

Kurzbericht als Anlage zum Schlussbericht

Zum FE-Projekt: 70.0946

Entwicklung von Instrumenten zur Umsetzung der delegierten Verordnung 2017/1926 (ÖV-Daten für NAP)

erarbeitet für:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

vorgelegt am 30.04.2020 durch:

Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation – DELFI e.V.

Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main

Beteiligte Projektpartner:

BLIC GmbH	Rheinstraße 45, 12161 Berlin
DELFI e.V.	Am Hauptbahnhof 6, 60329 Frankfurt am Main
Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT	Schloss Birlinghoven, 53754 Sankt Augustin
HaCon Ingenieurgesellschaft mbH	Lister Straße 15, 30163 Hannover
INIT Innovative Informatikanwendungen in Transport-, Verkehrs- und Leitsystemen GmbH	Käppelestr. 4-10, 76131 Karlsruhe
IVU Traffic Technologies AG	Borchersstraße 20, 52072 Aachen
Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)	Am Hauptbahnhof 6, 60329 Frankfurt am Main
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin

Die diesem Bericht zugrunde liegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter FE-Nr. 70.0946 durchgeführt.
Die Verantwortung für den Inhalt liegt ausschließlich bei den Autorinnen und Autoren.

Inhaltsverzeichnis

A.	Aufgabenstellung	4
A.1	Ausgangssituation	4
A.2	Zielsetzung	4
A.3	Arbeits- und Zeitplan.....	4
B.	Ziele und Ergebnisse der Arbeitspakete	5
B.1	AP 1 - Grobkonzeption ÖV-Daten für NAP.....	5
B.2	AP 2 - Technisch fachliche Lösungen	6
B.3	AP 3 - Verbesserung Daten- und Informationsqualität	7
B.4	AP 4 – Regulatorischer Rahmen und	11
B.5	AP 5 – Organisation und Finanzierung.....	11
B.7	AP 6 – Kommunikation.....	12

A. Aufgabenstellung

A.1 Ausgangssituation

Die delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste ergänzt die Europäische Richtlinie 2010/40/EU über die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Auf Grundlage der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sind öffentliche und private Verkehrs- und Infrastrukturbetreiber verpflichtet, ihre Daten für multimodale europaweite Reiseinformationen über einen Nationalen Zugangspunkt (NAP) zur Verfügung zu stellen.

Der DELFI e.V. hat mit Hilfe seiner Datenintegrationsplattform (DIP) einen Datenpool aufgebaut, der deutschlandweit die statischen Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen zusammenführt. Dieser deutschlandweite, routingfähige DELFI-Datensatz soll als Basis für die zeitgerechte Umsetzung des Service Level 1) der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 dienen.

Der DELFI e.V. hat das BMVI seit Ende 2018 bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 auf nationaler Ebene unterstützt.

A.2 Zielsetzung

In Erweiterung der bereits übertragenen Aufgaben als „Implementing Body“ des CEF-Programms sowie der FoPS-Projekte „DELFIplus“ und „Vernetzung von Datendrehscheiben“ soll der DELFI e.V. das BMVI bei der Entwicklung von Instrumenten zur Umsetzung der delegierten VO unterstützen. Der Fokus liegt dabei auf der Planung und Umsetzungsvorbereitung der Datenbereitstellung für den Bereich ÖV über den Nationalen Zugangspunkt.

Ziel dieses Projektes ist es, gemeinsam mit dem BMVI und den relevanten Stakeholdern die notwendigen organisatorischen, rechtlichen, finanziellen und technischen Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Daten und Diensten aufzunehmen und zu beschreiben sowie den Finanzierungsbedarf für die Umsetzung aufzuzeigen.

A.3 Arbeits- und Zeitplan

Die Durchführung des Projektes begann nach der Auftragserteilung durch den AG im Dezember 2018. Die ursprüngliche Laufzeit betrug 16 Monate und endete am 31.03.2020. Im März 2020 wurde die Laufzeit in beiderseitigem Einvernehmen auf den 30.04.2020 kostenneutral verlängert.

Zur Strukturierung der Arbeiten wurde das Vorhaben in sechs Arbeitspakete unterteilt. Der Projektfortschritt wurde anhand eines mit dem AG abgestimmten Meilensteinplans überwacht.

B. Ziele und Ergebnisse der Arbeitspakete

B.1 AP 1 - Grobkonzeption ÖV-Daten für NAP

Ziel

Aufgabe im Rahmen von AP 1 – Grobkonzeption war, aufbauend auf einer Anforderungsanalyse in Zusammenarbeit mit dem BMVI, ein Zielbild für die Bereitstellung von ÖV-Daten über den NAP zu definieren. Insbesondere die Fragen nach verschiedenen Ausbau- und Funktionsstufen sollten erörtert werden und so zu einer Spezifizierung der Aufgaben für die vertiefte technische Betrachtung in Arbeitspaket 2 führen.

