

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/XI/2026/0106	04.09.2026	3

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.09.2026	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	28.09.2026	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.10.2026	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.10.2026	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.10.2026	☐

Kurzzusammenfassung:

Der Sachstandsbericht gliedert sich wie folgt:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

kein Sachstand

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

kein Sachstand

ÖPNV:

1. XBus: Aktueller Stand zweites Bündel
2. Neuaufstellung Stadtbahnrichtlinie
3. Veranstaltungskonzeption des VRR mit regionalem Bezug

Information

4. Digitale Kundensysteme
5. Kooperationsvertrag VRR und RMV

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**

kein Sachstand

Verkehr und Sicherheit**SPNV:**

kein Sachstand

ÖPNV:

1. XBus: Aktueller Stand zweites Bündel

Aktueller Stand zweite Umsetzungsstufe XBus-Konzept

Seit 2022 bzw. 2023 sind die ersten sieben XBus-Linien im VRR in Betrieb. Im November 2025 wurde zwischen dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, dem NWL, go.Rheinland und dem VRR eine Vereinbarung zur Finanzierung und Umsetzung weiterer XBus-Linien abgeschlossen. Für den VRR ist hierbei die Umsetzung von acht neuen XBus-Linien im Rahmen der zweiten Umsetzungsstufe des XBus-Konzeptes vorgesehen. Dabei handelt es sich konkret um folgende Linien:

- X02 Dinslaken – Hünxe – Schermbeck
- X10 Recklinghausen – Waltrop – Lünen
- X11 Datteln – Castrop-Rauxel – Dortmund-Marten – Dortmund Universität
- X19 Essen – Velbert – Heiligenhaus
- X25 Emmerich am Rhein – Kleve – Kranenburg – Nijmegen
- X30 Wesel – Rheinberg – Moers
- X31 Xanten – Sonsbeck – Kevelaer – Irrland
- X73 Geldern – Straelen – Kaldenkirchen – Brüggen – Niederkrüchten – Wegberg – Erkelenz

Eine schematische Kartendarstellung der Linien der ersten und zweiten Umsetzungsstufe ist als **Anlage** beigefügt.

Durch die Umsetzung dieser acht Linien können die Kernorte der Kommunen Brüggen, Hünxe, Kranenburg, Niederkrüchten, Sonsbeck, Straelen und Velbert neu an das aus SPNV und XBus bestehende VRR-Schnellverkehrsnetz angeschlossen werden.

Der VRR wird die Anschaffungskosten der für den Betrieb der XBus-Linien erforderlichen Fahrzeuge, bezogen auf den inländischen Teil des Fahrplanangebots, zu 100 % fördern. Dabei sind ausdrücklich auch Fahrzeuge mit lokal emissionsfreien Antrieben eingeschlossen. Grundsätzlich steht die Umsetzung einer jeden Linie unter dem Vorbehalt der Zustimmung der jeweiligen kommunalen Aufgabenträger, also im Regelfall der Kreise und kreisfreien Städte. Größtenteils sind die entsprechenden Beschlussfassungen bereits erfolgt. Die detaillierte Angebots- und Betriebsplanung der Linien erfolgt in enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen VRR, kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen und ist bei fast allen Linien finalisiert. Für viele Linien liegen auch bereits die entsprechenden Förderanträge vor und sind in Bearbeitung. Die ersten Zuwendungen konnten inzwischen auch

bewilligt werden.

Nach aktuellem Planungsstand wird jeweils eine Linie mit Diesel- bzw. Wasserstoffbussen betrieben. Bei einer weiteren Linie steht die abschließende Entscheidung zwischen Wasserstoff- und batterie-elektrischen Fahrzeugen noch aus. Die übrigen fünf Linien sollen mit batterie-elektrischen Bussen bedient werden. Mit Ausnahme der Linie X73, deren Betriebsaufnahme erst nach Abschluss der Beschlussfassung sowie des anschließenden Vergabeverfahrens zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen ist, sollen alle Linien zum 12. Dezember 2027 den Betrieb aufnehmen. Auf einzelnen Linien werden in den ersten Monaten zunächst dieselbetriebene Übergangsfahrzeuge eingesetzt werden, um einen rechtzeitigen Betriebsstart trotz längerer Lieferzeiten für die finalen XBus-Fahrzeuge zu gewährleisten.

2. Neuauaufstellung Stadtbahnrichtlinie

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) ist (vereinfacht gesprochen) die Rechtsnachfolgerin der Stadtbahn-Gesellschaft Rhein-Ruhr mbH. Diese hat in den 1970er- bis ca. 1990er-Jahren für die Städte im Rhein-/Ruhrgebiet und darüber hinaus die Aufgabe übernommen, ein zusammenhängendes Netz aus Stadtbahnlinien zu planen, zu bauen und später auch zu betreiben. Daraus sollte das sogenannte System „Stadtbahn Rhein-Ruhr“ entstehen. Ein Teil dieser Planungen wurde in konkrete Stadtbahnstrecken umgesetzt. Diese stellen in den Städten heute i. d. R. das Rückgrat der öffentlichen Mobilität dar. Die Stadtbahn-Gesellschaft entwickelte als Grundlage ihrer Arbeit auch eine Richtlinie, in der sämtliche technische Standards definiert wurden. So konnten alle Stadtbahnsysteme nach einheitlichen technischen Kriterien gebaut werden, was damals wie heute enorme Synergieeffekte bedeutete und bedeutet.

