



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2022/0301	03.06.2022	5

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	14.06.2022	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt den Sachstandsbericht nebst Anlagen zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2022
2. Personalbericht 2021
3. Stand des barrierefreien Ausbaus von ÖPNV-Haltestellen im VRR
4. Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates

Verkehr

SPNV:

5. Betriebslage des SPNV im Verbundraum
6. SPNV-Vertrieb

ÖPNV:

7. X-Bus Fahrzeugbeschaffung
8. Kommunen bei Planungsleistungen helfen

Information und Sicherheit

9. Digitale Kundensysteme
10. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System und Landes-App mobil.nrw

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2022

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, zuletzt geändert durch Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR vom 29.09.2021, unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres über die geplanten Auftragsvergaben. Hierzu dient der dem Wirtschaftsplan als Anlage beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der JVP (**Redaktionsstand: 04.04.2022**) für den **Sitzungsblock Mai/Juni 2022** vorgelegt.

Der JVP umfasst zum einen Vergaben, deren geschätzte Auftragswerte (netto) oberhalb der jeweils geltenden EU-Schwellenwerte gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU i. V. m. § 106 Abs. 2 GWB liegen. Die aktuellen Schwellenwerte (in Kraft getreten zum 01.01.2022) für Vergaben lauten wie folgt:

- Bauaufträge: 5.382.000,- €
- Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): 215.000,- €
- Soziale und sonstige besondere Dienstleistungsaufträge: 750.000,- €

Außerdem werden im JVP die Vorhaben erfasst, die für die VRR AöR darüber hinaus von besonderer Bedeutung sind. Hierzu zählen wesentliche Angelegenheiten in Bezug auf die gesetzlichen Aufgaben der VRR AöR (Tarif- und Beförderungsbedingungen, Nahverkehrsplanung, SPNV-Verkehrsdienstleistungen, Hinwirkungsaufgaben nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Um einen transparenten Überblick über sämtliche (relevante) Vergaben zu geben, für die die VRR AöR entweder in eigenem Namen oder im Auftrag Dritter tätig ist, sind zudem seit diesem Jahr auch die **Vergaben des ZV VRR Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR FaIn-EB) nachrichtlich** aufgeführt.

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der JVP 2022 startete im letzten Sitzungsblock Nov./Dez. 2021 mit insgesamt **14 Einplanungen** (Stand: 10/2021). Wie bereits im letzten Bericht dargelegt, wurde ein Projekt (Service-Chat) zwischenzeitlich in zwei Verfahren unterteilt (Ifd. Nr. 1.1 Chatsoftware und Nr. 1.2 Chatcenter). Ein anderes Verfahren ist entfallen (Ifd. Nr. 12). Dafür kamen einige Neuanmeldungen sowie die nachrichtlich aufgeführten Vergaben des ZV VRR FaIn-EB hinzu. Insgesamt sind aktuell **30 Vergabeverfahren** (Ifd. Nr. 1.1, 1.2 sowie 2 bis 29) mit ihren aktuellen Sachständen im JVP aufgeführt.

Hierzu die wesentlichen Sachstände im Einzelnen:

7 Verfahren waren bereits Bestandteile des JVP 2021 und werden im Jahr 2022 fortgesetzt. Hierbei handelt es sich um die Ifd. Nr. 1.1 und 1.2 (Chatsoftware und Chat-Center) in Kooperation mit der WVG; Nr. 2 (Digitale Informationsplattform), Nr. 7 (Auslastungsinformationen in die Auskunftssysteme NRW), Nr. 8 (Aufbau eines Management-Informationssystems – MIS), Nr. 13 (Interimsvergabe S-Bahn Köln) sowie Nr. 14 (Künstliche Intelligenz – KI-Wettbewerb). Bei der „künstlichen Intelligenz“ handelt es sich allerdings nicht um ein „klassisches Vergabeverfahren“. Hier wird vielmehr NRW-weit zu einem „Ideenwettbewerb“ aufgerufen. Eine Fachjury ermittelt die „Siegerprojekte“, die im Anschluss daran über „durchgeleitete Landesmittel“ finanziert werden. Am 31.03.2022 wurde die Website veröffentlicht. In Kürze können interessierte Bewerber darüber die Teilnahmebedingungen einsehen.

6 Verfahren kamen in 2022 hinzu, da die entsprechenden Rahmenvereinbarungen Ende 2022 auslaufen und ab 2023 Neuverträge erforderlich werden. Dies betrifft die Ifd. Nr. 3 (EFA/DIVA), Nr. 9 (SPNV-Vermarktung) und Nr. 10 (Druck Traffic Boards/Rahmenvereinbarung Fahrzeugwerbung) sowie die Ifd. Nr. 16 (VRR Website, Support/Wartung) und die Ifd. Nr. 17 (Reinigungsdienstleistungen/Unterhaltsreinigung). Die vorgenannten 5 Verfahren wurden im letzten Sitzungsblock genehmigt, so dass die Verfahren nun planmäßig starten können.

Die Ifd. Nr. 29 (KCD-Rahmenvertrag 2023-2025) wurde für diesen Sitzungsblock **neu angemeldet**. Auch hierbei läuft der bzw. die entsprechende/n Rahmenvertrag/Rahmenverträge Ende 2022 aus. Die neue Ausschreibung soll diesmal 3 Lose umfassen und im Juni 2022 starten. Eine entsprechende Beschlussvorlage wird dem Vergabeausschuss in diesem Sitzungsblock zur Genehmigung vorgelegt.

3 Verfahren betreffen Maßnahmen, die bereits im letzten Sitzungsblock 2021 neu angemeldet wurden, aber bis zum Redaktionsschluss für diesen Sitzungsblock noch nicht gestartet sind. Hierunter fallen die lfd. Nr. 4 (Sicherheitsteams NRW), Nr. 5 (Weiterentwicklung der Zusatztexteplattform ZTP) und Nr. 6 (On Demand – Schnittstellen/MIP). Die Genehmigungen zum Start des Verfahrens liegen - mit Ausnahme für Nr. 5 - bereits vor. Für die Nr. 5 (Weiterentwicklung der Zusatztexteplattform ZTP) werden die Rahmenbedingungen derzeit noch abgeklärt, so dass eine Vorlage für den Vergabeausschuss am 16.09.2022 geplant ist (nächster Sitzungsblock).

1 Verfahren wurde direkt nach der erfolgten Kenntnisnahme durch das Präsidium (23.03.2022) am 24.03.2022 mit dem Aufruf zum Teilnahmewettbewerb gestartet. Hierbei handelt es sich um die lfd. Nr. 11 (Vertriebsstrategie 2030). Die Vergabe ist für 07/2022 geplant.

1 Verfahren sollte ursprünglich noch in 2021 starten. Die Vorbereitung hat sich allerdings verzögert, so dass die lfd. Nr. 15 (Teil 2 Erweiterung EFA) voraussichtlich erst in 04/2022 starten wird. Der Vergabeausschuss hatte dem am 25.03.2022 zugestimmt.

1 Verfahren lfd. Nr. 12 (Strategische Netzwerke, ursprünglicher Titel: „Kommunikationsstrategie“) entfällt, da sich zwischenzeitlich die Grundlage der ehemaligen Zielsetzung geändert hat.

