf des Jahres 2025 abgeschlossen bzw. werden aufgrund geänderter Rahmenbedingungen nicht mehr realisiert (lfd. **Nr. 1, 3, 4, 23 und 27**).

1 Verfahren wurde ursprünglich bereits in 2024 gestartet, musste dann allerdings noch im selben Jahr wegen nicht-wertbarer Angebote aufgehoben werden. Hierbei handelt es sich um das **Kundendialogsystem** (lfd. **Nr. 9**). Nach aktuellem Stand sollen nun mehrere Ausschreibungen für erforderliche Lizenzen erfolgen, die in Summe unterhalb des EU-Schwellenwertes liegen werden. Geplant sind Vergaben an verschiedene Anbieter für jeweils eine 4-jährige Vertragslaufzeit.

9 Verfahren wurden seit dem Redaktionsschluss für den letzten Sitzungsblock (14.02.2025) im JVP neu aufgenommen (lfd. **Nr. 38 bis 46**). Hiervon wird 1 Vorhaben dem Vergabeausschuss im Rahmen des aktuellen Sitzungsblockes Juni 2025 zur Zustimmung vorgelegt (lfd. **Nr. 44**, Drucksache: R/X/2025/0925): Bei diesem Vorhaben handelt es sich um ein **Folgegutachten zum Thema Radstationen**. Hintergrund: Der VRR hat auf Wunsch des Ministeriums (MUNV) im vergangenen Jahr ein Gutachten zur „Neustrukturierung der Radstationen in NRW“ in Auftrag gegeben. Das Gutachten empfiehlt die Übernahme koordinierender Aufgaben in Sachen Radstationen durch die Zweckverbände. Nun soll eine Folgeausschreibung zur Beauftragung eines Dienstleisters durchgeführt werden, der diese Aufgaben für die Zweckverbände übernimmt. Neu im JVP aufgenommen wurde außerdem die geplante Ausschreibung von **Planungsleistungen zum Ausbau barrierefreier Haltestellen** im Verbundraum (lfd. **Nr. 38**). Die Ausschreibung soll in Form einer Auftraggebergemeinschaft mit interessierten Kommunen erfolgen und als Hilfestellung für den Ausbau von rd. 500 bis 600 Haltestellen dienen. Zurzeit befindet sich die Kooperationsvereinbarung mit den Kommunen in der Abstimmung. Bei der Neuanmeldung des Vorhabens „**eTicket PVmanager**“ (lfd. **Nr. 42**) handelt es sich um eine Vergabe in Form einer öffentlich-öffentlichen Zusammenarbeit der Gesellschafter der E-Ticket-Service-Gesellschaft (ETS). Hintergrund: Der eTicket PVmanager, über den derzeit elektronische Tickets

erfasst werden, wird aufgrund einer Versionsänderung auf eine Kernapplikationsversion mit der Bezeichnung CCCetiCore nicht mehr für diese neue Version nutzbar sein. Daher ist es erforderlich, eine neue Version zu beschaffen. Das System wird von mehreren Partnerverbünden in Deutschland genutzt. Bei den übrigen Neuanmeldungen (lfd. Nr. **39, 40, 41, 43, 45** und **46**) wird im Rahmen dieses JVP aufgrund ihrer besonderen – zum Teil verbundraumübergreifenden – Bedeutung berichtet. Es wird davon ausgegangen, dass diese Vergaben überwiegend unterhalb des derzeitigen EU-Schwellenwertes liegen bzw. im Rahmen einer öffentlich-öffentlichen Zusammenarbeit realisiert werden.