Die Stadtbahnsysteme und ihre Infrastruktur erreichen nun ein Alter, in dem umfassende Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen nötig werden. Aus diesem Grund hat das Land NRW ein Erneuerungs- und Erhaltungsprogramm mit einem Volumen von rund 1 Mrd. Euro auf den Weg gebracht.

Für die langfristige Sicherung und Weiterentwicklung der Stadtbahninfrastruktur im VRR soll die bestehende Stadtbahnrichtlinie umfassend überarbeitet und an aktuelle sowie zukünftige Anforderungen angepasst werden. Die derzeit gültige Richtlinie wurde erstmals 1975 veröffentlicht und Anfang der 1990er Jahre letztmalig grundlegend fortgeschrieben. Trotz ihres Alters bildet sie bis heute eine wesentliche Grundlage für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Stadtbahnanlagen im Verbundraum und dient darüber hinaus als wichtiger Orientierungsrahmen bei Förderverfahren.

Seit der letzten Überarbeitung haben sich die technischen, rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen jedoch erheblich verändert. Insbesondere die fortschreitende Digitalisierung, neue Anforderungen an Brandschutz, die Weiterentwicklung gesetzlicher und technischer Regelwerke sowie gestiegene Erwartungen an Barrierefreiheit, Betriebsqualität, Nachhaltigkeit und Klimaschutz machen eine grundlegende Aktualisierung erforderlich. Ziel ist es daher, die Stadtbahnrichtlinie zu einem modernen, praxisgerechten und zukunftsfähigen Regelwerk weiterzuentwickeln, das den aktuellen Stand der Technik abbildet und gleichzeitig genügend Handlungsspielraum für zukünftige Innovationen bietet.

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung soll ein geeignetes Fachbüro mit der vollständigen fachlichen und methodischen Bearbeitung dieses Vorhabens beauftragt werden (siehe Drucksache Nr. R/XI/2026/0105). Zu Beginn des Projektes erfolgt eine umfassende Analyse der bestehenden Richtlinie. Dabei werden die vorhandenen Regelungen auf ihre Aktualität, Anwendbarkeit und Zukunftsfähigkeit überprüft sowie mit aktuellen gesetzlichen Vorgaben, technischen Normen und anerkannten Regelwerken verglichen. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird ein Konzept für die zukünftige Struktur der Richtlinie entwickelt. Die neue Stadtbahnrichtlinie soll schlank, übersichtlich, modular aufgebaut und anwenderfreundlich gestaltet werden, um den unterschiedlichen Anforderungen von Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Kommunen, Aufsichtsbehörden und Fördermittelgebern gerecht zu werden.

Inhaltlich werden sämtliche wesentlichen Bereiche der kommunalen Schieneninfrastruktur betrachtet. Dazu zählen unter anderem Strecken und Trassen, Haltestellen, Tunnel- und Ingenieurbauwerke, Betriebshöfe sowie die barrierefreie Ausgestaltung der Infrastruktur. Darüber hinaus werden technische Themenfelder wie Energieversorgung, Leit- und Sicherungstechnik, Kommunikationssysteme, Betriebsleittechnik sowie die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur behandelt. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Bewertung neuer technischer Entwicklungen, beispielsweise digitaler Planungs- und Managementmethoden, intelligenter Verkehrssysteme, digitaler Zustandsüberwachung oder zukünftiger Automatisierungsansätze.

Ein wesentlicher Bestandteil des Projektes ist die enge Einbindung der betroffenen Akteure. Die Überarbeitung soll in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Kommunen, technischen Aufsichtsbehörden, dem Land Nordrhein-Westfalen sowie weiteren Beteiligten erfolgen. Durch Workshops, Fachgespräche und Beteiligungsverfahren sollen fachliche Erfahrungen und praktische Anforderungen frühzeitig in die Erarbeitung ein-

fließen und eine breite Akzeptanz der zukünftigen Richtlinie gewährleistet werden.

Nach Abschluss der fachlichen Bearbeitung wird eine veröffentlichungsreife Endfassung erstellt und anhand ausgewählter Anwendungsfälle auf ihre Praxistauglichkeit überprüft. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden in die endgültige Fassung eingearbeitet. Das Projekt ist auf den Zeitraum von 2026 bis 2029 angelegt. Die Veröffentlichung der neuen Stadtbahnrichtlinie ist für das Jahr 2029 vorgesehen.

