



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2018/0403	16.02.2018	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	05.03.2018	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	06.03.2018	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.03.2018	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.03.2018	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen im VRR seit 2008
2. „DeinRadschloss“: Aufbau in 2018
3. Tarifkooperationsvertrag VRR / VRS
4. Rollator-Tag NRW 2017
5. Zwischenbericht Machbarkeitsstudie Bahnsteighöhenkonzept
6. Sachstand Haard-Achse
7. Bericht aus den Verbundprojekten
8. Nutzung von Chipkarten im VRR
9. Kennzahlen mobiler Applikationen im Verbund
10. Fahrplandaten für externe Systeme

11. Jahresbericht Kundenkontakte
12. Produkt- und Kontrollmodule (PKM)
13. Sachstand Datenschutzaspekte bei den aktuellen Entwicklungen der VRR-Kundensysteme VRR-App, Praxistest nextTicket und Cibo VRR

1. Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen im VRR seit 2008

Seit der Übernahme der Aufgaben der Infrastrukturförderung vom Land NRW zum 01.01.2008 wurde auch die zuwendungstechnische Abwicklung von 256 bereits bewilligten Vorhaben übernommen – 233 Vorhaben (91%) konnten inzwischen durch Abrechnung in die langjährige Zweckbindung überführt werden. Hierfür wurden Ausgaben i. H. v. rund 624 Mio. € geleistet. Größte Einzelmaßnahme neben der Wuppertaler Schwebebahn ist hier der Bau der am 20.02.2016 eröffneten neuen U-Bahnlinie „Wehrhahnlinie“. Diese beiden Maßnahmen befinden sich noch in der finalen Umsetzungsphase und konnten daher noch nicht abgerechnet.

Im Förderprogramm gemäß § 13 ÖPNVG NRW (Maßnahmen im besonderen Landesinteresse) wurden die Finanzierungen von Baumaßnahmen an **Großbahnhöfen** der DB AG in **Essen, Dortmund, Duisburg** und **Hagen** auf den Weg gebracht.

Eines der wichtigsten Großprojekte ist der Ausbau der 24 Stationen im VRR-Gebiet auf den **RRX-Außenästen**, die die Befahrbarkeit der Strecken mit den ab 2019 verkehrenden neuen RRX-Fahrzeugen sichern. Im Zuge dieser Projekte werden die Bahnsteiglängen auf 215 m erweitert und die Bahnsteighöhen auf 76 cm über Schienenoberkante umgebaut. Diese Projekte werden z. Z. mit höchster Priorität verfolgt.

Neben dem Ausbau der Stationen an den RRX-Außenästen gibt es auch insgesamt drei Bahnstehmodernisierungsoffensiven (MOF), die zur Steigerung der verkehrlichen Attraktivität von vorhandenen kleineren und mittleren Stationen aufgestellt wurden:

- Die Projekte der **MOF 1** wurden finanziell abgeschlossen.
- In der seit 2008 laufenden **MOF 2** mit einem landesweiten Gesamtinvestitionsvolumen von rund 481 Mio. € bei 120 Projekten sind 53 Vorhaben im VRR-Raum angesiedelt, wovon 29 Projekte baulich abgeschlossen sind, 11 Projekte sich im Bau befinden und weitere 13 Projekte bis 2023 abgeschlossen werden sollen.

- In der mit der DB Station & Service AG im Jahr 2016 vereinbarten **MOF 3** wurden 21 Stationen mit einem Zuwendungsvolumen i. H. v. 101,2 Mio. € aufgenommen. Hierin befindet sich auch die Modernisierung der **Hbf. Oberhausen** und **Wanne-Eickel**, die im Rahmen dieses Programmes grundlegend erneuert werden. Die Projekte der Modernisierungsoffensive 3 stehen noch unter dem Zustimmungsvorbehalt der DB AG bezüglich des vom Land NRW beschlossenen Bahnsteighöhen- und -längenkonzeptes.

Ein weiteres Großprojekt des besonderen Landesinteresses ist der im Dezember 2017 bewilligte Bau der **Verlängerung der Regiobahn von ME-Stadtwald bis Wuppertal Hbf.** inklusive Elektrifizierung der gesamten kommunalen Streckenabschnitte. Die Finanzierung der 80 Mio. € Zuwendungen erfolgt über das GVFG-Bundesprogramm im Landesprogramm des besonderen Landesinteresses. Die Maßnahme ist im Bau.

Der VRR beteiligt sich zudem mit 3 Maßnahmen am vom Bund initiierten **Zukunftsinvestitionsprogramm**, welches den barrierefreien Ausbau von „kleinen“ SPNV-Stationen beinhaltet, und im Jahr 2018 abgeschlossen sein muss. Weitere Abstimmungen laufen derzeit zum DB-Programm der sog. **DB-Stationsoffensive**. Ziel dieses Programms ist der Bau zusätzlicher Stationen zur Steigerung des Personenfahrgastaufkommens.

Über die genannten SPNV-Maßnahmen hinaus gibt es noch eine Reihe weiterer Vorhaben, die unter anderem vom VRR angeschoben wurden, und /oder weiter vorangetrieben und aus Fördermitteln bezuschusst werden. Stellvertretend hierfür sind dies die Projekte:

- Elektrifizierung der Strecke **Wesel - Bocholt** (gemeinsam mit dem NWL),
- Reaktivierung der „**Hertener Bahn**“ zwischen Bottrop, Herten und Recklinghausen sowie
- Reaktivierung der „**Niederrheinbahn**“ zwischen Moers und Kamp-Lintfort.

Im vom VRR verantworteten Förderkatalog nach § 12 ÖPNVG NRW (seit dem Jahr 2008) konnten durch Verwaltungsratsbeschlüsse insgesamt 910 Vorhaben eingeplant werden, davon konnten bis zum 31.12.2017 insgesamt 695 Maßnahmen mit Zuwendungen i. H. v. 575 Mio. € bewilligt werden. 484 Maßnahmen wurden bereits fertiggestellt und in die Zweckbindung überführt. Folglich sind noch 211 Maßnahmen im Bau und werden finanztechnisch durch den VRR betreut. Die durch Zuwendungsbescheide bestehenden finanziellen Verpflichtungen belaufen sich hierfür noch auf 131,6 Mio. €. 119 Vorhaben wurden nicht weiterverfolgt, eingeplant sind derzeit 96 Maßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen von rund 100 Mio. €.

Besondere Schwerpunkte der Förderung sind der durch Personenbeförderungsgesetz gesetzlich vorgegebene, behindertengerechte Ausbau von Haltestellen (Stadtbahn, Straßenbahn, Bus) sowie die Förderung der dynamischen Fahrgastinformation. Daneben wurden **drei Fahrtreppen- und Aufzugsprogramme** (16 Aufzüge und 163 Fahrtreppen) sowie **drei Hybridbusprogramme** (76 Fahrzeuge) und entsprechende **Bus- und Straßenbahnförderprogramme** (569 Busse und 55 Schienenfahrzeuge für den ÖSPNV) beschlossen.

