



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	Z/X/2022/0354	15.08.2022	3

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.09.2022	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.09.2022	<input type="checkbox"/>
AöR			
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	09.09.2022	<input type="checkbox"/>
AöR			
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	13.09.2022	<input type="checkbox"/>
VRR AöR			
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.09.2022	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den Sachstandsbericht nebst Anlagen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ____ % / Eigenmittel ____ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2022
2. Ergebnis der Investitionsförderung im ersten Halbjahr 2022
3. Fortschreibung des Landesprogramms „Planungsvorrat“

Verkehr

SPNV:

4. Betriebslage des SPNV im Verbundraum
5. Fahrgastinformation / Ist-Datenlage im SPNV – Darstellung der derzeitigen Defizite und Maßnahmen zur Verbesserung
6. Mittelfristige SPNV-Planung im Kreis Recklinghausen

ÖPNV:

7. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität
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
11. Einsteigen und Mitreden, Bericht zum Start der neuen Dialogplattform

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 1** beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP wird vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird der JVP (Redaktionsstand: 25.07.2022) für den Sitzungsblock August/September 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 (Ifd. Nr. 24 bis 28).

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der JVP 2022 startete im letzten Sitzungsblock Nov./Dez. 2021 mit insgesamt 14 Einplanungen (Stand: 10/2021). Das Projekt (Service-Chat) wurde im Verlauf des Jahres in zwei Verfahren unterteilt (Ifd. Nr. 1.1 Chatsoftware und Nr. 1.2 Chatcenter). Das ursprünglich geplante Verfahren „Strategische Netzwerke“ ist entfallen, da sich zwischenzeitlich die strategische Zielsetzung änderte (Ifd. Nr. 12). Dafür kamen einige Neuanmeldungen sowie die nachrichtlich aufgeführten Vergaben des ZV VRR FaIn-EB hinzu. Insgesamt sind aktuell 32 Vergabeverfahren (Ifd. Nr. 1.1, 1.2 sowie 2 bis 31) mit ihren aktuellen Sachständen im JVP aufgeführt.

Hierzu die wesentlichen Sachstände im Überblick:

5 Verfahren waren bereits Bestandteile des JVP 2021, wurden **in 2022 weitergeführt** und sind zum heutigen Redaktionsschluss (25.07.2022) **noch nicht abgeschlossen**. Hierbei handelt es sich um die lfd. **Nr. 1.1** (Service-Chat, Chatsoftware) in Kooperation mit der WVG; **Nr. 2** (Digitale Informationsplattform), **Nr. 7** (Auslastungsinformationen in die Auskunftssysteme NRW), **Nr. 13** (Interimsvergabe S-Bahn Köln) sowie **Nr. 14** (Künstliche Intelligenz – KI-Wettbewerb). Bei der „künstlichen Intelligenz“ handelt es sich 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. Der KI-Wettbewerb läuft planmäßig bis Ende 2022. Für die Vergabe der lfd. **Nr. 1.1** (Chatsoftware) wird die Genehmigung durch den Vorstand (Genehmigungsphase 2) am 27.07.2022 erwartet. Für die lfd. **Nr. 7** (Auslastungsinformationen in die Auskunftssysteme NRW) wird die Genehmigung zum Start des Verfahrens (Genehmigungsphase 1) in diesem Sitzungsblock beantragt ([Drucksache: R/X/2022/0380](#)).

6 Verfahren kamen zwischenzeitlich in 2022 hinzu, da die entsprechenden **Rahmenvereinbarungen** Ende 2022 bzw. Mitte 2023 auslaufen und Neuverträge erforderlich werden. Die hier benannten Vorhaben waren zudem zum Redaktionsschluss (25.07.2022) **noch nicht abgeschlossen**. Dies betrifft die lfd. **Nr. 3** (EFA/DIVA), **Nr. 9** (SPNV-Vermarktung), **Nr. 16** (VRR Website, Support/Wartung), **Nr. 17** (Reinigungsdienstleistungen/Unterhaltsreinigung), **Nr. 29** (KCD-Rahmenvertrag 2023-2025) sowie die mit Stand 07/2022 **neu aufgenommene Nr. 31** (Rahmenvereinbarung Online-Agentur, Medialeistungen). Für dieses neu aufgenommene Verfahren wird die Genehmigung zum Start des Verfahrens (Genehmigungsphase 1) durch den Vergabeausschuss im Rahmen dieses Sitzungsblocks beantragt ([Drucksache: R/X/2022/0381](#)). Für die übrigen Verfahren liegen die Genehmigungen (Genehmigungsphase 1) bereits vor. Zu dem Verfahren Nr. 17 (Reinigungsdienstleistungen/Unterhaltsreinigung) gibt es allerdings eine Änderung: Es wurde nachträglich entschieden, die Vertragslaufzeit auf 2 Jahre zu begrenzen. Näheres kann der Beschlussvorlage ([Drucksache: R/X/2022/0378](#)) entnommen werden.

- 2 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. 5** (Weiterentwicklung der Zusatztexteplattform ZTP) und **Nr. 6** (On Demand – Schnittstellen/MIP). Die Genehmigungen zum Start des Verfahrens liegt für **Nr. 6** bereits vor. Für die **Nr. 5** (Weiterentwicklung der Zusatztexteplattform ZTP) wird die Genehmigung zum Start des Verfahrens (Genehmigungsphase 1) in diesem Sitzungsblock beantragt ([Drucksache: R/X/2022/0379](#)).
- 1 Verfahren** wurde bereits 2021 für den JVP angemeldet und auch zwischenzeitlich gestartet. Dies betrifft die **lfd. Nr. 4** (Sicherheitsteams NRW). Aufgrund von Bieterfragen wurde die Angebotsfrist bis zum 02.08.2022 verlängert. Die Genehmigung zur Erteilung des Auftrages (Genehmigungsphase 2) wird durch den Vergabeausschuss im Rahmen des aktuellen Sitzungsblockes erbeten ([Drucksache: R/X/2022/0376](#)).
- 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 Ende 07/2022 geplant, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Vorstand am 27.07.2022.
- 1 Verfahren** sollte ursprünglich noch in 2021 starten. Die Vorbereitung hat sich allerdings verzögert, so dass die **lfd. Nr. 15** (Teil 2 Erweiterung EFA) nach Genehmigung durch den Vergabeausschuss (Genehmigungsphase 1) vom 25.03.2022 erst am 30.03.2022 gestartet wurde. Die Angebotsprüfung ist mittlerweile abgeschlossen. Dem Vergabeausschuss wird das Vorhaben somit in diesem Sitzungsblock zur Vergabeentscheidung (Genehmigungsphase 2) vorgelegt ([Drucksache: R/X/2022/0377](#)).
- 1 Verfahren** **lfd. Nr. 12** (Strategische Netzwerke, ursprünglicher Titel: „Kommunikationsstrategie“) entfällt, da sich zwischenzeitlich die Grundlage der ehemaligen Zielsetzung geändert hat.
- 3 Verfahren** wurden bereits erfolgreich abgeschlossen. Die Aufträge sind vergeben. Hierbei handelt es sich um die **lfd. Nr. 1.2** (Service-Chat, Chatcenter), **Nr. 8** (Aufbau eines Management-Informationssystems – MIS) und **Nr. 10** (Druck Traffic Boards/Rahmenvereinbarung Fahrzeugwerbung).

Darüber hinaus wurden in 2022 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 (Ifd. **Nr. 18**), das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr - Teilnetz B (Ifd. **Nr. 19**), das Niederrhein-Netz (Ifd. **Nr. 20**), die Linie S7 (Ifd. **Nr. 21**) sowie das Ruhr-Sieg-Netz (Ifd. **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 entsprechende Neuvergaben ab dem Fahrplanwechsel 12/2023 vorgesehen sind. Für annähernd sämtliche vorgenannten Verfahren (mit Ausnahme der Ifd. **Nr. 22**) sind die öffentlichen Bekanntmachungen bereits erfolgt. Für die Ifd. **Nr. 22** (Neuausschreibung des Ruhr-Sieg-Netzes) liegt die Federführung beim NWL. Der Aufstellungsbeschluss wurde in 06/2022 gefasst. Das Vergabeverfahren soll in Kürze starten.

1 Verfahren betrifft die reguläre Ausschreibung der Linien RE3 und RE41 (Ifd. **Nr. 23**). 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 für die Betriebsaufnahme 12/2026 ausgeschrieben werden. Das Verfahren soll planmäßig in 2023 starten.