Mit der Fortschreibung der Stadtbahnrichtlinie schafft der VRR die Grundlage für einheitliche technische Standards, effizientere Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie eine verbesserte Förderfähigkeit zukünftiger Infrastrukturmaßnahmen. Gleichzeitig werden die Themen Nachhaltigkeit, Brandschutz, Barrierefreiheit und Digitalisierung stärker verankert. Damit leistet das Vorhaben einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung und Zukunftssicherung der Stadtbahninfrastruktur im Ruhrgebiet und unterstützt die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Nahverkehrs.

3. Veranstaltungskonzeption des VRR mit regionalem Bezug

Mit den bislang durchgeführten Niederrheinkonferenzen hat der VRR ein erfolgreiches Austauschformat etabliert, das regionale Mobilitätsthemen mit hoher öffentlicher und politischer Relevanz adressiert. Während zunächst Fragestellungen rund um die Integration des NVN und die Betriebsqualität einzelner Linien im Mittelpunkt standen, konnten zuletzt verstärkt Zukunftsthemen der Mobilitätsentwicklung – beispielsweise alternative Antriebstechnologien und die Verkehrswende im ländlichen Raum – behandelt werden.

Die positiven Erfahrungen sprechen dafür, dieses Format auf weitere Teilregionen des VRR-Gebietes auszuweiten.

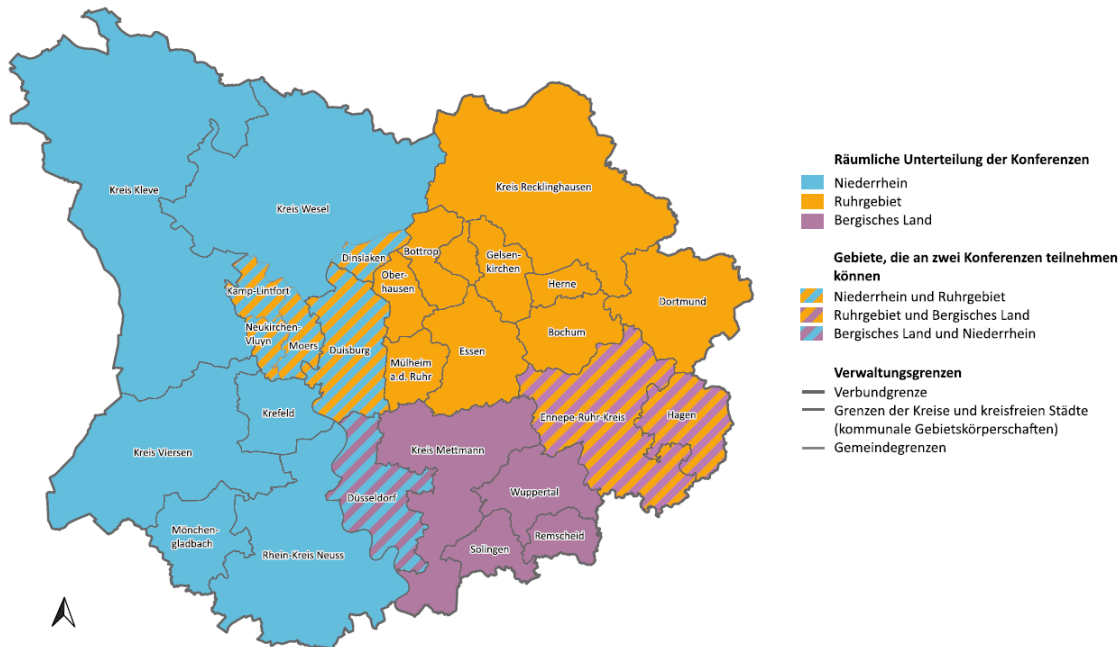
Neben dem Niederrhein werden künftig folgende Regionen in einem rotierenden Turnus berücksichtigt:

Bergisches Land

- Städte Wuppertal, Remscheid und Solingen
- Kreis Mettmann
- gegebenenfalls die Landeshauptstadt Düsseldorf

Ruhrgebiet

- Kernruhrgebiet (Metropole Ruhr)
- Ruhrgebietsnahe Städte u.a. mit Bergbau-Historie (Moers, Dinslaken, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn)



Bezogen auf den Ruhrgebiets-Raum soll eine Abstimmung bzw. gegenseitige Einbeziehung zwischen dem VRR und dem RVR erfolgen. Die jeweiligen Rollen, Aufgaben und Inhalte müssen im Vorfeld abgestimmt werden.

Die verkehrlichen Herausforderungen und Rahmenbedingungen unterscheiden sich zwischen Niederrhein, Bergischem Land und Ruhrgebiet teilweise erheblich. Regionale Konferenzen ermöglichen es daher, spezifische Themen zielgerichtet zu adressieren und den Dialog mit den kommunalen Entscheidungsträgern zu intensivieren.