Weitere Großmaßnahmen sind und waren u.a.:

- der Neubau der **Straßenbahntrasse im Berthold-Beitz-Boulevard** in Essen,
- die Verlängerung der **Straßenbahntrasse der Linie 302/310** über die Unterstraße und Bochum-Langendreer nach Witten,
- die **Haltestelle Gesundheitscampus** in Bochum,
- die Unterführung der **Stadtbahn zur Marsbruchstraße in Dortmund** als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme,
- die Beschleunigung der **Linie 301 auf der Horster Straße in Gelsenkirchen** sowie
- die Anpassung einer **Vielzahl von Stadtbahnhaltestellen** im Zulauf der o. g. Wehrhahnlinie in Düsseldorf.

2. „DeinRadschloss“: Aufbau in 2018

Ab Mitte 2018 bieten der VRR und 15 Kommunen unter dem Markennamen „DeinRadschloss“ an größeren Verknüpfungspunkten zum ÖPNV digital gesteuerte Radabstellanlagen mit dazugehörigem modernen, elektronischen Zugangs- und Hintergrundsystem. Fahrgäste können Stellplätze via Internet (insbesondere auch via Smartphone) reservieren und buchen. Um dann vor Ort auf die Abstellanlagen zugreifen zu können, genügt eine Chipkarte – wahlweise ein VRR-AboTicket oder eine systemeigene Variante. VRR und Kommunen bauen das System gemeinsam mit der Kienzler Stadtmobiliar GmbH auf, einem erfahrenen Anbieter von Radparksystemen.

In den 15 beteiligten Kommunen entstehen im Laufe des Jahres 2018 1.071 Stellplätze – wahlweise als Box für ein Fahrrad oder in einer Sammelabstellanlage. An 53 Standorten in 12 Städten werden Boxen für jeweils ein Fahrrad eingerichtet, pro Standort zwischen 5 und 34 Stellplätze. Fünf Kommunen errichten an insgesamt sieben Standorten Sammelabstellanlagen mit bis zu 56 Stellplätzen. Perspektivisch können weitere Standorte in das System integriert werden. Der VRR beschafft das Hintergrundsystem sowie die dazugehörige Internetseite und koordiniert das Projekt zwischen den beteiligten Kommunen.

„DeinRadschloss“ eignet sich sowohl für Dauermieter als auch für Gelegenheitsnutzer, die spontan einen Stellplatz reservieren können. ÖPNV-Kunden, die bereits eine Chipkarte für den Nahverkehr besitzen, können diese Chipkarte als Zugangsmedium nutzen. Der Fahrgast kann somit mit nur einem Ticket alle Verkehrsmittel seiner Reisekette nutzen.

Responsive Website zur Information und Buchung

Die Radabstellanlagen sind mit einem digitalen Hintergrundsystem verknüpft. Auf einer Website erhalten die Nutzer Informationen über „DeinRadschloss“ und detaillierte Hinweise dazu, wie Fahrgäste die Radabstellanlagen nutzen können. Auch der eigentliche Buchungs- und Abrechnungsprozess wird über die Website abgewickelt. Nutzer können nach einer freien Box suchen, sie reservieren und auch bezahlen.

Die Website wird responsiv gestaltet, die Inhalte werden folglich auf Smartphones, Tablets und Desktop-Computern optimal dargestellt.

Markantes Design

Damit Radfahrer die neuen Boxen in allen beteiligten Städten direkt auf den ersten Blick erkennen, hat der VRR gemeinsam mit einer Kreativagentur und in Abstimmung mit den Kommunen ein markantes Design entwickelt. Der Schriftzug „DeinRadschloss“ wird in einer auffälligen Wort-Bild-Marke mit einem stilisierten Fahrrad sowie einem Smartphone mit Schloss kombiniert. Damit betonen die Projektpartner auch in der Gestaltung den zentralen Vorteil des verbundweiten Systems: Radfahrer können bequem von unterwegs via Smartphone einen Platz buchen und benötigen abgesehen von ihrem gewählten Zugangsmedium keine weitere Ausrüstung, um die Boxen oder Sammelanlagen zu öffnen. Vor Ort in den Kommunen werden Piktogramme mit lokalem Bezug auf die Fahrradabstellanlagen aufgebracht, um die Identifikation mit der Stadt zu fördern. Insgesamt ist das Design sehr prägnant mit einer auffälligen Farbgestaltung, damit die Nutzer das System sowohl im Stadtbild als auch online auf der Website jederzeit wiedererkennen.



DEINRADSCHLOSS

Aktueller Stand

Im Moment laufen die konkreten Abstimmungen zwischen dem Hersteller und den Kommunen zu den einzelnen Standorten. Parallel wird die Software erstellt. Hier spielt der VRR eine zentrale Rolle. Zum einen muss das Verwaltungsbackend mit den Anforderungen abgeglichen werden, zum anderen muss die Kunden-Weboberfläche erstellt und in ein neues Design gebracht werden. Sämtliche Marketingaktivitäten werden derzeit mit der Agentur crossover aus Köln vorbereitet (Flyer, BikeCaps, Frühstücksbrettchen usw.). Die Eröffnung der ersten Anlage ist für Mitte April 2018 am Standort Oberhausen-Sterkrade geplant.

Einbeziehung des Fahrradverkehrs bei der weiteren Entwicklung multimodaler Angebote

Im Zuge der Entwicklung multi- und intermodaler Verkehrsangebote stellt das Fahrrad einen wichtigen Baustein dar. Insbesondere als Zubringer zum ÖPNV spielt es eine zunehmend wichtige Rolle. Durch die steigende Verfügbarkeit von Pedelecs/E-Bikes werden die Einzugsgebiete von Bahnhöfen und Haltestellen immer größer. Um eine sichere Abstellung dieser Fahrräder zu ermöglichen, sind gut ausgestattete B+R-Anlagen eine wichtige Voraussetzung. Hierzu soll „DeinRadschloss“ einen großen Beitrag leisten.

Darüber hinaus bilden diese B+R-Anlagen ein wichtiges Element von Mobilstationen, die einen intermodalen oder multimodalen Verknüpfungspunkt darstellen. Momentan werden in vielen Städten – entweder durch die Kommune selbst oder ein Verkehrsunternehmen – Mobilstationen geplant oder auch schon installiert.

Auch das Angebot von Leihrädern kann einen Baustein einer Mobilstation darstellen. Hier befindet sich der VRR im stetigen Austausch mit nextbike (metropolradruhr). Darüber hinaus beobachtet der VRR die Entwicklung neuer Leihradanbieter aus Asien, die inzwischen auch den europäischen Markt durchdringen.

3. Tarifkooperationsvertrag VRR / VRS

Zur Fortsetzung der Tarifkooperation VRR/VRS wurde zwischen der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unter Einbeziehung der jeweiligen juristischen Arbeitskreise und der von den Regelungen des Vertrages betroffenen Unternehmen ein Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS erarbeitet. Der Tarifkooperationsvertrag ersetzt den Einnahmenaufteilungsvertrag VRS/VRR aus dem Jahr 2004.