Darüber hinaus wurden bereits im letzten Sitzungsblock folgende SPNV-Vergabeverfahren neu im JVP aufgenommen:

5 Verfahren beziehen sich auf die Neuausschreibungen der aktuellen „Notvergaben“: Hierbei handelt es sich um den RRX-Vorlaufbetrieb - Teilnetz 1 (lfd. Nr. 18), das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr - Teilnetz B (lfd. Nr. 19), das Niederrhein-Netz (lfd. Nr. 20), die Linie S7 (lfd. Nr. 21) sowie das Ruhr-Sieg-Netz (lfd. Nr. 22). Diese Verfahren werden aktuell im Rahmen diverser „Notvergaben“ betrieben, die aufgrund der Insolvenz des Betreibers Abellio erforderlich wurden. Die Notvergaben enden 12/2023, so dass die Ausschreibungen für die Neuvergaben ab dem Fahrplanwechsel 12/2023 in 2022 starten sollen. Für die in der Federführung des VRR liegenden SPNV-Vergaben sollen die öffentlichen Bekanntmachungen in Kürze erfolgen. Für die Neuausschreibung des Ruhr-Sieg-Netzes (Federführer: NWL) ist die Gremienentscheidung zum Aufstellungsbeschluss in 06/2022 geplant.

1 Verfahren betrifft die reguläre Ausschreibung der Linien RE3 und RE41. Die RE3 wird aktuell von der Eurobahn betrieben. Bei der RE41 handelt es sich um eine neue Linie (Bochum – Haltern am See). Beide Linien sollen in 2022 für die Betriebsaufnahme 12/2026 ausgeschrieben werden.

Des Weiteren sollen noch

5 Verfahren in Form von Rahmenvereinbarungen zum technischen SPNV-Controlling ausgeschrieben werden. Hierbei wird eine Trennung nach fachlichen Bedarfskomponenten (u.a. Bau und Abnahme von SPNV-Fahrzeugen, Begleitung von Instandhaltungsmaßnahmen, Beseitigung von Unfallschäden) in Erwägung gezogen. Die Planungen sind aktuell noch nicht abgeschlossen.

Weitere Einzelheiten zu den angemeldeten Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Plan 04/2022“ in der als Anhang beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) **Anlage 1** entnommen werden.

2. Personalbericht 2021

Der Personalbericht ist dem Sachstandsbericht als **Anlage 2** beigefügt.

3. Stand des barrierefreien Ausbaus von ÖPNV-Haltestellen im VRR

In der Sitzung vom 29.11.2019 hat der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR das Ergebnis der letztjährigen Abfrage zum Stand der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Kenntnis genommen und die VRR AöR gebeten, jährlich über den Stand der Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen zu berichten.

Dementsprechend hat die Verwaltung die Gemeinden um eine mit den jeweils in Ihrem Gemeindegebiet verkehrenden Verkehrsbetrieben abgestimmte und gemeinsame Angabe gebeten. Die nachfolgende zeigt in alphabetischer Reihenfolge geordnet nach kreisfreien Städten und Kreisen diese Angaben mit Stand vom 31.12.2021.

Zusammenfassung Abfrage barrierefreie Haltestellensteige											
Abfrage 2021											
	Gesamt HST		davon barrierefreie HST		Anteil Barriere- freiheit						
	Stadtbahn/ Straßenbahn	Bus	Stadtbahn/ Straßenbahn	Bus							
	1	2	3	4							
Kreisfreie Städte											
Bochum	202	1069	156	507	52%						
Bottrop	0	436	0	259	59%						
Dortmund	251	1.903	215	450	31%						
Duisburg	199	1227	159	315	33%						
Düsseldorf	534	1306	275	695	53%						
Essen	283	1310	131	368	31%						
Gelsenkirchen	127	728	97	294	46%						
Hagen	0	972	0	165	17%						
Herne	32	526	30	250	50%						
Krefeld	177	610	50	460	65%						
Mönchengladbach	0	1157	0	283	24%						
Mülheim	134	514	95	197	45%						
Oberhausen	14	730	14	671	92%						
Remscheid	0	485	0	87	18%						
Solingen	0	537	0	98	18%						
Wuppertal	40	1423	40	92	9%						
Kreise											
Ennepe-Ruhr-Kreis	32	1.903	21	561	30%						
Kleve	0	1901	0	327	17%						
Mettmann	10	1.629	10	518	32%						
Recklinghausen*	0	1272	0	343	27%						
Rhein-Kreis Neuss	21	1.368	4	420	31%						
Viersen	7	945	0	292	31%						
Wesel	10	1.578	8	485	31%						
		2.073	25.529	1.305	8.137	34%					
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2">Anteil Barrierefreiheit</th> </tr> <tr> <th>Stadt-/ Straßenbahn</th> <th>Bus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>63%</td> <td>32%</td> </tr> </tbody> </table>						Anteil Barrierefreiheit		Stadt-/ Straßenbahn	Bus	63%	32%
Anteil Barrierefreiheit											
Stadt-/ Straßenbahn	Bus										
63%	32%										

*Daten aus 2020

4. Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates

Das Land NRW hat als Teil seiner breit abgelegten ÖPNV-Offensive die Förderung von Planungsleistungen einschließlich der „Standardisierten Bewertung“ für das Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr deutlich aufstocken und ausweiten. Das bisher auf die Jahre 2021 und 2022 befristete Programm wird bis ins Jahr 2025 fortgeführt. Im Landeshaushalt ist ein Fördervolumen von 77 Mio. EUR verankert.

Die Förderung gemäß der Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates (FöRi-Planungsvorrat) erfolgt als Anteilsfinanzierung mit einem Fördersatz von bis zu 90 % bei einer Bagatellgrenze je Finanzierungsantrag von 100.000 Euro zuwendungsfähiger Ausgaben.

Der VRR ist hierzu für den Kooperationsraum A (VRR-Raum) Bewilligungsbehörde, für Maßnahmen, die der VRR als SPNV-Aufgabenträger beantragt fungiert die BR Düsseldorf als Bewilligungsbehörde. Die Programmkompetenz liegt beim VM. Die wesentlichen Entscheidungskriterien bei der Priorisierung der Anträge sind, wie im Vorjahr:

- Effektivität der Landesförderung: Verhältnis einer potenziellen Landesförderung im Falle einer Realisierung des geplanten Vorhabens zu dessen Gesamtwertumfang
- Effekt auf die Kapazität: Auswirkung des geplanten Vorhabens auf die Kapazität des betroffenen Schienenverkehrssystems im Falle einer Realisierung
- Effekt auf die Betriebsqualität: Auswirkung des geplanten Vorhabens auf die Betriebsqualität des betroffenen Schienenverkehrssystems im Falle einer Realisierung
- Innovationsgrad: Entwicklung, Erprobung und Nutzung innovativer Technologien

Darüber hinaus hat der VRR ein zusätzliches Kriterium (*Förderung*) berücksichtigt; dieses bewertet die grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens bzw. ob das Vorhaben bereits Bestandteil eines Förderprogramms ist sowie die grundsätzliche Einschätzung möglicher Bundes- bzw. Landesförderung.

Im VRR-Raum wurden dem Verkehrsministerium 32 ÖPNV- und 9 SPNV-Maßnahmen (einschl. 3 der VRR AöR) gemeldet.

Die Programmentscheidung des Verkehrsministeriums des Landes NRW wird bis Ende April 2022 erwartet

Verkehr

SPNV:

5. Betriebslage des SPNV im Verbundraum

Die Betriebslage im SPNV ist weiterhin von der aktuellen Pandemiesituation geprägt. Durch kurzfristige Personalausfälle kommt es in allen Netzen immer mal wieder zu kurzfristigen Ausfällen, die aber insgesamt in einem unauffälligen Rahmen sind.

