



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	Z/X/2021/0198	12.11.2021	2

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.11.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.12.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.12.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	03.12.2021	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.12.2021	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen, sowie der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den Sachstandsbericht 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 2021
2. PBefG-Novellierung

Verkehr

SPNV:

3. Jahresfahrplanwechsel
4. Sperrung Cölve-Brücke
5. Elektrifizierung Wesel-Bocholt

ÖPNV:

6. Umsetzung Schnellbuskonzept

Information und Sicherheit

7. Digitale Kundensysteme
8. Aktueller Sachstand zum landesweiten Ceck-In/Be-Out-System und Landes-App mobil
9. Mobilitätsdatenverordnung
10. 10 Jahre muTiger

Finanzen, Förderung, Personal und Recht

1. Jahresvergabeplan 2021

Gemäß § 1 Absatz 4 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unterrichtet der Vorstand den Verwaltungsrat im Rahmen der Beschlussfassungen zum Wirtschaftsplan eines jeden Jahres u. a. über die geplanten Auftragsvergaben. Hierzu dient der dem Wirtschaftsplan als Anlage beigefügte Jahresvergabeplan (JVP). Der JVP für das Jahr 2021 wurde erstmalig im Sitzungsblock Nov./Dez. 2020 vorgestellt und im Verlauf des Jahres

2021 vierteljährlich aktualisiert. Hiermit wird im Rahmen des Sachstandsberichtes für den Sitzungsblock Nov./Dez. 2021 die vierte, aktualisierte Fassung (Redaktionsstand: 26.10.2021) vorgestellt.

Der JVP umfasst zum einen Vergaben, deren geschätzte Auftragswerte (netto) oberhalb der jeweils geltenden EU-Schwellenwerte gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU liegen. Die derzeitigen Schwellenwerte (in Kraft getreten zum 01.01.2020) für Vergaben lauten wie folgt:

- Bauaufträge: 5.350.000,- €
- Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein): 214.000,- €
- Soziale und sonstige besondere Dienstleistungsaufträge: 750.000,- €

Außerdem werden im JVP auch 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).

Ergebnis in der Zusammenfassung

Der JVP 2021 war zunächst mit **7 Vergabeverfahren** gestartet (Stand: 10/2020). Im Verlauf des Jahres 2021 kamen **10 weitere Einplanungen** hinzu. Das Jahr (Stand: 10/2021) schließt nun mit folgenden Sachständen ab:

8 Verfahren wurden angemeldet, aber z.T. noch nicht gestartet (= lfd. Nr.: 1, 2, 3, 5, 6, 8, 13, 15). In einigen Fällen gestalten sich die Abstimmungsprozesse mit den Projektpartnern und dem Land länger als erwartet. Die lfd. Nr. 13 (Kommunikationsstrategie) wird in ein umfassenderes Projekt (Strategische Netzwerke) überführt und vrs. erst im 2. Quartal 2022 veröffentlicht werden. Auch für das Verfahren Nr. 2 (Digitale Informationsplattform) zeichnet sich eine Verschiebung auf das kommende Jahr ab, da aktuell noch Fragen zur Förderung zu klären sind.

1 Verfahren wurde in 06/2021 veröffentlicht (lfd. Nr. 17); der Auftrag soll im 1. Quartal 2022 vergeben werden (lfd. Nr. 17).

6 Verfahren wurden bisher abgeschlossen, d.h. die Aufträge sind erteilt (lfd. Nr. 4, 9, 11, 12, 14, 16). Für die lfd. Nr. 11 erfolgte eine Vergabe in Form einer Verlängerung der bestehenden Rahmenvereinbarung.

1 Verfahren entfällt (Ifd. Nr. 10). Die entsprechende Kampagne (Restart-Kundenrückgewinnung) kann/konnte über bestehende Rahmenvereinbarungen realisiert werden.

1 Verfahren wird nicht in der ursprünglich geplanten Form weitergeführt (Ifd. Nr. 7), sondern wurde in ein neues, umfassenderes Verfahren überführt (vgl. Ifd. Nr. 17).

Weitere Einzelheiten zu den aktuellen Sachständen können den jeweils grün-markierten Zeilen (Status 10/2021) in der als Anlage beigefügten Tabelle Jahresvergabeplan (JVP) entnommen werden.