1 Verfahren wurde außerdem der Vollständigkeit halber im JVP neu aufgenommen: Es betrifft die Ifd. **Nr. 30** (Neuausschreibung Niederrhein-Münsterland-Netz, Teilnetz 2) mit seinen Linien RE14, RE44, RB31, RB36 und RB43. Der Auftrag wurde am 07.06.2022 an die DB Regio AG erteilt.

Des Weiteren sollen noch

5 Verfahren in Form von Rahmenvereinbarungen zum technischen SPNV-Controlling ausgeschrieben werden (vgl. Ifd. **Nr. 24, 25, 26, 27** und **28**. 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 weiterhin noch nicht abgeschlossen. Insofern gibt es hierzu keinen neuen Sachstand gegenüber dem letzten Sitzungsblock.

Weitere Einzelheiten zu den Verfahren können den jeweiligen Zeilen „Stand 07/2022“ in der als Anhang beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

2. Ergebnis der Investitionsförderung im ersten Halbjahr 2022

Förderung aus § 12 – Mitteln des ÖPNVG NRW

Im ersten Halbjahr 2022 wurden aus dem vom Verwaltungsrat beschlossenen Förderkatalogen gem. § 12 ÖPNVG NRW 48 Investitionsvorhaben mit einem Zuwendungsvolumen von ca. 23,7 Mio. EUR neu bewilligt. Durch Abrechnung wurden 31 Vorhaben in die Zweckbindung überführt.

Der besondere Fokus bei der Neubewilligung lag dabei auf der Förderung von Bushaltestellen, um dem Ziel der Barrierefreiheit für den ÖSPV näher zu kommen. Aus diesem Grund werden zurzeit auch die Bewilligungen für Bushaltestellen mit einem Fördersatz von 100% ausgesprochen. Insgesamt wurden 265 Bushaltestellen mit einem Fördervolumen von rd. 6,6 Mio. EUR im ersten Halbjahr 2022 bewilligt.

Förderung aus § 13 § – Mitteln des ÖPNVG NRW

Als Bewilligungsbehörde im Auftrag des Landes NRW wurden im gleichen Zeitraum 58 Einzelmaßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen i.H.v. 92 Mio. EUR neu bewilligt, die sich wie folgt clustern:

- 46 Einzelmaßnahmen zur Erneuerung der „Kommunalen Schiene“
- 3 Maßnahmen der DB AG und
- 9 kommunale Maßnahmen.

Herausragende kommunale Infrastrukturmaßnahme sind hierbei die:

- Umrüstung der Essener Südstrecke (4 U-Bahnhöfe) auf Niederflurbahnen,
- die Bewilligung der SPNV-Streckenreaktivierung Rheinkamp - Kamp-Lintfort sowie
- der Bau des Zentralen Omnibusbahnhofes am Hauptbahnhof Gevelsberg.

3. Fortschreibung des Landesprogramms „Planungsvorrat“

Mit Erlass vom 15.07.2022 hat das Land NRW das Ergebnis zur Fortschreibung des Programms zur Förderung von Planungsleistungen für Schieneninfrastrukturmaßnahmen bekannt gegeben. Insgesamt konnten 26 Förderanträge (18 für den ÖSPNV und 8 für den SPNV) für den VRR-Raum platziert werden, die aus der **Anlage 2** zu entnehmen sind.

Bei den 8 SPNV-Maßnahmen handelt es sich für den VRR als SPNV-Aufgabenträger um folgende wichtige Planungsvorhaben zur Verbesserung des Schienenverkehrs:

- Erstellung einer Standardisierten Bewertung für das Niederrhein-Münsterland-Netz

- Plako Lph 3+4 - Kapazitätsverbesserung auf der Strecke 2610 (RE10) – Alternative Antriebe im Niederrhein-Münsterland-Netz (1. Bauabschnitt)
- Plako Lph 3+4 - Stationsmodernisierung im Niederrhein-Münsterland Netz (Tranche 1)
- Plako Lph. 3+4 - Stationsmodernisierung im Niederrhein-Münsterland Netz (Tranche 2)
- Plako Lph. 1+2 - Reaktivierung der Walsumbahn für den SPNV
- Plako Lph 1-4 (inkl. einer Standardisierten Bewertung) – Reaktivierung der Strecke 9231 (Moers – Neukirchen-Vluyn) für den SPNV
- Aufgabenstellung – Blockverdichtung zwischen Essen Hbf. und Essen-Steele
- Aufgabenstellung – 2-gleisiger Streckenausbau zw. Bottrop und Essen-Dellwig

Insbesondere mit der Erstellung der Aufgabenstellung für den 2-gleisigen Streckenausbau zw. Bottrop und Essen-Dellwig wird einer seit über 30 Jahren im Fokus stehender Streckenengpass im SPNV-Netz nun planerisch begonnen.

Für alle 26 Vorhaben, die vom Land NRW in das Planungsbevorratungsprogramm neu aufgenommen worden sind, sind entsprechende Einplanungsmittelungen vom VRR versandt worden. Da das Land für Folgejahre derzeit nur die Hälfte der notwendigen Verpflichtungsermächtigung im Haushalt berücksichtigt hat, wird derzeit eine Abstimmung zur Bewilligung der Maßnahmen vorbereitet.

Verkehr

SPNV:

4. Betriebslage des SPNV im Verbundraum

Text wird nachgereicht.

5. Fahrgastinformation / Ist-Datenlage im SPNV – Darstellung der derzeitigen Defizite und Maßnahmen zur Verbesserung

Text wird nachgereicht.

6. Mittelfristige SPNV-Planung im Kreis Recklinghausen

Text wird nachgereicht.

ÖPNV:

7. Aktuelle Themen des Zukunftsnetzes Mobilität

Jahrestreffen der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr macht Mobilität der Zukunft erlebbar

Am 28. September 2022 kommen die Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität im VRR-Raum zu ihrem jährlichen Netzwerktreffen zusammen. Auch die VRR-Verbandspolitik und Politiker*innen aller VRR-Kommunen sind eingeladen. Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Ewald mit dem dort angesiedelten Wasserstoffzentrum können die Gäste zukunftsfähige Mobilitätslösungen erfahren und über die Perspektiven nachhaltiger Mobilität mit Fachleuten diskutieren. Bei dem geplanten Mobilitäts-Parcours stehen die Bedarfe unterschiedlicher Nutzer*innen im Mittelpunkt. Sharing-Angebote, Mobilstationen, Angebote der schulischen Mobilitätsbildung, Ansätze für kinder- und. altengerechten Mobilität und Gestaltungsmöglichkeiten öffentlicher Räume werden aus Nutzerperspektive betrachtet. Die Mobilitätsmanager*innen der ZNM-Kommunen setzen sich zudem mit adäquaten verwaltungsinternen Strukturen für die Mobilitätswende auseinander.

Aus Infobrief wird Mobimail

Auf Initiative der Geschäftsstelle des Zukunftsnetz Mobilität NRW wurde in allen drei Koordinierungsstellen der bisher im PDF-Format per E-Mail versendete „Infobrief“ durch ein neues Newsletter-Format, der sogenannten „Mobimail“ ersetzt. Während der „Infobrief“ von der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr bisher dreimal pro Jahr versendet wurde, sind für die „Mobimail“ bis zu sechs Ausgaben jährlich vorgesehen. Weiterhin werden Neuigkeiten und Veranstaltungstermine der Koordinierungsstelle in dem neuen Newsletter mitgeteilt. Darüber hinaus kommen mobilitätsbezogene Aktivitäten in den Mitgliedskommunen sowie Aktivitäten des VRR und weitere Themen aus dem Gebiet der nachhaltigen Mobilität zur Sprache. Sie richtet sich in erster Linie an Mobilitätsmanager*innen in den Kommunen. Die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr hat ihre erste „Mobimail“ am 7.7.2022 verschickt. Für Herbst 2022 ist ein ähnliches Format für den kommunalpolitischen Raum geplant.

ways2work – Unterstützung für ZNM-Mitgliedskommunen durch Landeswettbewerb

Der Landeswettbewerb „ways2work“ wird durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung ins Leben gerufen. Er richtet sich an Städte, Gemeinden und Kreise sowie kommunale Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen, die aufgerufen werden, sich in Kooperation mit örtlichen Betrieben und Unternehmen mit Projektbeiträgen am Wettbewerb zu beteiligen. Das MUNV NRW möchte mit dem landesweiten Wettbewerb „ways2work“ Modellvorhaben unterstützen, welche die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten, etwa

in Gewerbegebieten, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verbessern. Besonders im Fokus stehen Konzepte, die Elemente des Betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten und dabei auch auf eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Nahmobilität abzielen. Offiziell wird der Wettbewerb am 17. August 2022 im Zuge eines Pressetermins unter Beteiligung von Herrn Minister Oliver Krischer sowie hochrangigen Vertreter*innen der Kooperationspartner Zukunftsnetz Mobilität NRW, IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW, der Stadt Hamm und eines/r örtlichen Unternehmensvertreter*in veröffentlicht.

