

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/XI/2026/0043	12.06.2026	3

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.06.2026	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.07.2026	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.07.2026	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	03.07.2026	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	09.07.2026	☐

Kurzzusammenfassung:

Der Sachstandsbericht gliedert sich wie folgt:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Personalbericht 2025
2. Jahresvergabeplan 2026
3. Rheinisches Revier

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

Kein Sachstand

ÖPNV:

4. Stellungnahme des VRR zum Nahverkehrsplan des NWL

5. Aktuelles aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW

Information

6. Aktueller Stand Account Based Ticketing

7. On-Demand Ridepooling NRW

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 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. Personalbericht 2025

Der Personalbericht 2025 ist dem Sachstandsbericht als **Anlage 1** beigelegt.

2. Jahresvergabeplan 2026

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 beigelegte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird fortlaufend aktualisiert. Hiermit wird der fortgeschriebene JVP 2026 für den Sitzungsblock Juli 2026 vorgelegt (Redaktionsstand: 02.06.2026).

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 01.01.2026) lauten, wie folgt:

- | | |
|---|---------------|
| - Bauaufträge: | 5.404.000,- € |
| - Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): | 216.000,- € |
| - 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. 2026-11 bis 2026-13).

Der aktuelle Stand des JVP 2026 stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Der erste JVP 2026 wurde bereits im Sitzungsblock Dezember 2025 vorgestellt und startete zunächst mit 29 Vorhaben. Im Verlauf des ersten Halbjahres sind 4 Neuanmeldungen hinzugekommen und 9 Verfahren sind abgeschlossen worden (grüne Markierung im JVP), so

dass der aktuelle JVP für den Sitzungsblock Juni/Juli 2026 insgesamt 34 Verfahren beinhaltet.

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können in der als **Anlage 2** beigefügten Übersicht Jahresvergabeplan (JVP) 2026 entnommen werden.

3. Rheinisches Revier

Um den Strukturwandel im Rheinischen Revier zu gestalten, fördert der VRR gemeinsam mit go.Rheinland den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote. Neben Ausbauprojekten im SPNV, wie die Verlängerung der S6 von Köln nach Mönchengladbach und Machbarkeitsstudien, z.B. zum Ausbau der Revierbahn Ost, umfassen die Aktivitäten die Unterstützung im Ausbau und die Förderung von Investitionen in Verknüpfungspunkte zwischen Individualverkehr und ÖPNV. Über die Investitionsförderung von „Mobilstationen der Zukunft“ und „Smarten Pendlerparkplätzen im Rheinischen Revier“ hinaus, unterstützen VRR und go.Rheinland die Kommunen insbesondere bei der Umsetzung der Digitalisierung von P+R-Anlagen, um vor allem Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf den ÖPNV durch aktuelle Informationen über die Belegung der P+R-Parkplätze zu erleichtern.

Hierzu wurde 2025 ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Digitalisierungspotenziale der 120 bestehenden P+R-Anlagen ermittelt hat und die Grundlage für eine Umsetzungsstrategie zur Koordination der Maßnahmen an P+R-Anlagen im Rheinischen Revier darstellt. Die Ergebnisse der Begehungen sind für jede P+R-Anlage in einem Standortsteckbrief mit allen relevanten Informationen und Handlungsempfehlungen dokumentiert und unter <https://wir.gorheinland.com/ausbau/rheinisches-revier/smarte-pendlerparkplaetze/> abrufbar.

Darüber hinaus haben der VRR und go.Rheinland einen Rahmenvertrag zu digitalen Erfassungssystemen für P+R-Parkplätze abgeschlossen, aus dem ab sofort interessierte Kommunen im gesamten VRR-Raum die technischen Komponenten für die Digitalisierung der P+R-Parkplätze abrufen können. Gegenstand des Vertrages, der am 28.5.2026 auf einer Informationsveranstaltung vorgestellt wurde, ist die Lieferung und Implementierung von Stellplatzdetektions-Hardware, digitalen Anzeigen sowie einer integrierten Parkraummanagement-Software zum Einsatz auf kommunalen P+R-Anlagen. Zudem umfasst der Vertrag auch die Planung, vollständige Umsetzung sowie die fortlaufende Betreuung der Stellplatzdetektion durch den Auftragnehmer. Interessensbekundungen sind an smarte-pendlerparkplaetze@vrr.de zu richten.