Vertragspartner des Tarifkooperationsvertrages VRR/VRS sind die VRR AöR, die VRS GmbH und der Zweckverband VRS. Die VRR-Unternehmen, die VRS-Tarif anwenden, sollen über eine Anerkennungsvereinbarung zwischen dem jeweiligen Unternehmen und der VRR AöR eingebunden werden (Anlage 1 des Tarifkooperationsvertrages VRR/VRS). Mit dieser Anerkennungsvereinbarung stellt die VRR AöR sicher, dass die im Vertrag mit der VRS GmbH bzw. dem Zweckverband VRS vereinbarten Regelungen den VRR-Unternehmen bekannt gemacht und akzeptiert werden und dass die VRR-Unternehmen nach diesen Regelungen verfahren.

Der Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS enthält Regelungen zum Tarif, zum Vertrieb, zur Kommunikation und zur Einnahmenaufteilung im Gebiet des kleinen und des großen Grenzverkehrs im VRR und im VRS. Darüber hinaus regelt der Vertrag die institutionelle Zusammenarbeit der beteiligten Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen. Anlage 11 des Tarifkooperationsvertrages regelt die Einnahmenaufteilung gemeinsamer Tarifangebote.

In der Anerkennungsvereinbarung zwischen VRR AöR und VRR-Unternehmen zum Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS ist eine VRR-interne Härtefallausgleichsregelung innerhalb derjenigen VRR-Unternehmen enthalten, die den VRS-Tarif anwenden und Einnahmenansprüche aus VRS-Tarif erhalten, jedoch nicht in die Härtefallausgleichsregelung des VRS eingebunden sind.

Der KViV-Arbeitskreis „Recht“ hat in seiner Sitzung am 09.06.2017 dem Entwurf des Tarifkooperationsvertrages VRR/VRS zugestimmt. Mit den Mitgliedern der KViV-Arbeitskreise „Marketing, Tarif und Vertrieb“ und „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ wurde der Entwurf abgestimmt.

Nach Vorliegen sämtlicher Anlagen des Tarifkooperationsvertrages VRR/VRS soll die Anerkennungsvereinbarung den VRR-Unternehmen, die VRS-Tarif anwenden bzw. verkaufen, zur Unterzeichnung vorgelegt werden. Nach Vorliegen der Anerkennungsvereinbarungen soll der Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS zwischen den Vertragspartnern gezeichnet werden.

4. Rollator-Tag NRW 2017

2015 fanden die ersten Veranstaltungen des Rollatortages NRW unter Schirmherrschaft des damaligen Ministers für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) Michael Groschek statt. Der Aktionstag wird seitdem jährlich in der Woche der europäischen Mobilität im September platziert und in zahlreichen Städten und Gemeinden in NRW angeboten. 2017 fanden insgesamt 22 Veranstaltungen statt.



Abb. 2: Rollatortraining in Bochum

Der Rollatortag NRW hat zum Ziel, mobilitätseingeschränkte Menschen über den sicheren Umgang mit Rollatoren in Bus und Bahn zu informieren und eine breite Öffentlichkeit für die besonderen Bedürfnisse der Senioren zu sensibilisieren.



Abb. 1: Eröffnung der Veranstaltung 2015 in Neuss

Durch einen Rollator gewinnen mobilitätseingeschränkte Personen ein Stück Mobilität und Lebensqualität zurück. Dennoch gibt es immer wieder Unsicherheiten, wie man sich mit der fahrbaren Gehhilfe in Bussen und Bahnen richtig verhält, um sicher ans Ziel zu kommen. Im



Abb. 3: Flyer zum Rollatortag NRW

Rahmen des Aktionstages trainieren die Teilnehmenden die sichere Nutzung der Rollatoren in Bus und Bahn und erfahren, was es an den Haltestellen und beim Ein- und Ausstieg zu beachten gibt. Informationsstände unter anderem von Sanitätshäusern und zu Themen wie beispielsweise der Kriminalprävention und Seniorenarbeit und ein kostenloser Technik-Check der mitgebrachten Rollatoren runden das Angebot der Veranstaltungen ab.

Der Rollatortag NRW wurde vom Zukunftsnetz Mobilität NRW unter Federführung der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr ins Leben gerufen.

Organisiert wird er von den örtlichen Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit lokalen Partnern wie der örtlichen Polizei, Verkehrswacht, Seniorenzentren usw. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW koordiniert die einzelnen Veranstaltungen und unterstützt die Organisatoren unter anderem mit kostenlosen Plakatvorlagen, Informationsflyern, einer Musterpressemitteilung sowie Give-Aways.

Die bisherigen Veranstaltungen waren ein voller Erfolg und sind sowohl von den Teilnehmenden, als auch von den Organisatoren sehr gut bewertet worden. Eine jährliche Wiederholung des landesweiten Aktionstages ist einstimmig gewünscht und das Zukunftsnetz wird die Organisatoren nach wie vor unterstützen.

5. Zwischenbericht Machbarkeitsstudie Bahnsteighöhenkonzept

Im Rahmen der „Machbarkeitsstudie für ein einheitliches Bahnsteigkonzept von 76 cm für die S-Bahn-Stationen“ wird derzeit durch die Schüßler-Pan Ingenieurgesellschaft mbH untersucht, mit welchen Maßnahmen bei Bahnsteigen mit einer Höhe von derzeit 96 cm über Schienenoberkante eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante erreicht werden kann. Hierbei wird zwischen den beiden Varianten „Absenkung Bahnsteig“ und „Anhebung Gleise“ unterschieden. Insgesamt sind dazu seit Beginn der Studie im Sommer 2017 135 Stationen im nordrhein-westfälischen S-Bahn-Netz untersucht worden. Durch örtliche Bereisungen mit Aufnahme der stationsspezifischen Gegebenheiten und auf Basis von Lageplänen wurden so für jede Station der Status Quo aufgenommen sowie die beiden Varianten baulich und auch wirtschaftlich bewertet und gegenübergestellt. Anschließend erfolgte die Auswahl einer sog. Vorzugsvariante für jede Station.

Im Ergebnis wird bei 118 Stationen die Absenkung des Bahnsteigs als Vorzugsvariante vorgeschlagen, was einem Anteil von rund 87 % entspricht. Bei 12 Stationen wird unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen eine Anhebung der Gleise empfohlen. An vier weiteren Stationen hat das Ingenieurbüro eine Kombination aus beiden Varianten vorgeschlagen, was z.B. an unterschiedlichen Vorgehensweisen bei Stationen mit mehreren Bahnsteigkanten liegt. Für die Station Düsseldorf Hbf. dauert aufgrund der örtlichen Besonderheiten die Herleitung der Vorzugsvariante noch an.