8. Kommunen bei Planungsleistungen helfen

Auf die Ausführungen von Punkt 11 „Antrag der CDU „Kommunen bei Planungsleistungen helfen““ des vorletzten Sachstandsberichts (Durchsache Z/X/2022/0251) sowie von Punkt 10. „Kommunen bei Planungsleistungen helfen“ des letzten Sachstandsberichts (Drucksache Z/X/2022/0300/1) wird verwiesen.

Zum Stichtag 25. Juli 2022 ergibt sich folgendes Bild bzgl. der Rückmeldungen (spätere Rückmeldungen werden nicht mehr berücksichtigt):

Kerndaten der Abfrage

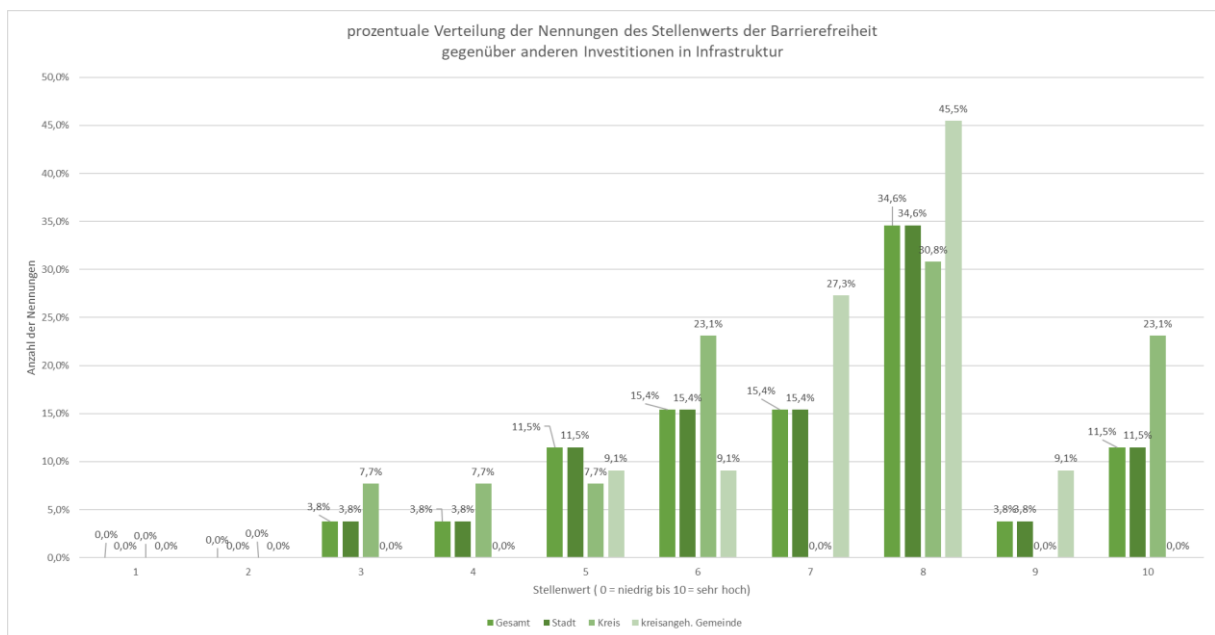
	Gesamt	Kommunen	Verkehrsunternehmen
Anzahl angeschriebene Kommunen (zusätzliche Rückmeldung von drei kreisangehörigen Kommunen) und Verkehrsunternehmen	65	40 (37 Kommunen angefragt)	25
Rückmeldequote insgesamt	71%	78%	60%
Rückmeldequote Städte		100%	
Rückmeldequote Kreise		57%	
Rückmeldequote kreisangehörige Gemeinden		65%	
Anzahl der Leermeldungen (kein Bausträger, gemeinsame Rückmeldung Kommune und Verkehrsunternehmen usw.)	11	2	9
Auswertbare Rückmeldungen	35	29	6
- davon Anzahl Städte		16	
- davon Anzahl Kreise		2	
- davon Anzahl kreisangehörige Gemeinden		11	

Ergebnisse der Abfrage

	Gesamt	Kommunen	Verkehrs- unterneh- men
Zufriedenheit mit der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen			
- unzufrieden davon Städte davon Kreise davon kreisangehörige Gemeinden	26 (74 %)	22 (77 %) 15 (95 %) 1 (50 %) 6 (55 %)	4 (67 %)
- -zufrieden davon Städte davon Kreise davon kreisangehörige Gemeinden	9 (26 %)	7 (23 %) 1 (5 %) 1 (50 %) 5 (45 %)	2 (22 %)

Die kreisfreien Städte mit ca. 95 % deutlich unzufriedener mit dem aktuellen Umsetzungsstand der Barrierefreiheit als die Kreise und die kreisangehörigen Gemeinden, die jeweils ungefähr zur Hälfte zufrieden und zur Hälfte unzufrieden sind.

Bei Betrachtung der Rückmeldungen in der Gesamtschau sowie entsprechend der Aufteilung nach Städten, Kreisen und kreisangehörigen Gemeinden stellt sich die prozentuale Verteilung der Nennung der Wertigkeit des Stellenwerts der Barrierefreiheit gegenüber anderen Investitionen in Infrastruktur wie folgt dar:



Insgesamt hat der Ausbau barrierefreier Haltestellen in den Kommunen gegenüber anderen Investitionen in die öffentliche Infrastruktur einen hohen Stellenwert. Im Detail wird der Stellenwert der Barrierefreiheit gegenüber anderen Investitionen in Infrastruktur bei Städten mit 7,07, bei Kreisen mit 6,00, bei kreisangehörigen Gemeinden mit 7,36 und insgesamt mit 7,12 angegeben.

Ein Zusammenhang zwischen dem Stellenwert des Ausbaus barrierefreier Haltestellen gegenüber anderen öffentlichen Investitionen und der Zufriedenheit mit dem aktuellen Ausbaustand lässt sich nicht erkennen.

Gründe für die verzögerte Umsetzung des Ausbaus barrierefreier Haltestellen

Die Kommunen hatten die Möglichkeit, die fünf wichtigsten Verzögerungsgründe für einen schleppenden Ausbau barrierefreier Haltestellen anzugeben. Dabei bedeutet der Wert 1, dass es der wichtigste Grund ist. Der Wert 5 zeigt eine abgestufte Wertigkeit.

Die 10 am häufigsten genannten Gründe

- Es stehen zu wenig eigene Mitarbeiter*innen zur Verfügung, um die notwendigen Unterlagen für die Beantragung von Fördermitteln zu erstellen und die Maßnahmenumsetzung fördertechnisch zu begleiten.
- Es sind nicht ausreichend Planstellen für eigene Ingenieur*innen vorhanden.
- Es stehen zu wenig eigene Ingenieur*innen für die örtliche Bauleitung und Oberbauleitung der bauherrenseitigen Begleitung der Maßnahmenumsetzung zur Verfügung.
- Die Förderverfahren sind zu aufwendig.
- Es sind ausreichend Planstellen für eigene Ingenieur*innen vorhanden. Diese können jedoch nicht mit geeigneten Bewerber*innen besetzt werden können.
- Die Baulastträgerschaft liegt bei einem Dritten (z. B. Landesbetrieb Straßen NRW), auf dessen Maßnahmenumsetzung Sie keinen Einfluss nehmen können.
- Ingenieurleistungen durch privatwirtschaftliche Ingenieurbüros stehen nicht ausreichend zur Verfügung. Es ist schwer ein geeignetes Ingenieurbüro zu finden.
- Die Baupreise sind so stark gestiegen, dass sie aufgrund beschränkter Finanzmittel zu einer Reduzierung des Bauprogramms führen.
- Es stehen zu wenig eigene Mittel zur Verfügung, um Planung und ingenieurmäßige Maßnahmenbegleitung finanzieren zu können.
- Es sind nicht ausreichend Planstellen für eigene Projektleiter*innen vorhanden.

Hierbei werden in erster Linie Gründe genannt, die im Zusammenhang mit fehlenden Mitarbeiter*innen stehen, Des Weiteren werden Schwierigkeiten der Finanzierung und eine Baulastträgerschaft von Dritten genannt.

