



ÖPNV-Investitionsförderung

Organisation, Fördermöglichkeiten und Projekte



Inhalt

Organisation der Investitionsförderung seit 2008 Seite 4

Förderung von Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur – ein Überblick Seite 6

Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW Seite 8

Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW Seite 10

Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW

Ausbau der Straßenbahnlinie 302/310 in Bochum und Witten Seite 12

Elektrifizierung der SPNV-Strecke Wesel – Bochohl Seite 13

Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) Döppersberg Seite 14

Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Luegplatz in Düsseldorf Seite 15

Neubau der P+R-Anlage am Bahnhof Marl-Sinsen Seite 16

Investitionsvorhaben nach § 13 ÖPNVG NRW

Umbau der Station Haltern am See Seite 17

Citybahn Bahnhofstangente Essen 51 Seite 18

Förderung von Elektrobussen und Infrastruktur Seite 19

Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof Seite 20

Erneuerung von kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetzen Seite 21

Erfolgsstorys

Investitionsförderung für einen starken ÖPNV und eine erfolgreiche Verkehrswende Seite 22

Mobilstationen Seite 23

DeinRadschloss Seite 24

Drei-Jahres-Programm P+R-Anlagen Seite 25

Förderprogramme zur Modernisierung von Fahrtreppen und Aufzügen Seite 26

DFI-light-Anzeiger Seite 28

Ansprechpartner*innen zur Investitionsförderung im VRR Seite 29

Liebe Leser*innen,

es freut mich, Ihnen nach über zehn Jahren eine neue Broschüre zur Investitionsförderung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu präsentieren. Damals war die Aufgabe, die Investitionsförderung zu übernehmen und als Bewilligungsbehörde aufzutreten, für uns neu. Seitdem haben wir sie unter dem Motto „Wir machen Menschen einfach mobil“ voll in die VRR-Strategie integriert.

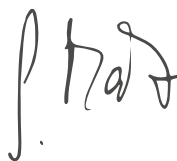
Die Investitionsförderung ist, wie die gesamte ÖPNV-Branche, einem stetigen Wandel unterzogen. Einerseits greift die Digitalisierung immer tiefer in die Steuerungs-, Informations- und Investitionsprozesse im ÖPNV ein. Andererseits wird dem Umwelt- und Nachhaltigkeitsgedanken durch ein milliardenschweres Erneuerungsprogramm im kommunalen Schienenverkehr, durch Elektrifizierungsmaßnahmen oder Maßnahmen zum Einsatz alternativer Antriebe im gesamten ÖPNV weitreichend Rechnung getragen. Mobilstationen, digital gesteuerte Fahrradabstellsysteme und Park+Ride-Anlagen mit Beleggraderfassung in Echtzeit vervollständigen diesen Gedanken. Durch die Fortentwicklung der VRR-Weiterleitungsrichtlinie werden wir diesem Wandel stetig gerecht.

In der vorliegenden Broschüre möchten wir Ihnen die Investitionsförderung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr näher vorstellen. Wir informieren Sie eingehend über Fördermöglichkeiten nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW und stellen Ihnen detailliert das Förderwesen sowie ausgewiesene Projekte vor.

Wir freuen uns, gemeinsam mit Ihnen die Verkehrsverhältnisse im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu verbessern, und stehen Ihnen bei Ihren Projekten jederzeit mit Rat und Tat zur Seite.

Eine informative Lektüre wünscht Ihnen

Ihre



Gabriele Matz

Impressum

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastraße 1 • 45879 Gelsenkirchen
Telefon: 0209/1584-0
E-Mail: presse@vrr.de
www.vrr.de

Verantwortlich für den Inhalt:
Sabine Tkatzik – Leiterin PR,
Pressesprecherin VRR
Redaktion: Wibke Hinz
Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:

Titelbild ©DVG AG, S. 7 ©Kompetenzcenter Marketing NRW, S. 8 ©WSW | Stefan Tesche-Hasenbach, S. 10 ©marcus_hofmann - stock.adobe.com, S. 12 ©BOGEST-RA, S. 14 ©WSW | Stefan Tesche-Hasenbach, S. 15 ©Rheinbahn, S. 18 ©Ruhrbahn, S. 19 oben ©STOAG, S. 19 unten ©WSW | Stefan Tesche-Hasenbach, S. 21 ©Ruhrbahn | Marcus Lehmann, S. 26 unten ©Christian Müller - stock.adobe.com, S. 28 ©BOGESTRA, alle weiteren Bilder ©VRR AöR

Organisation der Investitionsförderung seit 2008

Der Öffentliche Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs wird in Nordrhein-Westfalen seit der Bahnreform 1996 im Wesentlichen in kommunaler und regionaler Trägerschaft geplant, organisiert und ausgestaltet. Von 2001 bis Ende 2007 wurden die hierfür von Bund und Land bereitgestellten Infrastrukturmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden über die fünf Bezirksregierungen als zuständige Bewilligungsbehörden des Landes beschieden. Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2008 vollzog das Land NRW hier in organisatorischer Hinsicht einen Kurswechsel, als eine Bündelung der Aufgaben im ÖSPV/SPNV landesweit in drei Zweckverbänden (bzw. Anstalt öffentlichen Rechts) erfolgen sollte. Das Land NRW leistete damit einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung bei der Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das ÖPNVG NRW wurde in den Jahren 2012 und 2017 fortgeschrieben und ist unbefristet.



Investitionsförderung in NRW: Am 1. Januar 2008 übertrug das Land NRW die Förderzuständigkeit für ÖPNV-Investitionen auf die drei kommunalen Zweckverbände VRR, NVR und NWL.

Positive Effekte in den Bereichen ÖSPV und SPNV

Die Strukturen im Nahverkehrssektor wurden mit der Novellierung des ÖPNVG NRW neu geordnet. Zusätzlich zur Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr übertrug das Land auch die Förderzuständigkeiten für ÖPNV-Investitionen auf die drei kommunalen Zweckverbände – die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR), den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR), heute Zweckverband go.Rheinland, und den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (ZV NWL). Für den Kooperationsraum A, bestehend aus den Gebieten des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein (NVN) und des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), übernahm die VRR AöR die bisher auf die drei Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster verteilte Zuständigkeit der Investitionsförderung.

Durch die Zusammenführung von Investitionsförderung und SPNV-Aufgabenträgerschaft kann die VRR AöR den ÖPNV in ihrem Verkehrsgebiet so gestalten, dass Betrieb und Infrastruktur bestmöglich aufeinander abgestimmt sind. Die Förderung von SPNV-Vorhaben wird ohne nennenswerte Schnittstellenverluste mit dem SPNV-Aufgabenträger intern abgestimmt. In seiner Eigenschaft als Besteller von SPNV-Leistungen stimmt der VRR mit der DB Station&Service AG oder der DB Netz AG ab, welche Ausstattungsmerkmale eine zu modernisierende SPNV-Station zukünftig aufweisen muss und welche netzseitige Infrastruktur für die Inbetriebnahme



Durch die Zusammenführung von Investitionsförderung und SPNV-Aufgabenträgerschaft kann die VRR AöR den ÖPNV in ihrem Verkehrsgebiet so gestalten, dass Betrieb und Infrastruktur bestmöglich aufeinander abgestimmt sind.



Die NRW-Zweckverbände wirken auf eine integrierte Verkehrsplanung im ÖPNV hin und stärken durch Förderanreize die Schnittstelle zum Individualverkehr, beispielsweise durch P+R-Anlagen mit dynamischer Beleggraderfassung.

zukünftiger SPNV-Ausschreibungsnetze erforderlich ist. Die Bereitstellung der Infrastruktur erfolgt somit entsprechend dem tatsächlichen Bedarf.

Mithilfe der Investitionsförderung kann die VRR AÖR zudem gezielter ihre Aufgabe wahrnehmen, in ihrem Verkehrsgebiet einheitliche Systeme zu schaffen. So investiert sie beispielsweise in digitale Informationssysteme, um Fahrgästen zeitgemäße Services und verlässliche Echtzeitinformationen rund um ihre Fahrt mit Bus und Bahn bieten zu können. Außerdem fördert der VRR schwerpunktmäßig den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Stationen. Denn bis zum 1. Januar 2022 soll laut novelliertem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aus dem Jahr 2013 der ÖPNV vollständig barrierefrei sein.

Gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW müssen die Zweckverbände in Abstimmung mit ihren Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsplanung im ÖPNV hinwirken. Aktuell wird durch Förderanreize zur Stärkung des ÖPNV die Schnittstelle zum Individualverkehr verbessert. Hierzu zählen Park+Ride-Anlagen mit dynamischer Beleggraderfassung, das digital gesteuerte Radabstellsystem DeinRadschloss sowie Mobilstationen, die verschiedene Verkehrsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammenführen und so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere erleichtern.

Auch einheitliche Betriebssysteme wie etwa rechnergesteuerte Beschleunigungs- und Betriebsleitsysteme (RBBL) sowie der Einsatz von Digitalfunktechnik im ÖPNV sind wichtige Bausteine einer integrierten Verkehrsgestaltung. Indem die VRR AÖR bei der Förderung einheitliche Anforderungen an solche Systeme stellt, wird auf eine verbundene Techniklösung hingewirkt, die gegenüber Einzellösungen wirtschaftlicher und verkehrlich sinnvoller ist. Denn sie stellt die Komplementarität der Techniksysteme

der einzelnen Verkehrsunternehmen sicher und ermöglicht somit eine verbundraumübergreifende technische Kommunikation. Um eine integrierte Verkehrsplanung in allen Nahverkehrsbereichen zu erzielen, erlässt die VRR AÖR ergänzend zu den formellen Bewilligungsbescheiden entsprechende Richtlinien oder Nebenbestimmungen. Dies geschieht immer in Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen in der VRR-Verwaltung (z. B. den Abteilungen ÖPNV-Management, Marketing und Information/Innovation sowie dem Kompetenzzentrum Digitalisierung). So wirkt der VRR als Bewilligungsbehörde für Investitionsmaßnahmen beispielsweise auch auf einheitliche Bedienoberflächen von Ticketautomaten hin.