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.

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

Kein Sachstand

ÖPNV:

4. Stellungnahme des VRR zum Nahverkehrsplan des NWL

Der VRR ist als Träger öffentlicher Belange bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans „Vernetzte Mobilität 2025plus“ des SPNV-Aufgabenträgers **Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)** im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens beteiligt worden.

Aufgrund der regelmäßigen Abstimmungen und der vertrauensvollen Zusammenarbeit der drei Aufgabenträger in NRW – sowohl themenbezogen als auch bei der Aufstellung der Nahverkehrs- und Mobilitätspläne – hat der VRR keine Einwände und Anmerkungen zu den im Nahverkehrsplan behandelten Bausteinen und Themen.

Anlage 3 enthält die Stellungnahme, die der VRR an den NWL versendet hat.

5. Aktuelles aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW

Unser Netzwerk wächst: Drei neue Mitgliedskommunen am Niederrhein

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bekommt weiteren Zuwachs am Niederrhein: Mit Grefrath im Kreis Viersen, Hünxe im Kreis Wesel und Uedem im Kreis Kleve sind gleich drei neue Kommunen aus dieser Region dem Netzwerk beigetreten und haben in den vergangenen Wochen die Rahmenvereinbarung unterzeichnet, mit der sie sich für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in ihren Kommunen stark machen.



Nachdem mittlerweile alle Großstädte und alle Kreise Mitglied sind, setzen nun zunehmend auch kleinere Kommunen aus den ländlich geprägten Räumen in Rhein-Ruhr auf die Unterstützung durch unser Netzwerk.

Mit den drei Neuzugängen zählt die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr nun 77 Mitglieder, landesweit ist das Netzwerk auf 352 Kommunen angewachsen (Stand: 5. Juni 2026).

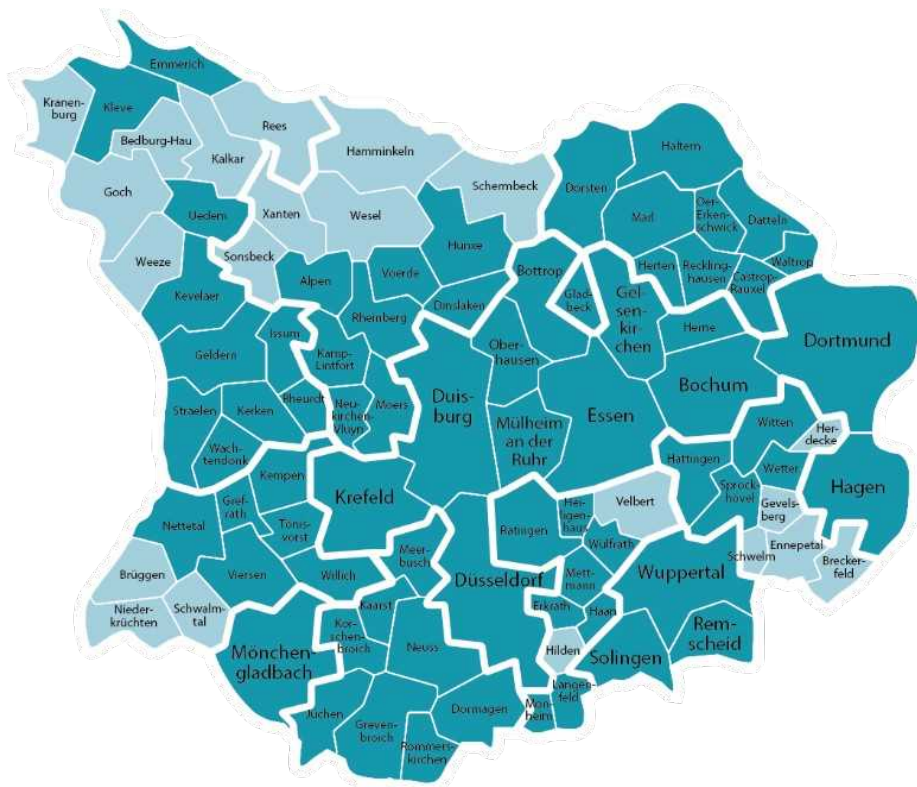


Abbildung 1: Mitgliedskommunen der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr

Fußverkehrs-Check 2026: Vier Kommunen aus Rhein-Ruhr sind dabei

Der jährlich durchgeführte „Fußverkehrs-Check NRW“ ist ein besonders beliebtes Angebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Gefördert vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hilft er Kommunen dabei, den Fußverkehr in ihrer Stadt professionell und strukturiert zu analysieren und gezielt weiterzuentwickeln.

