



öffentlich

<b>Beschlussvorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Sachstandsbericht</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/IX/2016/0241</b>	<b>11.11.2016</b>	<b>4</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	30.11.2016	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.12.2016	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.12.2016	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.12.2016	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.12.2016	<input type="checkbox"/>

**Beschlussvorschlag:**

Kenntnisnahme

**Begründung/Sachstandsbericht:**

**Inhaltsverzeichnis:**

1. Novellierung ÖPNVG NRW (8. ÖPNVG-ÄndG)
2. Enquetekommission IV
3. Moderne Bahnhöfe „#1 von 150“
4. Digitale Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV
5. Aktueller Sachstand Hertener Bahn
6. Faltrad – Kooperationen VRR - ADFC
7. Qualitätsmanagement Kundensysteme
8. Sicherheitskonzept

9. Sachstand Schlaue Nummer
10. Open-Data Plattform des VRR-Innovations- und Kooperationschance
11. Auskünfte Großstörungen
12. Status Feldtest eTarif

## **1. Novellierung ÖPNVG NRW (8. ÖPNVG-ÄndG)**

Der Gesetzentwurf der Landesregierung NRW vom 06.07.2016 wurde in den Landtag eingebracht und nach der 1. Lesung am 15.09.2016 im Landtag an den Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags NRW zur Beratung verwiesen.

Mit Schreiben vom 13.10.2016 hat der Vorsitzende des Ausschusses den VRR im Rahmen der öffentlichen Anhörung zur Stellungnahme aufgefordert.

Der Gesetzentwurf der Landesregierung NRW entspricht im wesentlichen Teilen dem Ministerialentwurf von April 2016. Aus Sicht der VRR AöR sind folgende wesentlichen Punkte zu beanstanden:

- Weisungsrecht des Landes NRW wird abgelehnt
- Zweckmäßigkeitsweisungsrecht des Landes NRW sollte entfallen
- Einvernehmen beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse sollte unverändert bestehen bleiben
- Wiedereinführung der Bedarfsplanpflicht zur Förderung von Schieneninfrastrukturvorhaben nicht zweckdienlich und angemessen.

Der Vollständigkeit halber wird auf die als Anlage beigefügten Stellungnahmen der VRR AöR vom 07.06.2016 und 28.10.2016 verwiesen.

## **2. Enquetekommission IV**

Nach der Einsetzung der EK IV mit dem Thema „Neue Organisationsstruktur für das Land Nordrhein-Westfalen“ im Mai 2014 hat die EK IV nunmehr, am 22.09.2016, den ersten Entwurf eines Abschlussberichtes vorgelegt. Der Abschlussbericht soll noch in dieser Legislaturperiode im Landtag vorgestellt werden.

In dem rund 260 Seiten umfassenden Bericht, setzt sich die Kommission unter anderem für eine *Optimierung und Harmonisierung der Verwaltungsstrukturen und Verfahrensweisen im Bereich der Zweckverbände, Verkehrsverbände und Tarifräume* ein. Die Handlungsempfeh-

lung an das Land auf Seite 206 diesbezüglich lautet:

**„97. Schaffung einer Landesnahverkehrsgesellschaft durch das Land Nordrhein-Westfalen.“**

Am 28.10.2016 fand auf Einladung der EK IV ein „öffentliches Sachverständigengespräch“ zur „Neuen Organisationsstruktur für das Land NRW“ statt. Die VRR AöR hat den im Vorfeld verschickten Fragenkatalog beantwortet. Gemeinsam mit dem ZV NWL und ZV NVR hat die VRR AöR ergänzend in einem sog. Eckpunktepapier Stellung gegen die Vorschläge der EK IV, insbesondere gegen die vorgenannte Handlungsempfehlung, bezogen. Der Fragenkatalog sowie das Eckpunktepapier sind als Anlage dieser Vorlage beigefügt.