Verzahnung mit Politik und Verkehrsunternehmen ermöglicht bedarfsgerechte Investitionsförderung

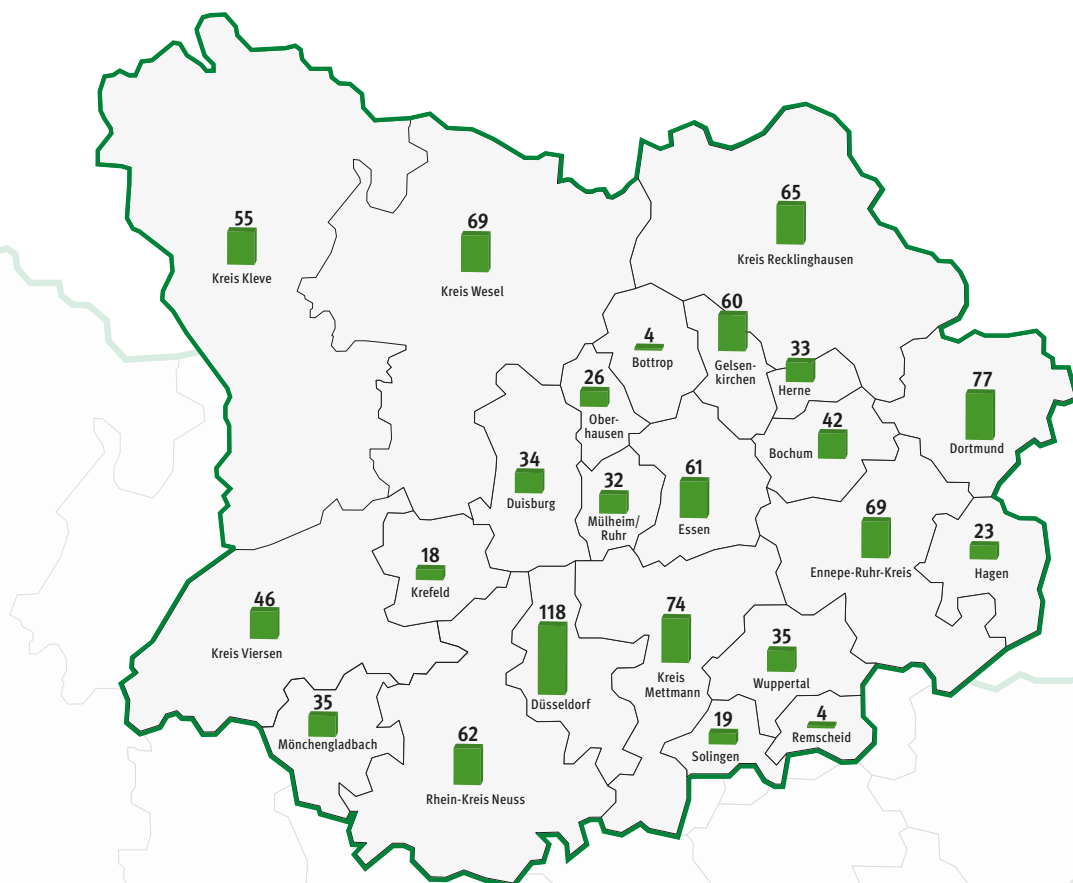
Nicht zuletzt wirkt sich auch die Einbindung der Kommunalpolitik in die Gremien des VRR positiv auf die Ausgestaltung der Nahverkehrsinfrastruktur und der Verkehrsverhältnisse im Verbundraum aus. Die kommunalen Mitglieder der VRR AÖR sind alle im Verwaltungsrat und unterschiedlichen Ausschüssen vertreten. Vorstellungen der politischen Ebene werden so unmittelbar erkannt, diskutiert und gebündelt. Auch speziellen Interessen einzelner Teilräume im VRR kann so effizienter nachgegangen und bestenfalls im Rahmen der Investitionsförderung entsprochen werden. Die operative Ebene im VRR, also die Verkehrsunternehmen, sind über den Unternehmensbeirat in Beratungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen. So ist sichergestellt, dass ÖPNV-Investitionen bedarfsgerecht erfolgen und auf eine breite Zustimmung seitens aller handelnden Nahverkehrsakteure treffen.

Förderung von Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur – ein Überblick

Um die Qualität und das Leistungsangebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu sichern und weiter anzuheben, bedarf es einer leistungsstarken und attraktiven Nahverkehrsinfrastruktur sowie moderner Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge. Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes NRW im Jahr 2008 hat die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR neue Aufgaben im Bereich der Investitionsförderung im Öffentlichen Personennahverkehr für den Kooperationsraum A vom Land Nordrhein-Westfalen übernommen. Als Zuwendungsgeber für Maßnahmen nach § 12 des ÖPNV-Gesetzes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) und als Bewilligungsbehörde im Auftrag des Landes NRW nach § 13 ÖPNVG NRW fördert der VRR ÖPNV-Vorhaben, die der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und dem Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur im Sinne der Fahrgäste dienen und eine bestmögliche Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV sichern.

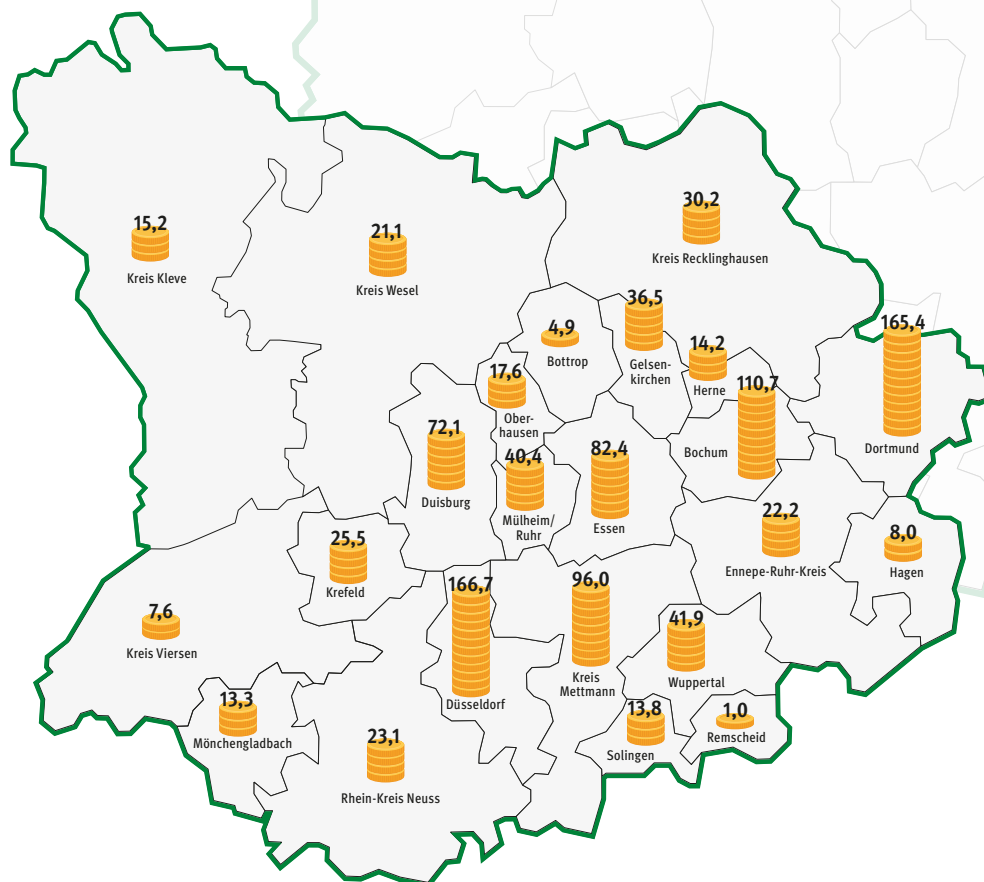


Der VRR fördert Investitionsvorhaben, die die Verkehrsverhältnisse verbessern und eine bestmögliche Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV sichern.



Anzahl realisierter Fördervorhaben von Januar 2008 bis Juli 2020 (Stand 1. Juli 2020)

Förderung von Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur – ein Überblick



Zuwendungen pro Stadt/Kreis in Millionen Euro von Januar 2008 bis Juli 2020 (Stand: 1. Juli 2020)

Seit dem 1. Januar 2008 kann der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eigenständig Investitionen nach § 12 ÖPNVG NRW für verkehrliche Verbesserungen im ÖPNV durchführen bzw. Fördergelder für diese Aufgaben zweckgebunden beispielsweise an Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterleiten. Das Land weist den Zweckverbänden in Nordrhein-Westfalen hierzu pauschalierte Zuwendungen in Höhe von jährlich insgesamt 150 Millionen Euro zu. Auf den VRR entfällt dabei ein Anteil von 80 Millionen Euro. Gefördert werden insbesondere kommunale Bauvorhaben, die einen wesentlichen verkehrlichen Nutzen aufweisen und den barrierefreien Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr ausweiten.

Darüber hinaus fungiert der Verbund als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW. In dieser Funktion fördert er Investitionsvorhaben beispielsweise von Kreisen, Städten und Gemeinden, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, die von der Landesregierung NRW priorisiert werden. Die bewilligten Bauvorhaben dienen – wie auch die § 12-Maßnahmen – der nachhaltigen Verbesserung der Nahverkehrsinfrastruktur im Verbundraum. Förderschwerpunkte sind unter anderem Maßnahmen

im Bereich der SPNV-Infrastruktur an Großbahnhöfen und Maßnahmen der Modernisierungsoffensiven 2 und 3 sowie der notwendige Ausbau von 24 RRX-Halten. Weitere wichtige Maßnahmen sind die Reaktivierung sowie die Elektrifizierung von SPNV-Strecken im Verbundraum.



Als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW fördert der VRR beispielsweise den notwendigen Ausbau von 24 RRX-Halten.

Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW

Jedes Jahr werden 150 Millionen Euro vom Land an die Zweckverbände / Anstalten des öffentlichen Rechts nach § 12 ÖPNVG NRW für Investitionen in den ÖPNV verteilt. Der VRR bekommt nach einem festgelegten Schlüssel ca. 80 Millionen Euro. Die Förderung ist für Vorhaben von privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen, Kreisen, Kommunen, Gemeinden und Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignet.

