

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/X/2025/1003	14.11.2025	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.12.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	03.12.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	04.12.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.12.2025	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	10.12.2025	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

Der Sachstandsbericht gliedert sich wie folgt:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2025
2. Rheinisches Revier

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

Kein Sachstand

ÖPNV:

Kein Sachstand

Information

3. On-Demand Ridepooling NRW
4. Account Based Ticketing

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den Sachstandsbericht gemäß dieser Drucksache nebst Anlage 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 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 fortlaufend aktualisiert. Hiermit wird der fortgeschriebene JVP 2025 für den Sitzungsblock Dezember 2025 vorgelegt (Redaktionsstand: 03.11.2025).

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, 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. 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 21 Neuanmeldungen hinzugekommen, so dass der aktuelle JVP für den Sitzungsblock Dezember 2025 insgesamt 48 Verfahren beinhaltet.

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Stand 10/2025“ (in hellgrün dargestellt) in der als **Anlage** beigefügten Übersicht Jahresvergabeplan (JVP) 2025 entnommen werden.

2. Rheinisches Revier

Der VRR gestaltet gemeinsam mit go.Rheinland den Strukturwandel im Rheinischen Revier durch den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote. Die Aktivitäten umfassen zum einen die Unterstützung im Ausbau und die Förderung von Investitionen in Verknüpfungspunkte zwischen Individualverkehr und ÖPNV.

Hierzu zählen die Förderprojekte „Mobilstationen der Zukunft“ und „Smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier“, für die noch bis zum 30. Juni 2026 Anträge gestellt werden können (vgl. Drucksache Nr. GP/X/2024/0795 bzw. GP/X/2025/0896). Daneben unterstützen VRR und go.Rheinland die Kommunen bei der Identifizierung von P+R-Anlagen, deren digitaler Ausbau lohnend erscheint, um insbesondere Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf den ÖPNV durch aktuelle Informationen über die Belegung der P+R-Parkplätze zu erleichtern. Im Rahmen eines bereits Ende 2024 ausgeschriebenen Gutachtens „Gesamtkonzept Smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier“ wurde im Februar und März an den 120 P+R-Anlagen im Rheinischen Revier eine Erhebung und Dokumentation der vorhandenen Infrastruktur und der Auslastung vor Ort durchgeführt. Zusätzlich wurden Flyer für eine Online-Nutzenden-Befragung verteilt. Die Ergebnisse der Begehungen sowie der Nutzendenbefragung sind in Standortsteckbriefe mit allen relevanten Informationen und Handlungsempfehlungen für jede P+R-Anlage eingeflossen, die als Grundlage für eine Umsetzungsstrategie der Maßnahmen an P+R-Anlagen im Rheinischen Revier dienen. Diese Ergebnisse wurden am 16. Oktober 60 Teilnehmenden in einer digitalen Informationsveranstaltung präsentiert.

Darüber hinaus schreiben VRR und go.Rheinland derzeit einen Rahmenvertrag für digitale Erfassungssysteme für P+R-Parkplätze aus, aus dem voraussichtlich ab Frühjahr 2026 interessierte Kommunen im Rheinischen Revier die technischen Komponenten für die Digitalisierung der P+R-Parkplätze abrufen können.

Beide Förderprogramme in Kombination mit den Unterstützungsangeboten im Bereich P+R tragen dazu bei, das Rheinische Revier langfristig zu einer Modellregion für vernetzte und digital optimierte Mobilität weiterzuentwickeln.

Zum anderen ist der VRR an unterschiedlichen Schienenprojekten im Rheinischen Revier

beteiligt. Neben den Ausbauprojekten im SPNV wie die Verlängerung der S6 von Köln nach Mönchengladbach und Machbarkeitsstudien, z.B. zum Ausbau der Revierbahn Ost, engagiert sich der VRR in einem Pilotprojekt „autonomer SPNV“:

In Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern, EVU und Gutachtern werden Chancen und Risiken für einen von der DB-Infrastruktur völlig unabhängigen SPNV evaluiert, mit dem Ziel, einen technisch und wirtschaftlich marktfähigen, autonom fahrenden SPNV zu etablieren.