Für weitere

6 Verfahren werden die Freigaben des Vergabeausschusses im aktuellen Sitzungsblock Juni erwartet: Hierbei handelt es sich um den geplanten Start der Ausschreibungen für neue **Microsoft-Lizenzen** für die gesamte IT-Infrastruktur der VRR AöR (lfd. **Nr. 8**, Vorlage: R/X/2025/0920), für den Abschluss einer neuen mehrjährigen Rahmenvereinbarung zum Abruf von diversen **Online-Media-Leistungen** (lfd. **Nr. 28**, Vorlage: R/X/2025/0921), den Abschluss eines neuen **Pflegevertrages für die VRR-Website** (lfd. **Nr. 29**, Vorlage: R/X/2025/0922), den Abschluss dreier neuer **KCD-Rahmenverträge** zur Unterstützung des KCD bei den Themen Technologie, Vertriebs- u. Informationssysteme, Digitalisierung, Marketing- u. Kommunikation sowie Managementberatung (lfd. **Nr. 32**, Vorlage: R/X/2025/0923), die Ausschreibung einer Begleitforschung im Zusammenhang mit dem On-Demand Ridepooling NRW (lfd. **Nr. 34**, Vorlage: R/X/2025/0924) sowie um die Zustimmung zur Vergabe des **SPNV-Netzes Westliches Münsterland** (lfd. **Nr. 15**, Vorlage: S/X/2025/0914).

Die restlichen

25 Verfahren befinden sich aktuell noch weiterhin in Vorbereitung bzw. Abwicklung (lfd. **Nr. 2, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 30, 31, 33, 35, 36** und **37**).

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen **Zeilen „Stand 05/2025“** (in hellgrün dargestellt) in der als Anhang beigefügten **Anlage** Übersicht Jahresvergabeplan (JVP) 2025 entnommen werden.

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

kein Sachstand

ÖPNV:

2. Aktuelles aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die Neue Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Seit 2019 fördert das Land Nordrhein-Westfalen über die sog. Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) Vorhaben von NRW-Kommunen, die einen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten. Darunter fallen Vorhaben zur Förderung der nachhaltigen Mobilität auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Weg zur Schule ebenso wie die Realisierung von Mobilstationen auf Stadtteilebene oder von Mobilstationselementen, die über die Förderung des VRR nicht abgedeckt sind.

Zum 01.07.2025 wird es eine Neufassung geben, um auf neue Anforderungen zu reagieren und die Fördergegenstände stärker gegenüber anderen Förderungen abzugrenzen. Dazu gaben u. a. die Ergebnisse einer Evaluation den Anlass. Neben der Erweiterung der Förderung von nachhaltigen städtischen Mobilitätsplänen wird auch das VRR-Produkt DeinRadschloss gestärkt. Denn erstmalig werden diskriminierungsfrei zugängliche Radabstellanlagen gefördert, insoweit diese an die Systeme „DeinRadschloss“ oder „radbox.nrw“ angeschlossen sind.

Darüber hinaus ist im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements auch die Einrichtung von Schulstraßen zukünftig ein Fördergegenstand der FöRi-MM. Die Entwicklung des Themas wurde seit dem Erlass des MUNV Anfang 2024 eng begleitet. Neben Info- und Austauschveranstaltungen legt das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit dem Motto „EMW macht Schule“ im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche einen besonderen Fokus auf Schulstraßen und schulisches Mobilitätsmanagement. Im Zuge dessen übernehmen Schulministerin Dorothee Feller und Verkehrsminister Oliver Krischer die Schirmherrschaft in NRW.

Die Einbeziehung der Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW bei Förderanträgen über die Erstellung von Mobilitätskonzepten sowie von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bleibt weiterhin bestehen. So ist garantiert, dass die Vorhaben in enger Abstimmung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW entwickelt und umgesetzt werden.