Die Netze der Notvergaben laufen überwiegend stabil. Lediglich im Ruhr-Sieg-Netz kommt es durch Fahrzeugprobleme auf der Linie RE16 zu leicht gehäuften Fahrtausfällen.

Negativ auffällig sind ansonsten im VRR derzeit die Netze Haard-Achse (RE2/RE42) und Maas-Rhein-Lippe-Netz (RE3/RE13). Auf der Haard-Achse kommt es auf beiden Linien in den vergangenen Wochen und anhaltend zu zahlreichen Zugausfällen aufgrund von kurzfristigen Krankmeldungen und zahlreichen Fahrzeugstörungen.

Im Maas-Rhein-Lippe-Netz kam es bis Ende April zu zahlreichen Fahrten mit reduzierter Sitzplatzanzahl durch Fahrzeugmangel. Dieses Problem ist mittlerweile behoben, wird aber durch viele personalbedingte Ausfälle zwischen Mönchengladbach und Venlo auf der Linie RE13 überlagert. Hier arbeiten VRR und Eurobahn derzeit an Lösungen, bei Ausfällen von Triebfahrzeugführer*innen mit NL-Berechtigung, den Verkehr zukünftig zumindest bis Kaldenkirchen auf der Schiene durchzuführen.

6. SPNV-Vertrieb

Seit dem 15. Dezember 2019 hat die Transdev Vertrieb GmbH den Verkauf von Nahverkehrstickets an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) übernommen.

Insgesamt betreibt Transdev Vertrieb jeweils 445 Ticketautomaten und Entwerter im VRR-Gebiet.

Mit dem Start von Transdev Vertrieb als Vertriebsdienstleister im VRR stehen den Reisenden an einigen Standorten im VRR erstmals auch elf Videoautomaten zur Verfügung. Dabei handelt es sich um Automaten, die dieselbe technische Ausstattung wie die regulären Ticketautomaten haben und zusätzlich auf Wunsch eine Video-Verbindung zu Mitarbeitenden im Call-Center von Transdev herstellen. Die Servicemitarbeiter*innen beraten dann die Fahrgäste in Tariffragen und unterstützen bei der Bedienung des Geräts.

Neben den Ticketautomaten betreibt Transdev noch 50 personenbediente Verkaufsstellen. Dort können sich Fahrgäste persönlich an Servicemitarbeiter*innen wenden, bekommen dort Fahrplanauskünfte und werden bei der Wahl des richtigen Tickets beraten.

Die personenbedienten Vertriebsstellen werden in die drei Kategorien A, B und C eingeteilt.

Bei denen der Kategorie A handelt es sich um Reisezentren in besonders großen und verkehrsreichen Bahnhöfen im VRR. Insgesamt wurden sechs Standorte als Kategorie A definiert: Düsseldorf Hbf, Essen, Hbf, Dortmund Hbf, Bochum Hbf, Duisburg Hbf und Düsseldorf Flughafen.

Mit Ausnahme von Düsseldorf Flughafen wurden die Reisendenanlaufstellen an den Standorten in bestehende Bahnhofsbuchhandlungen integriert, bieten aber separate Verkaufsschalter im VRR Design und Komfortmerkmale wie z.B. kostenfreies W-Lan und

einen Wasserspender.

Die insgesamt 15 personenbedienten Vertriebsstellen der Kategorie B befinden sich als Shop-in-Shop-Lösungen mit einem eigenen Verkaufsschalter in bestehenden Ladenlokalen im Bahnhofsgebäude. Es handelt sich hierbei beispielsweise um die Hauptbahnhöfe in Gelsenkirchen, Hagen, Krefeld, Mönchengladbach und Recklinghausen.

Vertriebsstellen der Kategorie C sind kleinere Agenturen, die nur ein eingeschränktes Ticket-Sortiment verkaufen. Hier gab es keine Vorgabe zur Anzahl im ursprünglichen Vertrag. Abgerundet wird die Serviceleistung von Transdev Vertrieb durch den Betrieb einer telefonischen Kundenhotline und einem ABO-Center.

Entwicklung Automaten/Entwerfer

Kurz nach dem Start der Vertriebsdienstleistung durch Transdev Vertrieb setzte die Coronapandemie ein, was zur Folge hatte, dass die Verkaufszahlen nicht repräsentativ und somit nicht vergleichbar mit dem Zeitraum vor dem Wechsel des Vertriebsdienstleisters sind. Dies machte ein effektives Vertriebscontrolling und ein Optimieren der Vertriebsinfrastruktur schwierig. Dennoch wurden in dem Zeitraum zahlreiche Verbesserungen in der Vertriebsstruktur vorgenommen.

Es wurde für 14 schon vorher bestellte Fahrkartenautomaten ein Standort festgelegt und diese dort in Betrieb genommen. Ursprünglich waren diese Automaten vor allem für Stationen entlang der RB43 und des übrigen Sauerlandnetzes vorgesehen, da zum Zeitpunkt der Bestellung der Weiterbetrieb der PESA-Fahrzeuge mit Fahrausweisautomaten im Zug nicht sicher erschien:

HALTESTELLE	STANDPLATZBESCHREIBUNG
DORSTEN	Gleis 1 Richtung Borken/Coesfeld
VOERDE (NRH)	Zugang zum Bahnsteig
MOERS	Tunnel
ANRATH	Bahnsteig 1
KORSCHENBROICH	Bahnsteig Gleis 1
KLEINENBROICH	Bahnsteig Gleis 1

MEERBUSCH OSTERRATH	Bahnsteig Gleis 2 Richtung Kr.
HOLZHEIM (B. NEUSS)	Bahnsteig Gleis 1
LANGENFELD (RHEINL.)	Bahnsteig
DÜSSELDORF-GERRESHEIM	Hausbahnsteig
VELBERT-LANGENBERG	Bahnsteig 2
VELBERT-NIERENHOF	Bahnsteig Richtung Wuppertal
GRUITEN	Bahnsteig 6/7
HALTERN AM SEE	Halle / Videoautomat

Weitere Automaten konnten durch Umsetzungen von anderen Standorten aufgestellt und so die vertriebliche Situation und der Komfort für die Kunden verbessert werden:

HALTESTELLE	STANDPLATZBESCHREIBUNG	HALTESTELLE	STANDPLATZBESCHREIBUNG	BEMERKUNGEN
ALT	alt	neu	neu	
		Haltern am See	Halle / Videoautomat	Videoautomat, da keine <u>pbV</u> vor Ort
DÜSSELDORF HBF	Transdev-Kundencenter Videoautomat	Xanten	Bahnsteig / Videoautomat	Videoautomat, da keine <u>pbV</u> vor Ort
LÜTGENDORT MUND	<u>Limbecker Str.</u>	Nievenheim	Zugang zum Bahnsteig Richtung Köln	
ESSEN HBF	Am Hauptbahnhof 5	Mülheim <u>Hbf</u>	Halle alter Standplatz	Videoautomat, da keine <u>pbV</u> vor Ort
DÜSSELDORF-BILK	Hausbahnsteig	Düsseldorf-Bilk	S-Bahnsteig	
		Weeze	Bahnsteig 2	

Durch die Insolvenz von Abellio Rail NRW mussten an sechs Stationen Fahrkartenautomaten aufgestellt werden, da dort sonst kein Fahrkartenverkauf mehr möglich gewesen wäre. Vorher fand der Vertrieb hier in den Fahrzeugen bzw. in NL durch stationäre Automaten von Abellio statt.