Damit können stakeholderübergreifende, zukunftsweisende Mehrwerte geschaffen werden, wie z. B. Schaffung einer erhöhten Betriebsstabilität und -effizienz sowie die Unterstützung der regionalen Wirtschafts- und Raumentwicklung.

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

Kein Sachstand

ÖPNV:

Kein Sachstand

Information

3. On-Demand Ridepooling NRW

Das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD NRW) wurde vom MUNV NRW mit dem Aufbau und dem Betrieb einer landesweiten On-Demand Ridepooling Plattform beauftragt und verantwortet das Gesamtprojekt „On-Demand Ridepooling NRW“.

Die Ausschreibung der On-Demand-Ridepooling-Plattform NRW wurde im Rahmen eines europaweiten Verfahrens durchgeführt und im August 2025 an Via Transportation vergeben. Aktuell befindet sich die Plattform in der Set-up-Phase. Der Betriebsstart ist vorgesehen für den 08. Dezember 2025 im Rahmen des Mobilitätstags NRW. Der erste Mandant der On-Demand Ridepooling Plattform NRW wird der NPH (Umbenennung ab spätestens 01.01.2026 zur Nahverkehrsgesellschaft Hochstift mbH). Im Januar 2026 wird der On-Demand-Verkehr der REVG im Rahmen des Krafraum-Shuttle Projekts in die Plattform integriert. Ab 2026 ist ein Hochlauf der On-Demand Plattform vorgesehen, der sowohl die Migration bestehender als auch die Integration neuer On-Demand-Verkehre umfasst. Das KCD NRW steht hierzu in engem Austausch mit den Projektverantwortlichen. Auch mit einigen VRR-Verkehrsunternehmen, die On-Demand Verkehre betreiben, laufen Gespräche zur Migration auf die Landesplattform.

Die On-Demand-Ridepooling-Plattform NRW ist Teil eines übergeordneten Gesamtprojekts und wird durch das zentrale Projektteam beim KCD NRW koordiniert und gesteuert. Neben der Plattform verantwortet das KCD NRW u.a. die Stakeholder-Kommunikation und eine Begleitforschung (Ausschreibung bis Ende des Jahres 2025). Im Rahmen dieser wissenschaftlichen Analyse sollen die On-Demand Verkehre auf der Plattform evaluiert und weiterentwickelt werden. Zielsetzung ist eine harmonisierte und effiziente Angebotslandschaft in NRW, bei der On-Demand Verkehre als eine Säule des ÖPNV etabliert werden.

Das KCD NRW hat die Entwicklung des On-Demand-Tarifs NRW (verantwortet vom KCM NRW) fachlich begleitet. Der Tarif ist inzwischen fertiggestellt und ab Januar 2026 anwendbar. Ergänzend unterstützt das KCD NRW das MUNV NRW beim Förderauftrag „On-Demand-Ridepooling in NRW“, der den Hochlauf der Plattform und den Ausbau von On-Demand-Verkehren mit bis zu 400.000 € pro Projekt (Laufzeit 2026–2028) fördert.

Weitere Details finden sich hier:

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/foerderauftrag-on-demand>

4. Account Based Ticketing

Die Verkehrsunternehmen des VRR haben 2024 die Strategie zum bargeldlosen Bezahlen in Bussen verabschiedet und setzen sie zurzeit um. Die Rheinbahn ist einen Schritt weiter gegangen und wird ihre Busse mit Systemen zum bargeldlosen Zahlen und papierlosen Ticketing ausstatten (CALO). Eine Reihe weiterer Verkehrsunternehmen im VRR folgt diesem Beispiel. Die VRR AöR fördert das papierlose Ticketing nach §12 ÖPNVG.