2. PBefG-Novellierung

Text folgt

Verkehr

SPNV:

3. Jahresfahrplanwechsel

Regionalexpress / Regionalbahn

RE4 Wupper-Express

RE6 (RRX) Rhein-Weser-Express

RE10 Niers-Express

RE13 Maas-Wupper-Express

RB39 Düssel-Erft-Bahn

Voraussichtlich ab dem Frühjahr 2022 kann der zusätzliche Regionalbahnsteig an der Verkehrsstation Düsseldorf-Bilk von den Linien RE4, RE6 (RRX) RE10, RE13 und RB39 angefahren werden. Ausgenommen hiervon sind die Verstärkerfahrten der Linie RB39 in der Hauptverkehrszeit.

RE11 (RRX) Rhein-Hellweg-Express

Noch bis zum Dezember 2022 wird die Linie RE11 (RRX) ab Dortmund bis Soest umgeleitet. Als Ersatzhalte werden Dortmund-Hörde und Unna angefahren.

RE14 Der Borkener

RB45 Der Coesfelder

Die Linie RB45 wird in die Linie RE14 integriert. Ab Essen werden zwei Zugteile eingesetzt, die in der Folge in Dorsten getrennt werden. Diese verkehren dann bis Coesfeld bzw. Borken. Im Zuge dessen wird die Linie in Emscher-Münsterland-Express umbenannt.

RE19 Rhein-IJssel-Express

RE19a Der Bocholter

Die Linie RE19a wird in die Linie RE19 integriert.

Ab Düsseldorf Hbf werden zwei Zugteile eingesetzt, die in der Folge in Wesel getrennt werden. Diese verkehren dann bis Bocholt bzw. Arnheim.

S-Bahn

S9

Im Laufe des Fahrplanjahres 2021/2022 kann der Haltepunkt Herten nach Fertigstellung in Betrieb genommen werden. Die Züge der Linie S9 können dort in beiden Fahrtrichtungen halten.

Änderungen im Fernverkehr

Neue Sprinterverbindungen

Bonn –Köln –Berlin

Düsseldorf –Köln –München

Einführung IC-L. 34 Frankfurt am Main - Siegen - Dortmund/Unna - Münster

Durchbindung der ICE-L. 42 München – Dortmund über Dortmund hinaus nach Hamburg als Ersatz für die bisherige ICE-L. 31/91. Die bisher von der Wupperstrecke durchgebundenen ICE-L. 31 endet in Dortmund. D. h. von der Wupperstrecke gibt es in 2022 nur noch 2 Zugpaare direkt bis Hamburg. Mittelfristig plant DB FV wieder eine 2 stündliche Direktverbindung von der Wupperstrecke nach Hamburg

4. Sperrung Cölve-Brücke

Der Streckenabschnitt zwischen Trompet und Rheinhausen war seit Anfang Oktober aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit der Cölve-Brücke gesperrt. Es fanden Ortsbegehungen und Prüfungen durch DB Netz statt. Gegenwärtig laufen die Instandsetzungsarbeiten im Bereich der Brücke. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die Strecke ab dem 15.11.2021 wieder in Betrieb genommen werden kann.

Eine mögliche Umleitung über Oberhausen wurde geprüft. Aufgrund von Bauarbeiten im Knoten Oberhausen mit eingleisigen Abschnitten und fehlenden Bahnsteigkapazitäten wurde dieser Ansatz jedoch nicht weiterverfolgt.

Zwischen Xanten und Trompet verkehrt ein Zugpendel der RB31. Zwischen Rheinhausen und Trompet bzw. Moers verkehrt ein Schienenersatzverkehr mit Bussen. Fahrgäste zwischen Duisburg Hbf und Rheinhausen werden gebeten die Züge der Linien RB33, RB35 und des RE42 zu nutzen.

Die RE44 verkehrt bis Rheinhausen und es ist ein zusätzlicher Schienenersatzverkehr mit Direktbussen zwischen Moers und Duisburg Hbf – ohne Halt in Rheinhausen – eingerichtet. Der Anschluss in Moers ist auf die Reisekette nach Xanten abgestimmt. Zwischen Rheinhausen und Moers wird auf den Schienenersatzverkehr mit Bussen der RB31 verwiesen.