Die Stationen sind:

- Bochum Hamme
- Bochum Riemke
- Hagen Hohenlimburg
- Bochum West
- Arnheim
- Zevenaar

Die sechs aufgestellten Automaten wurden insbesondere in den SB-Centern der größeren Bahnhöfe ersatzlos abgebaut, da hier nachweislich die Nachfrage nicht so groß ist, wie zum Zeitpunkt der Ausschreibung angenommen.

Mit den zuvor genannten Standorten hat der VRR auf zahlreiche Eingaben von Fahrgästen reagiert und die vertriebliche Situation verbessert. Weiterhin kommt es aus einzelnen Bereichen immer noch zu Nachfragen und Vorschlägen zu weiteren Standorten, die jeweils einzeln geprüft werden. Dazu werden die Umsatzzahlen an der jeweiligen Station ausgewertet. Wenn aber beispielsweise die Einnahmen an einem Standort so gering sind, dass noch nicht einmal Einnahmen in Höhe der Kosten des zusätzlichen Standortes realisiert werden, wird kein zusätzlicher Automat aufgestellt. Aber auch weitere Aspekte werden berücksichtigt. Hierbei zählen insbesondere die Punkte barrierefreier Zugang des bestehenden Standortes und auch Sicherheitsaspekte. Zum Beispiel dann, wenn zum Erreichen des alternativen Standortes ein Bahnübergang überquert werden muss, lässt der VRR einen weiteren Automaten aufstellen.

Die Gesamtanzahl an Automaten hält der VRR weiterhin für ausreichend und prüft bei jedem Vorschlag für einen zusätzlichen Standort entsprechende Realisierungsmöglichkeiten.

Entwicklung personenbediente Verkaufsstellen

Im ursprünglichen Vertrag waren die Standorte der Kategorie C im personenbedienten Vertrieb nicht vorgegeben.

Um den personenbedienten Verkauf, gerade auch im ländlichen Bereich zu erhalten und zu stärken, wurden mit Transdev Vertrieb 32 neue Kategorie C Agenturstandorte im Rahmen der Änderungsvereinbarung vom 03.07.2019 vereinbart.

AGENTURSTANDORT	AKTIV
BOTTROP HBF	
BRÜGGEN	
CASTROP-RAUXEL HBF	x
DORMAGEN	
DORSTEN	x
DÜSSELDORF-BILK	x
DÜSSELDORF WEHRHAHN	
EMMERICH	x
ESSEN-ALTENESEN	x
GELDERN	x

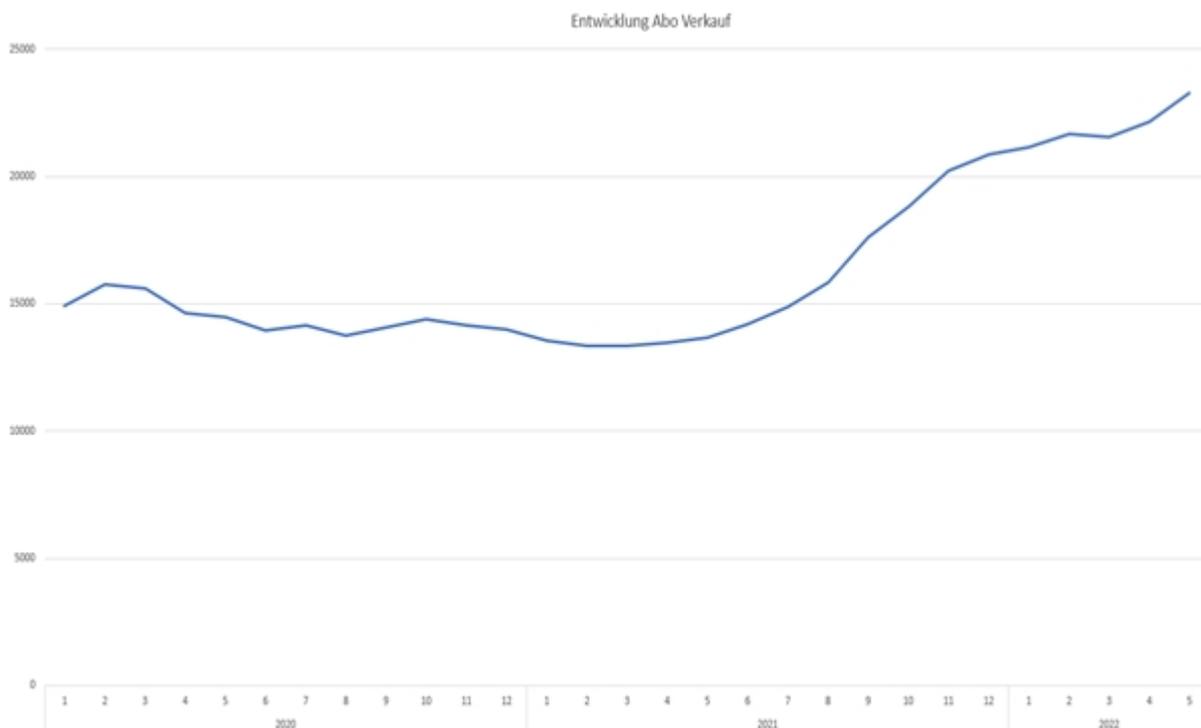
GOCH	X
HALTERN AM SEE	
HERDECKE	X
HILDEN	X
KEMPEN	
KEVELAER	
MARL	
METTMANN-ZENTRUM	X
MOERS	X
RATINGEN OST	X
REMSCHIED HBF	X
RHEYDT HBF	
SCHWELM	
SOLINGEN HBF	X
VELBERT-LANGENBERG	
VIERSEN	X
WANNE-EICKEL HBF	X
WATTENSCHIED	
WITTEN HBF	X
WUPPERTAL BARMEN	
WUPPERTAL VOHWINKEL	
XANTEN	X

Nicht alle vereinbarten Agenturstandorte konnten bisher umgesetzt werden. Dies hängt zum großen Teil mit den Auswirkungen durch Corona zusammen. Viele Unternehmen, die als Agentur in Frage kommen würden, haben entweder den Geschäftsbetrieb während der Coronazeit eingestellt oder verhalten sich zurückhalten was einen Vertragsabschluss angeht. Zum Teil sind auch Standorte der kommunalen VU in unmittelbarer Nähe vorhanden. Für Standorte, die nicht aktiv sind, erhält Transdev auch nicht die vertragliche Vergütung.

Der VRR und Transdev Vertrieb arbeiten hier aber intensiv an Lösungen, um den personenbedienten Vertrieb an den Standorten zu ermöglichen.

Entwicklung Abo

Die Verkäufe der AboTickets entwickeln sich gut. Zwar stehen auch diese Verkaufszahlen stark unter dem Einfluss der Coronaauswirkungen, dennoch ist ein positiver Trend bei den Verkäufen zu verzeichnen.