Um papierloses Ticketing in ganz Nordrhein-Westfalen und Deutschland betreiben zu können wird ein zentrales System, der Token- und Ticketspeicher, benötigt. Alle Verkehrsunternehmen, die sich an ein solches System anschließen, können die ausgegebenen papierlosen Tickets anderer Verkehrsunternehmen kontrollieren. Der Name des Projekts verweist darauf, dass solche Systeme Account Based Ticketing (ABT) und ID Based Ticketing (IDBT) genannt werden. Sie unterscheiden sich von den heute gebräuchlichen Systemen dadurch, dass die Daten des Tickets sich nicht in Kundenhand auf einer Chipkarte oder in einem Barcode befinden, sondern in einem Hintergrundsystem im Internet.

Das Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) hat im Frühjahr 2025 die Initiative ergriffen, um ein solches System für Nordrhein-Westfalen zu beschaffen und betreiben zu lassen. Um

Förderung nach §14 ÖPNVG vom Land zu bekommen, hat das KCD Absichtserklärungen (LOI) von verschiedenen Verkehrsunternehmen in NRW eingeholt. Darin erklären diese, sich an einen zentralen Token- und Ticketspeicher anschließen zu wollen, sobald er bereitsteht.

Die Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR soll entsprechend um eine Bestimmung ergänzt werden, welche alle geförderten Systeme zum papierlosen Ticketing zum Anschluss an den Token- und Ticketspeicher verpflichtet.

Das KCD hat geplant, die VDV eTicket Service Gesellschaft mit der Umsetzung und dem Betrieb des Token- und Ticketspeichers zu betrauen. Dazu werden noch in diesem Jahr zwei Maßnahmen getroffen:

Ein Unternehmenskonsortium wird mit der praxisnahen Spezifikation der Schnittstellen des Token- und Ticketspeichers beauftragt. Die VDV eTicket-Service GmbH selbst wird mit Hilfe einer Förderung der VRR AöR nach §14 ÖPNVG die Leistungsbeschreibung für die Entwicklung des Systems und den Betrieb übernehmen. Beide Dokumente sollen noch 2025 geliefert werden.

In Absprache mit dem Verkehrsministerium soll der Token- und Ticketspeicher perspektivisch für Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland geöffnet werden. Dazu werden aktuell bereits Absichtsbekundungen (LOI) von Verkehrsunternehmen außerhalb NRW eingeholt.

Eine Reihe Deutscher Verkehrsunternehmen (z.B. BVG, Hamburger Hochbahn) beschäftigen sich schon seit einiger Zeit mit Account Based Ticketing (ABT) und würden gerne einen deutschlandweit interoperablen Token- und Ticketspeicher dazu nutzen. Die VDV eTS GmbH beschäftigt sich deshalb schon über ein Jahr mit der Spezifikation entsprechender Schnittstellen und Systeme.

Die Initiative aus dem VRR kommt damit rechtzeitig um die ersten Schritte eines agil zu entwickelnden, deutschlandweit nutzbaren Systems umzusetzen. Im Endausbau wird es der erste Baustein eines neuen und den klassischen medienbasierten Systemen überlegenen Ticketingsystems sein, mit dem alle Tarifprodukte bis hin zum Deutschlandticket vertrieben werden. Nach und nach soll es nach den Anforderungen und Bedürfnissen der Verkehrsunternehmen und Fahrgäste fortentwickelt und ausgebaut werden. Dazu wird die Entwicklung mit Marktforschung begleitet.

Die Vertriebstechnik-Expert:innen der Branche erwarten erhebliche Kostenvorteile, bessere Kundenprozesse, schnellere Reaktionszeiten bei vertrieblichen und tariflichen Änderungen sowie die niederschwellige Beteiligung aller interessierten Verkehrsunternehmen.