Insgesamt haben nicht alle Kommunen identische Gründe angegeben. Die angegebenen Gründe sind inhaltlich weit gestreut.

Zur genaueren Betrachtung der Verzögerungsgründe wurde zur Darstellung der maßgeblichen Gründe und deren Wertigkeit das Verhältnis zwischen der Anzahl der Meldungen des entsprechenden Punktes mit der angegebenen Wertigkeit gewählt. Dieser Wertigkeitsindex kann die Werte 1,00 (hohe Wertigkeit) bis 5,00 (geringe Wertigkeit) annehmen.

Insgesamt wurden folgende TOP 10 Verzögerungsgründe mit der höchsten Wertigkeit wurden genannt:

- Es sind ausreichend Planstellen für eigene Ingenieur*innen vorhanden. Diese können jedoch nicht mit geeigneten Bewerber*innen besetzt werden.
- Es sind nicht ausreichend Planstellen für eigene Projektleiter*innen vorhanden.
- Es sind nicht ausreichend Planstellen für eigene Ingenieur*innen vorhanden.
- Es stehen zu wenig eigene Mittel zur Verfügung, um Bauleistungen finanzieren zu können.
- Es stehen zu wenig eigene Mitarbeiter*innen zur Verfügung, um die notwendigen Beschlüsse innerhalb der Verwaltung und der Politik herbei führen zu können.
- Ingenieurleistungen durch privatwirtschaftliche Ingenieurbüros stehen nicht ausreichend zur Verfügung. Es ist schwer ein geeignetes Ingenieurbüro zu finden.
- Der verbleibende Eigenanteil ist zu hoch.
- Es stehen zu wenig eigene Ingenieur*innen für die örtliche Bauleitung und Oberbauleitung der bauherrenseitigen Begleitung der Maßnahmenumsetzung zur Verfügung.
- Es stehen zu wenig eigene Mitarbeiter*innen zur Verfügung, um die notwendigen Unterlagen für die Beantragung von Fördermitteln zu erstellen und die Maßnahmenumsetzung fördertechnisch zu begleiten.
- Der Abstimmungs- und Beratungsprozess in den örtlichen Gremien dauert zu lange.

Zusammenfassung

Die hauptsächlichen Gründe für Verzögerungen im barrierefreien Ausbau von Haltestellen liegen in weitgefassten Mitarbeitenden Bereich. Insbesondere der angespannte Arbeitsmarkt für geeignete Bewerber*innen spielt hierbei eine Rolle. Dies ist unabhängig, ob es sich um eine

Stadt, einen Kreis oder eine kreisangehörige Gemeinde handelt. Ebenfalls sieht sich der Personalmangel durch alle Stufen, die für den Ausbau nötig sind (Planung, Projektleitung, Bauleitung, Beantragung Fördermittel und Herbeiführung von Beschlüssen).

Auch fehlende Planstellen führen zu einer Verzögerung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen.

Ebenfalls werden fehlende eigenen Mittel als Grund für Verzögerungen angegeben. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Abfrage im April 2022 gestartet wurde und die Rückmeldungen die erheblich gestiegenen Roh-/Baustoffpreise nicht vollständig umfassen.

Um die Kommunen und Verkehrsunternehmen bei den Verzögerungsgründen im Bereich fehlender Finanzmittel und Vereinfachung der Förderzugänge zu unterstützen, ist die Erhöhung der Förderhöchstbeträge der ÖPNV-Investitionsförderung in diesem Sitzungsblock gemäß der aktuellen Baupreissteigerung vorgesehen. Zur Vereinfachung der Förderverfahren wird zurzeit an einer Digitalisierung der Förderverfahren bei der VRR AöR gearbeitet und die Begleitung der Antragsteller im Förderantragsverfahren weiter ausgebaut.

Nächste Schritte

Im Sachstandbericht für den März-Sitzungsblock 2022 (Drucksache Z/X/2022/0251) unter Punkt 11 „Antrag der CDU „Kommunen bei Planungsleistungen helfen““ sieht der Zeitplan für das 3./4. Quartal 2022 bei einem erkennbaren vorhandenen Bedarf an einer VRR eigenen Organisationseinheit weitere Ausgestaltung anhand der vorgegebenen Aufgabenstellung aus dem Antrag vor. Entsprechend wird im Dezember-Sitzungsblock 2022 über mögliche zielgerichtete Optionen im Bezug auf Unterstützungsleistungen für die Kommunen berichtet bzw. werden diese zur Beschlussfassung vorgelegt.

Information und Sicherheit

9. Digitale Kundensysteme

I. Auskunftssystem

Anfragen an das Auskunftssystem

Das Auskunftssystem läuft weiterhin stabil und verzeichnet zunehmend mehr Anfragen. Die Anfragen haben das Niveau von vor der Pandemie erreicht und inzwischen sogar übertroffen.

Die gesteigerte ÖPNV Nutzung im Zeitraum des 9 € Ticket hat auch im Auskunftssystem zu deutlich mehr Anfragen geführt.

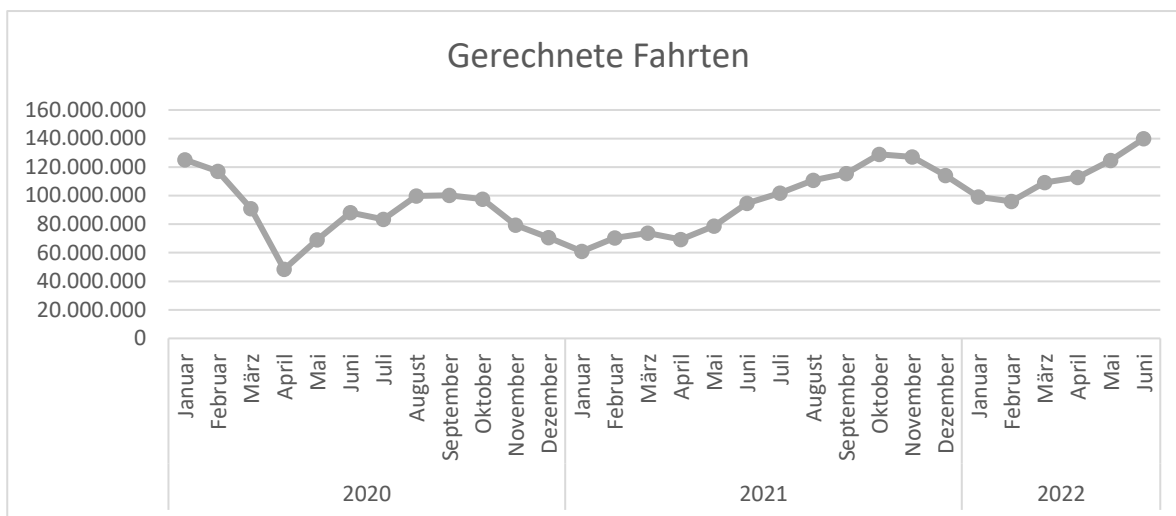


Abbildung 1: Fahrtberechnungen in der Auskunft des VRR

Auslastungsanzeigen

Schon seit Ende 2020 wird bei den SPNV-Linien in der Auskunft zusätzlich auch die prognostizierten Auslastungen der Züge angezeigt. Die Kund*innen können so ihre Fahrten noch besser planen. Die Prognosen wurden auch mit Einführung des 9-Euro-Tickets kontinuierlich analysiert und anhand der realen Eindrücke, u. a. der Profitester sowie die vorhandenen Daten, angepasst.

9-Euro-Ticket in der Auskunft

Sowohl das 9-Euro-Ticket im klassischen Tarif als auch der 9-Euro-Deckel im eezy Tarif wurden in die Auskunft integriert und standen den Kund*innen zur Einführung zur Verfügung. So werden die Kund*innen auch bei der Einholung einer Auskunft direkt auf das 9-Euro-Ticket hingewiesen und konnten ihre Fahrten planen.