**3. Moderne Bahnhöfe „#1 von 150“**

Die DB Station & Service AG führt seit September 2016 eine Informationsoffensive für NRW aus, die die einzelnen Modernisierungsmaßnahmen an den Bahnhöfen zu einer gemeinsamen Dachkampagne zusammenfasst. Der Name der Kampagne „#1von150“ bezieht sich dabei auf die Gesamtanzahl der Stationen in NRW, nämlich rd. 150, die bis 2023 modernisiert werden. Alle Beteiligten (Land, DB, Aufgabenträger) sollen sich hinter die Kampagne versammeln und präsentieren sich im Schulterschluss für den rd. 1 Mrd. € Modernisierungsinvestitionen an den NRW-Bahnhöfen und Stationen.

Ziel dieser Kommunikationskampagne ist, dass der breiten Öffentlichkeit (Kunden sowie Bürgerinnen und Bürgern) das hohe Engagement der Projektbeteiligten in der Modernisierung von NRW-Bahnhöfen und das dahinterstehende Gesamtvolumen des Komplettpakets vermitteln werden soll. Die Zielgruppen sollen dabei frühzeitig und umfangreich über die Vielzahl an verschiedensten Modernisierungsmaßnahmen an den NRW-Bahnhöfen informiert und gleichzeitig auf die Verbesserungen der Aufenthaltsqualität aufmerksam gemacht werden.

Der Startschuss für die Infokampagne „#1von150“ war ein hochkarätig besetzter Pressetermin am 07.09.2016, der als inhaltlichen Aufhänger – neben den landesweiten Modernisierungsaktivitäten – speziell die Baumaßnahmen am Hbf. Duisburg vorstellte. Der Öffentlichkeit wurde landesweit erstmals das Kampagnen-Motiv und die interaktive Website [www.1von150.de](http://www.1von150.de) präsentiert, die sämtliche 150 Bahnhofs-Umbauprojekte dokumentiert.

#### 4. Digitale Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV

Wie im letzten Sitzungsblock berichtet, hat sich der VRR an dem Aufruf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) zum Förderwettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ beteiligt. Nachdem die zum 15.04.2016 eingereichte Projektskizze positiv beschieden wurde, sind in den letzten Monaten vom VRR und 16 Kommunen die erforderlichen Projektanträge erarbeitet und fristgerecht bis zum 30.09.2016 beim Projektträger eingereicht worden.



Im Vergleich zur Projektskizze sind die Förderanträge verbindlich und enthalten konkrete Angaben z.B. zur genauen Standortplanung, Kalkulationen und Eigenbeteiligungsbestätigungen. Die Bewilligung vorausgesetzt, wird die VRR AöR gemeinsam mit den kommunalen Partnern damit ein bundesweit einmaliges Verbundprojekt in den Jahren 2017 und 2018 umsetzen, welches die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV in einer bisher nicht bekannten Größenordnung in der Region spürbar erweitert. Das Gesamtvolumen der Maßnahme beträgt ca. 5 Mio. €. In 16 Kommunen werden an 64 Standorten insgesamt über 1.000 neue sichere Radabstellanlagen realisiert.

<b>Teilnehmende Städte</b>	
	<b>Geplante Stellplätze</b>
<b>Bochum</b>	186
<b>Dortmund</b>	80
<b>Düsseldorf</b>	120
<b>Duisburg</b>	51
<b>Ennepetal</b>	14
<b>Essen</b>	45
<b>Gelsenkirchen</b>	145
<b>Hagen</b>	34
<b>Hilden</b>	23
<b>Krefeld</b>	172
<b>Langenfeld</b>	10
<b>Mönchengladbach</b>	50
<b>Monheim</b>	20
<b>Mülheim/Ruhr</b>	56
<b>Oberhausen</b>	40
<b>Ratingen</b>	20

Ziel ist es, durch die innovativen Neuerungen das inter- und multimodale Verkehrsverhalten zu Gunsten des Mobilitätsverbundes zu fördern.

So sehen die Planungen auch kurzfristige Reservierungsmöglichkeiten von einem Teil der Radabstellanlagen über eine App- und Weblösung vor und es wird angestrebt, mit den ÖPNV-Chipkarten den Zugang zu den elektronischen Schließsystemen zu realisieren.