Fördertatbestände

- Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen mit Systemen zur Erfassung des Belegungsgrades
- Neu- und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB)
- barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen
- zahlreiche weitere Fördertatbestände (siehe Weiterleitungsrichtlinie des VRR)

Verfahren

Anmeldung zum Förderkatalog

- Einreichung der Anmeldungen bis zum 30.04. eines jeden Jahres (entsprechende Formulare auf www.vrr.de unter ÖPNV-Investitionen)
- einfache Ausfertigung
- inklusive Bewertungsbogen
- Aufstellung Förderkatalog und Beschluss durch den VRR

Antragstellung

- nach Einplanungsmittelteilung vom VRR → Vorlage Förderantrag (entsprechende Formulare auf www.vrr.de unter ÖPNV-Investitionen)
- zweifache Ausfertigung
- Prüfung und Bewilligung mit Bescheid durch den VRR
- kein Baubeginn vor Bewilligung
- Ausnahme des Verbots des vorzeitigen Maßnahmenbeginns möglich, wenn es einen prüffähigen Antrag gibt, Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und ein triftiger Grund vorliegt (z. B. eine unmittelbar bevorstehende Vergabe)
- Fördermittelauszahlung nach Antrag – innerhalb von zwei Monaten zweckentsprechende Verwendung, sonst fallen Zinsen an
- Ausgaben im Ausgabeblatt aufführen / Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der ausgezahlten Zuwendungen des Vorjahres durch Vorlage des Ausgabeblattes zum 01.03. jeden Jahres



Nach § 12 ÖPNVG NRW fördert der VRR beispielsweise den Neu- und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen.

Abrechnung

- Vorlage Verwendungsnachweis nach Fertigstellung inklusive aller Ausgabeblätter (entsprechende Formulare auf www.vrr.de unter ÖPNV-Investitionen)
- Vorlage des Verwendungsnachweises spätestens sechs Monate nach Ablauf des Bewilligungszeitraums
- Beginn der Zweckbindung mit Vorlage des prüffähigen Verwendungsnachweises

Auszahlung

- bis Vorlage Verwendungsnachweis 80 % der Zuwendungen
- mit Vorlage Verwendungsnachweis 90 % der Zuwendungen
- mit Abrechnung 100 % der Zuwendungen
- Prüfung und Abrechnung inkl. Bescheid durch VRR

12

Gemeinde, Stadt, Kreis, Verkehrsunternehmen
Vorlage Anmeldung
Vorlage Finanzierungsantrag
Bauliche Umsetzung der Maßnahme
Antrag auf Auszahlung
Änderungsanzeigen, -anträge
Erstellung Verwendungsnachweis
Unterhaltung der Maßnahme



Verwaltungsrat
Beschluss des Förderkatalogs



VRR
Bewertung der Anmeldung
Aufstellung Förderkatalog
Einplanung
Prüfung des Finanzierungsantrags
Bewilligung
Beurteilung von Änderungen
Mittelbewirtschaftung
Prüfung des Verwendungsnachweises
Überwachung der Zweckbindung



Landesrechnungshof
Einhaltung und Überprüfung der Fördervorschriften

Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW

Das Land gewährt aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), des Entflechtungsgesetzes sowie aus weiteren Mitteln Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Die Zuwendung ist für Fördermaßnahmen von privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen, Kreise, Kommunen, Gemeinden und Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignet.

Fördertatbestände

- SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen
- Reaktivierung und Elektrifizierung von SPNV-Strecken
- barrierefreie Gestaltung von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen
- Beschaffung von batterieelektrisch/wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV
- zahlreiche weitere Fördertatbestände (siehe § 13 ÖPNVG NRW)

Verfahren

Anmeldung zum Förderkatalog

- Einreichung der Anmeldungen beim VRR bis zum 31.03. eines jeden Jahres (entsprechende Formulare auf www.vrr.de unter ÖPNV-Investitionen)
- zweifache Ausfertigung
- inklusive Bewertungsbogen
- Programmaufstellung durch den VRR und Beschluss durch das Verkehrsministerium

Antragstellung

- nach Einplanungsmittelteilung vom VRR → Vorlage Förderantrag beim VRR (entsprechende Formulare auf www.vrr.de unter ÖPNV-Investitionen)
- dreifache Ausfertigung
- Prüfung durch den VRR, Votum an das Verkehrsministerium, Entscheidung durch das Verkehrsministerium, Bewilligungsbescheid durch den VRR
- kein Baubeginn vor Bewilligung
- Ausnahme des Verbots des vorzeitigen Maßnahmenbeginns möglich, wenn es einen prüffähigen Antrag gibt, Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und ein triftiger Grund vorliegt (z. B. unmittelbar bevorstehende Vergabe); Rücksprache mit und Genehmigung durch das Verkehrsministerium
- Fördermittelauszahlung nach Antrag – innerhalb von zwei Monaten zweckentsprechende Verwendung, sonst fallen Zinsen an
- Ausgaben im Ausgabeblatt aufführen / Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der ausgezahlten



Als Bewilligungsbehörde im Auftrag des Landes NRW nach § 13 ÖPNVG NRW fördert der VRR die Elektrifizierung von SPNV-Strecken, um die dort verkehrenden Linien auf einen umweltfreundlichen Betrieb umstellen zu können.

Zuwendungen des Vorjahres durch Vorlage des Ausgabeblattes zum 01.03. jeden Jahres

Abrechnung

- Vorlage Verwendungsnachweis beim VRR nach Fertigstellung inklusive aller Ausgabeblätter (entsprechende Formulare auf www.vrr.de unter ÖPNV-Investitionen)
- Vorlage des Verwendungsnachweises spätestens sechs Monate nach Ablauf des Bewilligungszeitraums
- Beginn der Zweckbindung mit Vorlage des prüffähigen Verwendungsnachweises

Auszahlung

- bis Vorlage Verwendungsnachweis 90 % der Zuwendungen
- mit Abrechnung 100 % der Zuwendungen
- Prüfung durch den VRR, Vorlage beim Verkehrsministerium, Genehmigung durch das Verkehrsministerium, Abrechnungsbescheid durch den VRR

13

Gemeinde, Stadt, Kreis, Verkehrsunternehmen
Vorlage Anmeldung
Vorlage Finanzierungsantrag
Bauliche Umsetzung der Maßnahme
Antrag auf Auszahlung
Änderungsanzeigen, -anträge
Erstellung Verwendungsnachweis
Unterhaltung der Maßnahme



VRR
Bewertung der Anmeldung
Aufstellung Förderprogramm
Einplanung
Prüfung des Finanzierungsantrags
Bewilligung
Beurteilung von Änderungen
Mittelbewirtschaftung
Prüfung des Verwendungsnachweises
Überwachung der Zweckbindung



Landesrechnungshof
Einhaltung und Überprüfung der Fördervorschriften



Verkehrsministerium
Beschluss des Förderprogramms
Genehmigung des Prüfergebnisses
Zustimmung zur Bewilligung
Mittelfreigabe
Genehmigung Verwendungsnachweis

Ausbau der Straßenbahnlinie 302/310 in Bochum und Witten

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR förderte zusammen mit der Bezirksregierung Arnsberg zwischen 2012 und 2020 die neue Straßenbahnlinie durch Bochum-Langendreer nach Witten. Zu der Maßnahme gehört auch die Verknüpfung zwischen der kommunalen Schiene und der S-Bahn am S-Bahnhof Bochum-Langendreer. Die Gesamtmaßnahme, die als Gemeinschaftsmaßnahme durch die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) sowie die Städte Bochum und Witten gebaut wird, hat ein Investitionsvolumen von rund 62 Millionen Euro, wobei ca. 45 Millionen Euro für die ÖPNV-Anlagen vom VRR durch Fördermittel getragen werden und ca. zwei Millionen Euro für Maßnahmen des Individualverkehrs durch die Bezirksregierung Arnsberg.

Mit der Erweiterung der Straßenbahnlinie 302/310 und einer neuen Trassenführung wird eine optimierte Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zwischen den Städten Bochum und Witten, insbesondere im Bochumer Stadtteil Langendreer erreicht. Mit dem neuen Verlauf übernimmt die Straßenbahn die Hauptlast des ÖPNV zwischen Bochum und dem Stadtteil Langendreer, in Langendreer selbst und auch zwischen Langendreer und Witten. Darüber hinaus wird mit der Anbindung der Straßenbahn an die S-Bahnlinie S 1 am S-Bahnhof Bochum-Langendreer die Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem straßengebundenen ÖPNV weiter optimiert. Mit dieser Maßnahme wird auch eine wesentliche Zielsetzung des Verbundes vorangetrieben, nämlich die Vernetzung von öffentlichen Verkehrsträgern.

Im Rahmen des gesamten Bauprojekts wurden folgende Maßnahmen realisiert:

- Die neue zweigleisige Strecke ersetzt auf großer Linie die vorherige eingleisige Führung in Papenholz und hat eine Gesamtbaulänge von rund 5,5 Kilometern mit elf Haltestellen.
- Alle Haltestellen wurden niederflurgerecht auf 30 Meter Länge und 21 Zentimeter Höhe ausgebaut, passend zu den eingesetzten Variobahnen der BOGESTRA.
- Gleichzeitig wurden sechs Bushaltestellen mit einer Länge von 18 Metern gebaut. Alle diese Haltestellen wurden mindestens mit einem Fahrgastunterstand ausgerüstet und behindertengerecht ausgestattet.
- Aufgrund der engen Bebauung vor Ort ist ein eigener Gleiskörper nicht überall möglich. Jedoch wird durch sinnvolle Beschleunigungsmaßnahmen in der Lichtsignaltechnik der Straßenbahn ein „Vorzug“ gegenüber dem Individualverkehr eingeräumt.

- Im gesamten Bereich der Baumaßnahme wurden Anpassungsmaßnahmen an den Straßenanlagen vorgenommen sowie straßenbegleitende Fahrradwege gebaut und neue Anlagen zur Straßenbeleuchtung installiert.

Der erste Spatenstich erfolgte am 21. September 2012 durch die BOGESTRA. Seit Dezember 2017 fährt bereits die Linie 302 zwischen Bochum und dem Langendreer S-Bahnhof, wodurch die Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV bereits optimiert ist. Ende des Jahres 2020 wurde der Streckenabschnitt auf der Hauptstraße in Bochum-Langendreer dem Verkehr übergeben, sodass der vorherige, überwiegend eingleisige Streckenabschnitt, der an Bochum-Langendreer vorbeiführt, stillgelegt werden konnte.

Die im Zuge des Neubaus bzw. der Erweiterung der Linie 302/310 ursprünglich ebenfalls geplante Trassentiefenerlegung unter der DB-Brücke am Crengeldanz wird zeitlich verschoben. Dies begründet sich durch eine Ankündigung der DB Netz AG im Laufe des Jahres 2018, die Brücke am Crengeldanz mittelfristig zu erneuern. Zurzeit wird davon ausgegangen, dass in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre die DB-Brücke neu errichtet wird und im Zuge dieser Baumaßnahme auch eine Anpassung der Straßen- bzw. Straßenbahntrasse unter der neuen DB-Brücke erfolgt, sodass ab diesem Zeitpunkt eine ausreichende lichte Höhe geschaffen wird.