5. Elektrifizierung Wesel-Bocholt

Zur Herstellung einer umsteigefreien Verbindung zwischen dem Bf. Bocholt und dem Ruhrgebiet wird die Strecke Wesel – Bocholt elektrifiziert und steht kurz vor der Betriebsaufnahme mit Elektrotriebwagen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Mit der Elektrifizierung der Strecke wird einer von zwei Zugteilen der Linie RE19 von Wesel bis Bocholt verlängert. Die RE19 (Rhein-Issel-Express) fährt ab dem kommenden Fahrplanwechsel als sogenannter „Flügelzug“ von Düsseldorf über Duisburg und Oberhausen bis Wesel. Dort werden die beiden Zugteile getrennt. Ein Zugteil verkehrt weiter über Emmerich nach Arnheim, der andere fährt neu mit elektrischer Traktion über Hamminkeln weiter bis Bf. Bocholt, in Gegenrichtung entsprechend umgekehrt. Damit einhergehend ist auch eine Erhöhung der Zugkapazität von 130 auf 250 Sitzplätze sowie eine Verkürzung der Reisezeiten von bis zu 6 Minuten von Bocholt bis Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf. Der Bf. Bocholt erhält damit einen direkten Anschluss an Bahnhöfe mit ICE Anbindung. Durch das verbesserte Angebot aufgrund des Ausbaus der Gleisinfrastruktur sowie mit der Modernisierung der 4 Stationen (Blumenkamp, Hamminkeln, Dingden und Bocholt) entlang der Strecke ist mit einer deutlichen Fahrgaststeigerung zu rechnen.

Die Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Strecke und der Modernisierung der 4 Stationen, sowohl Planungs- als auch Baukosten, betragen ca. 34 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt durch VRR und NWL.

ÖPNV:

6. Umsetzung Schnellbuskonzept

Text folgt oder es wird eine eigene Beschlussvorlage erstellt.

Information und Sicherheit

7. Digitale Kundensysteme

1. Auskunftssystem – Qualität und Echtzeitdaten

Die Qualität der Auskunftsdaten setzt sich insbesondere aus dem Zusammenspiel von Soll-Daten, Ist-Daten und Ereignis-/Störungsmeldungen zusammen.

Die Solldaten werden im VRR weiterhin täglich an Wochentagen von den Verkehrsunternehmen aktualisiert und nach der Verarbeitung ins System eingespielt. Die Ist-Daten, insbesondere die Prognosedaten, werden über die Datendrehscheibe des VRR und aus den Systemen der (Eisenbahn)-Verkehrsunternehmen jeweils aktuell in die Auskunft eingespielt. Zudem werden Ereignis- und Störungsmeldungen, Nachrichten über die sogenannte Message of the day (MoD), die Informationen aus der Regiezentrale (zuginfo.nrw) und Auslastungsanzeigen für den SPNV integriert.

Allgemein liegt der VRR mit den Updatezyklen der Daten, der Verarbeitung und der Systemverfügbarkeit beständig auf einem sehr hohen Niveau. Hierzu wird regelmäßig auch in der Kommission Digitales berichtet. Herausforderungen bilden weiterhin besondere Ereignisse, z. B. Schnee, Sturm oder Überflutungen, die im Betrieb bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen Ausnahmesituationen führen. Fast alle Verkehrsunternehmen im VRR liefern Prognosedaten an den Ist-Daten-Server (siehe nachfolgende Tabelle).

Unternehmen	Status	Unternehmen	Status
Abellio	aktiv	Rheinbahn	aktiv
BOGESTRA	aktiv	Ruhrbahn Essen	aktiv
BSM	aktiv	Ruhrbahn Mülheim	aktiv
DB AG	aktiv	STOAG	aktiv
DB Busse	aktiv	SWK	aktiv
DSW21	aktiv	SWN	aktiv
DVG	aktiv	SWR	aktiv
Eurobahn	aktiv	SWS	nicht aktiv - Testsystem
HCR	aktiv	VER	aktiv
HST	aktiv	Vestische	aktiv
National Express	aktiv	ViasRail	aktiv
NEW	aktiv	Viersen	aktiv
NIAG	aktiv	WSW	aktiv
NordWestbahn	aktiv		
Regiobahn	aktiv		

Zudem fließen die Daten des NWL, der DB und der weiteren EVU in NRW für die Auskunft des VRR ein. Die Daten aus dem VRS werden zudem an das Landeshintergrundsystem DELFI beim VRR gemeldet.

2. Analysesystem der Datenqualität und Prozesse

Im Projekt Auswerte-Analyse-Service (AAS) wird zukünftig die gesamte Prozesskette von der Lieferung der Mobilitätsdaten bis zu ihrer Veröffentlichung auf den Kundenoberflächen betrachtet. Ziel des Projekts ist es, Aussagen über die Datenqualität der Fahrgastinformationssysteme zu erhalten und Schwachstellen zu identifizieren.

Durch ein geeignetes Qualitätsmanagement und -monitoring sollen diese ermittelten Schwachstellen behoben werden, um perspektivisch die Datenqualität und davon abgeleitete Prognosen in der Fahrgastinformation weiter zu verbessern.