Parallel zum Bau der Radabstellanlagen wird ein Softwarehintergrundsystem entwickelt, welches es den Nutzern erlaubt, mit einer Anmeldung die Anlagen bei allen Kooperationsstädten zu nutzen. Zudem wird das Hintergrundsystem so gestaltet, dass die Funktionalitäten über Schnittstellen u.a. auch in die VRR-App integriert werden können. Für die Umsetzung dieser dargestellten Aufgabenpakete zeichnet sich der VRR verantwortlich. In Abstimmung mit den beteiligten Kommunen werden zentral durch den VRR ein Markenvorschlag und Kommunikationsmaterialien entwickelt sowie die begleitende Evaluation beauftragt.

Die Kommunen sind für die lokale Realisierung der Radabstellanlagen verantwortlich. Dazu gehören Flächenplanung, Tiefbau (Kalkulation und Realisierung) sowie Ausstattung der Boxen, etc. Zudem wird der Betrieb der Radabstellanlagen zumindest für die Bindefrist der Fördermaßnahme durch die Kommunen garantiert, sei es durch Vergabe der Leistungen an Drit-

te wie an Verkehrsunternehmen oder eigenverantwortlich.

Nach Bewilligung durch den Fördergeber, die voraussichtlich im Dezember 2016 erfolgen wird, wird die EU-weite Ausschreibung der Infrastruktur sowie Software schnellstmöglich gestartet. Aktuell werden zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft der Kommunen die entsprechenden Anforderungen definiert. Die erforderlichen Ausschreibungen werden in der Arbeitsgruppe abgestimmt und vom VRR durchgeführt. Die Arbeitsteilung, das Rollenverständnis, die Rechte und Pflichten der Partner etc. werden in einer Kooperationsvereinbarung geregelt, die derzeit final zwischen den Beteiligten abgestimmt wird.

## **5. Aktueller Sachstand Hertener Bahn**

Im Rahmen diverser Voruntersuchungen zur Realisierung der Hertener Bahn wurde die grundsätzliche Fahrbarkeit durch vom VRR beauftragte Gutachter und von DB Netze bestätigt. Untersuchungsgegenstand war ein stündlicher Betrieb mit den Haltepunkten Gelsenkirchen Buer-Nord, Westerholt, Herten-Mitte und Recklinghausen Hbf.

Hinsichtlich der Finanzierung wurde von Seiten des Landes NRW die Maßnahme als indisponibel eingestuft, so dass einer Finanzierung nichts im Wege steht. Die dafür notwendigen Finanzmittel stehen beim VRR bereit.

Ungeklärt war bisher der Planungs- und Baubeginn der neu zu errichtenden Stationen Westerholt und Herten-Mitte sowie der zu erweiternden Station Gelsenkirchen Buer-Nord. Auf Grund einer sehr hohen Auslastung durch andere laufende Projekte konnte von DB Station&Service zunächst keine verbindliche Aussage darüber getroffen werden. In gemeinsamen Gesprächen ist es VRR und DB Station&Service gelungen, trotz der hohen Auslastung den Planungsbeginn aller drei Stationen für 2017 zu terminieren. DB Station&Service hat sich in den Gesprächen dem Projekt gegenüber sehr aufgeschlossen gezeigt und äußerst konstruktiv an einer Lösung mitgewirkt.

Die Bahnentwicklungsgesellschaft (BEG) wird eine städtebauliche Planung im Bereich der Station Westerholt durchführen. DB Station&Service und die BEG werden kurzfristig klären, ob sich im Hinblick auf den Bau der Station Westerholt Synergien erzielt werden können.

Planungsbeginn ist im ersten Quartal 2017 mit der Station Herten-Mitte. Mit den beiden anderen Stationen soll in der zweiten Jahreshälfte 2017 begonnen werden. Unter Berücksichtigung der Planungs- und Genehmigungsphasen kann von einem Baubeginn in Herten-Mitte in 2019 ausgegangen werden. Die anderen Stationen folgen zeitversetzt.

## 6. Faltrad – Kooperationen VRR – ADFC

Im Sitzungsblock Februar 2015 wurde der Beschluss gefasst, eine Kooperation mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) NRW zum Thema „ADFC-VRR-Faltrad“ einzugehen. Mit dem Startschuss in Form eines Pressterters am 18.8.2015 wurde das Projekt umgesetzt.