Mit einer Erweiterung der Straßenbahnlinie 302/310 und einer neuen Trassenführung optimiert die BOGESTRA die Qualität des ÖPNV zwischen Bochum und Witten.

Elektrifizierung der SPNV-Strecke Wesel – Bocholt



Die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Wesel und Bocholt birgt erhebliche verkehrliche und umweltpolitische Verbesserungspotenziale.

Derzeit verbindet die Linie RE 19a Bocholt und Wesel mit älteren Dieseltriebwagen des Typs VT 628. In Wesel besteht direkter Anschluss an die Züge in Richtung Duisburg und Düsseldorf. Die Bahnhöfe sind in einem unattraktiven Zustand, da die Bahnsteighöhen unzureichend sind und somit kein barrierefreier Ein- und Ausstieg gewährleistet und für den Kunden insgesamt eine schlechte Aufenthaltsqualität geboten wird.

Um den Bahnhof Bocholt direkt ohne Umstiege an das Ruhrgebiet anzubinden, soll die Strecke Wesel – Bocholt elektrifiziert werden. Damit soll einer von zwei Zugteilen der Linie RE 19 von Wesel bis Bocholt verlängert werden. Der RE 19 (Rhein-Issel-Express) fährt dann als sogenannter „Flügelzug“ von Düsseldorf über Duisburg und Oberhausen bis Wesel. Dort werden die beiden Zugteile getrennt. Ein Zugteil verkehrt dann wie heute weiter über Emmerich nach Arnheim, der andere fährt neu mit elektrischer Traktion über Hamminkeln weiter bis Bocholt Bahnhof, in Gegenrichtung entsprechend umgekehrt. Im Zuge dessen werden auch die Zugkapazitäten von 130 auf 250 Sitzplätze erhöht und die Reisezeiten um bis zu sechs Minuten auf der Strecke von Bocholt über Oberhausen, Duisburg bis Düsseldorf verringert. Der Bocholter Bahnhof erhält damit einen direkten Anschluss an Bahnhöfe mit ICE-Anbindung. Durch das verbesserte Angebot und einen gleichzeitigen Ausbau der Infrastruktur ist mit einer deutlichen Fahrgaststeigerung zu rechnen.

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehen. Die Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Strecke und die Modernisierung der vier Stationen (Planungs- und Baukosten) betragen ca. 34

Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgt durch den VRR und den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Konkret sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen und betriebliche Anpassungen im Rahmen der Streckenelektrifizierung vorgesehen:

- Elektrifizierung der rund 22 Kilometer langen eingleisigen Strecke zwischen Wesel und Bocholt
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen den Bahnhöfen in Wesel und Hamminkeln von 80 km/h auf 100 km/h
- Ertüchtigung des Gleisoberbaus und von insgesamt elf Bahnübergängen für die Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus
- vollständige Modernisierung der Haltepunkte Blumenkamp, Dingden und Bocholt
- Neubau des Bahnhofs Hamminkeln als Kreuzungsbahnhof
- Neubau eines Abstellgleises im Bocholter Bahnhof mit dazugehörigen Anlagenteilen für die Abstellung von SPNV-Fahrzeugen während der Betriebsruhe
- Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik von mechanischer auf elektronische Stellwerkstechnik (wird im Rahmen eines separaten Projekts von der DB Netz AG durchgeführt)
- weitere acht Bahnübergangsmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamminkeln und Bocholt aufgrund der Umstellung von mechanischer Sicherungstechnik auf elektronische Stellwerkstechnik

Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) Döppersberg

Im Rahmen des Landesprogramms Regionale 2006 hat die Stadt Wuppertal das Großprojekt Döppersberg umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde der Bereich zwischen dem Wuppertaler Hauptbahnhof und der Elberfelder City verkehrlich und städtebaulich neu organisiert. Neben Maßnahmen zur Verbesserung im Individualverkehr wurden Lücken im Fuß- und Radwegenetz geschlossen, die Situation für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer*innen verbessert und der ÖPNV neu organisiert. Parallel zur Neugestaltung des Döppersbergs wurde auch die Verkehrsstation des Wuppertaler Hbf modernisiert, der an den ZOB Döppersberg direkt angrenzt.

ÖPNV-Förderung

Im Zuge des ÖPNV-Projekts Döppersberg wurde im Wesentlichen der vorhandene ZOB neu gestaltet. Der ehemalige Busbahnhof lag am Ende des Bahnhofsvorplatzes jenseits der B7 und wurde von 26 Linien angefahren. Er war an seiner Leistungsgrenze angelangt und bot keine Reserven für eine mögliche Ausweitung des ÖPNV-Angebots. Zentrale Maßnahme der Planung war es, den ZOB kreuzungsfrei in die Nähe des Hauptbahnhofs zu verlegen. Gleichzeitig wurde in dem korrespondierenden Antrag zum Individualverkehr die parallel verlaufende B7 tiefergelegt. So wurde eine konfliktfreie Kreuzungsmöglichkeit für die starken Fußgängerströme zwischen

City (Alte Freiheit) und Hauptbahnhof (neuer Bahnhofsvorplatz, ZOB) geschaffen.

Der VRR hat den ZOB Döppersberg mit Zuwendungen in Höhe von rund vier Millionen Euro gefördert. Die zuwendungsfähigen Gesamtkosten lagen bei ca. 4,7 Millionen Euro. Als optimal gelegener Verknüpfungspunkt mit dem Hauptbahnhof und der Schwebebahn ist der Busbahnhof zentraler Umsteigeort für den Öffentlichen Personennahverkehr und die „neue Visitenkarte“ Wuppertals. Gefördert wurden u. a. 18 Halteplätze für Gelenkbusse, 20 Fahrradboxen, vier Fahrausweisautomaten, ein taktiles Leitsystem, Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation, Aufzüge zur Anbindung des Busbahnhofs an den Hbf anteilig mit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten sowie sechs Pausenplätze für Busse.

Das Projekt war Teil der gesamten Umgestaltung des Döppersbergs. Auch der Städtebau und der kommunale Straßenbau investierten wesentliche Fördermittel in das Projekt. Die Stadt Wuppertal als Bauherr hat mit dem Umbau des gesamten Areals einen modernen und funktional ausgestatteten Verkehrsknotenpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. In Spitzenzeiten fahren mehr als 140 Busse pro Stunde an und ab. Sie verknüpfen von 18 Haltepositionen aus den Hauptbahnhof mit gut 50 Fahrtzielen in und außerhalb Wuppertals. Durch die Errichtung der Aufzüge und den Einbau von taktilen Elementen ist der Busbahnhof barrierefrei.



Im Zuge des ÖPNV-Projekts Döppersberg wurde der vorhandene Zentrale Omnibusbahnhof neu gestaltet. Der ZOB verknüpft zahlreiche Buslinien mit dem Wuppertaler Hauptbahnhof und der Schwebebahn.

Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Luegplatz in Düsseldorf

Die oberirdische Stadtbahnhaltestelle Luegplatz befindet sich westlich der Oberkasseler Brücke in Düsseldorf und erschließt die angrenzenden Wohngebiete und die vom Geschäftsleben geprägte Luegallee mit einem hochwertigen Verkehrsangebot von insgesamt fünf Stadtbahnlinien, die die Düsseldorfer Innenstadt mit den Nachbarstädten Krefeld, Meerbusch und Neuss verbinden. Der Luegplatz ist gekennzeichnet durch seine exponierte Lage am Rheinufer, das hochwertige städtebauliche Umfeld, dessen Gebäudebestand weitgehend aus der Zeit um 1909 stammt, und den Alleecharakter mit altem Baumbestand der sich anschließenden Luegallee.

Täglich steigen rund 5.800 Fahrgäste an dieser Haltestelle ein und aus. Aufgrund der räumlichen Nähe zu den Rheinwiesen steigt die Zahl der Fahrgäste während der jährlichen Rheinkirmes und dem Japan-Feuerwerk um ein Vielfaches. Ziel der Fördermaßnahme war die Herstellung des barriere- und insbesondere stufenfreien Ein- und Ausstiegs. Hierzu wurden die beiden vorhandenen Bahnsteige auf Straßenniveau durch zwei Hochbahnsteige ersetzt. Waren bislang die hochflurigen Stadtbahnfahrzeuge über drei Trittstufen zu besteigen, erfolgt der Einstieg jetzt niveaugleich. Hierzu sind die Bahnsteige an beiden Seiten komfortabel über Rampen mit einer rollstuhlgerechten flachen Neigung zu erreichen. Hierdurch wird nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Reisende mit schwerem Gepäck und Kinderwagen, sondern für alle Fahrgäste der Ein- und Ausstieg unkompliziert und schneller möglich.

Die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Luegplatz umfasst auch die Ausstattung mit einem durchgehenden speziellen Leitpflaster (taktiles System), das sehbehinderten und blinden Menschen die selbstständige Nutzung der Haltestelle erleichtert. Zudem wurde die Sicherheit bei der Querung der Gleisanlagen durch die Einrichtung von signalisierten sogenannten Z-Führungen erhöht, bei denen die Blickrichtung der Fahrgäste durch die Führung der Laufrichtung automatisch auf die herannahenden Stadtbahnen gelenkt wird. Die Haltestelle wurde mit transparenten, einsehbaren Wartehallen, dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen, einer modernen Lautsprecheranlage und einer Videoanlage ausgestattet. Zusammen mit einer durchgehenden Bahnsteigbreite von 3,5 Metern entstand so eine komfortable Haltestellenausstattung. Im Veranstaltungsfall mit hohem Verkehrsaufkommen kommen 28 mobile Treppen von 1,25 Metern Breite zum Einsatz. Diese werden an der Rückseite der Bahnsteigkante über die gesamte Bahnsteiglänge temporär für die Dauer der Veranstaltung montiert. Hierdurch werden die regulären Bahnsteig-



Die Stadtbahnhaltestelle Luegplatz in Düsseldorf wurde barrierefrei gestaltet. Sie fügt sich städtebaulich in das historische Umfeld an der Luegallee ein.

rampen entlastet und die Fahrgäste über die gesamte Bahnsteiglänge verteilt. Sicherheitsposten an jeder Treppe regulieren den Zutritt, sodass eine Überfüllung des Bahnsteigs auch bei starkem Andrang verhindert werden kann.