ÖPNV:

7. X-Bus Fahrzeugbeschaffung

Es ist beabsichtigt, die Betriebsaufnahme für die ersten sieben XBus-Linien mit einer Anschubfinanzierung zu unterstützen. Hierzu ist angedacht, für die Beschaffung der für den Linienbetrieb vorgesehenen notwendigen Busse eine Fördersumme von 50.000 € je Fahrzeug vorzusehen. Das gesamte Fördervolumen beläuft sich auf rund 1,5 Mio. €. Mit dieser Unterstützung soll sichergestellt werden, dass das Produkt X-Bus mit einer einheitlichen und den hohen Qualitätsanforderungen (u.a. in Bezug auf Bestuhlung, Klimatisierung und WLAN-Verfügbarkeit) gerecht werdende Fahrzeugflotte ausgestattet wird.

8. Kommunen bei Planungsleistungen helfen

Auf die Ausführungen von Punkt 11 „Antrag der CDU „Kommunen bei Planungsleistungen helfen““ des letzten Sachstandsberichts (Durchsache Z/X/2022/0251) wird verwiesen.

Im April 2022 wurde die Abfrage zur Bedarfsermittlung zur möglichen Unterstützung der Kommunen und Verkehrsunternehmen bei Planungsleistungen bzgl. des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen durchgeführt. Es würden alle Hauptverwaltungsbeamt*innen der Aufgabenträger und alle Vorständ*innen der Verkehrsunternehmen angeschrieben. Handelt es sich bei dem Aufgabenträger um einen Kreis, wurden zusätzlich zwei kreisangehörige Gemeinden angeschrieben. Hat eine kreisangehörige Gemeinde eine Aufgabenträgerschaft

gem. ÖPNVG NRW inne, wurde diese ausgewählt. Der Fragebogen ist zur Information dieser Drucksache beigelegt (vgl. Anlage 4).

Einige Kommunen und Verkehrsunternehmen haben aufgrund der Osterfeiertage um Fristverlängerung zur Rücksendung gebeten.

Mit Datum 9. Mai 2022 kann folgender Zwischenstand gegeben werden:

	Gesamt	Kommunen	Verkehrsunternehmen
Anzahl angeschriebene Kommunen und Verkehrsunternehmen	62	37	25
Anzahl der Rückmeldungen	34	21	13
Rückmeldequote	54%	57%	52%
Davon Anzahl der Leermeldungen (kein Baulasträger, gemeinsame Rückmeldung Kommune und Verkehrsunternehmen usw.)	11	2	9
Auswertbare Rückmeldungen	23	19	4
Nicht gewichteter Durchschnitt des Stellenwerts der Barrierefreiheit gegenüber anderen Investitionen in Infrastruktur (0 = niedrig bis 10 = sehr hoch)	7,2	6,9	8,3
Zufriedenheit mit der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen			
- unzufrieden	16	14	2
- -zufrieden	7	5	2

Aufgrund der noch ausstehenden Rückmeldungen stellt dieser Zwischenstand lediglich eine Tendenz dar. Konkrete Aussagen wie beispielweise zu den Gründen einer möglichen Verzögerung werden wie vorgesehen im 3. Quartal 2022 nach Vorliegen aller Rückmeldungen vorgestellt.

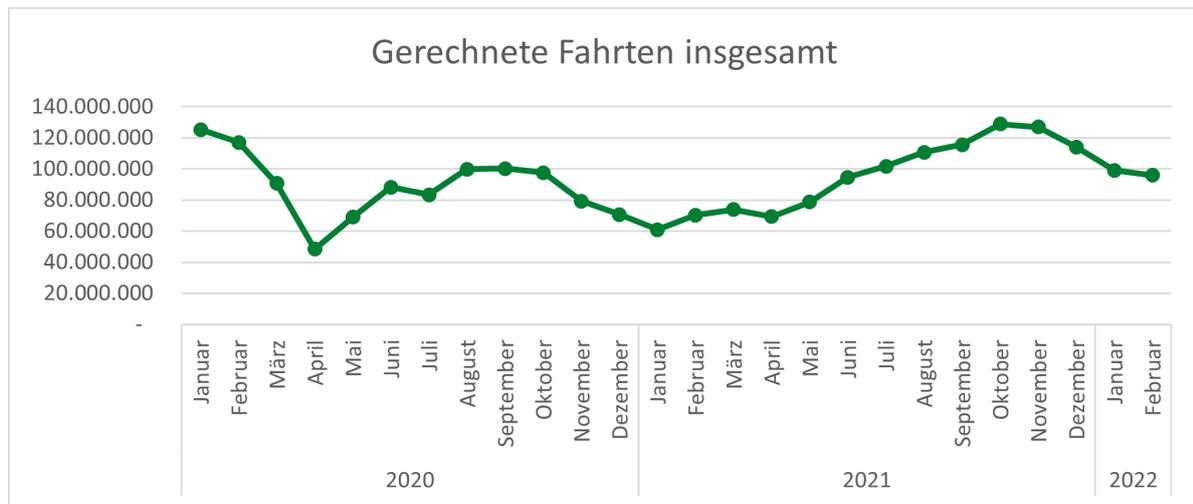
Information und Sicherheit

9. Digitale Kundensysteme

1. Auskunftssystem

Das Auskunftssystem läuft weiterhin stabil und verzeichnet zunehmend mehr Anfragen. Die Anzahl der gerechneten Fahrten nähert sich langsam dem Ausgangswert von vor der

Pandemie.



Vorschlaglisten bei der Haltestellensuche - Locationserver

Um die Kund*innen bei der Eingabe einer Start- oder Zielhaltestelle zu unterstützen, werden anhand der bisher eingegebenen Buchstaben Suchvorschläge erzeugt und angezeigt. Die Suchvorschlagslisten werden durch den sogenannten Locationserver erstellt und an die Auskunftssysteme übermittelt. Der Algorithmus ordnet die möglichen Haltestellen nach der Übereinstimmung mit den bisher eingegebenen Buchstaben. Um den Kund*innen schon bei kurzen Zeichenketten (1 bis 3 Buchstaben) passende Vorschläge zu liefern wird der Algorithmus stetig verbessert und angepasst.

Zusätzlich zu der Suche nach Übereinstimmungen bei den Zeichenketten, werden auch die Abkürzungen der Städte aus den Kennzeichenlisten in NRW zu den jeweiligen Städten umgeschlüsselt. So wird zum Beispiel bei der Eingabe von „D“ die Stadt Düsseldorf und bei Eingabe von „E“ die Stadt Essen erkannt. Zusätzlich wurde die Auswahl so angepasst, dass Städte in NRW und auch „wichtige“ Haltestellen z. B. Bahnhöfe, Rathäuser etc. bevorzugt behandelt werden.

Als nächster Schritt wird eine aus den Auskunftsanfragen generierte Hitliste, der am meisten genutzten Haltestellen erstellt und in den Locationserver integriert, um die Vorschlagslisten so weiter entsprechend der Wünsche der Kund*innen zu optimieren.

Die aktuelle Hitliste wurde aus den am häufigsten genutzten Verbindungsanfragen in einem Zeitraum von 9 Tagen (1 Woche + 2 Wochenenden) erstellt. So ergab sich eine Menge von 12,5 Mio. relevanten Fahrtauskünften. Die gesamte Liste umfasst circa 29.000 verschiedene Haltestellen, die von Kund*innen eingegeben wurden. Um die Priorisierung der

Suchvorschläge zu optimieren, wurden aus dieser Liste alle Haltestellen mit mehr als 5000 Anfragen in die Hitliste übernommen. So ergab sich eine Liste mit 283 Haltestellen. Insgesamt decken diese 283 Haltestellen circa 55 % aller Abfragen ab.