In einem landesweiten Wettbewerbsverfahren werden jedes Jahr Städte und Gemeinden ausgewählt, die professionelle Unterstützung für einen „Fußverkehrs-Check“ erhalten. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik sowie Vertreter*innen weiterer Interessengruppen werden sie dann in mehreren Terminen vor Ort überprüfen und erörtern, wo Verbesserungsbedarf in Sachen Fußverkehr besteht und wie am besten gehandelt werden kann.

Auch im achten Jahr des Angebots blieb die Nachfrage an dem Format hoch. Mit landesweit 41 Bewerbungen wurde 2026 ein neuer Rekord erreicht. Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der zwölf Gewinnerkommunen nahmen am 23. April 2026 im Verkehrsministerium ihre Teilnahmeurkunden entgegen. Überreicht wurden diese von Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Aus dem VRR-Raum wurden die Städte Bochum, Datteln, Kleve und Korschenbroich ausgewählt.



Abbildung 2: Die Gewinner der Fußverkehrschecks 2026

VRR-Niederrheinkonferenz 2026: Impulse für die Mobilität von morgen

Bei der dritten Niederrheinkonferenz des VRR stand die Zukunft der Mobilität im Fokus – praxisnah, konkret und im intensiven Dialog zwischen Politik, Verwaltung und Verkehrsbranche.

Bereits zum Auftakt wurde deutlich, worum es den Veranstaltern ging: Mobilität nicht nur zu diskutieren, sondern erlebbar zu machen. Teilnehmende erhielten exklusive Einblicke in neue batterieelektrische Triebzüge, die künftig eine zentrale Rolle im Nahverkehr am Niederrhein übernehmen sollen. Die vom Hersteller CAF entwickelten Züge fahren lokal emissionsfrei und können dank eines integrierten Energiespeichersystems auch auf nicht elektrifizierten Strecken ohne Oberleitung genutzt werden. Damit ersetzen sie zukünftig die heute eingesetzten Dieseltriebzüge und leisten einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigeren öffentlichen Mobilität in der Region.

Im weiteren Verlauf der Konferenz, die im Zeughaus Neuss stattfand, standen der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Weiterentwicklung des XBus-Netzes sowie die Auswirkungen der geplanten Tarifreform im VRR im Focus. Auch die Finanzierung der Mobilitätsangebote in Zeiten angespannter öffentlicher Haushalte wurde intensiv beleuchtet. Neben den Fördermöglichkeiten des VRR hat die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr die Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRiMM) sowie die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (FöRiNah) vorgestellt.

Die Niederrheinkonferenz stieß mit rund 150 Vertreter:innen aus Politik, Verkehrsbranche und Wirtschaft erneut auf große Resonanz. Sie bringt Akteurinnen und Akteure zusammen, die sonst nur selten in dieser Konstellation zusammenkommen, und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität am Niederrhein.



Abbildung 3: Vorstellung batterieelektrischer Triebzüge



Abbildung 4: ZNM informiert über Fördermittel

Hauptverwaltungsbeamtenkonferenz 2026: Zum ersten Mal gemeinsam mit der AGFS

Am 2. Juli 2026 findet in Düsseldorf die erste gemeinsame Hauptverwaltungsbeamtenkonferenz vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM NRW) und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW) statt. Unter dem Titel *„Zwischen Anspruch und Alltag: Mobilität in Kommunen zukunftsfähig gestalten“* rückt die Veranstaltung die zentrale Rolle der kommunalen Mobilitätsentwicklung in den Fokus.

Ziel ist es, den mehr als 170 angemeldeten kommunalen Entscheidungsträger*innen eine Plattform für Austausch, Vernetzung und praxisnahe Lösungsansätze für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung zu bieten und die Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen weiter zu stärken.