Erreichte Ergebnisse und Erkenntnisse

- Analyse der Anforderungen der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926
- Abgleich der Anforderungen der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (insb. Anhang „Datenkategorien“) mit den im Status quo verfügbaren Daten (insb. DELFI)
- Identifikation von Stakeholdern (insb. Datenabnehmer) und Stakeholder-Gruppen (Clusterung) und ihrer Anforderungen bzw. Ziele/Motivation
- Entwicklung einer Matrix (auf Basis von Use Cases, Anforderungen von Stakeholder, sowie der Datenkategorien der del.VO zur Umsetzung der NAP-Anforderungen in verschiedenen Ausbaustufen/ Umsetzungsvarianten (Minimal-/Maximallösung: Bereitstellung des NeTEx EU-PI-Profiles – Service Level 1 / Bereitstellung des NeTEx EU-PI-Profiles – Service Level 1 sowie zusätzlich weitere statische Daten)
- Diskussion zum Umgang mit dem Thema Echtzeitdaten (Varianten wie Bereitstellung über Auskunft/API/OJP, Bereitstellung über Datendrehscheiben etc.); Analyse der Echtzeitdaten-Bereitstellung über die Entwicklung und Abstimmung spezifischer Use Cases. Die Bereitstellung von Echtzeitdaten (über OJP) wurde, von Seiten der Arbeitsgruppe zu AP 1 befürwortet
- Abstimmung zur Bereitstellung „historischer“ Daten (Bereitstellungs-Zeiträume, mögliche Differenzierung nach Datentypen etc.)
- Abstimmung zum Umgang mit Tarifinformationen/ dem Thema Preisermittlung
- Diskussion zum Umgang mit Serviceanfragen/ möglichen Service-Level/ den Ansprüchen der Stakeholder an die Service-Qualität (z.B. Helpdesk, FAQ, Verortung Service (bei DELFI?), Unterstützung bei der Datenauswertung)
- Konzeptionelle Überlegungen für eine Differenzierung zwischen kostenfreier und kostenpflichtiger Bereitstellung anhand des Datentyps; Erörterung von Nutzungsvorgaben/ Geschäftsmodellen in Anlehnung an das Kooperations- und Partnerkonzept des DELFI e.V
- Präzisierung des Gesamt-Strukturrahmens für den ÖV-NAP anhand der Diskussion über mögliche Bandbreiten von Gestaltungskriterien (grundsätzliche Organisation, Geschäftsmodell, Datenbereitstellung, Service, Datenqualität etc.)

- Erstellen, Abstimmen und Finalisieren eines Ergebnisdokuments (Grob- und Rahmenkonzeption „Ergebnisdokument für AP 1“)
- Begleitung der Planungen und Abstimmungen des BMVI zum Aufbau einer Mobilitätsdatenplattform, aktive Teilnahme an Workshop-Terminen.

B.2 AP 2 - Technisch fachliche Lösungen

Ziel

Im Arbeitspaket 2 sollten technisch-fachliche Lösungen für die Bereitstellung von ÖV Daten und ÖV- Informationen über den NAP auf Basis der Vorgaben der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 erarbeitet werden. Im Fokus standen entsprechend:

- Bereitstellung von Fahrplansolldaten über NeTEx EU PI Profil,
- Bereitstellung von Echtzeit- bzw. Prognosedaten über SIRI,
- Bereitstellung von Fahrgastinformation/ Reiseketten über eine API (OJP) als Service.

Die in der Leistungsbeschreibung vorgegebenen Ziele wurden durch Aufgaben- und Zielstellung aus dem Arbeitspaket 1 spezifiziert.

Erreichte Ergebnisse und Erkenntnisse

Das Arbeitspaket 2 „technisch / fachliche Lösung“ konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Die breite Aufstellung des Projektteams und die Einbindung aller relevanten Akteure in der Arbeitsgruppe ermöglichten qualitativ gute Ergebnisse und eine hohe Akzeptanz in der Branche.

- Der NAP wird – durch die zentrale öffentliche Bereitstellung der qualitativ hochwertigen und flächendeckend verfügbaren ÖV-Daten – als Werbeplattform für den ÖV gesehen und genutzt. Aus heutiger Sicht ist der NAP ein wichtiges Werkzeug für eine erfolgreiche Verkehrswende.
- Aufgrund der (technischen) Abhängigkeit der Soll- und Echtzeit-Systeme ist eine finale NAP Plattform (insb. für die Registrierungsprozesse) sowie der Metadatenkatalog (zum Auffinden der Informationen/Daten/Systeme/Zugangspunkte) dringend Branchen-übergreifend zu empfehlen. Das Projekt konnte in Zusammenarbeit mit DELFI e.V. und der DOPD und durch Abstimmungen mit dem BMVI sowie der BAST eine qualitative funktionstüchtige Lösung mit dem Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) als NAP realisieren.
- Die ÖV-Solldaten Bereitstellung für den Personennahverkehr (via NeTEx EU-PI-Profil mit Version 04/2019) wurde zum 1. Dezember 2019 fristgerecht umgesetzt. Somit konnten die von der EU gesetzten Anforderungen erfolgreich eingehalten werden.