Düsseldorf	Düsseldorf Hbf
Essen	Essen Hbf
Düsseldorf	D-Flughafen
Dortmund	Dortmund Hbf
Duisburg	Duisburg Hbf
Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf
Bochum	Bochum Hbf
Krefeld	Krefeld Hbf
Wuppertal	Wuppertal Hbf
Düsseldorf	D-Heinrich-Heine-Allee U
Mönchengladbach	MG Hbf /Europaplatz
Oberhausen (Rheinl)	Oberhausen Hbf
Düsseldorf	D-Provinzialplatz
Hagen	Hagen Hbf
Neuss	Neuss Hbf
Düsseldorf	D-Stadtwerke/Düsselstrand
Recklinghausen	Recklinghausen Hbf
Düsseldorf	D-Bilk S
Mülheim a.d. Ruhr	Mülheim Hbf
Düsseldorf	D-Benrath S

Tabelle 1: Liste der Top 20 VRR-Haltestellen

Die nächsten Aufgaben umfassen die Optimierung dieser Liste und die Einführung eines Prozesses, um die Liste automatisiert aktuell zu halten.

Erweiterung der Auskunft um den eTarif

Ein häufig gewünschtes Feature der Kund*innen ist es, den Preis für eine eezy-Fahrt schon vor Fahrtantritt ermitteln zu können. Bisher war dies nur über eine Seite zu eezy.nrw möglich, die die Kunden vorher separat aufrufen mussten.

Durch die Erweiterung der Auskunft kann der zu erwartende Preis für die Nutzung von eezy für die gesuchte Fahrt als neue Funktion sowohl in der App- als auch in der Webauskunft neben dem klassischen Tarif angezeigt werden. Der angegebene Preis berücksichtigt die aktuelle Fahrt und nur die Deckel, die keine personenbezogenen Eingaben benötigen. Die Auskunft ist damit auch nicht von einer Registrierung abhängig, sondern wird allen Nutzer*innen als Zusatzinformation angezeigt. Die Preisermittlung erfolgt dabei für alle Fahrtenrelationen in ganz NRW, auf denen eezy genutzt werden kann.

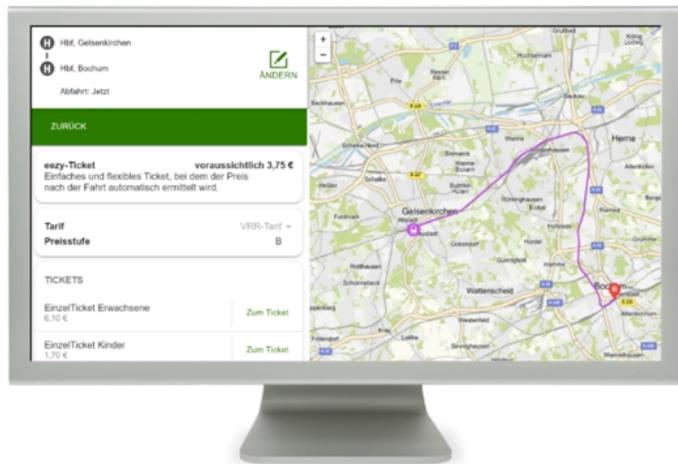
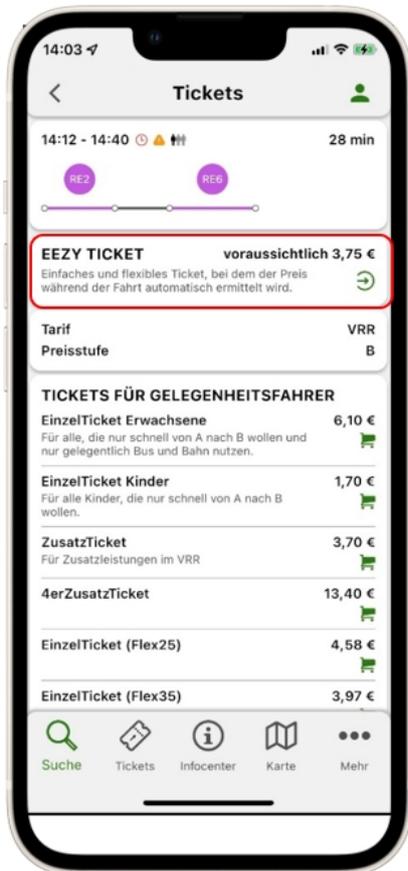


Abbildung 1.: Darstellung des eezy Tarifs in der Auskunft in App und Web

2. Verbund-App

Die neue Verbund-App ist seit September 2021 in den App-Stores von Apple und Google verfügbar und wurde zum 01.12.2021 um den eTarif sowie mit dem Start des neuen Jahres um das FlexTicket erweitert und bietet seit dem Update der Ticketshops auch PayPal als Zahlungsmethode an.

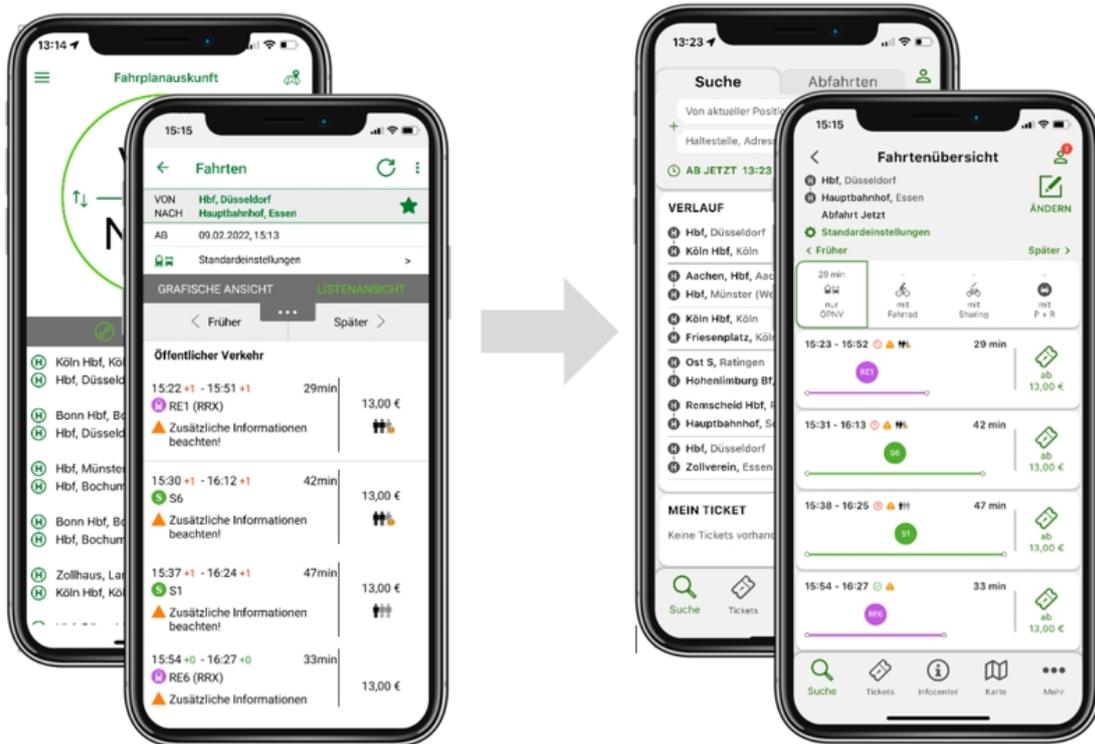


Abbildung 1: Migration von der bisherigen VRR-App (links) zur neuen VRR-App (rechts)

Nach einem kurzzeitigen Parallelbetrieb, wurde zum 1. Februar 2022 die alte VRR Verbund-App aus den App-Stores genommen, damit diese nicht weiter installiert wird. Kund*innen, welche die alte VRR-App noch auf dem Handy haben, können diese weiterhin in vollem Umfang verwenden, jedoch nicht mehr neu installieren. Die Bestandskunden der alten App wurden bereits in mehreren Wellen innerhalb der App darauf hingewiesen, dass die bisherige VRR-App mit dem Ticketshop der Rheinbahn durch die neue VRR-App abgelöst wird. Bis Ende Juni 2022 werden die Bestandskunden neben weiteren Hinweisen innerhalb der alten App auch von der Rheinbahn per E-Mail darauf hingewiesen.

