öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**Lfd. Nr. BPL**
VRR AöR	**GP/XI/2026/0155**	**16.11.2026**	**2**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.12.2026	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	09.12.2026	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	10.12.2026	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	11.12.2026	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.12.2026	☐

Kurzzusammenfassung:

Der Sachstandsbericht gliedert sich wie folgt:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

Kein Sachstand

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

1. Änderungen zum Fahrplanwechsel

ÖPNV:

Kein Sachstand

Information

Ticketspeicher für CALO-Projekte

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

Kein Sachstand

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

1. Änderungen zum Fahrplanwechsel

Mit dem Fahrplanwechsel zum 13.12.2026 kommt es im VRR-Gebiet wieder zu Änderungen im Regelfahrplan-Angebot. Hierbei können erneut vereinzelte Angebotsverbesserungen erzielt werden, die im Rahmen von Neu-Ausschreibungen umgesetzt oder bereits vor einiger Zeit bestellt, aber jetzt erst in Betrieb genommen werden können.

Mit der Ausweitung von Verkehren auf den Samstag bzw. in den Abendbereich wird weiterhin der positiven Verkehrsentwicklung im Freizeitbereich (Deutschlandticket) Rechnung getragen.

Aufgrund der weiterhin ausufernden Bau- und Sperrtätigkeit von DB-InfraGO wird leider auch in 2027 wieder deutlich weniger Verkehr im Regelfahrplan gefahren. Der dauerhafte Einfluss

von laufenden und sich überlagernden Baustellen wird weiter zum Regelzustand, was sich schlussendlich - wie in den Vorjahren auch – negativ auf Betriebsqualität und Pünktlichkeit auswirken wird. So wird noch bis 2028 der Duisburger Hauptbahnhof umgebaut und aufgrund der eingeschränkten Kapazitäten die Strecke Oberhausen – Duisburg für RB32 und RB35 nicht befahrbar bleiben.

Die geplanten Baukorridore und andere Sperrungen für den Netzfahrplan 2027 wurden bereits im Sachstand vom 25.02.2026 detailliert vorgestellt, weitere Auswirkungen sind durch die unterjährige Baubetriebsplanung zu erwarten.

Folgende Änderungen im SPNV-Regelangebot sollen im Netzfahrplan 2027 umgesetzt werden:

S1 (DB-Regio)

- Die Betriebszeit des 15‘-Taktes Essen Hbf – Dortmund Hbf an W(Sa) wird um eine Stunde bzw. zwei Zugpaare von ca. 19 Uhr auf nun ca. 20 Uhr verlängert.
- Durch ein zusätzliches Nachtzugpaar Dortmund Hbf – Solingen Hbf wird auf der Ruhr-Achse die Nachtlücke durch einen nun täglich durchlaufenden 60‘-Takt geschlossen.
- Somit erhält der SPNV im VRR auf der Rhein-Ruhr-Achse, wie auch auf der Emscher-Achse einen täglich durchlaufenden 24h-Betrieb auf den Linien S1 (Solingen/Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund), S2 (Essen – Gelsenkirchen – Dortmund) und RB32 (Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen)

S2 (DB-Regio)

- Durch die Verlängerung von fünf weiteren HVZ-Zugpaaren wird der 15‘-Takt von Dortmund Hbf über DO-Mengede hinaus bis Castrop-Rauxel Hbf nun durchgehend von ca. 5:30 bis 8:30 Uhr morgens, sowie ca. 16 bis 19 Uhr nachmittags angeboten. Bisher waren nur einzelne, stündliche Züge bis Castrop-Rauxel möglich.
- Von ca. 13 bis 16 Uhr verkehren die Verdichter-Züge des 15‘-Taktes weiterhin nur zwischen Dortmund Hbf und DO-Mengede.

S28 (Regiobahn)

- Mit Abschluss der Elektrifizierung der Regiobahn-Strecken kann das Angebot zwischen Mettmann Stadtwald und Wuppertal Hbf vrsl. **ab dem 13.06.2027** auf 3 Leistungen pro Stunde und Richtung ausgeweitet werden.

RE3 / RE41 (VIAS)

- Ab 13.12.2026 wird VIAS den Betrieb der Linien RE3 und RE41 mit den 5-teiligen FLIRT der MRL-Netzes übernehmen.
- Hierdurch sind zukünftig auf RE3 deutlich mehr Fahrten in Doppeltraktion möglich, auf der von den Fahrgästen seit Einführung sehr gut angenommenen Linie RE41 erhöht sich die Zahl der Sitzplätze dadurch von 180 auf über 250 Sitzplätze.