Eine Zwischenbilanz zeigt, dass im Zeitraum August 2015 bis Oktober 2016 126 VRR/ADFC-Falträder verkauft werden konnten. Die Zahlen sind vergleichbar mit den Verkaufszahlen in anderen Verbänden.

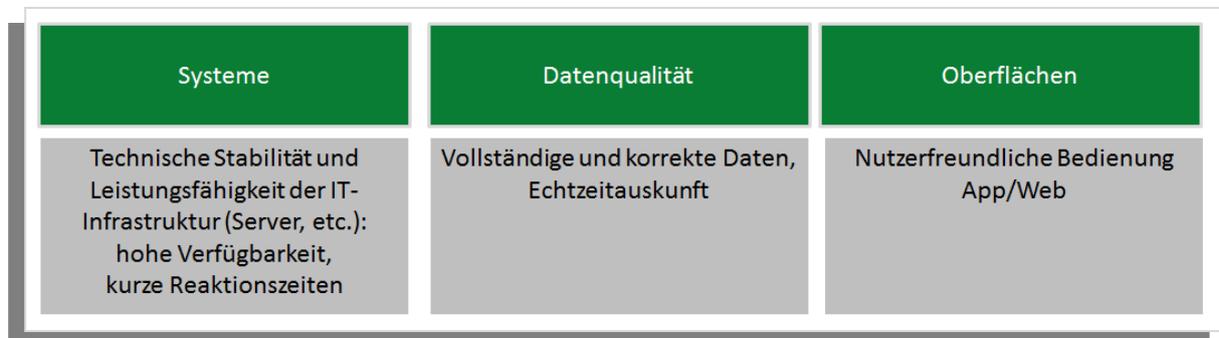
Auf einen Modellwechsel (Neues Modell 2017) wird im November 2016 in den sozialen Netzwerken (insb. Facebook) hingewiesen. Unterstützt wird dies durch einen kurzen Filmbeitrag, der einen Erfahrungsbericht eines Nutzers wiedergibt. Zu Beginn der Fahrradsaison 2017 werden weitere Maßnahmen eingeleitet, die die Idee des Faltrads nach vorne bringen sollen.

Nach der Fahrradsaison 2017 wird es eine Evaluation geben, deren Ergebnisse im darauffolgenden Sitzungsblock vorgestellt werden.

## 7. Qualitätsmanagement Kundensysteme

Mit der Neuausrichtung zur Digitalisierung wurde das Qualitätsmanagement (QM) Kundensysteme in der Linienorganisation des VRR verankert. In der Folge wurde ein QM-Projekt gestartet, das das Ziel hat, ein praktikables, leicht handbares System zur Qualitätssicherung der Auskunftssysteme (EFA etc.) und des TicketShops zu etablieren. Das Projekt wird als strategisch wichtige Maßnahme im VRR-Maßnahmencontrolling geführt.

Zu Beginn wurden drei VRR-interne Themenfelder bzw. Funktionsbereiche ermittelt, die maßgeblichen Einfluss auf die Qualität der Auskunftssysteme und des Ticketshops haben.



Der Aufbau entspricht den üblichen Fahrgastanforderungen an Kundensysteme. Die Projektstruktur wurde entsprechend dieser Gliederung aufgesetzt.

Es wurden zu jedem Themenfeld entsprechende Kennzahlen inklusive Zielwerte festgelegt,