Mit einem rotierenden Veranstaltungsmodell wird eine ausgewogene regionale Präsenz des VRR sichergestellt und gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, die jeweils drängenden Mobilitätsfragen vor Ort in den Mittelpunkt zu stellen. Dies stärkt die politische Vernetzung, erhöht die Sichtbarkeit des VRR in den Regionen und unterstützt die gemeinsame Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität.

Die Konferenzen richten sich vorrangig an folgende Zielgruppen:

- Landrätinnen und Landräte
- Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister
- Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Politische Vertreterinnen und Vertreter aus den jeweiligen Regionen (Bund, Land, Kommunen)
- weitere kommunale Entscheidungsträger, je nach Thema auch für Vertreterinnen und Vertreter aus anderen Räumen öffnen
- Verkehrsunternehmen in der Region

Zur Steigerung der politischen Wirkung und öffentlichen Wahrnehmung sollen nach Möglichkeit Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Fachwelt als Impulsgeber oder Gastredner eingebunden werden.

Vorgesehen ist ein regelmäßiger Wechsel zwischen den Regionen Niederrhein, Bergisches Land und Ruhrgebiet. Nach diesem rotierenden System ist die Regionalkonferenz für das Bergische Land für das Jahr 2027 geplant. Das Ruhrgebiet 2028 und der Niederrhein 2029.

Die jeweilige thematische Ausrichtung wird rechtzeitig vor Durchführung der Veranstaltung festgelegt und an den regionalen Bedarfen ausgerichtet.

Information

4. Digitale Kundensysteme

I. Auskunftssystem

Im ersten Halbjahr standen zwei wesentliche Entwicklungen im Fokus der Auskunft, die Tarifreformen und die Umsetzung eines sogenannten MCP-Servers.

Die Tarifreformen im VRR (2. Stufe) sowie im VRS und AVV (Rheinlandtarif) mussten auch in der Auskunft als zentrales System für Apps, Webseiten und Ticketshops umgesetzt werden. Insbesondere die 2. Stufe der VRR-Tarifreform reichte dabei tief in die technischen Systeme zur Tarifberechnung sowie der Datenstruktur und -pflege hinein und machten komplexe Anpassungen notwendig.

Zum anderen stellt sich bei zunehmender Nutzung von Chatbots, großen Sprachmodellen im Bereich KI (sogenannten LLMs) sowie der generellen Integration von KI an verschiedenen Stellen die Frage, wie die VRR Auskunftssysteme sich auf diese Entwicklungen anpassen

und für weitere Entwicklungen vorbereiten lassen. Im Fokus stand dabei nicht die Nutzung von KI innerhalb der Systeme selbst, sondern der Zugang zu den Informationen für Nutzende von u.a. Chatbots.

Die Lösung hierfür wird allgemein als MCP-Server bezeichnet. MCP steht für Model Context Protocol und ist ein offener Standard für den Datenaustausch zwischen Systemen und großen Sprachmodellen (LLMs). Die Umsetzung für die VRR Auskunft ermöglicht KI-Systemen Anfragen bspw. zu Verbindungen und Abfahrten an den MCP-Server zu schicken. Dieser kann die Anfrage dann für die Auskunft ins richtige Format wandeln und auch die Antwort der Auskunft wieder für die KI-Systeme verständlich zurückspielen.

Die folgende Grafik zeigt dieses Prinzip:

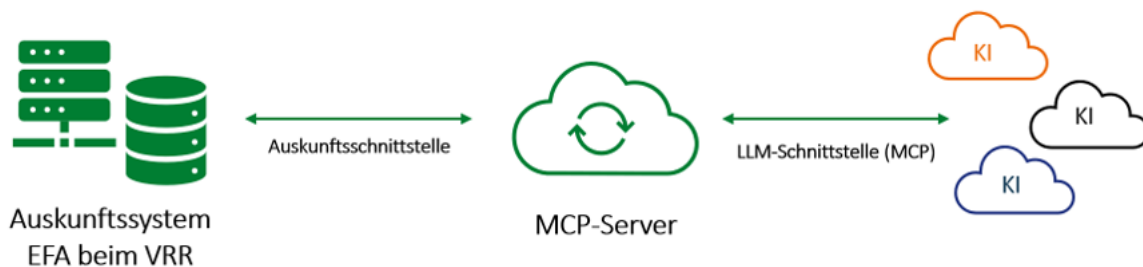


Abbildung 1: Funktionsweise eines MCP-Servers (vereinfacht)

Diese universelle Lösung bietet für verschiedene Projekte im KI Bereich zukünftig die Möglichkeit, die VRR Auskunft direkt als Informationsquelle zu nutzen. Ein wichtiger Schritt für die strategische Entwicklung der Auskunft und die Nutzung der gemeinsamen Auskunftsdaten im VRR und darüber hinaus.

Zudem befindet sich eine Lösung für Nutzende von ChatGPT aktuell im Test, die es in ChatGPT ermöglicht die VRR-Auskunft als Datenquelle zu nutzen. Dies führt dazu, dass auch aus ChatGPT heraus der MCP-Server aufgerufen werden kann und aktuelle Daten bereitgestellt werden. Über diese Erweiterung ist es auch möglich eine grafische Darstellung anzubieten, sodass Nutzende eine übersichtliche Darstellung der Ergebnisse – abseits der Textform – erhalten.