Aktueller Stand des Projektes

Der Beschaffungsvorgang ist mit der Beauftragung des Dienstleisters Cosmo Consult im Juni 2021 in die Phase der Leistungserbringung übergegangen. Aktuell befindet sich die Projektgruppe der beteiligten Fachbereiche des VRR unter Leitung der Stabstelle IKT in der Konzeptionsphase mit dem Dienstleister, um die technischen Rahmenbedingungen zur Vorbereitung der bevorstehenden Prozessanalyse zu treffen. Dazu ist es notwendig systematisch die Prozesse und Verarbeitungsschritte zu identifizieren und die Analysepunkte zu definieren.

Mit dem Auswerte-Analyse-Service werden die Verfahren und Prozesse zur systematischen Sammlung und Auswertung von Daten für die tiefgreifende Qualitätsanalyse der Datenflüsse der Fahrgastinformationssysteme des VRR geschaffen werden. Mittels eines Monitorings werden die Prozesse / Daten innerhalb der vorhandenen Struktur der Datensysteme hinsichtlich Datenqualität (z. B. Datenumfang, fehlende Daten, Datenverlust an Schnittstellen etc.) überwacht und analysiert werden können. Mit Analyse der Daten können fehlerhafte / fehlende Daten festgestellt werden, auf deren Grundlage Konzepte zur Fehlerbehebung entwickelt werden können, die eine Verbesserung der Datenqualität erzielen.

Bestandteil des Auswerte-Analyse-Service ist damit die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems, dass zur Optimierung der Kundeninformation und damit zur Kundenzufriedenheit beiträgt. Wobei die Erfüllung von Anforderungen und Erwartungen des Kunden im Vordergrund steht.

Ausblick

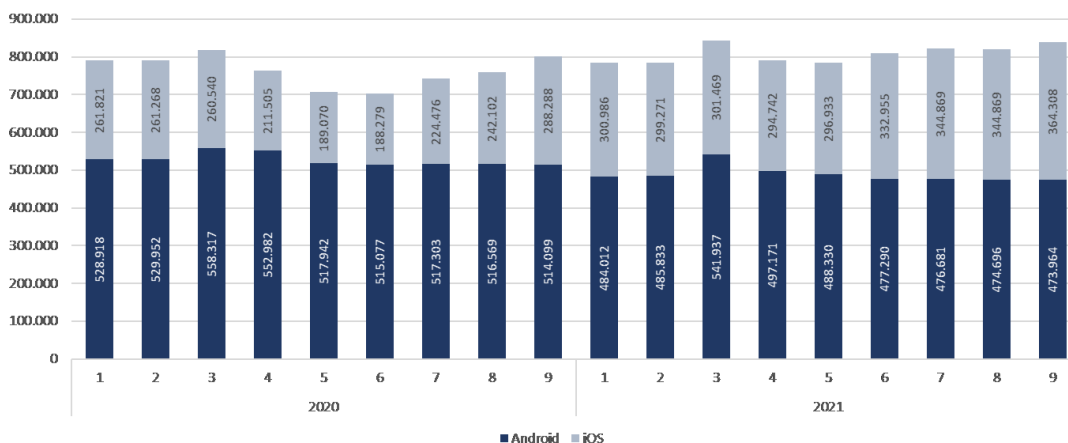
Die Durchführung der Prozessanalyse ist für das erste Quartal des Jahres 2022 geplant. Anschließend können erste Aussagen bezüglich der Datenqualität von Fahrgastinformationssystemen bzw. deren Datenquellen aus dem neuen System erfolgen und weitere Analyseschwerpunkte benannt werden. Ein erster Bericht der Analysen ist für den zweiten Sitzungsblock im Jahr 2022 geplant. Darin werden Soll-Ist-Abweichungen sowie eine Übersicht zur Abdeckung der Echtzeitdatenlieferungen im VRR dargestellt. Im vierten Quartal 2022 soll mit der Identifikation und Auswertung der Fehlerquellen begonnen werden, die anschließend durch geeignete Maßnahmen im Qualitätsmanagement-Modul dokumentiert und behoben werden.

3. Verbund App

Das System aus VRR App und neun VU-Apps ist weiterhin im Appstore verfügbar und wird aktiv von den Kundinnen und Kunden genutzt. Die Nutzungszahlen der Verbund App bewegen sich auf einem stabil hohen Niveau.

Im Appstore von Apple konnte weiterhin die sehr gute Bewertung von durchschnittlich 4,2 Sternen und im Google Playstore von 3,7 Sternen erreicht werden. Dies zeigt die hohe positive Akzeptanz zur Verbund App bei den Nutzerinnen und Nutzern.