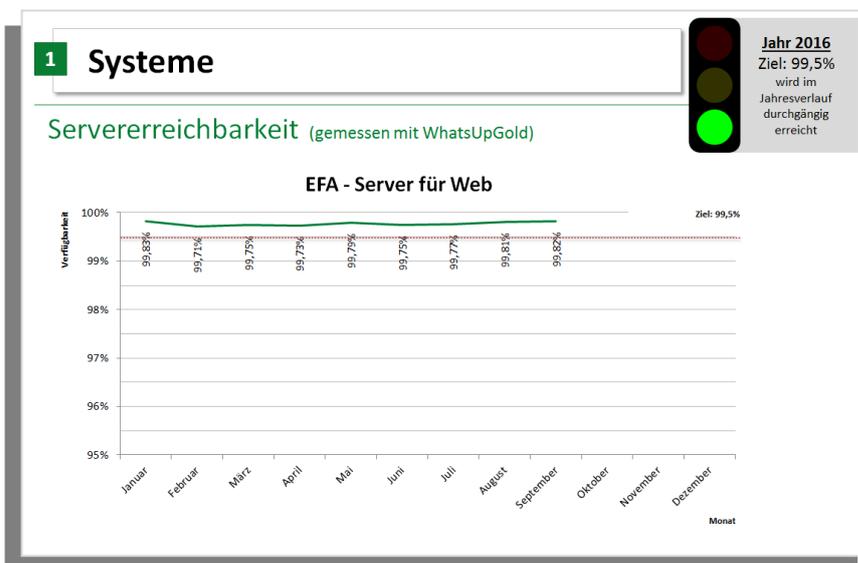
die unmittelbaren Einfluss auf die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Kundensystemen haben:

## Kennzahlen:

- 1 Systeme:**
  - Servererreichbarkeit
  - Antwortzeiten
- 2 Datenqualität:**
  - Verkehrsunternehmen mit Echtzeit
  - Verfügbarkeit Echtzeitdaten
  - Datenübernahme
- 3 Oberflächen:**
  - Download-Zahlen
  - App-Store-Bewertung
  - Laufende Installationen

Die Kennzahlen werden künftig in den VRR-Gremien jährlich berichtet. Dieses ermöglicht einerseits eine transparente Darstellung der Qualität der Kundensysteme. Andererseits dient es dem Controlling der Zielwerte. Bei Nichterreichen dieser Werte werden entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen.

Das Qualitätsreporting soll Ende 2016 als dauerhaftes Instrument eingeführt werden, im kommenden Sitzungsblock I/2017 werden im Rahmen des Jahresberichts Auskunftssysteme und Kundenkontakte die zugehörigen Qualitätswerte erstmalig aufbereitet bzw. vorgestellt. Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft die Jahresübersicht zur Servererreichbarkeit:



Die vorgenannten Gegensteuerungsmaßnahmen werden entsprechend des bekannten Qua-

litätskreislaufs identifiziert und durchgeführt:



Konkret bedeutet dies, dass es für alle Kennzahlen verantwortliche Mitarbeiter in der Linienorganisation gibt, die bei Abweichungen der Kennzahlen im Qualitätsreport von den vereinbarten Zielwerten künftig Maßnahmen zur Erreichung des Zielzustandes einleiten. Als Basis dienen vorgegebene Prüfschemata, die in knappen Standard-Vorgaben für jedes Themengebiet beschrieben werden (im Regelfall sind etwaige Verbesserungen VRR-intern zu initiieren, lediglich bei bestimmten Fragestellungen zur Verfügbarkeit von Echtzeitdaten und zur Datenübernahme in die EFA werden ggf. die Ansprechpartner der Verkehrsunternehmen angefragt).

## 8. Sicherheitskonzept

Ausgehend von der Bestätigung des Konzepts Sicherheit im SPNV und Verfügungsteams im Sitzungsblock Juni 2016 wurden in den dort genannten Handlungsfeldern weitere Maßnahmen umgesetzt:

- Vermehrter Personaleinsatz: Linienspezifische Aufstockung des Personals
- Videoeinsatz: Abstimmung eines Positionspapiers auf Arbeitsebene der Aufgabenträger zum Videoeinsatz im SPNV
- Sensibilisierungsmaßnahmen: Multiplikatoren Schulung zur Früherkennung geplanter Anschläge im ÖPNV (durchgeführt) und SPNV (November 2016)
- Sicherheitskooperationen: Konstitution des AK Sicherheit der Aufgabenträger

Ein wesentlicher Schwerpunkt lag auf der Vorbereitung zur Umsetzung der Verfügungsdienste Sicherheit.