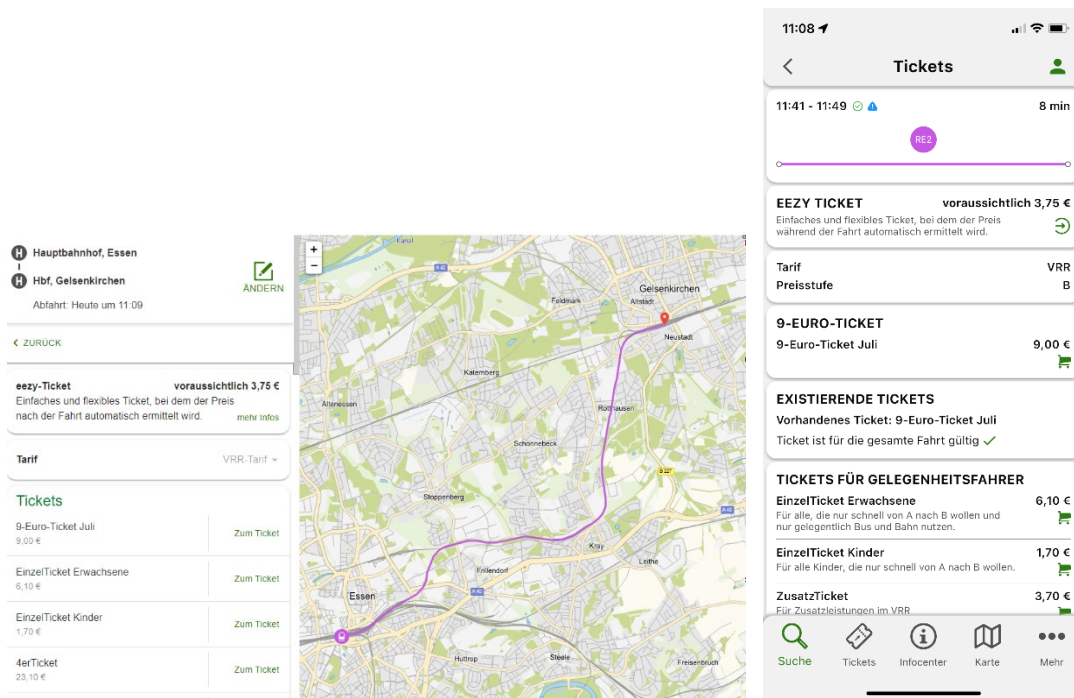


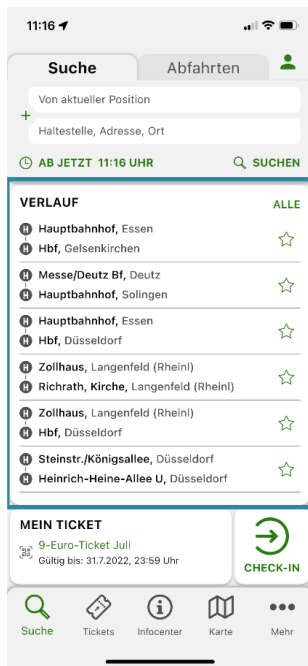
Abbildung 2: Web und App-Oberfläche der Auskunft mit 9-Euro-Ticket

Haltestellenauswahl - Locationserver

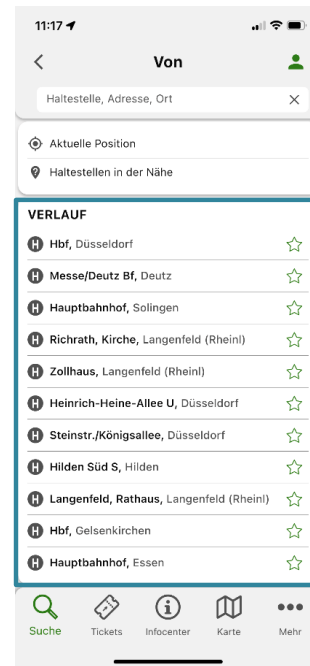
Zur Auswahl eines Start-/Zielpunktes (Starthaltestelle, Zielhaltestelle, POI, Adresse etc.) in der Auskunft oder auch im Abfahrtsmonitor stehen verschiedene Möglichkeiten in der App zur Verfügung. Die Kund*innen können die Auswahl u. a. über eine einfache Eingabe über die Tastatur oder auch über die Spracheingabe vornehmen. Zudem machen weitere Möglichkeiten und Einstellung die Suche nach der richtigen Haltestelle oder einem Start-/Zielpunkt einfacher. Im Folgenden werden einige Funktionen dargestellt:

1. Nutzung des Verlaufs auf der Startseite oder der Haltestellenauswahl

Die App speichert die Eingaben der Kund*innen und zeigt diese sowohl im Verlauf auf der Startseite in Bezug zu den gesuchten Verbindungen als auch in der Haltestellenauswahl für die gewählten Haltestellen und Start-/Zielpunkte an. Aus diesen kann sofort ausgewählt werden, ohne eine Haltestellensuche zu beginnen.

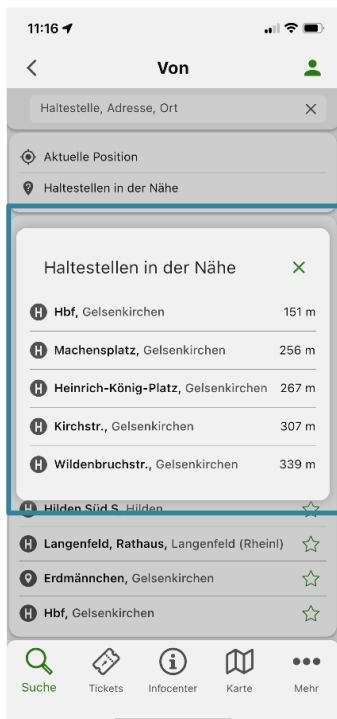


Auswahl über den Verlauf



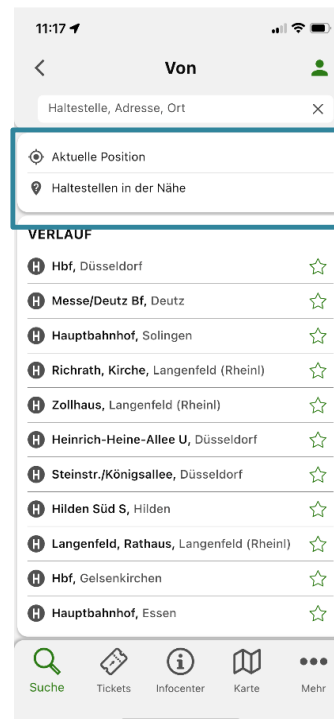
2. Nutzung der aktuellen Position oder Haltestellen in der Umgebung

Hat die Kund*in die Ortungsdienste aktiviert und der App die Rechte zur Nutzung erteilt, kann alternativ auch die aktuelle Position oder eine der nächstgelegenen Haltestellen ausgewählt werden.



Auswahl für Aktuelle Position und Haltestellen in der Nähe

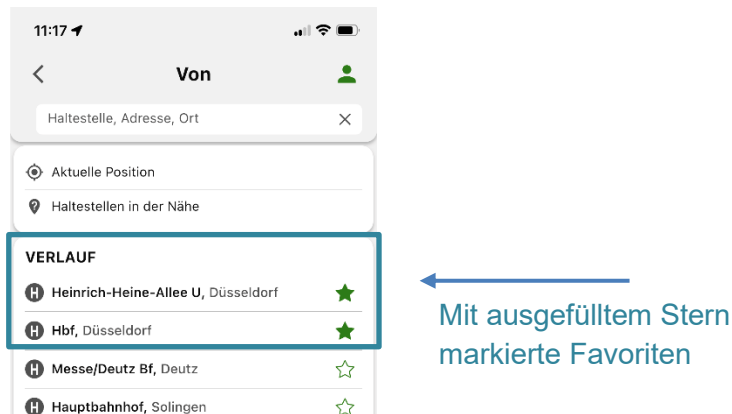
Anzeige umliegender Haltestellen



3. Setzen von Favoriten in der Haltestellenauswahl

Kund*innen können auch die im Verlauf dargestellten Start-/Zielpunkte als Favoriten markieren, damit diese immer zuerst aufgeführt werden und schnell zugänglich sind. Auch bei

dieser Auswahl müssen die Kund*innen nicht auf eine Systemantwort warten, die Auswahl wird sofort bspw. für den Abfahrtsmonitor oder die Fahrplansuche übernommen.