Auf Basis dieser nun vorliegenden Ergebnisse wird in einem zweiten Schritt ein sog. Migrationskonzept entwickelt, welches unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien und Rahmenbedingungen den stufenweisen Umrüstungsprozess aufzeigen soll. Abschließend soll daraus ein Finanzierungsplan abgeleitet werden. Die Ergebnisse werden in eine Entscheidungsvorlage münden, die auch im Hause der DB AG zur Grundsatzentscheidung über die

Zielbahnsteighöhe im S-Bahn-System dienen wird. Nach derzeitigem Zeitplan ist mit Abschluss der Studie gegen Ende des 2. Quartals 2018 zu rechnen.

6. Sachstand Haard-Achse

wird nachgereicht

7. Bericht aus den Verbundprojekten

Der Lenkungskreis Verbundprojekte tagte am 22.01.2018. Neben den vier bisherigen Verbundprojekten ist mit „**Kooperation mit externen Mobilitätsanbietern**“ ein fünftes Verbundprojekt initiiert worden.

Sachstand zu den aktuellen Verbundprojekten:

1) App-Releasemanagement

Die AG hat die Entwürfe für das neue Vertragswerk finalisiert. Die Entwürfe wurden im KVIV AK Recht und im KVIV AK MTV geprüft. Momentan werden Rückfragen geklärt. Evtl. Anpassungen werden anschließend vorgenommen und dann für die KVIV zur Unterschrift empfohlen.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, Rheinbahn, Vestische, WSW.

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR mit App- bzw. Ticketshop-Mandanten.

2) Zukunftskonzept Vertriebsprozesse

Im Fokus der Arbeiten zum Thema "Vertriebsprozesse" stand zuletzt eine Marktuntersuchung, die sich mit der aktuellen Nutzung von 4er-Tickets/Mehrfahrtenkarten und der aktuellen Akzeptanz von alternativen Vertriebsformen für solche Tickets beschäftigt hat. Die Untersuchung hatte einen qualitativen und einen quantitativen Teil. Beide Teile sind abgeschlossen und wurden im Lenkungskreis diskutiert. Hierzu ist ein separater Sachstandsbericht in der Drucksache Nr. **M/IX/2018/0408** zu finden.

Im Ergebnis wird beschlossen, den Vertrieb von nicht entwerteten 4er-Tickets bis auf weiteres fortzusetzen und zugleich weiter auf die Attraktivitätssteigerung und Verbreitung insbesondere der mobilen Online-Vertriebskanäle zu setzen.

Weil sich die Zugangsvoraussetzungen zu solchen modernen Kanälen stetig verbessern, soll eine Neubewertung einer Vertriebskanaländerung in drei bis vier Jahren vorgenommen werden. Das Verbundprojekt wird aus der kontinuierlichen Betreuung des Lenkungs-kreises herausgenommen.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: NEW, NIAG, Rheinbahn, EVAG, WSW.

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR

3) Praxistest nextTicket / eTarif-Feldtest

Seit Ende Oktober wird das nextTicket System intensiv getestet, gemeldete Fehler werden vom technischen Dienstleister kontinuierlich behoben. Mittlerweile hat die App einen nahezu marktreifen Stand erreicht. Der Start des Praxistest ist für den 01.03.2018 geplant.

Ein detaillierter Sachstandsbericht ist in der Drucksache Nr. **M/IX/2018/0423** zu finden.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, Vestische, Rheinbahn

Sonstige Projektbeteiligte: alle Verkehrsunternehmen im VRR

4) CiBo-System im VRR

Bei der Projekttermin-Sitzung am 06.12.2017 hat der VRR über den Stand des Verfahrens informiert und die Architektur der erweiterten Ausschreibung vorgestellt. Des Weiteren wurden die eingegangenen Optimierungsvorschläge sowie die daraus resultierenden Änderungen der Anforderungen an ein CiBo-System diskutiert. Das nächste Arbeitstreffen ist für den 15.02.2018 terminiert.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, DSW21, HCR, National Express, Rheinbahn, STOAG, Vestische, WSW

Sonstige Projektbeteiligte: Alle kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR

5) Kooperation mit externen Mobilitätsanbietern

In der Vergangenheit gab es vermehrt Kooperationsanfragen von Drittanbietern, wie z.B. moovel, die sich an Verkehrsunternehmen im VRR oder auch an die VRR AöR direkt richteten. Die Arten der gewünschten Kooperationen reichen von Datenkooperationen bis hin zu einer Vertriebspartnerschaft mit direkter Kundenbeziehung. Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie der VRR AöR wurden bereits Lösungen für Kooperationsmodelle geschaf-

fen. Dazu hat die VRR AöR mit seinen Verkehrsunternehmen bereits klare Regelungen verabschiedet und einen gemeinsamen Datenabnehmervertrag entwickelt, der bereits Anwendung findet.

Im Rahmen der Projektarbeitsgruppe soll nun eine nachhaltige und integrierte Vertriebs- und Kundenstrategie entwickelt werden. Neben Chancen-Risiken-Abwägungen steht auch die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für den kurzfristigen Umgang mit aktuellen Anfragen durch Drittanbieter im Fokus.

In der Projektarbeitsgruppe beteiligte Verkehrsunternehmen: Bogestra, DVG, Rheinbahn, Ruhrbahn, Vestische

Der nächste Lenkungskreis Verbundprojekte tagt im April 2018.

8. Nutzung von Chipkarten im VRR

Im VRR werden Chipkarten seit dem Jahr 2003 eingesetzt. Alle Tickets im Abonnement (z.B. Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket, SchokoTicket und YoungTicketPLUS) werden den Kunden über dieses Trägermedium ausgegeben. Aktuell sind ca. 1 Mio. Kunden beim VRR mit Chipkarten ausgestattet, dies entspricht einem Einnahmeanteil von rund 50 %. Die Vorteile der Chipkarte liegen in der Abbildung eines eindeutigen Prüfmerkmals auf dem Chip und der damit verbundenen Sperrbarkeit und hohen Fälschungssicherheit.

Da Chipkarten auch aus Sicht des VRR auf absehbare Zeit weiterhin eine bedeutende Rolle im Vertrieb von Fahrscheinen einnehmen werden, sind Fragen in Bezug auf Verbesserungen und zusätzlichen Nutzen etc. von besonderer Relevanz.