Hierzu werden Teams mit jeweils zwei Sicherheitspersonalen gebildet, die von einem Dienst-

leister für alle EVU gestellt und in Nahverkehrszügen eingesetzt werden. Ergänzt werden die Teams durch je einen Fahrausweisprüfer, welcher von den EVU gestellt wird. Die so zusammengesetzten Teams (zwei Sicherheitskräfte und ein Fahrausweisprüfer) werden als Verfügungsdienste bezeichnet.

Die Einsatzzeiten der Verfügungsdienste werden in Regeldienstplänen variabel auf Basis der Erkenntnisse aus den der Bundespolizei, der EVU und des VRR zur Verfügung stehenden Informationsquellen gestaltet. Die Einsatzsteuerung erfolgt über eine zentrale Sicherheitsleitstelle, die über eine erprobte Schnittstelle zu den Bundespolizeiinspektionen im VRR-Bediensgebiet verfügt. In akuten Gefahrensituationen weichen die Verfügungsdienste auf Veranlassung der Leitstelle von der Regeldienstplanung ab.

Entscheidend für die Umsetzung ist die Förderung durch das Land, bisher liegt zum Förderantrag die Bewilligung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns vor, die finale Bewilligung wird zeitnah erwartet.

Das einjährige Pilotprojekt wird begleitend evaluiert und die gewonnenen Erkenntnisse sollen für eine Entscheidung zur weiteren Umsetzung beitragen.

Bisher wurden die nachfolgend beschriebenen Vorarbeiten durchgeführt:



In den nächsten Schritten sollen die entsprechenden formalen Voraussetzungen zum Einsatz der Verfügungsteams (Vertragsanpassungen, Hausrechtübertragungen etc.) mit/zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen werden. Die operative Umsetzung soll danach zeitnah erfolgen.

Sofern erste aussagekräftige Ergebnisse im Rahmen der Evaluation vorliegen, werden diese voraussichtlich im Juni/Juli-Sitzungsblock 2017 vorgestellt. Parallel soll der Runde Tisch „Sicherheit im VRR“ etabliert werden.

## **9. Sachstand Schlaue Nummer**

In der Sitzung des Verwaltungsrates am 30.06.2014 (siehe Drucksache Nr. **R/VIII/2014/0542**) wurde beschlossen, die Finanzierung der Schlaue Nummer durch die Verkehrsunternehmen im Verbundgrundvertrag zu regeln. Hierzu wurde der Verbundgrundvertrag entsprechend angepasst und auch die Beteiligung der VRR AöR in Höhe von 3 % an diesen Kosten vertraglich festgelegt.

Der Vorstand der VRR AöR wurde vom Verwaltungsrat beauftragt, diese Beteiligung in Höhe von 3 % an den Kosten für die Call-Center-Leistungen unter Berücksichtigung des von den SPNV-Bruttoverträgen verursachten Leistungsanteils nach 2 Jahren zu überprüfen und ggfls. anzupassen.

Die Beteiligung beschränkt sich auf den direkten oder indirekten Aufwand der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die nicht an der „VU – Sonderumlage Hotline“ beteiligt sind. Im Rahmen des Verkehrsvertrags sind diese EVU verpflichtet für Fahrgäste ebenfalls eine eigene Hotline bereitzustellen.

Im Auftrag des VRR wurde im Jahr 2016 der Prozentsatz durch das beauftragte Call-Center ermittelt. Hierzu wurden innerhalb eines Zeitraums von 3 Wochen alle, über die Schlaue Nummer bei dem Call-Center eingegangenen Anrufe erfasst und ausgewertet.

Die Auswertung hat einen Anteil für die VRR AöR in Höhe von **3.19%** ergeben.

Aufgrund dieses Ergebnisses hat sich der AK MTV darauf verständigt, den im Verbundgrundvertrag festgelegten Anteil der VRR AöR in Höhe von 3% beizubehalten. Die nächste Überprüfung soll im Jahr 2018 erfolgen. Danach wird der VRR-Anteil im 1-Jahres-Rhythmus überprüft.

## **10. Open-Data Plattform des VRR- Innovations- und Kooperationschance**

2015 wurde auf Basis des Vertrages zur Datenlieferung und -nutzung zwischen VU und VRR ein Mustervertrag für Datenabnehmer „Open VRR-Vereinbarung“ erarbeitet. Dieser Datenabnehmervertrag erfüllt nach einer kurzen Bewährungszeit die Belange der Industrie „Abnehmer“.