Die Downloadzahlen der neuen VRR Verbund-App nehmen kontinuierlich zu. Aktuell ist bei ca. 163.629 Nutzer*innen die App auf dem Smartphone installiert. Durch die Herausnahme der bisherigen VRR-App aus den Stores Anfang Februar ist bereits ein deutlicher Anstieg der Downloadzahlen der neuen App zu erkennen.

Abbildung 2: Anzahl der Installierten Apps auf Smartphones

Im Google Playstore liegt die aktuelle Durchschnittsbewertung bei 2,2 Sternen. Im Appstore von Apple liegt die Bewertung derzeit bei 2,1. Gerade bei Relaunches von Apps, sind zunächst verhaltene Bewertungen in den Stores nicht unüblich. Durch das gezielte Schalten

eines Bewertungs-Popups, geplant ab Mai 2022, wird ein Anstieg der Durchschnittsbewertungen zukünftig erwartet. Dabei gilt es auch die Nutzerinnen und Nutzer zu einer Bewertung zu aktivieren, die die neuen Möglichkeiten der neuen App begrüßen und trotz Zufriedenheit noch keine Bewertung abgegeben haben. Die Erfahrungen aus der bisherigen VRR-App zeigen, dass dieser Anteil in der Regel sehr hoch ist.

Kompatibilität der VRR-App mit mobilen Betriebssystem Versionen

Die neue VRR-App ist kompatibel mit den iOS Betriebssystem Versionen 13.0 (erschien im September 2019) und neuer sowie mit den Android Betriebssystem Versionen 5.0 (erschiene im November 2014) und neuer.

Etwa 96 % der iPhone Nutzer in Deutschland haben iOS13 oder neuer installiert und können somit die neue VRR-App nutzen. Circa 98 % der Android Nutzer in Deutschland haben Android 5.0 oder neuer auf ihren Smartphones installiert und können damit auf ihren Geräten die neue VRR-App verwenden. Bei der Entscheidung, welche Betriebssystemversionen unterstützt werden ist stets abzuwägen, zwischen der Möglichkeit moderne Features der aktuellen Systeme sowie Geräte zu nutzen und gleichzeitig zu gewährleisten, dass auch Nutzer mit älteren Geräten von der App einen hohen Nutzen haben. Auf älteren Geräten kann jedoch die App langsamer laufen. Eine grundsätzliche Lauffähigkeit wird dabei jedoch gewährleistet.

Die alte VRR-App, welche aktuell noch auf circa 750.000 Geräten installiert ist, bietet bei Android dieselbe Kompatibilität ab Android 5.0 und neuer. Bei iOS ist die alte App kompatibel ab iOS 12.5, was die App derzeit für circa 97,5% der Nutzer*innen verfügbar macht.

10. Aktueller Status zum landesweiten Check-In/Be-Out-System und Landes-App mobil.nrw

Seit dem 01.12.2021 ist das landesweite CheckIn- und CheckOut-System im Einsatz und wird in verschiedenen Apps in NRW eingesetzt. Durch die zunehmende Verbreitung und die Erfahrungen der Nutzer*innen, ist die Nutzung in den vergangenen Monaten weiter angestiegen (siehe Abbildung 1). Inzwischen wurden über 80.000 eTarif-Fahrten mit dem System durchgeführt und auch die Bestellungen – eTarif-Fahrten sowie Käufe im klassischen digitalen Ticketsortiment – über die Ticketshops sowie die Registrierungen in den Ticketshops haben weiter zugenommen (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Nutzungszahlen eTarif-Fahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (ab Dezember 2021)

1. Technische Entwicklung des Projektes

Weiterhin ist neben dem Ausrollen der sogenannten Mandanten in NRW, der Sicherung von Stabilität und Verlässlichkeit, insbesondere die Prüfung von Kundenrückmeldungen und die Klärung von Fragen der Nutzer*innen sowie des Supports der Verkehrsunternehmen im Fokus der Arbeiten. Dabei kann festgestellt werden, dass die Rückmeldungen sowohl zu technischen Problemen als auch zu Hinweisen zur Nutzung der Systeme deutlich gegenüber dem Dezember zurückgegangen sind. Dies ist neben Anpassungen in der Technik und der Kommunikation sicherlich auch auf die zunehmende Erfahrung mit dem System und dem neuen eTarif bei den Kund*innen zurückzuführen.

Parallel werden kontinuierlich die weiteren Funktionen und Entwicklungen ausgerollt. So ist nach der generellen Freigabe von PayPal sukzessive diese Zahlungsmöglichkeit von vielen Verkehrsunternehmen in den Ticketshops bereits freigegeben worden und steht damit auch den jeweiligen Kund*innen zur Verfügung. Auch zukünftig können weitere Zahlverfahren integriert werden, sofern ein oder alle Ticketshop-Betreiber dies wünschen und die notwendigen technischen sowie vertraglichen Fragen zur Integration geklärt sind.

Mit der Aktivierung der eTarif-Auskunft wird zudem ein einfacherer Weg eröffnet, um sich bereits vor der Fahrt über den voraussichtlichen Preis zu informieren. Damit entfällt für die Kund*innen die Prüfung auf einer separaten Webseite. Auch dies soll weiter zur einfacheren Nutzung beitragen (siehe hierzu auch den Sachstand Digitale Kundensysteme).

Zudem befindet sich auch das sogenannte Bewertungspopup aktuell in der Testphase. Hiermit soll den Nutzer*innen ermöglicht werden, einfach eine Bewertung im zugehörigen Appstore abzugeben und auch solche Nutzer*innen angesprochen werden, die trotz Zufriedenheit mit der App und den neuen Möglichkeiten, keine Bewertung abgeben haben.