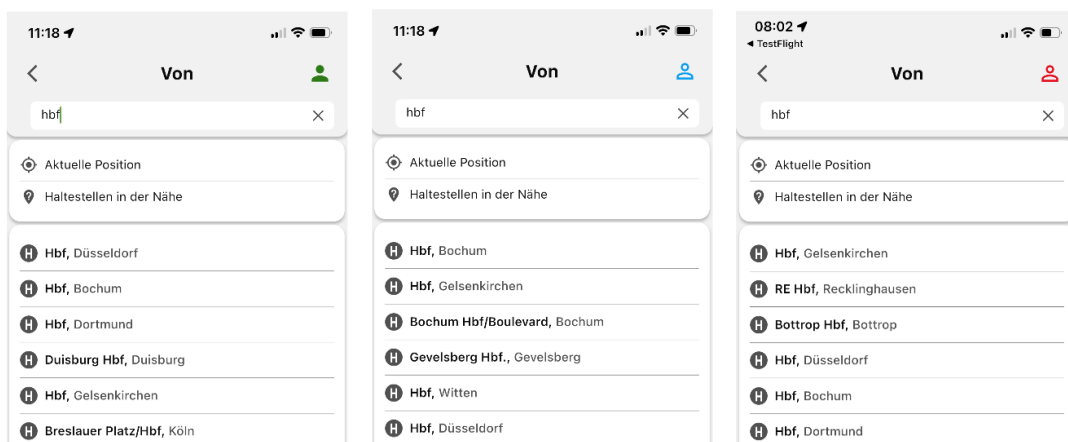


4. Auswahl über die Karte

Eine weitere Möglichkeit ist die Auswahl über die Karte. Die Kund*innen können auf der Karte jede beliebige Haltestelle anwählen und anschließend als Start- oder Zielhaltestelle übernehmen. Zudem wird sofort ein Abfahrtsmonitor angezeigt und über die aktuelle Position wird die Karte auf den Standort zentriert.

5. Lokale Präferenzen in Mandanten-Apps der Verkehrsunternehmen

Alle Mandanten-Apps können zudem, sofern das Verkehrsunternehmen dies wünscht, um eine lokale Präferenz erweitert werden. Diese sorgt dafür, dass die Ergebnisse der Suche entsprechend der lokalen Priorisierung erfolgt und Start-/Zielvorschläge in diesem Bereich höher eingeordnet werden. Die folgenden Darstellungen zeigen Beispiele für die gleiche Eingabe „HBF“ in verschiedenen Mandanten-Apps (VRR-App, Bogestra, Vestische):



6. Weiterentwicklung der Start-/Zielauswahl

Im letzten Sachstand Digitale Kundensysteme (siehe Drucksache Z/X/2022/0300, Punkt 11) wurde zu den Arbeiten im Hintergrundsystem berichtet. Die im letzten Bericht vorgestellte Hitliste konnte inzwischen verifiziert werden und wird kontinuierlich analysiert und

angepasst, sofern es Veränderungen in der Priorisierung gibt. Durch diese Maßnahmen wird insbesondere die Passfähigkeit der Ergebnisse verbessert.

Die bereits in der Kommission Digitales (vorher AG Digitales) diskutierte Funktionalität, die aktuelle Position bei der Priorisierung zu berücksichtigen, wird voraussichtlich im 3. Quartal 2022 integriert und nach erfolgreichen Tests als Update eingestellt. Sie nimmt eine ähnliche Funktion wahr, wie die unter 5. beschriebene Lokalisierung bei den Mandanten-Apps. Die Ergebnisse werden entsprechend der aktuellen Position in eine andere Reihenfolge gebracht, sodass näher liegende Ergebnisse bevorzugt werden. Hierzu ist die Zustimmung für die Nutzung der aktuellen Position notwendig, die die Kund*innen in der App erteilen müssen.

In der Diskussion mit der Community, der Analyse der Nutzung der aktuellen App sowie der zuvor beschriebenen neuen Funktion, wird beurteilt, ob auch eine Ergänzung einer manuellen Eingabe einer lokalen Präferenz zielführend ist. Aus der aktuellen Nutzung ist festzustellen, dass Kund*innen eher selten die Standardeinstellungen ändern. Ebenso befindet sich die tiefere Integration der Favoriten und des Verlaufs mit den Vorschlagslisten in Diskussion. Allerdings handelt es sich hier heute um zwei getrennte Prozesse, deren Verknüpfung einen größeren Umbau erfordern würde.

II. Verbund App

Die neue Verbund-App ist seit September 2021 in den App-Stores von Apple und Google verfügbar und wurde zum 1. Dezember 2021 um den eTarif sowie seit Juni 2022 um das 9-Euro-Ticket erweitert.

Die alte VRR-App ist planmäßig zum 30. Juni 2022 ausgelaufen und der Ticketshop wird seitens der Rheinbahn nicht mehr unterstützt. Die Migrationsphase von alter zu neuer VRR-App ist damit systemseitig abgeschlossen. Nach einem übergangsweise angesetzten Parallelbetrieb, wurde zum 1. Februar 2022 die alte VRR Verbund-App aus den App-Stores genommen und zum 30. Juni 2022 der integrierte Ticketshop deaktiviert. Kund*innen, welche die alte VRR-App noch auf dem Handy haben, können den Auskunftsteil weiterhin verwenden, allerdings werden keine Updates mehr durchgeführt oder besondere Nachrichten (Message-of-the-day) eingestellt.

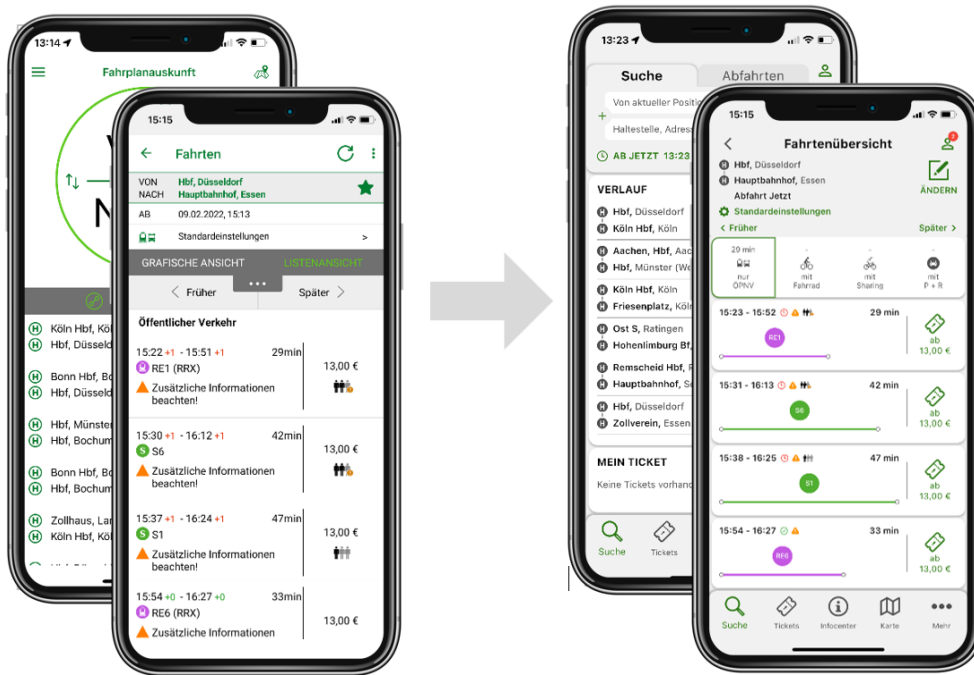


Abbildung 3: Migration von der alten VRR-App (links) zur neuen VRR-App (rechts)

Die Bestandskunden der alten App wurden in mehreren Phasen darauf hingewiesen, dass die bisherige VRR-App mit dem Ticketshop der Rheinbahn durch die neue VRR-App abgelöst wird:

- Januar bis Juni 2022: Regelmäßige Message-of-the-day Nachrichten (Banner innerhalb der alten App) mit Hinweisen auf die neue App
- Mai und Juni 2022: E-Mails der Rheinbahn an Bestandskunden mit dem Hinweis, dass der Shop zu Ende Juni deaktiviert wird und etwaige nicht abgefahrte Tickets zurückerstattet werden
- Seit Juli 2022: Anzeige im Ticketshop, dass der Ticketshop deaktiviert wurde

In der Kommunikation der Rheinbahn wurde zudem abhängig von der Postleitzahl der Kund*innen eine Auswahl an Vorschlägen für alternative neue Apps angeboten. So war sichergestellt, dass Kund*innen im Ticketshop der alten App ausreichend über ihre zukünftigen Optionen hinsichtlich der App-Auswahl informiert wurden. Die Liste an Vorschlägen umfasste lokale Apps der Verkehrsunternehmen, die im jeweiligen Postleitzahlengebiet aktiv sind, bis hin zu regional übergreifenden Apps, wie der neuen VRR-App und der mobil.nrw-App.

Die Downloadzahlen der neuen VRR Verbund-App nehmen kontinuierlich zu. Aktuell ist bei ca. 390.000 Nutzer*innen die App auf das Smartphone installiert. Im Rahmen des 9-Euro-Tickets haben viele Nutzer*innen auch die alte VRR-App noch einmal genutzt. Mit entsprechenden Nachrichten wurden diese auf die neue App hingewiesen.