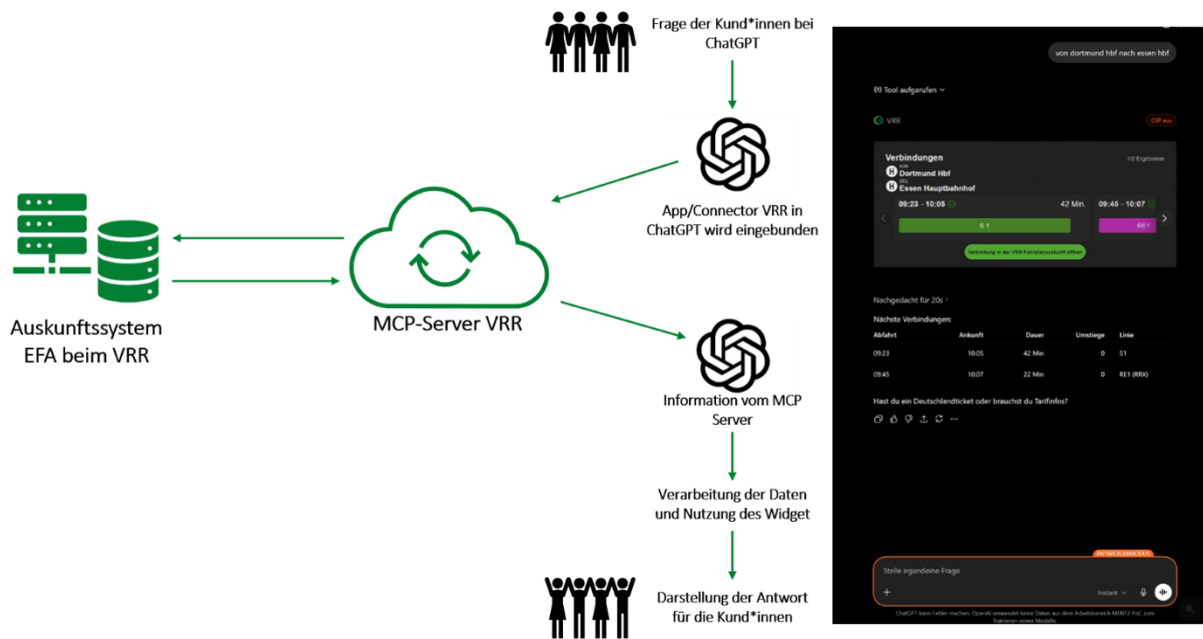


Abbildung 2: Nutzungsprinzip des MCP-Servers am Beispiel ChatGPT mit grafischer Darstellung (Darkmode)

Mit einer integrierten Verlinkung kann die Verbindung jederzeit in Web und App aufgerufen werden. So können Nutzende weitere Informationen zur Verbindung erhalten und können bspw. gleich eezy.nrw nutzen oder ein Ticket in der App kaufen.

II. VRR Verbund-App

Nutzung und Akzeptanz

Die VRR-App behauptet ihre Rolle als wichtige digitale Anwendung für Fahrgastinformation und Ticketvertrieb. Seit Januar 2026 liegt die Anzahl der auf Smartphones installierten Anwendungen stabil bei über 1,2 Millionen. Die App unterstützt Fahrgäste bei der Planung ihrer Fahrten, dem Ticketkauf, der Nutzung von eezy.nrw sowie beim Abruf aktueller Verbindungs- und Fahrplaninformation.

Die weiterhin sehr positiven Nutzerbewertungen unterstreichen die hohe Akzeptanz der Anwendung. Mit einer durchschnittlichen Bewertung von 4,3 Sternen im Google Play Store bei mehr als 20.000 abgegebenen Bewertungen sowie 4,4 Sternen im Apple App Store bei über 40.000 Bewertungen zählt die VRR-App weiterhin zu den sehr gut bewerteten Anwendungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs.



Abbildung 3: Anzahl der installierten Apps auf Smartphone

Auch die mobil.nrw-App verzeichnet weiterhin eine positive Entwicklung mit steigenden Nutzerzahlen und wachsender Reichweite.

Weiterentwicklung der Funktionen

Trotz des bereits hohen Nutzungs- und Zufriedenheitsniveaus werden die Apps aller Mandanten kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert.

Zuletzt lagen die Schwerpunkte auf der Verbesserung der Darstellung der Fahrgastinformation, der Barrierefreiheit und der Nutzerfreundlichkeit.