In der folgenden Grafik sind für die Verbund App die aktiven Nutzerinnen und Nutzer nach Betriebssystem über den Jahresverlauf dargestellt:



Migration der Verbund App

Die neue Verbund-App ist im September mit einem Softstart in die Stores gegangen und die Downloadzahlen nehmen kontinuierlich zu. Bisher haben sich ca. 10.000 Nutzerinnen und Nutzer die App auf das Smartphone heruntergeladen. Dies, obwohl sich eine neue App im

Appstore erst etablieren muss und die Auffindbarkeit sich erst mit der Zeit verbessert. Zudem haben bisher im Sinne eines Softstarts nur wenige Marketingaktivitäten stattgefunden.

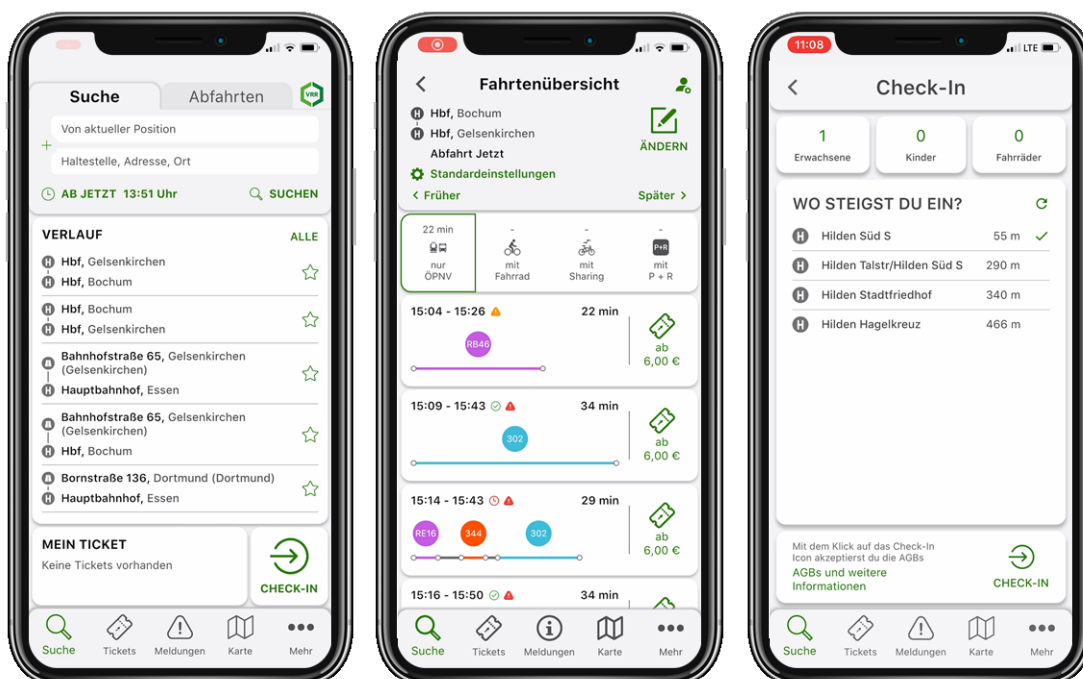
Im Appstore zeigt sich bei den noch wenigen Bewertungen ein differenziertes Bild. So liegt die Bewertung bei Apple bei positiven 3,9 Sternen und bei Android bei 2,8 Sternen. Die Fehler, die durch die Kunden gemeldet werden, werden durch den VRR geprüft und beim Dienstleister zur Korrektur eingestellt. Kritik gibt es u.a. durch Probleme bei der Registrierung oder dem Kauf. Positive Rückmeldung gibt es für die Bedienung, u.a. der Auskunft.

Neben den entsprechenden Updates zur Verbesserung der gemeldeten Kritikpunkte, steht weiterhin das nächste große Update zur Integration des eTarifs im Fokus. Zudem werden sukzessive weitere Verkehrsunternehmen mit ihren Ticketshops in die neue VRR-App integriert.

Mit dem Migrationszeitraum bis spätestens Ende Juni 2022 sollen alle Nutzerinnen und Nutzer auf die neue App wechseln und die alte App mit dem Ticketshop der Rheinbahn läuft aus. Darauf werden die Nutzerinnen und Nutzer frühzeitig hingewiesen.

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

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung wurde unter Federführung des VRR in Kooperation mit NWL und NVR eine Plattform für ein Check-In/Be-Out System (CiBo) in NRW ausgeschrieben und vergeben. Zusammen mit dem Ticketshop und der Verbund-App bildet das System einen wichtigen Baustein in den Kundensystemen.