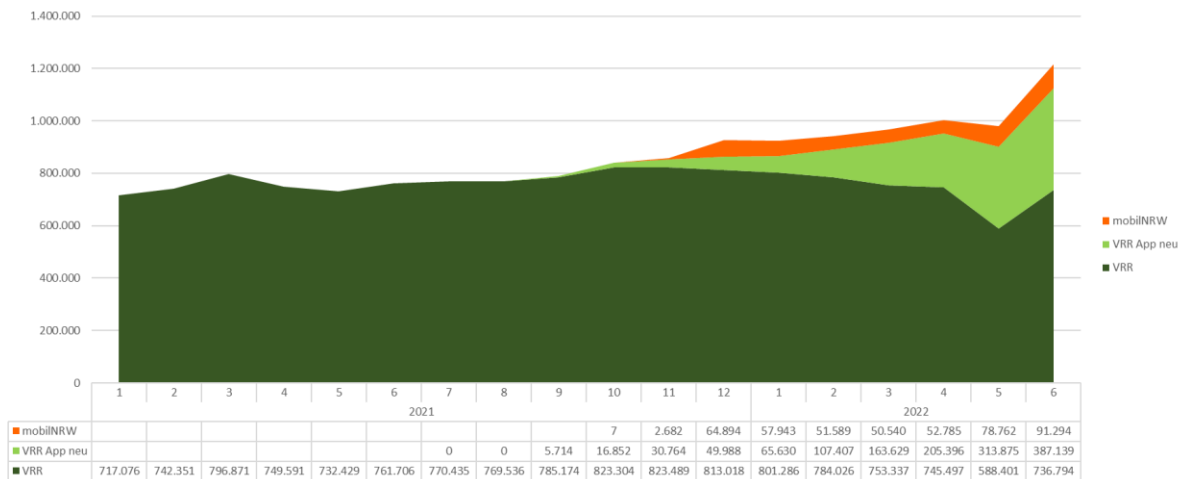


Abbildung 4: Anzahl der Installierten Apps auf Smartphones

Im Google Playstore liegt die aktuelle Durchschnittsbewertung bei 2,3 Sternen. Im Appstore von Apple liegt die Bewertung derzeit bei 2,1. Ab August wird erstmals wieder der Bewertungs-Popup eingesetzt. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass dann auch ein Anstieg der Durchschnittsbewertungen zu erwarten ist.

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

Seit dem 01.12.2021 ist das landesweite Check-In- und Check-Out-System im Einsatz und wird in verschiedenen Apps in NRW eingesetzt. Seit dem 23.05.2022 wird das 9-Euro-Ticket über die Systeme verkauft und der 9-Euro-Monatsdeckel im eTarif-System wird seit dem 01.06.2022 angewandt. Das 9-Euro-Ticket hat zu einem nochmaligen starken Sprung bei den Registrierungen auf inzwischen fast 250.000 Kund*innen geführt sowie einem steilen Anstieg der Verkäufe (siehe Abbildung 1). Auch die Anzahl der eTarif-Fahrten stieg bis zum Juni auf über 190.000 Fahrten an, danach sind die Veränderungen durch das 9-Euro-Ticket auch hier deutlich zu erkennen und die Nutzung hat sich reduziert (siehe Abbildung 1). Berücksichtigt werden in der Statistik für die eTarif-Fahrten nun auch solche Fahrten, die über externe Ticketshops und Apps unter Integration des CiBo-Systems erfolgen (die Daten wurden ab März 2022 inkludiert). Der Anteil der eTarif-Fahrten über externe Ticketshops liegt aktuell bei 18,5 % und beinhaltet auch die Verkehrsunternehmen im Raum des NWL und NVR, die das System nutzen.

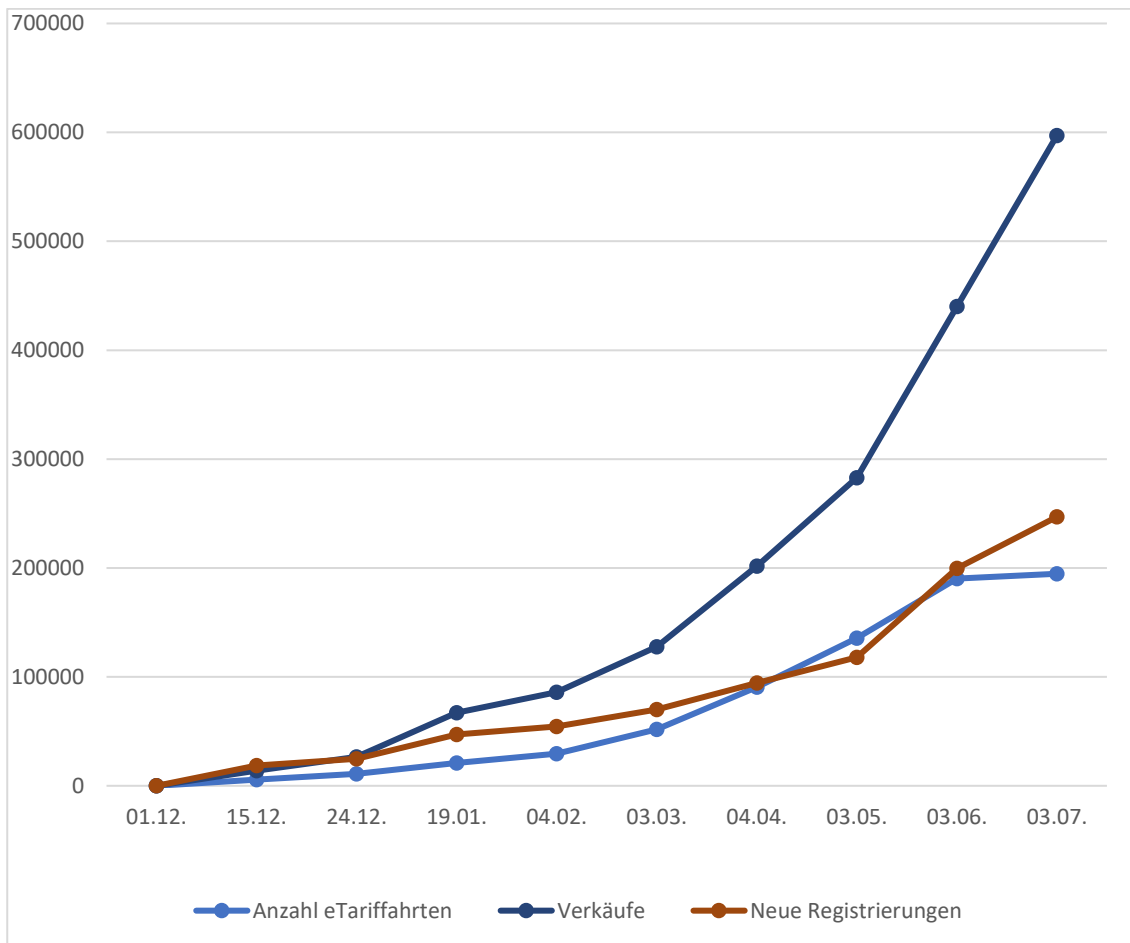


Abbildung 5: Nutzungszahlen eTarif-Fahrten, Verkäufe gesamt und Registrierungen (ab Dezember 2021)

I. Technische Entwicklung des Projektes

Technisch standen insbesondere die Umsetzung des 9-Euro-Tickets und des 9-Euro-Monatsdeckels sowie der Umgang mit den erfreulich hohen Nutzungszahlen im Bereich des Ticketshops im Fokus. Zudem wurde der Bewertungs-Popup finalisiert und wird im August erstmalig in der neuen App eingesetzt. Weiterhin wurde in Zusammenarbeit mit dem NVR und dem AVV der AVV-Fahrtendeckel implementiert.

Ferner wird an der Optimierung der Auswahl von Ticketshops in der VRR-App gearbeitet. Es kommt nach Analyse der Kundenrückmeldungen immer wieder vor, dass Kund*innen sich nicht mehr an den ausgewählten Ticketshop erinnern und sich daher nicht einloggen können. Daher befindet sich eine Lösung in Umsetzung, die sich den letzten genutzt Ticketshop merkt und somit einen schnelleren Zugang zum Login ohne Shop-Auswahl ermöglicht.

II. Entwicklung des assisted Check-Out zum Be-Out

Mit der Ausschreibung des CiBo-Systems wurde definiert, dass das System mit einem sogenannten assisted Check-Out starten soll und kontinuierlich zu einem Be-out weiterentwickelt wird (siehe auch S/IX/2018/0500). Ausschlaggebend war hierfür neben der Vielfalt der verschiedenen Regionen in NRW, insbesondere die Nutzer*innen an das System und den neuen eTarif heranzuführen.