Die zum Jahresende 2025 durchgeführten Erweiterungen bei den Fahrtinformationen sind seit der Einführung auf positive Resonanz gestoßen. So werden neben regulären Verbindungen auch ausgefallene Fahrten auf Wunsch dargestellt. Da die Funktion durch die Nutzenden steuerbar ist, können diese sich je nach Situation für diese Information entscheiden. Etwa 20-25% der Anfragen nutzen aktuell diese Funktion. Darüber hinaus werden automatisch alternative Verbindungen über parallele Linien und Taktangebote in der Fahrtenübersicht und den Fahrtdetails dargestellt. So erhalten Nutzerinnen und Nutzer auch dann sinnvolle und erreichbare Verbindungen angezeigt, wenn die ursprünglich geplante Fahrt nicht mehr wie geplant durchgeführt werden kann – inklusive Echtzeitdaten und Umsteigeoptionen.

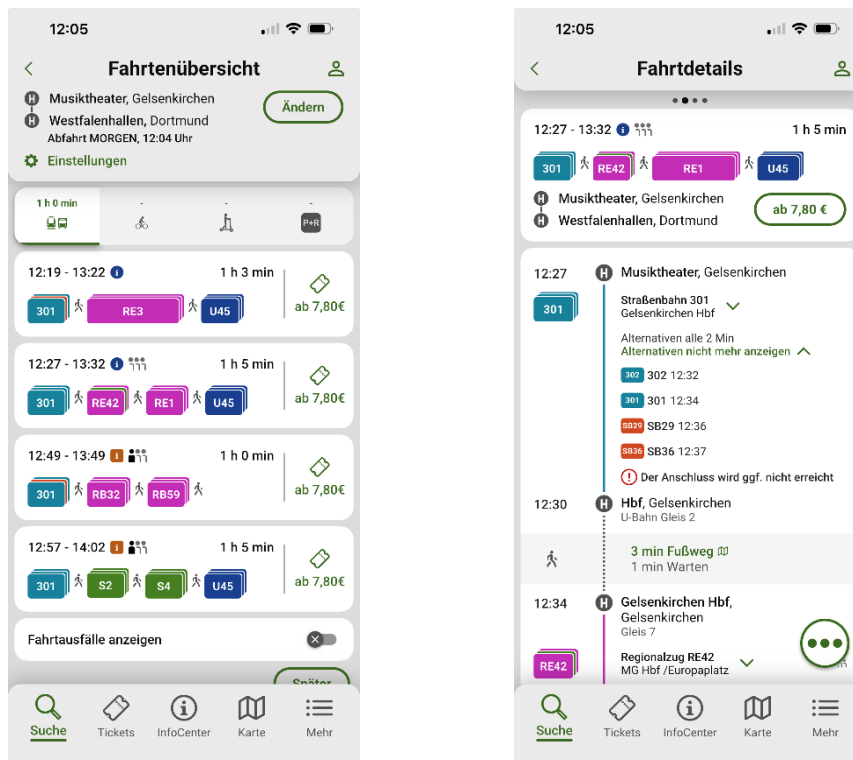


Abbildung 4: Parallele Linien in der Fahrplanauskunft

Ergänzend werden, soweit entsprechende Daten verfügbar sind, Echtzeitinformationen zur Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen in der Kartenansicht angezeigt. Diese Funktionen unterstützen Fahrgäste insbesondere bei kurzfristigen Betriebsstörungen und der Orientierung vor Ort.

Im 1. Quartal 2026 lag ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Barrierefreiheitseinstellungen. Nutzerinnen und Nutzer können seitdem unabhängig von den Einstellungen des Betriebssystems des Smartphones die Textgröße innerhalb der App individuell an ihre Bedürfnisse anpassen. Zudem wurde ein frei wählbarer Hell- und Dunkelmodus eingeführt, der eine bessere Nutzung unter unterschiedlichen Lichtverhältnissen ermöglicht und den persönlichen Präferenzen der Fahrgäste Rechnung trägt.

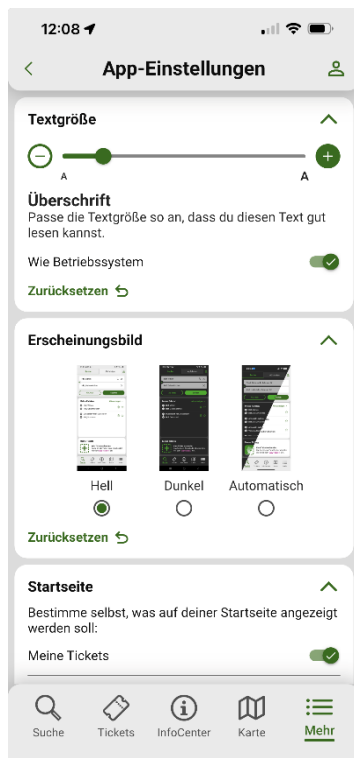


Abbildung 5: Individuelle App-Einstellungen

Auch die Benutzerfreundlichkeit wurde weiter erhöht. Registrierungs- und Anmeldeprozesse wurden modernisiert und die Nutzung von Passwortmanagern verbessert. Zudem wurde das Aufrufen von sogenannten Webviews – also der Aufruf von Webseiten innerhalb der App – an die neuen Möglichkeiten der Betriebssysteme angepasst.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Anwendungen bleibt auch künftig ein wichtiger Schwerpunkt, um neue Anforderungen frühzeitig aufzugreifen und den Fahrgästen attraktive, nutzerfreundliche und leistungsfähige digitale Angebote bereitzustellen.