Die Gestaltung der Haltestelle fügt sich städtebaulich in das historische Umfeld ein. Insbesondere wurde der Alleecharakter der Luegallee durch die Einrichtung von baumbestandenen Grünstreifen bis zur Oberkasseler Brücke verlängert und der historischen Bebauung nachempfunden. Das Radwegkonzept der Stadt Düsseldorf wurde genauso berücksichtigt wie eine verbesserte Anbindung für Fußgänger*innen an die angrenzenden Rheinwiesen. Die Maßnahme wurde durch die Rheinbahn AG durchgeführt. Die Gesamtkosten der Maßnahme in Höhe von rund 5,3 Millionen Euro wurden mit 3,9 Millionen Euro für die Herstellung der Barrierefreiheit durch die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR gefördert. Die Landeshauptstadt Düsseldorf beteiligte sich mit 726.000 Euro an den Kosten für den begleitenden Straßenbau und die Stadtgestaltung.

Neubau der P+R-Anlage am Bahnhof Marl-Sinsen



Der VRR fördert den Neubau der Park+Ride-Anlagen am Bahnhof Marl-Sinsen, um Nahverkehrskund*innen den Umstieg vom eigenen Pkw auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern.

Von der Station Marl-Sinsen können Pendler*innen in ca. 30 bzw. 40 Minuten mit den Linien RE 42 im Halbstundentakt die Oberzentren Essen bzw. Münster erreichen und so den täglichen Staus auf Straßen und Autobahnen entgehen. Den Nahverkehrskund*innen soll zukünftig der Umstieg zwischen dem eigenen PKW und dem Öffentlichen Personennahverkehr durch den Neubau von P+R-Anlagen spürbar erleichtert werden. Die bisherige Parksituation am Bahnhof Marl-Sinsen war nicht zufriedenstellend. Aus diesem Grund baut die Stadt Marl zwei P+R-Anlagen mit Gesamtkosten in Höhe von rund 1,6 Millionen Euro um. Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR fördert den Neubau der zwei Park+Ride-Anlagen am Bahnhof Marl-Sinsen hierbei mit Zuwendungen in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro. Durch die Neuordnung und Optimierung der bisherigen Stellplatzsituation direkt am Hauptzugang zum Bahnhof an der Bahnhofstraße in eine P+R-Anlage mit 50 Stellplätzen schafft und erweitert die Stadt einen für die Fahrgäste städte-



baulich attraktiven Zugang zum SPNV, in den die vorhandene Radstation und Bushaltstelle integriert wurde. Zudem wurde insbesondere die Verkehrsführung verbessert, um Konflikte von Fußgänger*innen und dem Pkw-Verkehr zu vermeiden. Vier der neuen Stellplätze werden als Behindertenstellplätze ausgewiesen.

An der Gräwenkolkstraße entsteht eine gänzlich neue P+R-Anlage mit 158 Stellplätzen. Dort sind zwei Behindertenstellplätze vorgesehen. Damit wird die vorhandene P+R-Anlage um 98 P+R-Plätze erweitert. Den Pendler*innen am Bahnhof Marl-Sinsen stehen somit künftig an beiden Anlagen 208 Stellplätze zur Verfügung.

Umbau der Station Haltern am See

Der Bahnhof Haltern am See ist ein stark frequentierter Umsteigepunkt des ÖPNV. Um die Station barrierefrei zu gestalten und die vorhandene Infrastruktur zu erneuern und zu modernisieren, realisiert die Deutsche Bahn vier Umbauprojekte, die der VRR als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW fördert.

Neubau einer P+R-Anlage inklusive Tunneldurchstich

Im Zuge der Umbaumaßnahmen wird die ursprüngliche Personenunterführung an der Station abgerissen und neu gebaut. Zudem realisiert die DB einen Tunneldurchstich zur neuen, südlich der Bahngleise entstehenden P+R-Anlage. Die P+R-Anlage bietet Nahverkehrskund*innen 382 Pkw-Stellplätze. Nördlich des Bahngleises werden sieben der insgesamt 13 Behindertenparkplätze angelegt. Fahrgäste gelangen zukünftig über eine neue Treppe von der P+R-Anlage in die Personenunterführung auf der Südseite des Bahnhofs. Um einen stufenlosen Zugang zum S 9-Bahnsteig und zwischen den beiden P+R-Anlagen zu schaffen, werden diese jeweils im Zugangsbereich mit einem Aufzug ausgestattet. Spatenstich dieser Baumaßnahme war am 27. September 2016 (Baubeginn). Die Gesamteinbetriebnahme der neuen Anlagen ist für das Jahr 2021 vorgesehen.

Modernisierung Mittelbahnsteig

Im Zuge des Abrisses und Neubaus der Personenunterführung sowie des Baus eines Tunneldurchstichs zur neuen, südlich der Bahngleise entstehenden P+R-Anlage werden bereits der Aufzugsschacht und die Treppe zum Mittelbahnsteig (beides Maßnahmenanteile der MOF 2) neu gebaut. Im weiteren Verlauf der Modernisierung werden die sonstigen MOF 2-Vorhaben umgesetzt: Der Mittelbahnsteig wird auf 76 Zentimeter erhöht und mit Blindenleitstreifen versehen. Der Aufzug wird eingebaut. Zudem werden die Bahnsteigausstattung des Mittelbahnsteigs sowie die Beleuchtung erneuert.

Absenkung und Verlängerung des Bahnsteigs

Der Bahnsteig wird auf eine angestrebte Länge von bis zu 220 Metern mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante neu gebaut. Im Zuge dessen werden die Zuwegungen angepasst, die Beleuchtung erneuert, zwei Wetterschutzhäuser errichtet und die Bahnsteigausstattung angepasst. Durch die Verlängerung des Bahnsteigs werden sogenannte Zusammenhangsmaßnahmen mit der DB Netz AG erforderlich (Versetzen und Neubau einer Weiche, Änderung von Signalstandorten, ggf. Anpassung der Oberleitung). Die hierdurch entstehenden Kosten sind bislang aufgrund der



Der VRR fördert die Modernisierung des Bahnhofs Haltern am See als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW.

aktuell noch geringen Planungstiefe nicht abschätzbar. Um exorbitante Folgekosten zu vermeiden, kann es sein, dass die tatsächliche Ausbaulänge des Bahnsteigs noch einmal angepasst werden muss. Dies kann jedoch erst bei einer größeren Planungstiefe im weiteren Verlauf des Projekts beurteilt und entschieden werden.

Barrierefreier Umbau im Empfangsgebäude

Damit Nahverkehrskund*innen den Bahnhof Haltern am See durchgängig barrierefrei nutzen können, wird das Empfangsgebäude umgebaut: Die Maßnahme beinhaltet den Einbau eines neuen Bodenbelags mit Blindenleitstreifen, neue Automattüren, neue Wandbelege und eine neue WC-Anlage. Die WC-Anlage und die Wandbelege werden nicht gefördert.

Citybahn Bahnhofstangente Essen 51

Das Projekt „Citybahn Essen“ ist in Essen Teil der angestrebten Verkehrswende. Bis zum Jahr 2030 möchte die Stadt den ÖPNV-Anteil am Modalsplit auf 25 Prozent ausweiten. Mit dem bestehenden System ist dies jedoch nicht realisierbar. Der Innenstadtunnel bildet aktuell ein Nadelöhr im Schienennetz und stößt mit bis zu 30 Fahrten pro Stunde und Fahrtrichtung sowie über 1.100 Fahrten pro Tag an seine Kapazitätsgrenze. Das Vorhaben „Citybahn Essen“ verbindet die ÖPNV-Erschließung des neuen Quartiers Essen 51 mit der sogenannten Bahnhofstangente, die einschließlich des dritten Bauabschnitts des Berthold-Beitz-Boulevards Bestandteil des am 27. September 2017 im Rat der Stadt Essen beschlossenen Nahverkehrsplans ist.

Der Streckenverlauf beginnt im Norden an der vorhandenen Haltestelle Bergmühle, verläuft dann über die neue Straßenbahntrasse in der Haus-Berge-Straße, über die Zollstraße durch das zukünftige Stadtquartier Essen 51 und weiter über den Berthold-Beitz-Boulevard bis zur Altendorfer Straße. Von dort verläuft die Straßenbahnstrecke über den bereits fertiggestellten Abschnitt des Berthold-Beitz-Boulevards bis zur Hans-Böckler-Straße über die Hache- und Hollestraße. Weiter am Hauptbahnhof vorbei erstreckt sich dann die sogenannte Bahnhofstangente bis zur neuen Haltestelle Betriebshof Stadtmitte. Der gesamte neue Streckenabschnitt der Citybahn ist ca. 5,4 Kilometer lang und verfügt über acht neue Haltestellen sowie zwei Verknüpfungspunkte. Etwa 4,0 Kilometer der neuen Strecke werden als besonderer Bahnkörper ausgeführt.

Das Projekt umfasst:

- rund 5,5 Kilometer oberirdische Straßenbahnstrecke
- davon ca. 4,5 Kilometer bahneigene Infrastruktur
- größtenteils Mittelmasten
- teilweise Rasengleise (z. B. an der Holle- u. der Zollstraße)
- zehn neue bzw. auszubauende Haltestellen
- drei neue Unterwerke und Ertüchtigung des Unterwerks Bergeborbeck
- 36 Weichen und 24 Kreuzungen
- eine 40 Meter lange Unterführung inklusive einer 300 Meter langen Rampe an der Schwanenkampbrücke
- Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof

Mit dieser Ergänzung des Straßenbahnnetzes im Innenstadtbereich stellt das Projekt die Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV mit einer nachhaltig wirksamen Erhöhung der Leistungsfähigkeit sicher. Das Bauvorhaben besteht aus drei Bauabschnitten, die unter den folgenden Bezeichnungen geführt werden: Essen 51 (2.250 Meter), Berthold-Beitz-Boulevard (dritter Bauabschnitt (1.300 Meter)) und Bahnhofstangente (BHT) (1.900 Meter).

Die Gesamtkosten sowie die zuwendungsfähigen Kosten für dieses Bauvorhaben betragen nach derzeitigem Planungsstand (Juni 2020) ca. 86.350.000 Euro. Es wird eine Förderung über das GVFG-Bundesprogramm angestrebt.



Das Vorhaben „Citybahn Essen“ verbindet die ÖPNV-Erschließung des neuen Quartiers Essen 51 mit der sogenannten Bahnhofstangente. Hierdurch möchte die Stadt Essen den ÖPNV-Anteil am Modalsplit auf 25 Prozent ausweiten.