Der im AVV beschlossene Fahrtdeckel, den es im VRR bereits seit Einführung in einer ähnlichen Logik gibt, befindet sich aktuell im Test durch die Partner

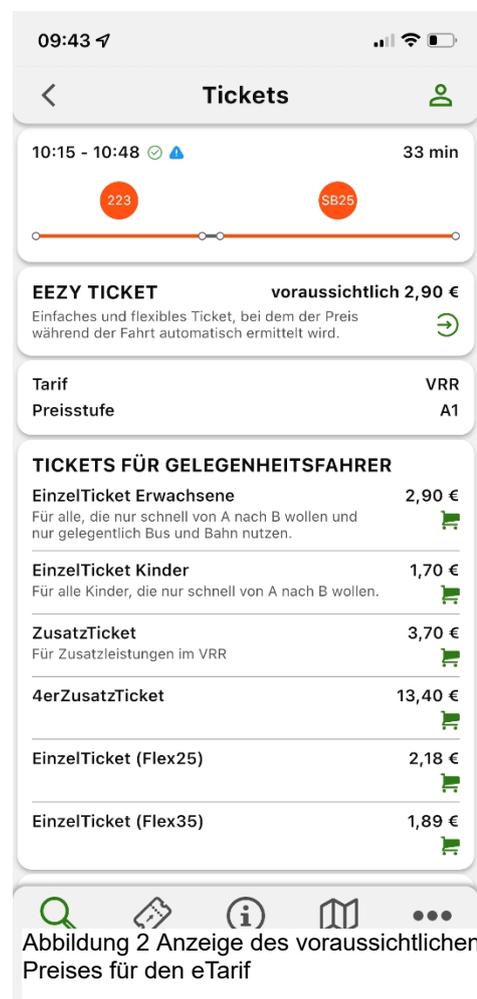


Abbildung 2 Anzeige des voraussichtlichen Preises für den eTarif

des NVR und AVV und wird nach Freigabe entsprechend für das Live-System freigegeben. Nach der Freigabe haben dann alle Nutzer*innen des Systems, egal in welcher App, auch diesen Fahrtendeckel des AVV automatisch zur Verfügung.

2. Umsetzung der neuen CheckIn/CheckOut Funktion bei den Verkehrsunternehmen

Mit dem Beginn der Einführungsphase des eTarifs in NRW mit der mobil.nrw App und der VRR-App mit den ersten VU-Mandanten wird die neue Funktion sukzessive in weitere Apps integriert.

Verkehrsunternehmen	Status
DB Regio Bus	Live (Whitelabel)
HCR – Straßenbahn Herne	Live (Whitelabel)
Mobil.nrw	Live (Whitelabel)
NIAG	Live (Whitelabel)
Rheinbahn AG	Live (eigene App)
Stadtwerke Krefeld	Live (eigene App)
Stadtwerke Remscheid	Live (Whitelabel)
STOAG - Oberhausen	Live (Whitelabel)
Vestische Straßenbahn	Live (Whitelabel)
VRR	Live (Whitelabel)
Bogestra	Live (Whitelabel)
Hagener Straßenbahn	Live (Whitelabel)
Stadtwerke Neuss	Live (Whitelabel)
DSW21 - Dortmund	Live (eigene App)
VG Ennepe-Ruhr	In Freigabe (Whitelabel)
NEW Möbus	In Freigabe (Whitelabel)
NEW Viersen	In Freigabe (Whitelabel)
DVG – Duisburg	Funktion im Test (eigene App)
BSM - Monheim	Funktion im Test (eigene App)
Ruhrbahn Essen	Funktion im Test (Whitelabel)
Ruhrbahn Mülheim	Funktion im Test (Whitelabel)
Stadtwerke Solingen	Funktion im Test (Whitelabel)
Stadtwerke Dormagen	Funktion im Test (eigene App)
WSW - Wuppertal	Funktion im Test (eigene App)
Velbert	Funktion im Test (eigene App)

3. Landes-App mobil.nrw

Die Landes-App profitiert als Whitelabel-Lösung auch weiterhin von den Weiterentwicklungen an App und Ticketshop. Dies umfasst die Freigabe der Zahlungsmethode PayPal sowie die Nutzung der über ein Update der Fahrplanauskunft integrierten eTarif-Information. In Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsministerium des Landes NRW, den Aufgabenträgern VRR, NVR und NWL – die die App gemeinsam bereitstellen – sowie dem KCD und KCM erfolgt in regelmäßigen Abstimmungsterminen und -gesprächen auch die Besprechung der zugehörigen Themen des Supports, der Information und Weiterentwicklung.

4. Weiterentwicklung eTarif

eezy VRR - Weiterentwicklung

Im Dezember 2021 sind die eezy-Tarife der Verbünde und des Landes NRW im Rahmen von CiBo-NRW gestartet. Es kommen sukzessive weitere Verkehrsunternehmen bzw. Kundenvertragspartner hinzu, die den neuen eezy-Tarif zusätzlich über deren digitale Vertriebskanäle anbieten.

Im ersten Schritt wurde mit eezy der eTarif für Gelegenheitskund*innen umgesetzt. Perspektivisch sollen ergänzende eTarif-Produkte entwickelt werden, die weitere Zielgruppen bedienen. Hier steht insbesondere die Gruppe der Flex-Fahrer*innen im Fokus, welche einer Mobilitätsnachfrage zwischen Gelegenheits- und Häufignutzer*innen eingeordnet werden kann. Ebenfalls werden mögliche Formen der Geltungsraumerweiterung im eTarif in Kombination mit heutigen Zeitkarten, inkl. dem Abo- und Stammkundensegment betrachtet. Zusammen mit den VRR-Verkehrsunternehmen sowie den anderen Tariforganisationen in NRW sollen diese Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Laufe des Jahres 2022 konkretisiert werden.

eezy im VRR enthält einen automatischen Kostenschutz in Bezug auf den klassischen Tarif. Kund*innen zahlen nie mehr als den EinzelTicket-Preis in der benötigten Preisstufe auf der unternommenen Relation. In anderen Tarifräumen gibt es nur einen rudimentären oder gar keinen Kostenschutz pro Fahrt. Hier beschränken sich die Sicherheitsmechanismen auf die 24-Stunden-Zeiträume. Aus Kundensicht ist ein NRW-weiter Sicherheitsmechanismus pro Fahrt zielführend. Der VRR wird in den jeweiligen Arbeitsgruppen auf NRW-Ebene Vorschläge zu einer möglichen Umsetzung einbringen.

Kooperationsverträge und Datenschutz

Für die vertriebliche Umsetzung der eTarife in NRW sind verschiedene

Kooperationsvereinbarungen zu schließen. Die Vertragswerke „Ergänzungsvereinbarung zum Kooperationsvertrag NRW Tarif“ und „Kooperationsvertrag zum gegenseitigen Verkauf von Fahrtberechtigungen in NRW“ wurden den VRR-Gremien im September-Sitzungsblock 2021 vorgestellt (M/X/2021/0134) und die Unterzeichnung durch die VRR AöR unter Vorbehalt der damals noch ausstehenden datenschutzrechtlichen Prüfung der gemeinsamen Anlage beschlossen.

Zur Unterstützung in den datenschutzrechtlichen Fragestellungen hat das Kompetenzzentrum Marketing (KCM) das Beratungsunternehmen EY Law beauftragt. Ergänzend wurde für die Klärung weitergehender Fragen zwischen den Vertragspartnern (Verkehrsunternehmen) und dem KCM sowie zwischen den Vertragspartnern und den Tariforganisationen die Sozietät Heuking durch den VRR/ Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) hinzugezogen. Im Kern geht es um Fragen der Einnahmenaufteilung, des Tarifcontrollings und des Mindererlösausgleichs.

Die Klärung der Erfordernisse wird durch alle Akteure mit Hochdruck verfolgt. Mit einer finalen datenschutzrechtlichen Bewertung der Themen Einnahmenaufteilung, Tarifcontrolling und Mindererlösausgleich und damit auch der Zeichnung der Änderungsvereinbarung des Kooperationsvertrags des NRW-Tarifs ist im Laufe des ersten Halbjahres 2022 zu rechnen. Die datenschutzrechtliche Konformität ist für die Kunden sowie alle weiteren Akteure zu jeder Zeit sichergestellt.