III. Ticketshop und CheckIn/CheckOut

Mit Stand Ende Juli 2026 verzeichnet das CheckIn/CheckOut-System über 18 Mio. Fahrten seit Start des eezy.nrw Tarifs. Seit Januar werden zu dieser Zahl auch Fahrten von Mitfahrenden Erwachsenen und Kindern gezählt. Die monatlichen Fahrten sind weiterhin steigend, so wurden im Juli 2026 fast 975.000 Fahrten verarbeitet. Besonders erfreulich ist die hohe Anzahl an Mitnahmen von Kindern, die sich im Vergleich zwischen Januar und Juli 2026 auf ca. 48.000 Fahrten fast verdoppelt hat.

Die Bestellungen über die Mandanten-Ticketshops der Verkehrsunternehmen, des SPNV Vertriebs und der mobil.nrw App bestehend aus eezy-Fahrten, klassischem Bartarif und DeutschlandTicket, haben inzwischen die 20 Mio. Marke überschritten und sind im Juli 2026

auf einen neuen monatlichen Höchstwert geklettert.

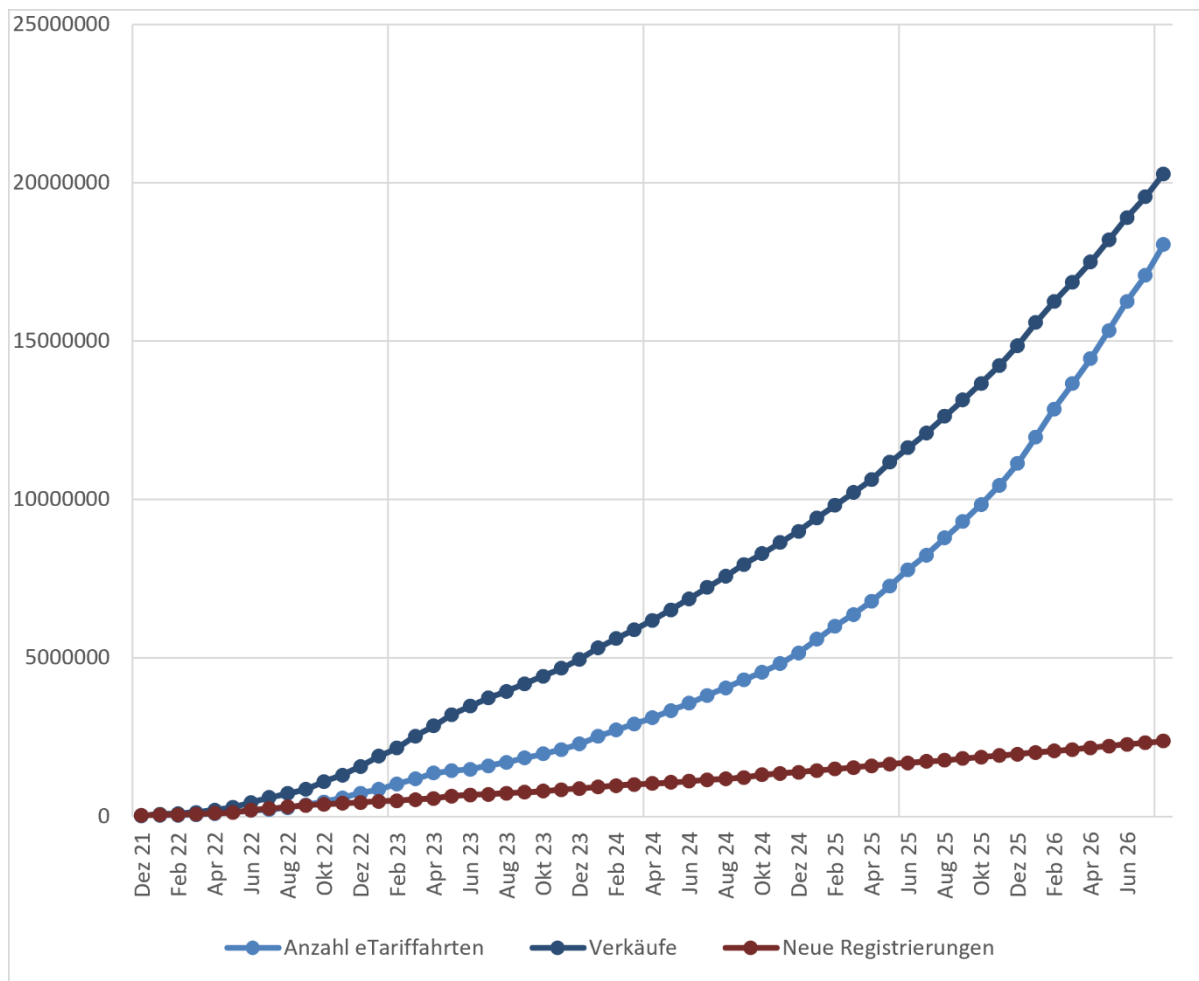


Abbildung 6: Nutzungszahlen eTarif-Fahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (Dez 21 bis Jul 26)