Information und Sicherheit

3. Digitalisierungsinitiative

Am 08. Mai 2025 unterzeichneten Vertreter:innen des Ministeriums, der Aufgabenträger, Verkehrsverbünde sowie Verkehrsunternehmen die zweite Absichtserklärung zur gemeinsamen Zusammenarbeit in der ÖPNV Digitalisierungsinitiative NRW. Weitere Partner sollen in den nächsten Wochen folgen. Damit wurde der Startschuss für die neuausgerichtete Initiative gegeben, nachdem die Meilensteine der ersten Absichtserklärung aus dem Jahr 2017 erfolgreich abgeschlossen wurden. Besonders hervorzuheben sind die Umsetzung von EFM-Technologien (z.B. Chipkarten, Barcodes in Apps, CiBo), die erfolgreiche Einführung des eTarifs (eezy.nrw) und die Verbesserung von Auskunftssystemen (z.B. DODP, WDR Reichweitencheck, Service Chat).

Zentrale Strukturinnovation ist die Einrichtung eines DO-Beirats, der als Beteiligungs- und Steuerungsgremium bottom-up und top-down gleichermaßen wirken soll. Die DO wird damit explizit als offenes und lernendes Netzwerk verstanden, das weiteren Partnern offensteht und neue Allianzen erleichtert.

Die fachliche Weiterentwicklung der DO basiert auf einem breiten Stakeholderprozess, in dem sechs strategische Handlungsfelder definiert wurden:

1. Barrierefreies Reisen digital unterstützen

Alle Menschen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, sollen den ÖPNV eigenständig nutzen können. Dazu ist es notwendig, physische, digitale oder informationelle Grenzen abzubauen und sicherzustellen, dass jeder Fahrgast problemlos zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln kann. Eine enge Integration barrierefreier Schnittstellen in multimodale Verkehrssysteme ist dafür notwendig und deshalb ein wichtiger Teil dieses Handlungsfeldes.

Mit der Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV, wird öffentliche Mobilität inklusiver und zukunftsfähiger, so dass alle Fahrgäste von der Mobilitätswende profitieren können.

2. Information und Datenqualität in der digitalen ÖPNV-Systemlandschaft erhöhen

Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit von (Echtzeit-)Informationen ist für eine verlässliche Reiseplanung im ÖPNV entscheidend. Dazu gehören unter anderem

Störungs- und Verfügbarkeitsinformationen, alternative Routen sowie Echtzeit-Updates zu Verspätungen. Die Konsistenz und Aktualität der Daten sind grundlegende Anforderungen für intermodale Reiseketten und Barrierefreiheit. Eine kontinuierliche Sicher- und Bereitstellung von Rohdaten im benötigten Format und Qualität sowie die Verwertung von Daten in Echtzeit erfordert eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Akteur:innen im ÖPNV. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, konsistente, aktuelle und detaillierte Daten bereitzustellen, damit Fahrgäste ihre Reisen optimal planen und flexibel auf Änderungen reagieren können.

3. Neue Techniken für den digitalen Fahrschein implementieren

Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten für den Ticketvertrieb im ÖPNV. Fahrgäste erwarten einen einfachen Zugang und nutzerfreundliche Systeme. Dafür sind flexible digitale Vertriebslösungen erforderlich, die für alle Nutzergruppen einfach zugänglich sind und die landesweite Tarifstrategie unterstützen. Physische und digitale Vertriebskanäle müssen optimal kombiniert werden, so dass Fahrgäste die bequemste Methode wählen können – sei es über mobile Apps, Online-Plattformen oder Ticketautomaten an Bahnhöfen. Kurzfristig besteht das Ziel darin, einen bargeldlosen Vertrieb flächendeckend zur Verfügung zu stellen.

Um Effizienz, Wirtschaftlichkeit und die Interoperabilität im Zuge des Deutschlandtickets sicherzustellen, müssen Vertriebs- und Kontrollstrukturen vereinfacht und vereinheitlicht werden. Eine stärkere Zentralisierung und Standardisierung könnten zudem den Fachkräftemangel abfedern.

Neue Technologien wie künstliche Intelligenz in der Fahrgastberatung oder ein deutschlandweites Account-Based-Ticketing-Vertriebssystem tragen ebenfalls zur Weiterentwicklung des zukünftigen Vertriebs bei.