Förderung von Elektrobussen und Infrastruktur



Zahlreiche öffentliche Verkehrsmittel fahren bereits seit vielen Jahren elektrisch und damit lokal emissionsfrei: beispielsweise die Stadt- und Straßenbahnen und auch der überwiegende Teil der Regionalbahn-, Regionalexpress- und S-Bahn-Züge. Um die Klimabilanz des Öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu verbessern, werden auch die Busflotten mehr und mehr von Diesel- auf Elektrobetrieb umgestellt. Um diesen Trend voranzutreiben, hat das Land im Jahr 2017 die Förderung der Elektromobilität als Maßnahme im besonderen Landesinteresse in § 13 ÖPNVG NRW gesetzlich festgeschrieben. Gefördert werden Elektrobusse, die ihre Antriebsenergie aus Batterien, Oberleitungen oder Wasserstoffbrennstoffzellen gewinnen und somit lokal emissionsfrei fahren.

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR betreut die Beschaffung von Elektrobussen zuwendungstechnisch im Rahmen ihrer Aufgabe als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse. So konnten bis Mitte 2020 bereits Bewilligungsbescheide für insgesamt 106 Elektrobusse, verteilt auf 14 Projekte mit Gesamtkosten in Höhe von 87,4 Millionen Euro, und Gesamtzuwendungen in Höhe von 33,6 Millionen Euro an die Zuwendungsempfänger überreicht werden. Von bislang 106 über § 13 ÖPNVG NRW geförderten Elektrobussen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beziehen zehn Fahrzeuge ihre Energie über Wasserstoffbrennstoffzellen, 32 Fahrzeuge laden ihre Batterien auf, während sie unter einer Oberleitung fahren, und 64 Busse sind reine Batteriefahrzeuge, die entweder über Nacht im Depot und/oder zwischen-



Um die Klimabilanz des ÖPNV weiter zu verbessern, fördert der VRR als Bewilligungsbehörde für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW die Beschaffung von modernen Elektrobussen (Bild oben) und wasserstoffbetriebenen Bussen (Bild unten).

durch an einzelnen Haltestellen aufgeladen werden. Gefördert werden 60 Prozent der Mehrkosten eines Elektrobusses gegenüber einem konventionellen Dieselbus. Zusätzlich werden Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur mit einem Satz von 90 Prozent gefördert. Auch spezielle Werkstatteinrichtungen können gefördert werden, wenn diese allein für die Wartung und Reparatur von Elektrobussen benötigt werden.

Umbau und Erweiterung der Stadtbahn- anlage Dortmund Hauptbahnhof

Die Stadtbahnanlage unter dem Dortmunder Hbf ist seit 1984 in Betrieb und entspricht nicht mehr den Ansprüchen an eine moderne, leistungsfähige und attraktive Stadtbahnanlage. Seit der Inbetriebnahme sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen, werktäglich werden ca. 43.000 Ein- und Aussteiger*innen gezählt. Bei über 900 Stadtbahn-Haltes tiglich kommt es heute auf den beiden Bahnsteigen regelmäßig zu Engpässen.

Um den gestiegenen Ansprüchen gerecht zu werden, erweitert das Tiefbauamt der Stadt Dortmund die Anlage seit 2014 und baut den kompletten Stadtbahnhof Hauptbahnhof um. Die Bahnsteige werden von bisher 4,00 auf rund 9,50 Meter verbreitert. Für die hohen, gewölbartigen Decken und Wände wurde eine Verkleidung gewählt, die besonders resistent gegen Graffiti und Schmutz ist. Das Konzept einer lichten und hellen Station mit großer Transparenz, viel Metall, künstlerisch gestalteten Glasflächen und Böden aus hellem Naturstein ging aus einem Wettbewerb hervor. Auf beiden Bahnsteigseiten entstehen in der Mitte zusätzliche Treppenzugänge und Aufzugsanlagen. Die südlichen Zugänge werden jeweils um eine weitere Rolltreppe erweitert. Auch wird der Bahnhof

brandschutztechnisch auf den neuesten Stand gebracht. Bei der Ausgestaltung wurden die Grundsätze der barrierefreien Planung berücksichtigt.

Im März 2020 konnte die erste neue Zugangsanlage in Betrieb genommen werden. Der Umbau und die Erweiterung der gesamten Stadtbahnanlage verlaufen unabhängig von den Umbauarbeiten der Deutschen Bahn in ihrer Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof und werden nicht vor Ende 2022 beendet sein.



Um den Ansprüchen an einen modernen, leistungsfähigen und attraktiven Nahverkehr gerecht zu werden, modernisiert die Stadt Dortmund die Stadtbahnanlage unter dem Hauptbahnhof.

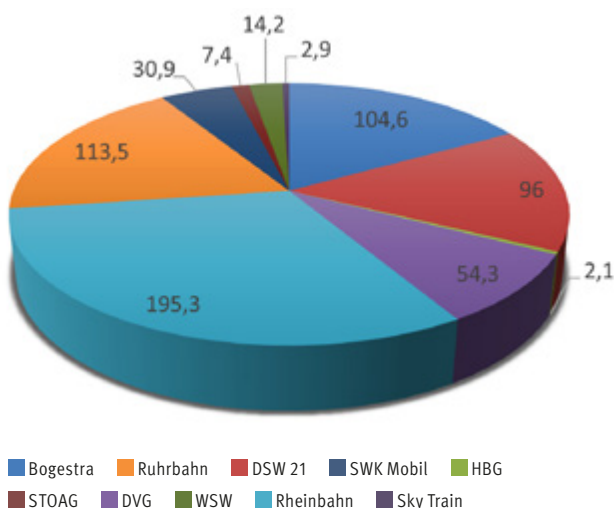
Erneuerung von kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetzen

In den 1970er bis 1990er Jahren wurde in Nordrhein-Westfalen stark in die kommunale Schiene investiert. Mittlerweile ist die Technik der Anlagen in die Jahre gekommen und nicht mehr auf dem neusten Stand. Es hat sich ein gewaltiger Unterhaltungsstau gebildet. Durch ein Gutachten hat das Land Nordrhein-Westfalen den Erneuerungsbedarf in die kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetze ermitteln lassen. Es wurde ein Investitionsbedarf bis zum Jahr 2031 in Höhe von 2,6 Milliarden Euro festgestellt. Dieser umfasst sämtliche Strecken inklusive Weichen, Gleise und Oberleitungen sowie Haltestellen und Brücken. Mit eigenen Mitteln werden die Kommunen und Verkehrsunternehmen diesen Rückstau nicht finanzieren können. Um die Stadt- und Straßenbahnnetze moderner und leistungsfähiger zu gestalten, die Voraussetzung für eine bessere Vernetzung zu schaffen und dadurch den ÖPNV attraktiver zu machen, hat das Land Nordrhein-Westfalen beschlossen, die Kommunen und Verkehrsunternehmen zu unterstützen. Dazu stellt es eine Milliarde Euro an Zuwendungen über eine Investitionsförderung gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 3 zur Verfügung. Die Förderung ist bis zum Jahr 2031 befristet. Für die Aufteilung der einen Milliarde Euro wurde zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen eine Rahmenvereinbarung geschlossen. Dabei wurden 62,12 Prozent an den VRR, 33,26 Prozent an go.Rheinland (ehemals NVR) und 4,62 Prozent an den NWL verteilt. Die Höhe der Summe ist abhängig von den jeweiligen Verkehrsunternehmen in den Verbundräumen. Die Summe von insgesamt 621,2 Millionen Euro wurde wie folgt auf die einzelnen Unternehmen im VRR-Gebiet aufgeteilt:



Die Kommunen und Verkehrsunternehmen in der Region erhalten Fördermittel nach § 13 ÖPNVG NRW, um ihre Stadt- und Straßenbahnnetze zu erneuern.

Aufteilung in Mio. €



Gefördert werden oberirdische Ingenieurbauwerke, Streckeninfrastruktur und Haltestellen mit einem Fördersatz von 40 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten. Davon ausgenommen sind P+R- und B+R-Anlagen, Tunnelbauten sowie Instandhaltungsmaßnahmen. Alle wesentlichen und sonstigen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen über alle Kommunen sind in einem Maßnahmenplan abgebildet. Je Zuwendungsempfänger ist jedes Jahr bis zum 31. März ein Förderantrag mit allen Maßnahmen über den gesamten Netzbereich für das Folgejahr einzureichen. Innerhalb dieses Antrags ist die Zuordnung zu Kommunen, Linien, Bauabschnitten und Gewerken zu gewährleisten. Die Verkehrsunternehmen haben sich zu verpflichten, die jeweiligen Netze in der Zweckbindung in einem leistungsfähigen Betrieb zu führen. Für die zügige Abwicklung der Antragstellung und -bearbeitung wurde vom Ministerium ein Leitfaden der Förderung zugrunde gelegt. Er dient als ermessenlenkendes Regelwerk zur einheitlichen Anwendung und zur Gleichbehandlung aller Antragsteller.

Investitionsförderung für einen starken ÖPNV und eine erfolgreiche Verkehrswende

Die Investitionsförderung im VRR entwickelt sich kontinuierlich weiter – neue Anforderungen kommen hinzu, um die Verkehrsverhältnisse in der Region zu verbessern und die Verkehrswende weiter voranzutreiben. Für einen attraktiven ÖPNV sind neben einem leistungsstarken und ausreichend dimensionierten Netz auch moderne Infrastruktureinrichtungen und Services wichtig, die den Zugang zum Nahverkehr und die Nutzung von Bus und Bahn erleichtern. Entsprechend fördern wir den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Stationen und die Modernisierung von Fahrtreppen und Aufzügen. Wir investieren in die weitere Digitalisierung des Nahverkehrs, beispielsweise in digitale Informationssysteme, um Fahrgästen zeitgemäße Services und verlässliche Echtzeitinformationen rund um ihre Fahrt mit Bus und Bahn bieten zu können. Auch die Anforderungen an eine zukunftsfähige und klimaschonende öffentliche Mobilität spie-

len in der Investitionsförderung eine ganz wesentliche Rolle. So fördern wir die Verknüpfung des Öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Individualverkehr unter anderem an Mobilstationen, um mehr Menschen für Bus und Bahn zu gewinnen. Wir stärken das Park+Ride-Angebot in der Region und setzen neue Anreize, vom eigenen Pkw auf den umweltfreundlichen ÖPNV umzusteigen. Außerdem fördern wir den weiteren Ausbau von DeinRadschloss, um den Umweltverbund zu stärken. In unseren Erfolgsstorys möchten wir Ihnen einige wichtige Projekte und Förderschwerpunkte näher vorstellen. Sie zeigen in besonderem Maße, wie wichtig ein attraktiver und leistungsstarker Öffentlicher Personennahverkehr für eine erfolgreiche Verkehrswende ist, die wir als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde gern nach Kräften unterstützen.