Es ist denkbar, dass Chipkarten im Rahmen multimodaler Angebote weitere Funktionen erhalten:

Bereits heute besteht eine Kooperation mit der metropolraduhr. Für registrierte Kunden mit VRR-Chipkarten (Ticket1000, Ticket2000, FirmenTicket, BärenTicket oder YoungTicketPLUS) ist die Ausleihe der Räder durch einfaches Anhalten der Karte an die Terminals möglich. Insoweit dienen die VRR-Chipkarten als Zugangsmedium für die Ausleihe der Räder. Darüber hinaus sollen im Rahmen des Bundesförderwettbewerbes "Klimaschutz im Radverkehr" knapp 1.100 Fahrradstellplätze in 15 Städten des VRR-Raumes an 62 Standorten errichtet werden. Die Realisierung soll noch in diesem Jahr erfolgen. Das Projekt soll dazu beitragen, den Mobilitätsverbund dauerhaft durch die Bereitstellung hochwertiger Abstellanlagen für Fahrräder an Verkehrsschnittstellen zu stärken. Hierbei handelt es sich insbesondere um

die Investition in Fahrradboxen, Sammelabstellanlagen, eines Fahrradturms in Düsseldorf und die Verbesserung von Zugangsmöglichkeiten zu vorhandenen Radstationen (inkl. "Fahrradturms", dessen Errichtung nicht Bestandteil dieser Leistungsbeschreibung ist). Integraler und innovativer Bestandteil des Vorhabens ist ein elektronisches Schließsystem für verschiedene Fahrradabstellanlagen. Dabei muss der Zugang zu den Stellplätzen sowohl über eine systemeigene Zugangskarte (System-Chipkarte) als auch explizit über die elektronischen Zeitkarten der VRR-Verkehrsunternehmen (VU-Chipkarte) sowie über das Smartphone (z.B. PIN-Code) ermöglicht werden. Der elektronische Zugang über die VU-Chipkarten ermöglicht einer relativ großen Kundengruppe, zwei Verkehrsträger (ÖPNV und Radabstellung) mit einer Chipkarte an Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsträger zu bedienen.

Nutzung von Fahrausweisautomaten

Fahrausweisautomaten (FAA) etwa in Dortmund und Düsseldorf haben eine Fläche, auf die Chipkarten aufgelegt werden können. Zurzeit wird diese Funktionalität jedoch noch nicht genutzt. Hier wäre es denkbar, dass bei der Fahrplanauskunft über die FAA konkrete Angebote zum bestehenden Ticket angeboten werden, falls der originäre Geltungsbereich des Tickets überschritten wird.

Im Rahmen der Beauftragung des SPNV-Vertriebsdienstleisters wurde als Mindestvorgabe festgelegt, dass die FAA über ein Kartenlesegerät zur kontaktlosen Verarbeitung gemäß ISO 14443-Standard von eTickets mindestens nach VDV-KA-Standard verfügen müssen. Die FAA können somit die auf im VRR-Gebiet ausgegebenen eTickets hinterlegten Informationen der Fahrgäste anzeigen (Name, Geburtsdatum, Gültigkeit, Tarifstufe im Klartext sowie ggf. als Nummer, Sperrdaten, gültige und ungültige Berechtigungen, jeweils soweit vorhanden). Weitergehende Informationen und Hinweise zu Erwerb eines Zusatztickets am FAA sind insoweit möglich.

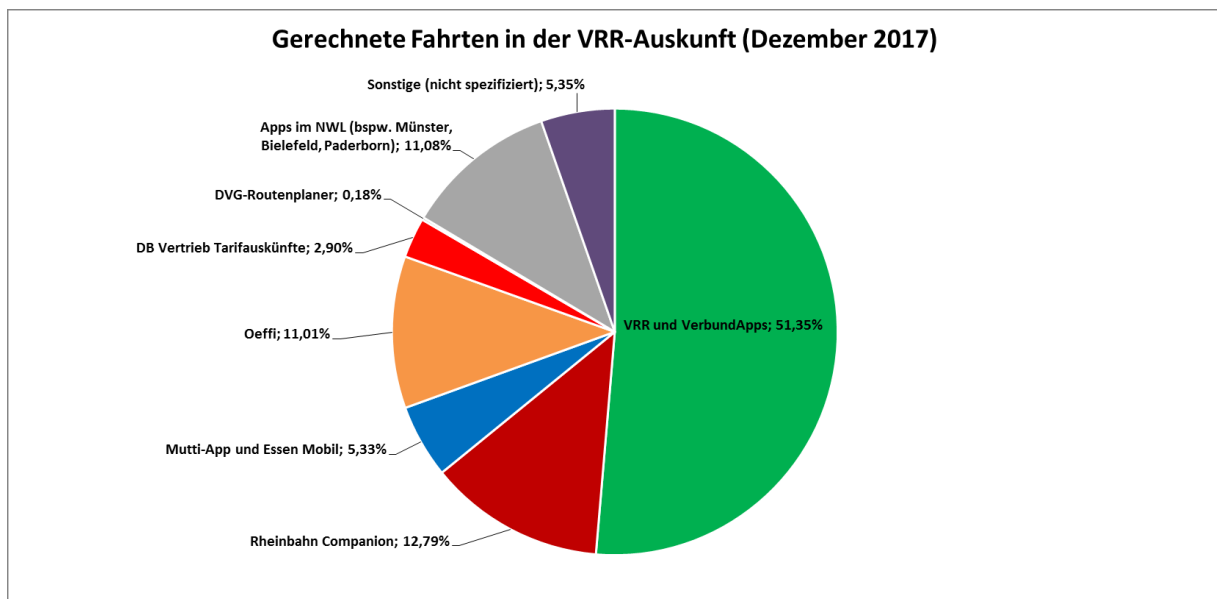
9. Kennzahlen mobiler Applikationen im Verbund

Die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des VRR stellt für eine Vielzahl von im Verbund eingesetzten Systemen die Fahrplanauskünfte zur Verfügung. Hierzu zählen inzwischen insbesondere mobile Applikationen, wie z. B. die hybriden VerbundApps, der Rheinbahn Companion oder die Mutti-App der Bogestra. Im Jahr 2017 wurden mehr als 1,5 Milliarden Fahrten in der Auskunft des VRR berechnet.

Die Auskünfte sind dabei für alle Abnehmer der Fahrplanauskunft grundsätzlich gleich. Jedoch kann über bestimmte Parameter innerhalb der Anfrage die Auskunft an die speziellen Anforderungen der Abnehmer angepasst werden. Mit diesen Parametern kann z.B. die An-

zahl der im Ergebnis der Auskunft gewünschten Fahrten je Anfrage eingestellt werden. Als Grundeinstellung ist in der Fahrplanauskunft hinterlegt, dass je Anfrage üblicherweise vier Fahrten gerechnet und ausgegeben werden. Für die hybriden Verbund-Apps wird zurzeit diese Grundeinstellung genutzt.

Um die Fahrplanauskünfte zu erhalten, greifen die verschiedenen Anwendungen auf die Fahrplanauskunft über sogenannte virtuelle Verzeichnisse – vergleichbar mit Internetadressen – zu. Diese sind Ausgangspunkt, um die Nutzung durch die verschiedenen Abnehmer zu analysieren. In der folgenden Grafik sind die im Dezember 2017 für die verschiedenen Abnehmer gerechneten Fahrten in der mobilen Auskunft prozentual dargestellt.