Interessierten, die um Nutzung von Fahrplandaten angefragt haben, wurde der erarbeitete Mustervertrag „Open VRR-Vereinbarung“ für Datenabnehmer vorgelegt. Der Datenabnehmervertrag wurde von den Datenabnehmern ohne Änderungen unterschrieben.

Nach fast einem Jahr kann festgehalten werden, dass sich unser Mustervertrag für Datenabnehmer erfolgreich bewährt hat.

Die nachfolgend aufgeführten Unternehmen haben mit dem VRR diesen Datenabnehmervertrag geschlossen:

- **Microsoft Corporation, Bing Maps**

Kurzbeschreibung:

„Mit Bing Maps können Nutzer auf Bing.com, in Windows und in Windows Phone, Karten-Apps sowie mit Hilfe von Cortana (Microsoft-Sprachassistentin) nach Routen von öffentlichen Verkehrsmitteln suchen. Sofern verfügbar, zeigt Bing Maps Informationen in Echtzeit an.“

- **Siemens AG, Mobility Management**

Kurzbeschreibung:

„Um Siemens Mitarbeitern noch mehr Komfort auf ihren Reisen zu ermöglichen, bietet der STN Companion ab sofort eine gebündelte Kartenfunktion an. Zu den Siemens Standorten und gebuchte Reiseleistungen, können damit auch ÖPNV Haltestellen und Live-Auskünfte zu Fahrplänen zur Verfügung gestellt werden.“

- **Moovit**

Kurzbeschreibung:

„Die Mobilitäts-App von Moovit gibt Auskunft zu Verbindungen im urbanen Nahverkehr. Sie bietet Nutzern die Möglichkeit Routen zu planen und zu vergleichen, Linien und Haltestellen zu favorisieren um personalisierte Betriebsmeldungen zu erhalten. Moovit nutzt einen eigenen Algorithmus zur Routenberechnung, der die statischen Fahrplandaten als Grundlage verwendet. Wo möglich wird die Auskunft um bereitgestellte Echtzeitdaten ergänzt. Zusätzlich fließen Informationen der Nutzer mit ein, welche passiv (z. B. durch GPS Ortung des Handys) oder aktiv (durch das Einstellen von Nutzermeldungen) generiert werden.“

- **Citymapper**

Kurzbeschreibung:

„Citymapper ist eine Routenplaner-App, die Routen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, Taxis und Fahrrad anbietet.“

Mit der Realisierung der OpenData-Plattform wurde inzwischen begonnen. Nach dieser Be-

währungsprobe sind die letzten Hürden für eine Onlineschaltung der Plattform genommen. Nach Abschluss der Programmierarbeiten zum Ende des Jahres 2016 steht eine umfangreiche Test- und Freigabephase an, die in der ersten Jahreshälfte 2017 mit der Onlineschaltung abgeschlossen werden soll.

Potentielle Nutzer werden, wie bereits im letzten Sitzungsblock (siehe Drucksache Nr. **Z/IX/2016/0222**) angekündigt, in Form einer Veranstaltung, auf das neue Portal aufmerksam gemacht.

Der VRR OpenData-Plattform Ansatz bringt auch einen weiteren wichtigen Kooperationsansatz mit anderen Verbänden mit sich. Im Austausch und der Vernetzung mit den großen Verbänden in Deutschland ist das Interesse bekundet worden, eine gemeinsame Opendata-Initiative ÖPNV/SPNV in 2017 auf Basis der beim VRR geschaffenen OpenData-Plattform zu starten.

## **11. Auskünfte Großstörungen**

### DB HIM Ereignismeldungen in der neuen VRR-APP

Der VRR arbeitet mit der DB Regio AG an einem Kommunikationskonzept für (Groß-) Störungen, bei der alle für den Fahrgast relevanten Informationen ausgetauscht werden sollen (siehe dazu Drucksache Nr. Z/IX/2015/0120 Sachstand „Jahresbericht der VRR-Auskunftssysteme für Kunden (Auskunft / Qualität / Großstörung)“). Eine erste wichtige Maßnahme des Konzeptes wurde umgesetzt und befindet sich in der Test- und Freigabephase.