Mobilstationen



Visualisierung einer möglichen Mobilstation-Planung in Mettmann Stadtwald

In Ballungsräumen wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind täglich Hunderttausende mit dem Auto unterwegs. Jeder Kilometer Wegstrecke, der nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, ist für Menschen, Umwelt und Klima ein Gewinn. Die langfristige Strategie des VRR ist, möglichst viele Autos von den besonders emissionsbelasteten Innenstädten fernzuhalten und die Autofahrer*innen zum Umstieg auf Verkehrsmittel des ÖPNV zu bewegen. Hierfür sind Mobilstationen ein Baustein dieser Strategie. Sie verknüpfen mindestens zwei Verkehrsmittel und erleichtern das Umsteigen sowie intermodale Wegeketten. Gleichzeitig setzen sie ein sichtbares und wiedererkennbares Zeichen für umweltfreundliche Mobilität.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Kommunen in der Region ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen aufzubauen. Die Ausstattung kann je nach Standort variieren. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus können Mobilstationen zum Treffpunkt werden, an dem Menschen gerne Zeit verbringen. Wie die unterschiedlichen Ausstattungen in eine konkrete Mobilstation integriert werden können, ist in der Abbildung anhand einer beispielhaften Planung visualisiert. Der VRR bietet für Ausstattungselemente mit ÖPNV-Bezug (insbesondere P+R-Stellplätze, Radboxen und Fahrradsam-

melabstellanlagen von DeinRadschloss, barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Haltestelle, Haltestellenausstattungen sowie dynamische Fahrgastinformationen) seit 2017 eine Förderung über die Weiterleitungsrichtlinie nach § 12 ÖPNVG NRW. Zusätzlich kann eine Mobilstationspauschale in Abhängigkeit von den geförderten Ausstattungselementen beantragt werden, mit der weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mobilstation, wie zum Beispiel für das Corporate Design, die Beschilderung, eine verbesserte Aufenthaltsqualität oder ein einheitliches Buchungs- und Zahlungssystem, verwendet werden.

Der VRR berät und unterstützt die Städte und Kreise bei allen Fragen zur Finanzierung der vom VRR geförderten Ausstattungselemente.

Über eine komplementäre Förderung des NRW-Verkehrsministeriums über verschiedene Förderrichtlinien sind weitere Ausstattungsmerkmale insbesondere in den Bereichen Individualverkehr, Mikromobilität sowie Information und Service möglich. Die Mitarbeiter*innen der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW stehen den Städten und Kreisen bei fachlichen Fragen und zur Förderung seitens des Landes NRW mit Rat und Tat zur Seite.

DeinRadschloss



Der VRR fördert die zuwendungsfähigen Investitionskosten für den Neu- und Ausbau von DeinRadschloss mit einem Fördersatz von 90 Prozent.

DeinRadschloss ist ein besonders komfortables System, mit dem Nahverkehrskund*innen ihr Fahrrad geschützt vor Witterungseinflüssen, Vandalismus und Diebstahl in einer Box oder einer Sammelabstellanlage unterbringen können. Unter der Koordination der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR wurde bis Ende 2019 im Rahmen einer Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit das DeinRadschloss-System in 14 Kommunen mit mehr als 900 Fahrradstellplätzen errichtet.

Seitdem übernimmt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR die Förderung des weiteren Ausbaus mit Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW. Gefördert werden die zuwendungsfähigen Investitionskosten für den Neu- und Ausbau der DeinRadschloss-Standorte mit Fahrradboxen und/oder Sammelabstellanlagen mit einem Fördersatz von 90 Prozent.

Mittlerweile sind etwa 1.700 zusätzliche DeinRadschloss-Stellplätze an rund 70 Haltestellen in die § 12-Förderprogramme eingeplant, die in den nächsten Jahren in Betrieb genommen werden sollen. Hinzu kommen weitere 347 DeinRadschloss-Stellplätze an 13 Haltestellen, deren Förderung durch die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR bereits bewilligt ist und die zum Teil auch schon umgesetzt werden.

Die DeinRadschloss-Anlagen ergänzen häufig die bereits vorhandene Ausstattung an nachfragestarken Haltestellen und Stationen. Hierfür wurden allein bereits Zuwendungen in Höhe von über drei Millionen Euro eingeplant. Darüber

hinaus werden DeinRadschloss-Anlagen an Mobilstationen errichtet, um den Fahrgästen dort den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere zu erleichtern.

Jede neue DeinRadschloss-Anlage wird in eine zentrale Buchungsplattform eingebunden, für die die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR den Zuwendungsempfängern eine kostenfreie Unterlizenzierung zur Verfügung stellt.

Fahrgäste können die einzelnen DeinRadschloss-Stellplätze bequem online unter www.dein-radschloss.de buchen und bezahlen – und zwar auch kurzfristig, entweder für einen Tag, eine Woche, monatsweise oder für ein Jahr. Die Buchungsplattform ist auch über mobile Endgeräte bequem zu bedienen und zeigt jederzeit die aktuelle Belegung der Anlagen an. Nutzer*innen der Anlagen können ihren gebuchten Stellplatz via PayPal, Kreditkarte oder über das SEPA-Lastschriftverfahren bezahlen.

Nach der Buchung erhalten Fahrgäste die Zugangsdaten zu den digital gesteuerten Abstellanlagen per E-Mail, die sie vor Ort über ein Bedienterminal eingeben müssen. Alternativ können Nutzer*innen auch mit einer Chipkarte auf die Anlagen zugreifen, wahlweise über ein Nahverkehrs-Aboticket oder eine DeinRadschloss-Variante.

Mit DeinRadschloss können Nahverkehrskund*innen ihr Fahrrad somit deutlich einfacher, flexibler und sicherer abstellen, als dies bei herkömmlichen Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen bislang der Fall war, und das verbundweit an inzwischen 61 Standorten.

Drei-Jahres-Programm P+R-Anlagen

In Ballungszentren wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind täglich Hunderttausende mit dem Auto unterwegs. Park+Ride kann einen effektiven Beitrag leisten, den Autoverkehr und die daraus resultierenden Verkehrsprobleme zu reduzieren. Deshalb stärkt der VRR bereits seit vielen Jahren das P+R-Angebot in der Region und fördert als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde den Neu- und Ausbau entsprechender Anlagen. In Zuge eines dreijährigen Sonderprogramms können Städte und Kreise von einer 100-Prozent-Förderung profitieren, wenn sie P+R-Plätze bauen und technische Messsysteme integrieren bzw. nachrüsten, die die Belegung in Echtzeit erfassen.

Damit mehr Menschen vom eigenen Pkw auf den ÖPNV umsteigen, müssen einige Voraussetzungen erfüllt sein: Pendler*innen müssen einerseits von einem Zeit- oder Kostenvorteil profitieren. Andererseits müssen P+R-Anlagen hinsichtlich Kapazität, Qualität und Ausstattung attraktiv gestaltet und sollten technisch so ausgerüstet sein, dass sich Reisende über digitale Medien in Echtzeit darüber informieren können, wo es freie P+R-Stellplätze gibt.

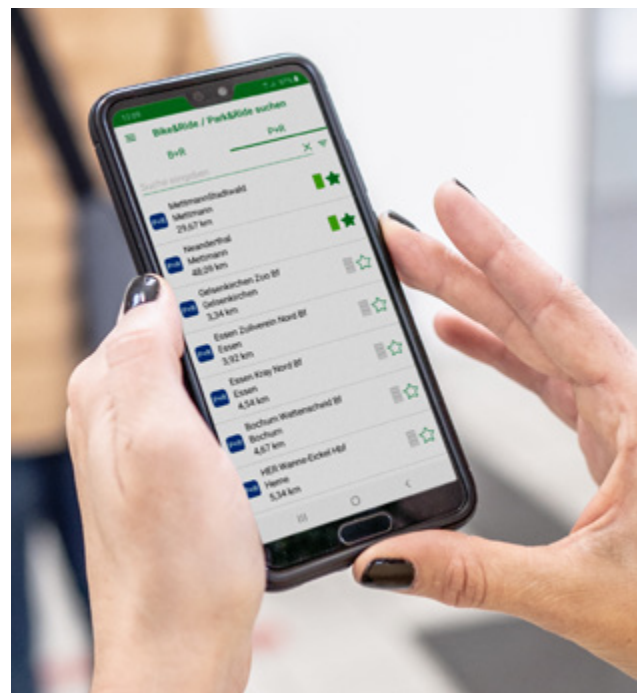
Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unterstützt zur Stärkung der Verkehrswende daher den Aus- und Neubau von P+R-Anlagen im Verbundgebiet im Rahmen einer umfassenden Strategie. Als ÖPNV-Koordinator berät der VRR Städte und Gemeinden fachlich bei der Umsetzung von P+R-Maßnahmen, führt Bestands- und Nachfrageerhebungen durch und entwickelt die elektronische Fahrplanauskunft weiter, um zukünftig auch den aktuellen Belegungsgrad der einzelnen Anlagen in den digitalen Auskunftsmitteln in Echtzeit darstellen zu können. Als Zuwendungsgeber und Bewilligungsbehörde fördert die VRR AöR den Aus- und Neubau von P+R-Anlagen sowie deren Ausstattung mit technischen Systemen zur Erfassung der Auslastung in Echtzeit.

Das dreijährige P+R-Sonderprogramm hatte der Verwaltungsrat der VRR AöR am 22. Juni 2020 beschlossen. Zur Verfügung steht ein Investitionsvolumen von 30 Millionen Euro. Antragsberechtigt sind insbesondere Gemeinden, Gemeindeverbände und Verkehrsunternehmen. Abgesehen von dem von 90 auf 100 Prozent erhöhten Fördersatz gelten die bisherigen Förderregelungen weiterhin. Gefördert wird nicht nur der Neubau von P+R-Anlagen, sondern auch die Ausstattung und Nachrüstung von P+R-Stellplätzen mit Systemen zur Erfassung der Echtzeitbelegung.