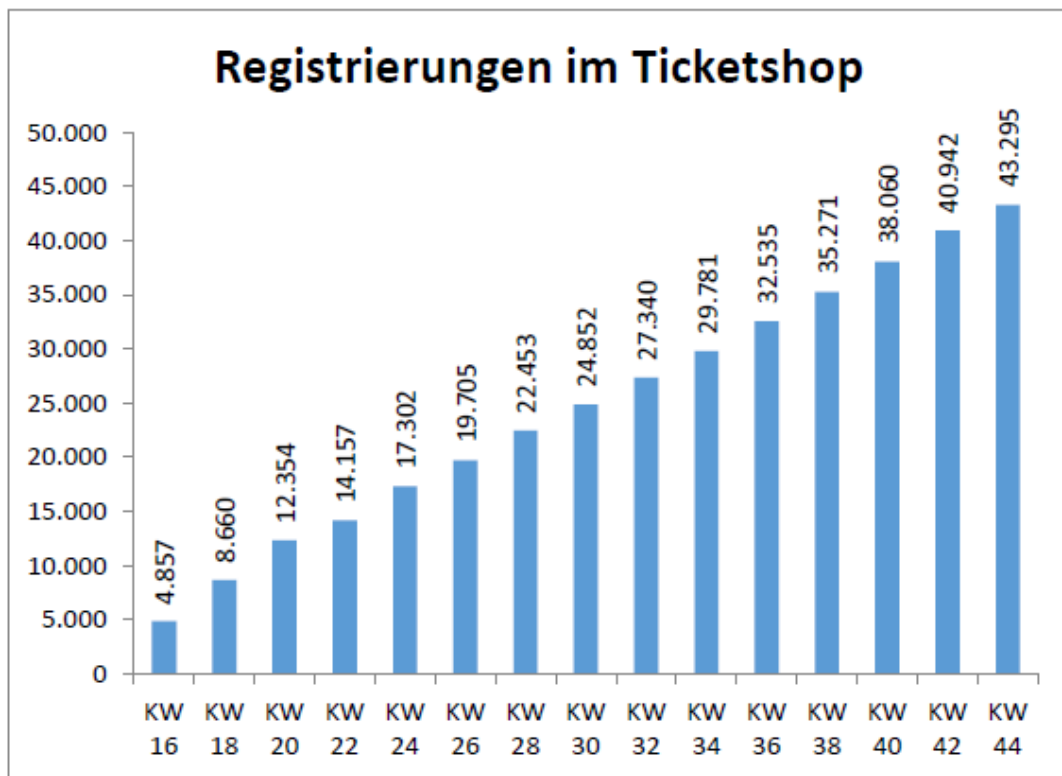
Der größte Anteil der gerechneten Fahrten entfällt mit 51,35% auf die Verbund-Apps und den VRR. Die hybriden neuen Verbund-Apps haben dabei einen Anteil von 33%, die alten Verbund-Apps (Companions) noch ca. 12,56% und 5,79% entfallen auf sonstige Anwendungen des VRR, z. B. die direkte Adresse der mobilen Server (app.vrr.de) sowie weitere Spezialanwendungen.

Der Rheinbahn Companion mit 12,79% und die Oeffi App mit 11,01% sind im Dezember 2017 die größten einzelnen Abnehmer nach den VerbundApps. Die Mutti-App sowie die App Essen Mobil bündeln ihre Anfragen bei ihrem App-Anbieter und leiten diese von dort an die Auskunft weiter. Daher können diese aus Sicht des Auskunftssystems nur gemeinsam analysiert werden. Der Anteil liegt bei 5,33% der gerechneten Fahrten im Dezember 2017.

Die Deutsche Bahn AG nutzt die Auskunft des VRR ausschließlich für die Tarifauskunft. Die Fahrtberechnungen erfolgen über das eigene Auskunftssystem der Deutschen Bahn AG. Daher kann aus den Zahlen der VRR-Auskunft kein Rückschluss auf die tatsächlich gerechneten Fahrten des DB Navigators gezogen werden.

Kennzahlen zum Ticketshop

Für den Ticketshop liegen zurzeit nur Statistiken bis Ende Oktober 2017 vor. Die Anzahl der Gesamtregistrierungen im Ticketshop, die über die hybriden Verbund-Apps erfolgt sind, umfasst aktuell ca. 43.000 Registrierung. Der Anstieg von der KW 42 zur KW 44 betrug dabei 3.000 neue Registrierungen, wie in der folgenden Abbildung dargestellt ist. Dabei ist auch ein kontinuierliches Wachstum zu erkennen.



Bis Ende Oktober 2017 wurden zudem 139.600 Tickets über den Ticketshop verkauft, auch hier ist ein kontinuierliches Wachstum zu erkennen.

Weiterführende Informationen zur Verbund-App, dem Auskunftssystem und dem Kundendialog finden sich zudem in der Jahresübersicht der Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR (Nr. 11 dieser Drucksache).

10. Fahrplandaten für externe Systeme

Die VRR AöR exportiert bereits seit vielen Jahren die Fahrplandaten für externe Systeme, bspw. für die Nutzung in den anderen Auskunftssystemen in NRW (VRS, AVV, NWL) sowie dem Auskunftssystem der Deutschen Bahn AG. Für den Austausch außerhalb des ÖPNV etabliert sich verstärkt das GTFS-Format („General Transit Feed Specification“ – digitales Austauschformat für Fahrplandaten), welches auch von Google eingesetzt wird.

Nach Abschluss der technischen Umsetzung im Jahr 2017 ist es dem VRR inzwischen möglich, für den gesamten Verbundraum einen solchen GTFS-Export zu erzeugen und diesen sowohl als OpenData als auch für externe Abnehmer (z.B. Google) zur Verfügung zu stellen. Das Format hat jedoch besondere Anforderungen an die Form der Daten und deren Vollständigkeit. Das notwendige Niveau wird aktuell gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen (VU) sukzessive erarbeitet und dann in den Testbereich bei Google Maps überführt. Damit können auch die Nutzer von Google Maps zukünftig die Fahrplandaten des Verbundes nutzen und damit auf das Angebot im Verbundraum aufmerksam gemacht werden.

Weiterführende Informationen (z.B. Echtzeit- und Prognosedaten, Störungsmeldungen) finden die Nutzer dann in den Auskunftssystemen und Anwendungen des Verbundes und der Verkehrsunternehmen, beispielsweise in den Verbund-/VU-Apps oder auf den entsprechenden Webseiten im Verbund.

In Abstimmung befinden sich noch die Hinweise zu den Bedarfsverkehren (z.B. Anrufsammeltaxis und Rufbusse). Diese werden nach Prüfung der ersten Testexporte von Google mit dem aktuellen Stand des Exports noch nicht in zufriedenstellender Weise angezeigt, sind jedoch für das Angebot im Verbund wichtige Bestandteile. Hierzu erfolgt zurzeit ein intensiver Austausch mit Google, anderen Verbänden und dem Dienstleister des Auskunftssystems des VRR. Zurzeit wird davon ausgegangen, dass eine unkomplizierte und nutzerfreundliche Lösung gefunden werden kann.