4. Digitale Angebote auf Bedürfnisse von Kund:innen ausrichten

Die Erfassung, Auswertung und Berücksichtigung von Kundenbedürfnissen sind entscheidend, um das zukünftige Mobilitätsangebot nutzerorientiert zu gestalten und somit die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Dabei stellen Fahrgäste vielfältige und teils ambivalente Ansprüche an den ÖPNV – von Barrierefreiheit und verlässlicher Fahrgastinformation bis hin zum einfachen Erwerb von Tickets sowie der Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen.

Während die technischen Systeme von einer Vereinheitlichung profitieren, erfordert

die Nutzerperspektive flexible Lösungen. Die Anforderungen an den ÖPNV sind heterogen, eine starre „One-size-fits-all“-Strategie reicht nicht aus. Ziel ist es, Kundenbedürfnisse kontinuierlich zu erfassen, auszuwerten und in konkrete Maßnahmen zu überführen, um die Mobilität in NRW bedarfsgerechter zu gestalten.

5. Digitale Hintergrundsysteme harmonisieren und standardisieren

Die Modernisierung und Digitalisierung der internen Systeme im ÖPNV ist für eine effiziente und zuverlässige Betriebsführung entscheidend. In diesem Handlungsfeld steht die Optimierung sowie die Reduzierung der Vielfalt an Betriebs- und Verwaltungssystemen und unterschiedlichen Standards in der ÖPNV-Landschaft im Vordergrund, um die Effizienz und Zuverlässigkeit des Betriebs zu erhöhen. Das Ziel ist die Schaffung einer nachhaltigen und effektiven Systemlandschaft, die Ausfallsicherheiten, Wettbewerb und Innovation fördert.

Moderne digitale Leit- und Steuerungssysteme ermöglichen eine Echtzeitüberwachung des ÖPNV und erlauben eine flexible Anpassung bei Störungen oder ungeplanten Ereignissen. Diese Systeme sind darauf ausgelegt, den ÖPNV-Betrieb flexibler und reaktionsschneller zu gestalten und die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV zu steigern. Auch im Bereich der IT-Sicherheit sind hohe Standards erforderlich, um die sensiblen Fahrgast- und Betriebsdaten zu schützen. Eine Standardisierung der Systeme führt zu einer Erhöhung der Datenqualität. Das unterstützt die Möglichkeiten für alle multi- und intermodale Reiseketten – und somit Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad, Auto, E-Scooter und weiteren Mobilitätsangeboten zu kombinieren – anzubieten und zu nutzen.

6. Ausweiten digitaler Anwendungen im grenzüberschreitenden ÖPNV

Nordrhein-Westfalen ist kulturell und wirtschaftlich eng mit den Niederlanden und Belgien sowie den angrenzenden Bundesländern verbunden. Ein leistungsfähiges grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot stärkt diese Beziehungen und erleichtert Pendler-, Studierenden- und Freizeitverkehre. In städtisch verdichteten Grenzregionen wie Aachen, Venlo oder Enschede bestehen attraktive Verbindungen per Bahn, Regional- oder auch Stadtbuslinien.

Dennoch bestehen Barrieren in der Fahrgastinformation und im Ticketvertrieb. Oft fehlen Hinweise auf grenzüberschreitende Linien, und es sind separate Tickets für die Fahrten über die Grenze erforderlich.

Das DO-Projekt easyConnect zeigt, wie die Interoperabilität bestehender Systeme verbessert und multimodale Mobilitätsangebote integriert werden können. Ziel ist es den Leitlinien von Initiativen wie ETC zu folgen, sodass ineinandergreifende Mobilität mit Ticketing in ganz Europa möglich wird ([The European Travellers Club - Home](#)).

Diese Handlungsfelder bilden die Grundlage für neue landesweite Digitalprojekte, die durch die DO künftig koordiniert und begleitet werden sollen. Im Zentrum stehen dabei die Stärkung von Plattformansätzen, Datensouveränität, Nutzungsfreundlichkeit und Innovationsförderung im ÖPNV.