Mit dem erhöhten Fördersatz möchte der VRR alle Zuwendungsempfänger in der Region in wirtschaftlich schwierigen Zeiten finanziell entlasten und gleichzeitig die Verkehrswende weiter vorantreiben. Profitieren sollen vor allem Kommunen und Verkehrsunternehmen, die mit P+R-Anlagen im Umland großer Einpendlerstädte – also am Verkehrsquellort – dafür



Belegungsdauer von einzelnen Stellplätzen auf der P+R-Anlage Mettmann Stadtwald
(Quelle: Dashboard der Firma Cleverciti GmbH)



Der VRR entwickelt seine Auskunftssysteme weiter, um zukünftig die Belegung von P+R-Anlagen in Echtzeit darstellen zu können.

sorgen, weitere Verkehre vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern. Ziel ist es, dass Pendler*innen ihr Auto in der Nähe ihres Wohnortes parken und dann mit Bus und Bahn in die Ballungszentren fahren. Damit unterstützt der VRR eine nachhaltige und zeitgemäße Mobilität und entspricht der Digitalisierungsstrategie von Bund und Land.

Über das Sonderprogramm können P+R-Anlagen inklusive der Erfassungssysteme gefördert werden, die bis zum 30. April 2021 für das Förderprogramm 2022 angemeldet werden. Dies gilt auch für P+R-Vorhaben, die schon in den Förderprogrammen 2020 und 2021 enthalten, aber noch nicht bewilligt sind.

Förderprogramme zur Modernisierung von Fahrtreppen und Aufzügen



Der VRR fördert seit vielen Jahren die Modernisierung von Fahrtreppen und Aufzügen. Auch am Bahnhof in Ratingen-Hösel wurden die Anlagen erneuert.

Fahrtreppen und Aufzüge sind wichtige Elemente eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs. Deshalb fördert die VRR AöR bereits seit vielen Jahren die Modernisierung veralteter Anlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen im VRR. Vier Modernisierungsprogramme wurden bereits aufgelegt. In den Jahren 2011 bis 2019 wurden 31 Vorhaben von Verkehrsunternehmen und Kommunen in die Programme aufgenommen und erfolgreich realisiert.

Regulär wurden die Fahrtreppen und Aufzüge mit einem Satz von 90 Prozent gefördert, bezogen auf die zuwendungsfähigen Investitionskosten. Gefördert wurden Anlagen, die ihren Betriebszustand („betriebsbereit“ oder „außer Betrieb“) über eine entsprechende Schnittstelle in die Auskunftssysteme des VRR übertragen können. Ziel ist es, dass sich mobilitätseingeschränkte Personen über die digitalen Auskunftsmidien (z.



Gefördert werden Anlagen, die ihren Betriebszustand über eine Schnittstelle in die Auskunftssysteme des VRR übertragen.



Mit dem Aufzug gelangen Nahverkehrskund*innen am Bahnhof Ratingen-Hösel barrierefrei direkt bis auf den Bahnsteig.

B. die Fahrplanauskunft auf der VRR-Website oder in der VRR App) jederzeit in Echtzeit darüber informieren können, ob ein Aufzug oder eine Fahrtreppe funktionstüchtig sind. Darüber hinaus sollte mit der Auskunft über die Betriebszustände mindestens eine weitere Funktionsverbesserung für Fahrgäste gegeben sein. Hierzu zählen beispielsweise technische Vorrichtungen zum sanfteren Anfahren einer Fahrtreppe (sogenannte Langsamläufer), eine bedarfsgerechte Richtungsänderung oder erhöhte Förderkapazitäten durch breitere Fahrtreppen.

Insgesamt wurden bereits 175 Fahrtreppen und 19 Aufzüge mit Zuwendungen in Höhe von rund 38,4 Millionen Euro gefördert. Die Gesamtkosten der Modernisierungsvorhaben belaufen sich auf ca. 55,4 Millionen Euro.

Gleichzeitig ertüchtigt der VRR seine Fahrgastinformationssysteme, um die aktuellen Betriebszustände der Fahrtreppen und Aufzüge in der Verbindungsauskunft abbilden zu können. Hierzu müssen alle Wegemöglichkeiten und die Funktion der Infrastruktureinrichtungen zentral in Echtzeit erfasst und mit den Reisewegen der Kund*innen verknüpft werden. Mobilitätseingeschränkte Personen profitieren so von einer für ihre Bedürfnisse optimierten Fahrplanauskunft.



DFI-light-Anzeiger

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr steht als Zuwendungsgeber neuen Fördertatbeständen aufgeschlossen gegenüber und unterstützt Antragsteller gern flexibel und zeitnah, um den Öffentlichen Personennahverkehr voranzubringen. So förderte die VRR AöR vor vier Jahren auf Initiative der kommunalen Verkehrsunternehmen Investitionen in sogenannte „DFI-light-Anzeiger“. DFI-Anlagen sind Systeme zur dynamischen Fahrgastinformation.

DFI-light-Anzeiger unterscheiden sich von klassischen DFI-Anlagen mit LED-, LCD- oder TFT-Displays. Denn im Gegensatz zu diesen können die Light-Varianten autark ohne externe Energieversorgung betrieben werden. Sie gewinnen ihren Strom aus Batterien und erhalten ihre Auskunftsdaten per GSM-Funk (Global System for Mobile Communications). Daher können DFI-light-Anzeiger an allen Standorten eine Lösung sein, an denen eine klassische DFI-Anlage baulich nicht realisierbar oder eine Energie- und Datenversorgung per Kabel mit zu hohen Kosten verbunden wäre. Aufgrund ihres deutlich geringeren Preises sind sie eine kostengünstigere Alternative zu den klassischen Anlagen. Auch weniger stark genutzte Haltestellen können so wirtschaftlich mit Systemen zur dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden. Nicht nur für die Verkehrsunternehmen, sondern auch für Nahverkehrskund*innen stellen die DFI-light-Anzeiger ein attraktives Angebot dar: Sie können sich direkt an der Halte-

stelle in Echtzeit über die nächsten Verbindungen und eventuelle Störungen im Betriebsablauf informieren.

Über 350 von verschiedenen Verkehrsunternehmen beantragte DFI-light-Anzeiger wurden seitdem ins Förderprogramm aufgenommen und bewilligt. Weitere Anträge werden auch zukünftig erwartet – gerne auch für zukünftige Jahresprogramme.



DFI-light-Anzeiger gewinnen ihre Energie und die Auskunftsdaten autark ohne Kabelanschluss und sind somit eine kostengünstige Alternative zu klassischen DFI-Anlagen.

Ansprechpartner*innen zur Investitionsförderung im VRR

Gabriele Matz

VRR-Vorstandssprecherin
Telefon: 0209/1584 0
E-Mail: matz@vrr.de

Klaus-Dieter Hering

Abteilungsleiter Investitionsförderung
Telefon: 0209/1584 160
E-Mail: hering@vrr.de

Investitionsförderung Rheinland

Klaus-Dieter Hering

Fachgruppenleiter
Investitionsförderung Rheinland
Telefon: 0209/1584 160
E-Mail: hering@vrr.de

Kahraman Arslan

Duisburg, Rhein-Kreis Neuss
Telefon: 0209/1584 158
E-Mail: arslan@vrr.de

Thomas Bornemann

Mülheim, Oberhausen, Düsseldorf, STOAG*
Telefon: 0209/1584 165
E-Mail: bornemann@vrr.de

Nikolas Child

Remscheid, Solingen, § 12 Förderkatalog, Rheinbahn*
Telefon: 0209/1584 168
E-Mail: child@vrr.de

Thomas Chudzik

Innovative Projekte, DVG + Ruhrbahn*
Telefon: 0209/1584 169
E-Mail: chudzik@vrr.de

Lilo Cziborra

Verwaltung § 13, RPA, Klageverfahren
Telefon: 0209/1584 188
E-Mail: lilo.cziborra@vrr.de

Matthias Falkenhagen

Neue Vorhaben in Düsseldorf, ITCS, EFM
Telefon: 0209/1584 181
E-Mail: falkenhagen@vrr.de

Investitionsförderung Westfalen/DB AG

Andreas Runge

Fachgruppenleiter
Investitionsförderung Westfalen/SPNV
Telefon: 0209/1584 180
E-Mail: runge@vrr.de

Nico Bahlhorn

DB Station&Service AG, DB Netz AG
Telefon: 0209/1584 187
E-Mail: bahlhorn@vrr.de

Nina Berger

Gelsenkirchen, Herne
Telefon: 0209/1584 178
E-Mail: berger@vrr.de

Stefan Matthias Cohaupt

Erneuerungsmaßnahmen BOGESTRA*
Telefon: 0209/1584 192
E-Mail: stefan.cohaupt@vrr.de

Peter Falkenberger

Dortmund, DSW21 + H-Bahn 21*
Telefon: 0209/1584 166
E-Mail: falkenberger@vrr.de

Martin Holubar

DB Station&Service AG
Telefon: 0209/1584 173
E-Mail: holubar@vrr.de

Kemal Kalaycik

DB Netz AG
Telefon: 0209/1584 193
E-Mail: kalaycik@vrr.de

Ansprechpartner*innen zur Investitionsförderung im VRR

Investitionsförderung Rheinland

Andreas Gräff

Verwaltung, Mittelbewirtschaftung DB/VRR
Telefon: 0209/1584 182
E-Mail: andreas.graeff@vrr.de

Jaqueline Leicher

Verwaltung §12, Kreis Viersen
Telefon: 0209/1584 184
E-Mail: jaqueline.leicher@vrr.de

Mareen Heinemann

Kreise Kleve, Wesel
Telefon: 0209/1584 186
E-Mail: mareen.heinemann@vrr.de

Karola Ramm-Schulz

Mönchengladbach, Krefeld, Kreis Mettmann, SWK*
Telefon: 0209/1584 255
E-Mail: ramm-schulz@vrr.de

Andreas Schubert

Verwaltung, Mittelbewirtschaftung Westfalen/Rheinland
Telefon: 0209/1584 182
E-Mail: schubert@vrr.de

Helmut Wilms

Essen, Wuppertal, WSW*
Telefon: 0209/1584 172
E-Mail: wilms@vrr.de

Investitionsförderung Westfalen/DB AG

Heike Oehring-Knoblauch

Kreis Recklinghausen, Bottrop, Hagen
Telefon: 0209/1584 167
E-Mail: oehring-knoblauch@vrr.de

Marcel Rottmann

DB AG, Regiobahn, Niederrheinbahn
Telefon: 0209/1584 194
E-Mail: marcel.rottmann@vrr.de

Britta Simmert

Bochum, Ennepe-Ruhr-Kreis
Telefon: 0209/1584 189
E-Mail: simmert@vrr.de

* Erneuerungsmaßnahmen nach § 13.3 ÖPNVG NRW

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
AugustastraÙe 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