Die Zusammenarbeit mit der AGFS, die auf Wunsch des Verkehrsministeriums entstanden ist, steht in einer Reihe mehrerer erfolgreicher Kooperationen des ZNM NRW, wie etwa mit dem Westdeutschen Handwerkskammertag oder dem IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW.

„Mobilitätswende Konkret“: Der Zukunftsnetz-Newsletter für die Verbands- und Kommunalpolitik

Wie bereits in der vergangenen Sitzungskette angekündigt, wurde den Mitgliedern der VRR-Verbandsversammlung die aktuelle Ausgabe des Newsletters der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr „Mobilitätswende konkret“ als separate E-Mail über das Gremienmanagement zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus kann die aktuelle Ausgabe unter folgendem Link

abgerufen werden: [Mobilitätswende konkret \(2/26\) - Newsletter der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr](#)

Diese Ausgabe weist inhaltliche und gestalterische Anpassungen zur verbesserten Lesbarkeit auf.

Information

6. Aktueller Stand Account Based Ticketing

Die Verkehrsunternehmen des VRR haben 2024 die Strategie zum bargeldlosen Bezahlen in Bussen verabschiedet und setzen sie zurzeit um (siehe auch Sachstandsbericht zum Verbundprojekt Bargeldlosstrategie). 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 folgen 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 wurde entsprechend im 4. SiBlo 2025 um eine Bestimmung ergänzt, welche alle geförderten Systeme zum papierlosen Ticketing zum Anschluss an den Token- und Ticketspeicher verpflichtet.

Das KCD hat die VDV eTicket Service Gesellschaft mit der Umsetzung und dem Betrieb des Token- und Ticketspeichers beauftragt. Dazu wurden zwei Maßnahmen getroffen: Ein Unternehmenskonsortium wurde mit der praxisnahen Spezifikation der Schnittstellen des

Token- und Ticketspeichers beauftragt. Die VDV eTicket-Service GmbH selbst hat mit Hilfe einer Förderung der VRR AöR nach §14 ÖPNVG die Leistungsbeschreibung für die Entwicklung des Systems und den Betrieb übernommen. Beide Leistungen wurden bis Februar 2026 geliefert.

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.

Dazu hat sich das Verkehrsministerium bereit erklärt, die Entwicklung des Ticketspeicher, die Entwicklung einer Softwarebibliothek für Kontrollgeräte, den Aufbau eines Testlabors für IDBT und die Entwicklung einer einfachen Tariflogik für IDBT mit zu unterstützen. Das Ministerium befasst sich derzeit mit der Bereitstellung der entsprechenden Fördermittel.

Die Ergebnisse der Entwicklungen sollen in das Eigentum der VDV eTicket-Service GmbH übergehen und verbleiben somit in der ÖPNV-Branche. Aktuell wurden zwei Europäische Ausschreibungen für die Entwicklung des Ticketspeichers und die Entwicklung einer Softwarebibliothek für Kontrollgeräte veröffentlicht, so dass nach aktueller Planung und Bereitstellung der Fördermittel der Ticketspeicher Ende 2026 in Betrieb gehen kann.

Eine Reihe Deutscher Verkehrsunternehmen (z.B. BVG, Hamburger Hochbahn) beschäftigt sich schon seit einiger Zeit mit Account Based Ticketing (ABT) und würde gern einen deutschlandweit interoperablen 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.

7. On-Demand Ridepooling NRW

Seit dem Start der Plattform wurde der Kreis der Mandanten sukzessive erweitert. Aktuell sind insgesamt acht Verkehre von fünf Mandanten auf der Plattform angebunden. Hierzu zählen Verkehre in den Bedienungsgebieten Höxter / Lichtenau (Holibri), Bergheim / Frechen (mobie), Essen (Bussi), Duisburg (myBUS) sowie Marienheide / Nümbrecht / Wiehl (monti). Darüber hinaus befinden sich weitere Verkehre in Vorbereitung bzw. Aufnahme auf die Plattform. Der Hochlauf der Plattform wird weiterhin aktiv forciert mit dem Ziel, sukzessive zusätzliche Verkehre und Mandanten an rufmobil.nrw anzubinden.