RE13 (DB-Regio)

- Auch diese Linie bekommt ab Fahrplanwechsel mit DB-Regio einen neuen Betreiber. Hier sollen eigentlich planmäßig Doppeltraktionen aus 4-teiligen Flirt³ zum Einsatz kommen – aufgrund von Lieferschwierigkeiten werden hier jedoch zum Start voraussichtlich erstmal Lok-Wagen-Züge mit vier modernen, klimatisierten Dosto-Wagen zum Einsatz kommen.
  Auch hier werden durch die neuen, aber auch die Übergangsfahrzeuge deutlich mehr Doppeltraktionen bzw. Fahrten mit erhöhter Kapazität möglich sein, u.a. um den in der Vergangenheit stark gestiegenen Verkehr von/nach Venlo zu bewältigen, aber auch die Wupper-Achse weiter zu entlasten.

RE19 (VIAS)

- Auf NWL-Gebiet wird der neue Halt Bocholt-Mussum in Betrieb genommen.

RE34 (Westfalenbahn)

- Die mittlerweile etablierte Linie RE34 verkehrt nach Ausschreibung und Übernahme durch die Westfalenbahn ab 13.12.2026 durchgehend und täglich im Stundentakt.
- Hier kommen im ersten Betriebsjahr unterschiedliche Fahrzeuge vom Typ Siemens Mireo zum Einsatz, ab Dezember 2027 sollen dann 5-teilige Flirt³-Triebwagen von der Nordbahn übernommen werden und auch hier die Kapazität auf über 200 Sitzplätze pro Zug anheben.
- Der Halt Hohenlimburg, der mit den für die Regiobahn vorgesehenen SBRR-Fahrzeugen mangels Trittstufen zum Start der Linie (aufgrund der 26cm-Bahnsteigkanten) nicht möglich war, kann dabei durch alle Fahrzeugtypen bedient werden.

RE49 (DB-Regio)

- Die Linie verkehrt zukünftig auch an Samstagen von ca. 9 bis 21 Uhr zwischen Wesel und E-Steele, ebenso wird die Betriebszeit an Freitagen von 19 bis 21 Uhr um 2 Fahrtenpaare Wesel und E-Steele verlängert.

RB51 (DB-Regio)

- Nach Neu-Ausschreibung des Westmünsterland-Netzes verkehrt der Zwischentakt Dortmund – Lünen (20'-Takt mit RB50 und RB51-Haupttakt) auch an Samstagen von ca. 9 bis 19 Uhr.

Sonderhalt DU-Hochfeld Süd durch RB31 und RE42 zur IGA 2027

- Zur IGA 2027 vom 23. April bis 17. Oktober 2027 verkehren die Linien RB31 und RE42 ganztags zusätzlich in DU-Hochfeld Süd, um die Erreichbarkeit des Veranstaltungsortes zu verbessern.
- Ein zusätzlicher Halt der Linie RE44 wurde durch DB-InfraGO ebenfalls geprüft und kann betrieblich leider nicht umgesetzt werden.

Information

2. Ticketspeicher für CALO-Projekte

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 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 interoperable Token- und Ticketspeicher (ITTS), 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 Kompetenzcenter 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 ITTS verpflichtet.
Das KCD hat die VDV eTicket Service Gesellschaft mit der Umsetzung und dem Betrieb des ITTS beauftragt. Dazu wurden zwei Maßnahmen getroffen: Ein Unternehmenskonsortium wurde mit der praxisnahen Spezifikation der Schnittstellen des ITTS 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 ITTS 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 ITTS, die Entwicklung einer Softwarebibliothek für Kontrollgeräte, den Aufbau eines Testlabors für IDBT und die Entwicklung einer einfachen Tariflogik für IDBT 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. Es wurden zwei Europäische Ausschreibungen für die Entwicklung des ITTS und die Entwicklung einer Softwarebibliothek für Kontrollgeräte durchgeführt, so dass nach Bereitstellung der Fördermittel der Ticketspeicher Ende 2026 in Betrieb gehen kann. Aktuell wurde für die VDV eTS eine Entwicklerversion des ITTS durch den durch die Europäische Ausschreibung ausgewählten Softwarehersteller bereitgestellt, die der Implementierung und Erprobung der erforderlichen Schnittstellen und dazugehörende Tests durch interessierte VUs oder VV dient. Hierzu zählen aktuell die Rheinbahn mit dem Projekt CAshLOs und der Aachener Verkehrsverbund mit dem Projekt eezy.connect.
Eine Reihe weiterer Deutscher Verkehrsunternehmen (z.B. BVG, Hamburger Hochbahn) beschäftigt sich schon seit einiger Zeit mit Account Based Ticketing (ABT) und würde gern einen deutschlandweit ITTS 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.