Die Weiterentwicklung im Bereich Ticketshop und eezy.nrw waren im ersten Halbjahr insbesondere durch die Tarifreformen im VRR (2. Stufe) sowie beim VRS und AVV (Rheinlandtarif) geprägt. Zur Umsetzung mussten von der Auskunft bis zur Tarifberechnung in eezy.nrw verschiedene Anpassungen und Änderungen vorgenommen werden.

Zudem wurde die neue Funktion Geofencing, im Auftrag der SPNV-Aufgabenträger, implementiert. Mit dieser Funktion können bspw. im Rahmen von Marketingaktionen Verbindungen zu bestimmten Haltestellen bei eezy-Fahrten rabattiert werden. Die erste Aktion mit dieser Funktion findet zum NRW-Tag in Münster statt, bei der Fahrten von und nach Münster kostenlos sind. Die Abwicklung der Aktion erfolgt automatisch und ohne Aktion der Nutzenden im Ticketshop und basiert auf dem Grundsystem für Gutschein- und Rabattcodes, das bisher schon in den Apps und Ticketshops implementiert und erfolgreich genutzt wurde.

In Entwicklung befinden sich aktuell insbesondere die Themen Mitnahme ohne Hauptfahren-

den, bei der bspw. Fahrgäste mit Deutschlandtickets mittels eezy.nrw Mitreisende mitnehmen können sowie der komplexe Umbau für die Family & Friends Funktion, bei der Accounts von Eltern und Kindern verknüpft werden können.

1. Kooperationsvertrag VRR und RMV

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) wollen ihre langjährige Zusammenarbeit vertiefen und unterzeichnen hierzu ein Memorandum of Understanding (MoU). Hintergrund sind die tiefgreifenden Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere durch Digitalisierung, steigende Kundenerwartungen und wirtschaftlichen Druck. Durch die Bündelung ihrer Kompetenzen wollen beide Verbünde gemeinsame Lösungen entwickeln und Synergien nutzen.

Ziel der Kooperation ist es, Insellösungen zu überwinden und gemeinsame Standards zu schaffen. Als zwei der größten deutschen Verkehrsverbünde, die gemeinsam mit ihren Verkehrsunternehmen einen bedeutenden Anteil des deutschen ÖPNV repräsentieren, wollen VRR und RMV Entwicklungen beschleunigen, Ressourcen effizienter einsetzen, Doppelarbeiten vermeiden und Kosten senken. Gleichzeitig sollen Lösungen entstehen, die über die eigenen Verbundräume hinaus nutzbar sind und die Zusammenarbeit in der Branche stärken.

Die Kooperation umfasst insbesondere folgende Themenfelder:

- Digitaler Vertrieb sowie Account-Based bzw. ID-Based Ticketing
- Gemeinsame Hintergrundsysteme für digitale Vertriebsprodukte
- Fahrgastinformation und DELFI
- Qualitätsmanagement und KI-gestützte Prognosesysteme
- On-Demand-Verkehre und deren Standardisierung
- Künstliche Intelligenz und gemeinsame Use Cases
- Autonomes Fahren
- KI-basierte Service- und Kundendialoglösungen
- Datenanalytik und Datenplattformen
- Kooperationen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich Fahrzeugbeschaffung
- Einnahmensicherung und digitale Prüfprozesse
- Gemeinsame Marktforschung und Studien

Die Partner verstehen die Zusammenarbeit zugleich als Ausgangspunkt für eine breitere verbund- und aufgabenträgerübergreifende Kooperation; das MoU ist so angelegt, dass die auf-

gabenträgerseitige Rechtsnachfolge mit Schiene.NRW ebenfalls Teil des MoU sein kann. Damit kann Schiene.NRW in die Zusammenarbeit mit einbezogen und gemeinsame Entwicklungen auf eine erweiterte organisatorische Grundlage gestellt werden.

Das MoU dokumentiert zunächst ausschließlich die Absicht einer vertieften Zusammenarbeit. Rechtliche, finanzielle oder organisatorische Verpflichtungen werden hierdurch nicht begründet. Konkrete Vorhaben bedürfen gesonderter Vereinbarungen sowie der jeweiligen Befassung und Beschlussfassung in den zuständigen Gremien. Über die Weiterentwicklung der Kooperation wird regelmäßig in den Verbundgremien berichtet.

Insgesamt verfolgen VRR und RMV das Ziel, den öffentlichen Verkehr durch gemeinsame Entwicklungen effizienter, digitaler und kundenfreundlicher zu gestalten sowie die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV nachhaltig zu stärken.