Entwicklung im Projekt CiBo

Die Umsetzung des eTarifs im CiBo System ist weit fortgeschritten und wird derzeit getestet, um eventuell noch vorhandene Tarif-Fehler zu erkennen und zu beseitigen. Seit Anfang Oktober finden dazu in ganz NRW Testfahrten und auch sogenannte Schreibtischtests statt. Dabei wird das Spektrum des eTarifs mit seinen Deckeln und Mitnahmen getestet und die Berechnungen mit den tariflichen Vorgaben abgeglichen.

Das Ergebnis der eTarif-Tests ist bisher positiv, wenn auch noch Fehler vorhanden sind. Diese werden aktuell durch den Dienstleister behoben und im Anschluss durch die Partner erneut getestet.

Parallel arbeitet der Dienstleister derzeit an der Schnittstelle zu den Einnahmeaufteilungen in NRW. Die Fertigstellung ist für Ende Oktober angesetzt. Die Umsetzung der Schnittstelle und vor allem deren Nutzung hängt aber von der noch laufenden datenschutzrechtlichen Prüfung ab.

Umsetzung von CiBo bei den Verkehrsunternehmen

Weiterhin erfolgt über die wöchentliche Entwicklersprechstunde die Unterstützung der Projektpartner bei der Integration und Umsetzung der neuen Funktionalität des CiBo-Moduls. Das App-seitige Herzstück des zu integrierenden Systems, die in allen Apps einzubauende Software-Bibliothek, ist fertig gestellt und kann von allen Partnern eingesetzt werden. Dabei müssen die jeweiligen Systeme an die Vorgaben der Schnittstellen und Kommunikation angepasst werden, was je nach Umsetzung einen entsprechenden Aufwand bei den einzelnen Partnern bedeutet. Ebenso müssen in allen Systemen die neuen Prozesse im Front- und Backend, neue Barcodes etc. angepasst bzw. integriert werden.

Ebenso befindet sich das KCD im engen Austausch mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsministerium NRW, um den aktuellen Stand der Umsetzung des CiBo-Systems und dessen Integration bei den Verkehrsunternehmen abzufragen und bei Fragen, auch zur Förderung, weiterhin zu unterstützen.

mobil.nrw App

Seit Anfang November ist die von den Aufgabenträgern in NRW (VRR/NWL/NVR) unter der Landesmarke „mobil.nrw“ neu veröffentlichte App in den Appstores verfügbar. In enger Zusam-

menarbeit zwischen den Aufgabenträgern, dem Kompetenzzentrum Marketing und dem Verkehrsministerium konnte unter Federführung des VRR in kurzer Zeit die App und der Ticketshop für diesen Zweck aufgesetzt, getestet und in die AppStores gestellt werden.

Die App basiert ebenfalls auf den im Rahmen des CiBo-Systems bestellten Komponenten App, Ticketshop und zukünftig CiBo und wird durch den VRR betrieben. Der VRR und die Aufgabenträger sind dabei auch weiterhin im engen Austausch mit dem Kompetenzzentrum Marketing und dem Verkehrsministerium des Landes NRW und entwickeln die App gemeinsam mit den weiteren Nutzer*innen der Komponenten weiter.

Zuvor wurde die App „mobil.nrw“ des Landes NRW von der Deutschen Bahn betrieben, diese App trägt inzwischen einen neuen Namen, sodass der Transfer der Marke mit dem Einstellen der neuen App am 02.11.2021 erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Mit dem Start des eTarifs wird die App auch über die CheckIn und CheckOut Funktionalität verfügen und den Nutzer*innen ein breites Angebot an Information, Tickets und dem neuen eTarif bieten.

9. Mobilitätsdatenverordnung

Richtlinie 2010/40/EU und Delegierten Verordnung 2017/1926

Bereits im Jahr 2010 verabschiedeten die Institutionen der Europäischen Union die Richtlinie 2010/40/EU. „Mit dieser Richtlinie wird ein Rahmen zur Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in der Union [...] geschaffen, und es werden die dafür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt. Diese Richtlinie sieht die Ausarbeitung von Spezifikationen [...] vor.“¹

Die Spezifikationen wurden in der Delegierten Verordnung 2017/1926 vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste definiert.

Neben der Bestimmung relevanter Begriffe, wie z. B. „Zugänglichkeit von Daten“² und „Reise- und Verkehrsdaten“³ sieht die Verordnung die Einrichtung eines Nationalen Zugangspunktes (englisch; National Access Point; kurz: NAP) durch jeden Mitgliedsstaat verpflichtend vor.

¹ Artikel 1, Absatz 1f. [Richtlinie 2010/40/EU](#).

² vgl. Artikel 2 Nr. 1 [Delegierten Verordnung 2017/1926](#).