Mit dem assisted Check-Out, also der Unterstützung der Nutzer*innen durch Nachrichten, behalten die Nutzer*innen die volle Kontrolle und können so Vertrauen in das System aufbauen. Nachrichten werden insbesondere gesendet, wenn das System ein Verlassen des ÖPNV oder die zeitliche Nähe zur maximalen Gültigkeit der Fahrtberechtigung (7 h) erkennt. Automatisch werden Nutzer*innen u. a. beim Verlassen des Geltungsbereichs, bei Deaktivierung der Ortungsfunktion (GPS) sowie bei Überschreiten der maximalen Gültigkeit ausgecheckt. Auch diese Prozesse sind mit entsprechenden Nachrichten verbunden.

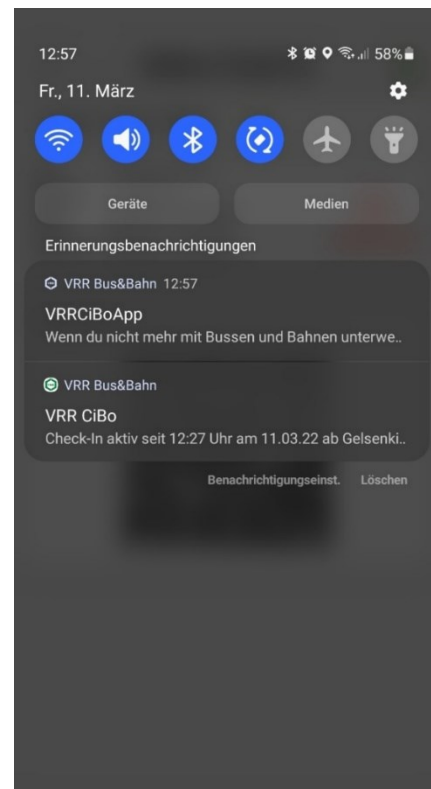


Abbildung 6: Nachricht als Erinnerung für den Check-Out

Zurzeit werden über 70 % der Fahrten beendet, ohne dass es einer Erinnerung bedarf. Bei durchschnittlich 28,5 % der Fahrten wird aus den zuvor beschriebenen Gründen eine Nachricht an die Nutzer*innen gesendet. Bei 14,5 % dieser Nachrichten erfolgt anschließend der Check-out auf Basis der Nachricht. Nachrichten können aus verschiedenen Gründen nicht zu einem Check-Out führen, bspw. wird noch eine Weiterfahrt nach einer Unterbrechung geplant oder die Haltestelle wird für einen Umstieg oder eine Besorgung verlassen. Zudem kann sich das Smartphone bspw. in der Tasche befinden und die Nachricht wird nicht wahrgenommen.

Grundsätzlich zeigt die Nutzung, dass sich Fahrgäste zeitnah zum Ende ihrer Fahrt auschecken und dass die Nutzer*innen das Prinzip des Ein- und Auscheckens bereits gut verinnerlicht haben.

Mit den Analysen und Kennzahlen kann das System sukzessive so angepasst werden, dass die Parameter für das Auslösen einer Nachricht, welche zukünftig auch Ausgangspunkt für das Be-Out sind, sich dem tatsächlichen Nutzerverhalten annähern. Dabei ist zu berücksichtigen,

dass das System für diesen Prozess allerdings diese Intention erst sicher erkennen muss, damit Nutzer*innen nicht zu früh ausgecheckt werden. Dies bedeutet in der Regel ein eindeutiges Verlassen der Haltestelle oder Station. Zudem darf nicht fälschlicherweise bspw. eine langsame Fahrt im Bus, z. B. im Stau oder dichten Verkehr, als Fußweg erkannt werden. Mit der steigenden Zahl an eTarif-Fahrten steigt auch die Datenbasis, auf der diese Anpassung der Parameter erfolgt.

III. Umsetzung der neuen Check-In/Check-Out 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	Live (Whitelabel)
NEW Möbus	Live (Whitelabel)
NEW Viersen	Live (Whitelabel)
Stadtwerke Solingen	Livegang zum 01.09.2022 geplant
Ruhrbahn Essen	Im Livegang (Whitelabel)
Ruhrbahn Mülheim	Im Livegang (Whitelabel)
Stadtwerke Dormagen	Im Livegang (in der VRR-App)
DVG – Duisburg	Funktion im Test (Whitelabel)
BSM - Monheim	Funktion im Test (eigene App)

WSW - Wuppertal	Funktion im Test (eigene App)
Velbert	Funktion im Test (eigene App)

Mit der ASEAG in Aachen ist zudem ein weiterer Partner, diesmal im Zuständigkeitsbereich des NVR, mit dem System als Integration in die eigene App und den eigenen Ticketshop gestartet.

IV. Landes-App mobil.nrw

Auch in der Landes-App wurde das 9-Euro-Ticket umgesetzt und von vielen Nutzer*innen erworben. Mit der zentralen Umsetzung des AVV-Fahrtendeckels sowie den auf alle Mandanten übertragbaren Funktionen des Ticketshops und der Whitelabel-App, sind diese ebenfalls in der mobil.nrw App implementiert und nutzbar.

V. eTarif und Verträge

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.

Damit - begleitend - ein Datenaustausch zwischen den verschiedenen Kooperationspartnern z. B. im Rahmen des eTarif – Tarifcontrolling sowie der Einnahmenaufteilung stattfinden kann, muss eine datenschutzrechtliche „Vereinbarung zur gemeinsamen Verantwortung eTarif“ zwischen den Kooperationspartnern abgeschlossen werden. Sie ist Voraussetzung für einen rechtssicheren Datenaustausch. Diese Vereinbarung ist fertiggestellt und wird nach einer organisatorischen Endabstimmung unterzeichnet werden.

Die datenschutzrechtliche Konformität ist für die Kunden sowie alle weiteren Akteure zu jeder Zeit sichergestellt.

11. Einsteigen und Mitreden, Bericht zum Start der neuen Dialogplattform

Zum 25.05.2022 startete die Plattform „Einsteigen und Mitreden“ in ihrer überarbeiteten Form, die jetzt neben den bekannten offenen Dialogen auch die neue „VRR Community“ beherbergt. Wie im Sitzungsblock Juni 2022 berichtet, beabsichtigt die VRR AöR mit der VRR Community eine Gruppe von engagierten ÖPNV Nutzenden aufzubauen, die Interesse haben, Anregungen zu Optimierung bei gewissen Themen abzugeben.

Der erste Aufruf sich zu engagieren und Hinweise zur Optimierung zu geben, konzentrierte sich auf das Thema des VRR-Schnellverkehrsplans. Bereits 170 Nutzer*innen folgten dem Aufruf. Neben Antworten zu einer Umfrage, die Einblicke zu Nutzungsanlässen und -kontexten gewährte, wurden viele Ideen zu Optimierung und Hinweise auf Lösungen anderer Unternehmen benannt. Die Fachabteilung wird bei der Überarbeitung des Schnellverkehrsplanes zum Ende des Jahres 2022 genau prüfen, welche Ideen unter Wahrung und Optimierung der Barrierefreiheit umsetzbar sind. Vorrangig in Betracht gezogen werden die Anregungen zur Optimierung von Schriftgrößen, die Integration von IC Linien auf denen der Nahverkehrstarif gilt, die Einarbeitung des VRR Tarifraums, wie auch die Integration der XBus-Linien. Als besonders spannend werden auch die Anregungen zur Ausgestaltung der digitalen Darstellungsvarianten des Schnellverkehrsplans angesehen.

Nach Abschluss des VRR Communitydialogs, startete im zweiten Schritt am 20.06.22 der offene Dialog zu der Fragestellung, wie Nutzer*innen derzeit und zukünftig ihre Verkehrsmittelwahlentscheidung treffen. Hier konnten Nutzer*innen schildern, welche Aspekte für sie dabei eine Rolle spielten. Mit 65 Beiträgen und 17 Kommentaren war die Resonanz aufgrund der Sommerferien eher gering. Die Beiträge waren jedoch geprägt von kritischen Äußerungen zur derzeitigen Qualität des SPNV und von Anregungen zur starken Vereinfachung des Tarifs.

Die neue Dialogplattform soll zukünftig weiterwachsen und mit wechselnden Themen situativ fahrgastrelevante und aktuelle Themen aufgreifen und damit fachlichen Entscheidungen des VRR eine weitere Facette der Nutzerorientierung ermöglichen.