Weiteres Vorgehen mit Google:

Die folgenden Schritte sind für die Umsetzung mit Google vorgesehen:

- Sukzessive Anpassung und Ergänzungen der Fahrplandaten je VU
- Erstellung eines GTFS-Exports für den gesamten VRR-Raum
- Bereitstellung des Exports als Beta-Version bei Google
- Prüfung der Daten durch Google und den Verbund
- Ggf. Bereinigung letzter Punkte
- Bereitstellung eines GTFS-Exports für den gesamten VRR-Raum bei Google Maps.

Zusätzlich wird der finale GTFS Export zukünftig, neben den schon vorhanden anderen Austauschformaten für die Fahrplandaten, auf der Open-Data-Plattform des VRR zur Verfügung stehen.

11. Jahresbericht Kundenkontakte

Der Jahresbericht gibt einen vertiefenden Einblick in den Kundendialog und in die Auskunftssysteme im VRR. Neben Nutzungszahlen werden beispielsweise Qualitätskennzahlen und inhaltliche Entwicklungen vorgestellt.

Besonders hervorzuheben sind nachfolgend aufgeführte Kernpunkte:

- Fahrgäste schätzen weiterhin den persönlichen Kontakt, insbesondere, da Anfragen inhaltlich und themenbezogen immer komplexer werden; die Zahl der Anrufe liegt mit ca. 290.000 auf identisch hohem Niveau zum Vorjahr
- Anfragen im schriftlichen Kundendialog stiegen von 16.000 auf 18.000
- Steigerung der „Gefällt mir“-Angaben der VRR-Facebook-Seite von 8821 auf 13215
- das Infoportal mit Informationen rund um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel steht seit Sommer 2017 zur Nutzung für Fahrgäste auf der VRR-Website zur Verfügung
- der positive Trend zur mobilen Nutzung der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) setzt sich weiter fort
- Die Qualität der EFA liegt auf sehr hohem Niveau, beispielsweise sind sehr schnelle Rechenzeiten von durchschnittlich 0,84 Sekunden pro Auskunft im Jahresdurchschnitt für mobil abgefragte Fahrten zu verzeichnen.

Die detaillierten Informationen entnehmen Sie dem beigefügten Jahresbericht.

Anlage: Jahresbericht Kundenkontakte und Auskunftssysteme im VRR

12. Produkt- und Kontrollmodule (PKM)

Der Ticketerwerb im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt heute noch weitestgehend über Servicestellen, Fahrerverkaufssysteme, Automaten an Haltestellen oder in Fahrzeugen sowie über tragbare Geräte des Servicepersonals. Hinzu kommt die Möglichkeit, Tickets über mobile Endgeräte und Webshops zu erwerben.

Bisher müssen verschiedene Systeme (z. B. Auskunftssystem, Vertriebssystem) und die o. g. Geräte/Einrichtungen mit einer Vielzahl an technischen Merkmalen und von diversen Herstellern bei Tarifanpassungen oder bei der Einführung neuer Tickets im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aktualisiert werden. Bei den zahlreichen, nicht-standardisierten Schnittstellen, Datenformaten und Verarbeitungsabläufen in den Verkaufs- und Kontrollgeräten besteht großes Optimierungspotential. Dadurch wird der Verkauf bzw. die Kontrolle von neuartigen Tarifprodukten behindert, sobald Anpassungen an eine Gerätesoftware erforderlich werden.

Unter Berücksichtigung der zunehmenden Digitalisierung sowie neuer Tarife und der damit verbundenen Aufgaben und Anforderungen im VRR und bei den Verkehrsunternehmen ist es notwendig, diese Geräte und Systeme auf eine einheitliche und verlässliche Weise mit Tarifinformationen zu versorgen.

Für die Erfüllung dieser Anforderung möchte der VRR seine eingesetzte Tarif-Software „Tarifkalkulationstool“ zu einem Produkteditor erweitern inkl. Tarifdatenverwaltung und Produkt- und Kontrollmodule (PKM) nach VDV-Kernapplikation (VDV-KA). Über die Tarifdatendatenverwaltung können Tarifdaten (Preise, Ticketeigenschaften, Tarifräume etc.) an die Verkehrsunternehmen übermittelt bzw. die fertigen Produkt- und Kontrollmodule bereitgestellt werden.

Aufgrund des standardisierten Tarifmodul-Datenmodells besteht insbesondere für die Verkehrsunternehmen eine Investitionssicherheit, dass die Tarifmodul-Daten auch zukünftig nutzbar bleiben, bei einem Wechsel von Geräte- bzw. Systemherstellern nicht „verloren“ gehen und für alle Bearbeiter in gleicher Weise verständlich sind.

Ziel ist es, einen geräteunabhängigen Standard zur elektronischen Abbildung und Verarbeitung beliebiger Nahverkehrstarife im Verbundraum einzuführen. Grundlage dieses Standards sind Produkt- und Kontrollmodule (PKM), in denen Tarifdaten und die entsprechende Verarbeitungslogik einheitlich und dennoch flexibel konfigurierbar sind.

Die Vorteile der **PKM** sind:

- Beschreibung von Tarif in einer standardisierten Datenstruktur durch
 - die einheitliche Abbildung des Tarifwissens,
 - eine einheitliche Basis zur Versorgung aller Vertriebswege und
 - die Umsetzung räumlich bzw. zeitlich begrenzter Tarifangebote;

- Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch
 - tarifneutrale Gerätesoftware,
 - standardisierte Verteilung der PKM,
 - standardisierte Konfiguration von Vertriebs- und Kontrollterminals,
 - Testmöglichkeiten zum Einspielen der Tarifdaten- und Tarifdatenlogik in ein Gerät,
 - effizientere Abläufe bei Tarifanpassungen und
 - Unterstützung der automatisierten Kontrolle.

In der Sitzung des KViV AK MTV am 18.8.2017 wurde die Erstellung des PKM vereinbart. Im Anschluss an diese Entscheidung wurden Workshops durchgeführt, in denen wesentliche Arbeitspakete, Abhängigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie grobe Meilensteine der Zeit- und Maßnahmenplanung ausgearbeitet worden sind.

In der zweiten Kalenderwoche 2018 wurden die erforderlichen Vergabeverfahren gestartet. Eine Beauftragung ist ab der KW 6 geplant.

Eine Konkretisierung der Maßnahmen, Meilensteine und des Zeitplans erfolgt in der Pflichtenheftphase bis KW 10 unter Einbeziehung der Auftragnehmer und Verkehrsunternehmen. Der Zeitplan sieht einen Abschluss des Projektes bis Dezember 2018 vor.