³ vgl. Artikel 2 Nr. 7f. [Delegierten Verordnung 2017/1926](#)

„Der nationale Zugangspunkt ist die zentrale Anlaufstelle, die den Nutzern den Zugang mindestens zu den im Anhang genannten statischen Reise- und Verkehrsdaten und historischen Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger ermöglicht, die von Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreibern, Infrastrukturbetreibern oder Anbietern von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten innerhalb des Gebiets eines bestimmten Mitgliedstaats bereitgestellt werden, einschließlich der Datenaktualisierungen.“⁴

Dem Anhang der Delegierten Verordnung können Datenkategorien, welche über den NAP zu veröffentlichen sind, entnommen werden.

In Deutschland fungiert gegenwärtig der Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM, <https://service.mdm-portal.de/mdm-portal-application/>) als NAP. Das verantwortliche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt gegenwärtig die Mobilithek. „Die Mobilithek löst im Frühjahr 2022 den Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) als Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten ab und setzt Anforderungen aus den Delegierten Verordnungen zur europäischen IVS-Richtlinie sowie des novellierten Personenbeförderungsgesetzes um.“⁵

Novellierung des PBefG und die Mobilitätsdatenverordnung

Am 26. März 2021 hat der Bundesrat die Reform/Novelle des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschlossen. Die Novelle des PBefG ist u. a. ein Resultat der Delegierten Verordnung 2017/1926. „Erstmals sieht das PBefG nun eine Verpflichtung der Unternehmen vor, bestimmte statische und dynamische Mobilitätsdaten bereit zu stellen.“⁶

In § 3a des PBefG ist festgelegt, welche Institutionen verpflichtet sind Daten bereitzustellen. Darüber hinaus sind u. a. Bereitstellungszyklen und Datenkategorien festgelegt. Die Spezifikation der zu leistenden Bereitstellungen erfolgt durch die Mobilitätsdatenverordnung, welche - juristisch nicht korrekt - als Anlage zum PBefG zu verstehen ist. Am 17. September 2021 hat der Bundesrat der Mobilitätsdatenverordnung zugestimmt.

Das Verkehrsministerium plant aber schon, die Verordnung zu erweitern. Anfang 2022 sollen so weitere Datenkategorien und zum 1. Juli 2022 erstmals Echtzeitdaten hinzukommen. (s. *Sachstand „PBefG-Novellierung*)

⁴ Artikel 3 Absatz 1 Delegierten Verordnung 2017/1926

⁵ <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Digitale-Gesellschaft/Mobilithek/mobilithek.html>, o. S.

⁶ Orth Kluth Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung (mbB), [Die PBefG-Novelle 2021](#), o. S.

Mitwirkung der ZKS bei der VRR AöR

Als Betreiber des DELFI-Landesystems wurde die bei der VRR AöR angesiedelte Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) vom Ministerium für Verkehrs des Landes NRW in die Erstellung der Mobilitätsdatenverordnung einbezogen. Die ZKS hat bei der Zuarbeit darauf geachtet, dass Branchen-Standards und bestehende Regelungen (z. B. in Bezug auf Datenformate) berücksichtigt werden.

Die ZKS - als Betreiber des DELFI-Landessystems - hat seit der PBefG-Novelle eine weitere wichtige Rolle inne: „Stehen für die [...] bereitzustellenden Daten auf Länderebene Systeme zur Verfügung, die dem Zweck der landeseinheitlichen Zusammenführung von Daten dienen, so sind die Daten vorrangig an diese Systeme zu liefern. Die Landessysteme garantieren, dass die bereitgestellten Daten und Metadaten umgehend an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden.“

Die Vorgaben („Bereitstellung an den NAP“) erfüllt die VRR AöR bereits seit Dezember 2019. Dieser Umstand ist ein Ergebnis der Open Data-Aktivitäten der VRR AöR.

Open Data bei der VRR AöR

Im Jahr 2017 verabschiedete die Europäische Kommission die Delegierten Verordnung 2017/1926. Diese Entwicklung nahmen der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) zum Anlass und riefen im Mai 2018 die Initiative „Deutschlandweite Open-Data Plattform Open-Data-ÖPNV“ (kurz: DODP ÖPNV, (www.open-data-öpnv.de) ins Leben.

Die VRR AöR koordiniert von Beginn an die Initiative und initiiert u. a. Weiterentwicklungen. Binnen 2 Jahren nach Start stießen weitere Partner zur Initiative hinzu: der Aachener Verkehrsverbund (AVV), der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV), der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) wurde zur selben Zeit auch das erste Verkehrsunternehmen Mitglied. Ursprüngliches Ziel der Initiatoren war die Förderung von innovativen Mobilitätskonzepten und der Aufbau einer zentralen Anlaufstelle für Mobilitätsdaten des ÖPNV.