Parallel führt das KCD NRW Gespräche mit verschiedenen Bürgerbusvereinen, die bereits On-Demand-Verkehre betreiben oder deren Einführung planen. In diesem Zusammenhang wird geprüft, inwieweit ausgewählte Bürgerbusverkehre perspektivisch auch als Pilotprojekte auf die Plattform angebunden werden können.

Die Projektpartner/Mandanten erhalten einen Zugang zur On-Demand Plattform NRW, über den sie ihre Verkehre anlegen, steuern und verwalten können. Der operative Betrieb der On-Demand Verkehre liegt dabei vollumfänglich bei den Mandanten. Das KCD NRW ist zentraler Ansprechpartner für die Technologieplattform, verantwortet das Anforderungsmanagement mit Via Transportation und stellt die strategischen Weichen. Gemeinsam mit den bestehenden und zukünftigen Mandanten soll ein landesweites „On-Demand Ökosystem“ aufgebaut werden, welches On-Demand Mobilität in NRW gemeinschaftlich weiterentwickelt und die Integration in bestehende ÖPNV-Systeme vorantreibt.

In Frechen, Essen und Duisburg wird bereits der OD-Tarif NRW angewandt. Hierdurch wird ein weiterer Beitrag zur Vereinheitlichung und Integration von On-Demand-Verkehren in den öffentlichen Verkehr in Nordrhein-Westfalen geleistet.

Neben den reinen Mandantenmigrationen standen in den vergangenen Monaten die Stabilisierung sowie die fachliche und technische Weiterentwicklung von rufmobil.nrw im Vordergrund. Ziel war es, die Plattform noch gezielter an die Anforderungen des Landes NRW, der Mandanten sowie des laufenden Betriebs auszurichten. Um dies zu gewährleisten, wurden beispielsweise die Plattformeinstellungen in enger Zusammenarbeit mit den Mandanten geprüft und im Sinne eines kontinuierlichen Feintunings nachgeschärft. Zudem wurden feste Austauschformate etabliert, um das Feedback aus dem laufenden Betrieb regelmäßiger zu bündeln und gemeinsame Themen noch strukturierter voranzutreiben.

Ergänzend dazu wurden die Migrationsprozesse weiterentwickelt, um die zukünftige Anbindung weiterer Dienste technisch und organisatorisch verlässlicher sowie standardisierter zu gestalten. Darüber hinaus wurden verschiedene, vertiefende Abstimmungen zur Integration von Dritt-Apps geführt. Diese Gespräche werden in den kommenden Wochen und Monaten noch weiter vertieft, mit dem Ziel, die Angebote von rufmobil.nrw mittelfristig in weiteren Mobilitätsapps verfügbar zu machen.

Zusätzlich wurden erste Abstimmungen zur Integration von Fahrtangeboten von rufmobil.nrw in ÖV-Auskunftssysteme geführt. Aktuell wird auf Basis ausgewählter Verkehre eine Testdatenbasis erarbeitet, um mögliche Implementierungsszenarien zu prüfen. Ziel ist eine mittelfristige Integration der Angebote in ÖV-Auskunftssysteme.

Einen quantitativen Überblick über den aktuellen Plattformstand sowie die operativen Entwicklungen liefern die folgenden Kennzahlen (Zeitraum Go-Live Dezember 2025 bis 31.05.2026):

Kennzahl	Stand
Anzahl Fahrgastaccounts	16.191
Anzahl beförderte Fahrgäste gesamt	57.753
Durchschnittliche Fahrtbewertung	4,9 von 5 Sternen (davon 93 % mit 5 Sternen)

Im Zeitraum 01.05.–31.05.2026 wurden insgesamt 15.789 Fahrgäste befördert. Dies entspricht durchschnittlich rund 509 beförderten Fahrgästen pro Tag im Monat Mai.

Neben der On-Demand Plattform NRW verantwortet das KCD NRW außerdem eine wissenschaftliche Projektbegleitforschung, welche die On-Demand Verkehre auswerten und einen Beitrag zur datenbasierten Weiterentwicklung von On-Demand Mobilität leisten soll. Zielsetzung ist eine harmonisierte und effiziente Angebotslandschaft in NRW, bei der On-Demand Verkehre als feste Säule des ÖPNV etabliert werden. Die Vergabe der Begleitforschung befindet sich aktuell in der finalen Abstimmung; eine finale Freigabe steht derzeit noch aus.