13. Sachstand Datenschutzaspekte bei den aktuellen Entwicklungen der VRR-Kundensysteme VRR-App, Praxistest nextTicket und Cibo VRR

Im Rahmen der Fraktionssitzung der Grünen-Fraktion am 13.12.2017 wurden zu verschiedenen datenschutzrechtlichen Aspekten der oben genannten drei VRR-Projekte der Sachstand erfragt. Insbesondere wurde gefragt, aus welchem Grund die VRR-App Zugriff auf die Kontakte des Nutzers nehmen möchte, sowie wie der aktuelle datenschutzrechtliche Sachstand bei den Projekten Praxistest nextTicket und Cibo VRR ist. Die Darstellung zum Praxistest nextTicket ist in Zusammenarbeit mit der Bogestra als Projektpartner entstanden. Die VRR AöR möchte die Rückmeldung allen Fraktionen zur Verfügung stellen.

Projekt „VRR-App“ – Informationen zur Abfrage zu Kontakten bei der App-Installation (iOS und Android)

Bevor der Nutzer die VRR-Verbund App im Google Play Store bzw. im App Store herunterladen kann, muss er der App Zugriff auf bestimmte Funktionen oder Daten auf seinem Gerät gewähren. Beispielsweise das Senden von Mitteilungen aus der App auf das Smartphone bzw. Tablett des Kunden, die Möglichkeit von Kalendereinträgen und der Zugriff auf die Standortsuche des Endgerätes des Kunden für schnellere Eingabe im Auswahlfeld „Von“ oder „Nach“.

Nach erfolgter Installation können die App-Berechtigungen in den „Einstellungen“ des Geräts jederzeit geändert werden. Hierbei ist zu beachten, dass das Deaktivieren von Berechtigungen dazu führen kann, dass die App bzw. einzelne Funktionen (automatische Standortsuche, Kalendereinträge, Nachrichten aus der App etc.) nicht mehr richtig funktionieren.

Die Berechtigungsabfragen sind je nach Betriebssystem (iOS bzw. Apple) unterschiedlich formuliert bzw. gruppiert. Bei Android werden zudem bei älteren Betriebssystemversionen (bis Android 5.9) andere Berechtigungen abgefragt, als bei aktuellen Betriebssystemversionen. Dahinter stehen in der VRR-Verbund App jedoch jeweils die gleichen Funktionen. Zum Start der App wurde der Zugriff auf die Kontakte des Nutzers abgefragt. Hintergrund war die Funktion, bei einer Verbindungssuche als Start bzw. Ziel einen Kontakt auszuwählen. Diese Funktion wurde entfernt. Ein Zugriff der App auf die Kontakte des Nutzers findet nicht mehr statt.

Projekt „nextTicket“ der VRR AöR und der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft (Bogestra) – Darstellung durch die Datenschutzbeauftragten VRR und Bogestra

Das Projekt nextTicket ist von Anfang an als Testprojekt konzipiert worden. Das Verkehrsunternehmen Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft und die VRR AöR als Projektpartner haben damit in jeder Hinsicht Neuland betreten. Dies gilt auch für den ausführenden Auftragnehmer, die Fa. MENTZ. Von Anfang an war allen Beteiligten bewusst, dass insbesondere die Verarbeitung und Speicherung von Bewegungsdaten datenschutzrechtlich ein sehr sensibler Punkt ist. Verschärfend kommt hinzu, dass sich durch die in-Kraft-Setzung der europäischen Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) im Mai 2018 und damit während der Projektlaufzeit die datenschutzrechtlichen Grundlagen ändern.

Aus diesen Gründen waren die Datenschutzbeauftragten sowohl der Bogestra als auch der VRR AöR vom Projektbeginn an intensiv beteiligt. Dadurch konnten schon in der Lastenheftphase datenschutzrechtlich begründete Modifikationen sowohl bei der Systemarchitektur als auch bei den Kundenprozessen umgesetzt werden („Privacy by design“). Nach Vorlage eines belastbaren Lastenheftes wurde der Landesdatenschutzbeauftragte (LDI) NRW seitens der VRR AöR über das Projekt informiert und ihm die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung gestellt. Nach Auftragsvergabe und während der daraufhin erfolgenden Erstellung eines Pflichtenheftes wurde zusätzlich noch ein externer Fachanwalt für Datenschutzrecht als Sachverständiger hinzugezogen. Auch während der Pflichtenheftphase wurden Design- und Prozessänderungen auf Grund von Datenschutzsachverhalten durchgeführt. Beispielhaft sei hier genannt, dass im Ergebnis die gesamte Datenverarbeitung und -speicherung in Deutschland stattfindet. Parallel zum Projektfortschritt wurde die Thematik in einem Arbeitskreis der Datenschutzbeauftragten im VRR berichtet und diskutiert.

Nach Abschluss der Pflichtenheftphase wurde eine Datenschutzfolgeabschätzung erstellt und dem LDI zusammen mit weiteren Projektdokumenten zur Kenntnis gegeben. Es wurden

und werden dabei alle erstellten datenschutzrechtlichen Dokumente (Datenschutzfolgeabschätzung, Datenschutzbedingungen...) unter Beachtung der Vorgaben der zukünftigen DSGVO gestaltet.

Zurzeit befindet sich das System in der Realisierungs- und Testphase.

Projekt „Cibo VRR“

Im Rahmen der CiBO-Ausschreibung gab es bereits Einschätzungen und Ergebnisse zum Thema Datenschutz. Dem Auftragnehmer wird im Vergabeverfahren die Auflage gemacht, alle geltenden Gesetze und Verordnungen zum Datenschutz einzuhalten.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass für die Erstellung und den Betrieb des CiBo-Systems insbesondere folgende vier Bedingungen erfüllt sind:

- Vollständige Einhaltung der zum Zeitpunkt des Betriebs geltenden Datenschutzgesetze des Bundes und der EU/EWR, sowie der sonstigen Normen zum Datenschutz und zur Datensicherheit (z.B. IT-Sicherheitsgesetz).
- Ausschließliche Nutzung von Rechenzentren, die sich innerhalb des Wirtschaftsraumes der EU/EWR befinden und somit europäischem Datenschutzrecht unterliegen.
- Eine Übermittlung in Drittstaaten ist nicht zulässig. Speziell bei Firmen mit Sitz in einem Drittstaat ist sicherzustellen, dass kein Zugriff durch staatliche Organisationen eines Drittstaates und keine Übermittlung in Drittstaaten erfolgt.
- Bei Beauftragung Dritter hat der Auftragnehmer durch entsprechende Verträge (insbesondere einen Vertrag zur Auftragsdatenverarbeitung) das Durchgriffsrecht der verantwortlichen Stellen und die Durchleitung zu gewährleisten.
- Ferner hat der Auftragnehmer den VRR bei der Erstellung von Datenschutzdokumentation (gemäß DSGVO) für die Kunden des CiBo-Systems zu unterstützen.

Eine externe Anwaltskanzlei, die auf Datenschutz spezialisiert ist, hat hierbei beraten und der Datenschutzbeauftragte der VRR AÖR war in diese Diskussionen im Rahmen der CiBO-Ausschreibung involviert.

Im weiteren Verlauf des Projektes werden die Details hierzu noch weiter ausgearbeitet und der Landesdatenschutzbeauftragte (LDI) NRW beteiligt.

Anlage