Seit Dezember 2019 ist die Open-Data-Plattform mit zahlreichen Neuerungen, allen voran einem flexiblen Content-Management-System (CMS) und einer ausfallsicheren und zukunftsfähigen Softwarearchitektur im Produktivbetrieb. Durch die Beteiligung des DELFI e. V. und damit verbunden aller Bundesländer an DODP ÖPNV können seit Dezember 2019 deutschlandweite Fahrplandaten für den Nationalen Zugangspunkt / National Access Point (NAP) bereitgestellt werden.⁷

Den vertraglichen Rahmen für die Bereitstellung der über die DODP ÖPNV abrufbaren Daten bildet eine Kooperationsvereinbarung zwischen der VRR AöR und den jeweiligen Datenbereitstellern. Die mit dem DELFI e. V. geschlossene Kooperationsvereinbarung regelt u. a. die Finanzierung für sämtliche Bundesländer, wodurch diese ohne vertragliche Hürden oder Finanzierungsfragen zur Kooperation hinzustoßen können. Bisher haben drei Bundesländer - Nordrhein-Westfalen (ÖV-Datenverbund/ZKS), Thüringen (VMT) und Baden-Württemberg (NVBW) – diese Kooperationsvereinbarung genutzt und veröffentlichen ihre Daten auf www.opendata-öpnv.de.

Derzeit sind 28 Partner an der DODP ÖPNV beteiligt, von denen bereits 15 ihre Daten über die Plattform bereitstellen. Diese Partner finanzieren die DODP ÖPNV gemeinschaftlich zu gleichen Teilen.

Aktuell arbeitet die VRR AÖR, als Initiator und Betreiber der DODP ÖPNV, mit dem DELFI e.V. und dem VDV an einem Rundschreiben für die Branche sowie einer VDV-Schrift „Anforderungen aus der PBefG-Novelle und der Mobilitätsdatenverordnung an die Verkehrsunternehmen bzgl. Datenbereitstellungen und die Rolle von DELFI sowie der Distributionsplattform DODP ÖPNV zur Versorgung des NAP“

Abschließende Einordnung

Das der VRR AöR wird in der gesamten Verkehrsbranche anerkannt und geschätzt. Erzielte Ergebnisse (z. B. in Form von Anwendungen wie der DODP) werden von Institutionen als Blaupause herangezogen. Die VRR AöR hat es geschafft, die mit der Mobilitätsdatenverordnung einhergehenden Auflagen frühzeitig zu adaptieren und diese lediglich als Mindestmaß verstanden. Der Status Quo geht über die rechtlichen Vorgaben hinaus und macht die VRR AöR so zu einem Gestalter des Themenbereichs „Mobilitätsdaten“.

⁷ vgl. DELFI e. V., [NAP-Flyer 2020](#), o. S.

10. 10 Jahre muTiger

Die muTiger-Stiftung feiert in diesem Jahr ihr zehnjähriges Jubiläum. Am 07. Juli 2011 haben der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die KÖTTER Unternehmens-gruppe die muTiger-Stiftung ins Leben gerufen. Angesichts steigender Übergriffe im öffentlichen und privaten Bereich hat die Stiftung sich zum Ziel gesetzt, Zivilcourage und Hilfsbereitschaft in der Gesellschaft zu stärken.

Dieses hat die muTiger-Stiftung nachhaltig erreicht. In über 650 Kursen haben bisher mehr als 9.000 Bürger*innen durch ehrenamtliche Kursleiter*innen gelernt, wie Zivilcourage im Alltag gelebt werden kann. Auch in der jüngeren Vergangenheit wurden unter den Einflüssen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen für Präsenzveranstaltungen weitere Kurse durchgeführt. Unter der Berücksichtigung veränderten Anforderungen von Teilnehmer*innen und Förderern zu entsprechen, hat muTiger die Präsenzs Schulungen zusätzlich in ein digitales Format verwandelt. So wurden seither über 70 Kurse in digitaler Form bundesweit durchgeführt.

Zukünftig hat die Stiftung das Ziel, ihre Reichweite und ihr Kursangebot weiter auszubauen. So sollen neben den Online- und Präsenzkursen für Erwachsene auch Trainings für Schulkinder ab der Jahrgangsstufe 5 angeboten werden.

Weitere Details können Sie gerne dem beiliegenden Jubiläumsfolder (Online: [muTiger Jubiläumsbroschüre](#)) entnehmen.