Bei der DB Regio werden alle für die Information der Reisenden notwendigen und bei ihnen vorhandenen Daten in einem System (HIM - Hafas Information Manager) eingepflegt und verwaltet. HIM kann diese Meldungen anderen Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen. Es handelt sich bei diesen Meldungen um z. B. Verspätungsmeldungen, Gleis-/ Steigwechsel, Umleitungen, Fahrtausfälle, Teilausfälle, Zusatzfahrten, außerplanmäßige Halte, außerplanmäßiger Haltentfall und Textinformationen für Verspätungsbegründungen und Großstörungen.

Um diese Informationen den Fahrgästen in den VRR Auskunftssystemen zur Verfügung zu stellen wurde eine Schnittstelle zwischen HIM und dem VRR Fahrgastinformationssystem realisiert. Mit der Realisierung der Datenschnittstelle wurde im Februar 2016 begonnen. Zurzeit werden die geplanten Abschlusstests und die Ausgabe in der VRR-Fahrplanauskunft durchgeführt.

Die Produktivschaltung der HIM-Meldungen wird planmäßig in der neuen VRR-

Gemeinschafts-APP für alle Fahrgäste erfolgen.

Als weitere Maßnahme sollen die entsprechenden Meldungen der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über die Datendrehscheibe bei der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) beim VRR an alle Datenabnehmer verteilt werden können. Die Realisierung ist für 2017 geplant. Die Datenabnehmer sind dabei insbesondere die Fahrplanauskunftssysteme in NRW, DB RIS und DB Stationen&Service sowie die NRW-Landesportale für ÖPNV/SPNV.

## **12. Status Feldtest eTarif**

Zum Zeitpunkt des letzten Sachstandsberichts (Drucksache Nr. M/IX/2016/0225) hatte der VRR den Verkehrsunternehmen angeboten, die Teilnehmerzahl für die Marktforschung zum eTarif-Feldtest zu erhöhen und eine dadurch mögliche Stichprobenerhöhung vorzunehmen. Von einer solchen Erhöhungsoption haben acht Verkehrsunternehmen Gebrauch gemacht. Voraussetzung dabei ist, dass die Anzahl der am Feldtest teilnehmenden Menschen die Anzahl der aufzustockenden Stichprobe übersteigt. Die Aufstockungswünsche sind in einen optionalen Teil der Leistungsbeschreibung zur Marktforschung eTarif-Feldtest eingegangen.

Die Vorbereitung der kommunikativen Arbeiten rund um den Feldtest wie z.B. die Kommunikation zur Teilnehmergewinning und die Erstellung einer Projekthomepage ist in einen Agenturauftrag zur Gesamtkommunikation der digitalen Services im VRR eingeflossen.

Noch im November 2016 beginnen die internen Arbeiten an der Formulierung der Tarifbestimmungen für den im Feldtest zur Anwendung kommenden eTarif. Die notwendigen Datenschutzbestimmungen werden auf Basis der im Pflichtenheft zum Testsystem manifestierten Datenflüsse formuliert.

Das Testsystem wird auf Basis der bereits beim VRR vorhandenen, bzw. in der Beschaffung befindlichen Komponenten Fahrtbegleiter, Fahrplanauskunftssystem und App erstellt. Die Vergabe zur Erstellung des Systems wird voraussichtlich Ende November erfolgen.

Die Bewilligung des im Juni 2016 gestellten Förderantrags gem. §14 ÖPNVG wird in Kürze erwartet. Eine Vergabe zur Erstellung des Systems ist hieran geknüpft.

Die Test-App wird auf Basis des neuen Designs der neuen Verbund-App im Mandanten Bogestra gestaltet. Die Bogestra wird als Kundenvertragspartner für alle Testkunden fungieren, die das System im VRR nutzen werden. Hierzu hat am 3. November ein gemeinsamer Workshop stattgefunden, bei dem unter anderem die datenschutzrechtlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen abgestimmt wurden.