- Auch zusätzliche statische ÖV-Daten (u.a. zur Barrierefreiheit) sowie weitere Datenformate/-schnittstellen (wie GTFS, prop. APIs, VDV 462) können über die DODP perspektivisch für den NAP bereitgestellt werden.
- Die größten Herausforderungen bestehen bei der Bereitstellung von Echtzeitinformationen bzw. -daten. Durch fehlende Rahmenbedingungen (u.a. gesetzliche Verpflichtungen der Beteiligten zur Datenlieferung, große Vorbehalte bzgl. Echtzeitdatenlieferungen, sowie das Fehlen von notwendigen Schnittstellen Profilen) ist die Echtzeitdatenbereitstellung gem. der optimalen Vorgaben der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 momentan nicht umsetzbar. Hierzu ist dringend weiterer Forschungsbedarf in Bezug auf obligatorische Dateninhalte und Anwendungsfälle (Auskünfte, betriebliche Aspekte, Störungsinformationen, Schnittstellen und Schnittstellenprofilen, sowie Datenqualität und -quantität notwendig. Ebenfalls sind Klärungen zum Finanzierungsbedarf sowie die Festlegung von Verantwortlichkeiten notwendig.
- Echtzeitinformationen sind bereits heute dezentral über prop. APIs und perspektivisch über OJP (Realisierung durch CEF-PSA NAP Projekt) verfügbar und über den zentralen Metadatenkatalog im NAP auffindbar. Die Qualität der Informationen via proprietärer APIs hängt jedoch stark von den eigenverantwortlichen Informationsbereitstellern ab. Die Informationen bieten nichtsdestotrotz einen großen Mehrwert für die Branche.
- Eine Beobachtung und Mitwirkung von deutscher Seite bei der CEN TC278 Working Group 3 zur Entwicklung des SIRI-EU-PI-Profiles wird von der Arbeitsgruppe zwingend empfohlen.
- Alle in AP 2 geforderten Arbeiten konnten fristgerecht und qualitativ bearbeitet und abgeschlossen werden.

B.3 AP 3 - Verbesserung Daten- und Informationsqualität

Ziel

Unterschiedliche Fach- und Arbeitsgruppen der Initiative Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr, Erkenntnisse aus aktuellen Forschungsvorhaben sowie Diskussionen in Arbeitsgruppen des VDV (K3/KTI-AG-Datenqualität) zeigen auf, dass eine deutliche Verbesserung der Daten- und Informationsqualität entlang der gesamten Prozesskette (Planung – Betrieb – Fahrgastinformation/Auskunft) erzielt werden muss, um den Fahrgästen konsistente Informationen in allen Kanälen der Fahrgastinformation bereitstellen zu können.

Vor diesem Hintergrund war das Ziel des Arbeitspaketes, die strukturierte Analyse von identifizierten Qualitätsmängeln und „Schwachstellen“ entlang der gesamten Prozesskette der Fahrgastinformation, inklusive Ursachenidentifizierungen und anschließender Entwicklung von Lösungsvorschlägen.

Erreichte Ergebnisse und Erkenntnisse

Auf Basis von Online-Fragebögen, Experteninterviews und Workshops mit Stakeholdern und Experten sowie der Analyse von

- VDV-Schriften und –Mitteilungen,
- Spezifikationen zu Schnittstellen,
- Schulungsunterlagen von VDV-Veranstaltungen

wurden idealtypische Beschreibungen von Systembildern und Datenflüssen sowie von Rollen und deren Aufgaben im Gesamtprozess für die Aufbereitung von Fahrplänen und Fahrgastinformation beschrieben. Diese können von Verkehrsunternehmen und –verbänden genutzt werden, um auf dieser Basis die eigene Systemlandschaft abzugleichen und Probleme in den Datenflüssen zu identifizieren. Zusätzlich dienen die Rollen- und Aufgabenbeschreibungen dazu, die Aufgaben von Mitarbeitern nach eigenen Erfordernissen abzubilden und Zuständigkeiten festzulegen.

Die gewählten idealtypischen Darstellungen beinhalten bereits „good practice“ Empfehlungen, insbesondere hinsichtlich der Aufgabenverteilung.

Systembilder und Datenflüsse

In Hinblick auf die Fahrgastinformation lassen sich für ein abstrahiertes Systembild und die zu berücksichtigenden Datenflüsse drei relevante Cluster ableiten: Planung/ Disposition, Betrieb und Fahrgastinformation.

In der folgenden Gesamtübersicht sind die Datenflüsse zwischen den beschriebenen Blöcken idealisiert dargestellt.

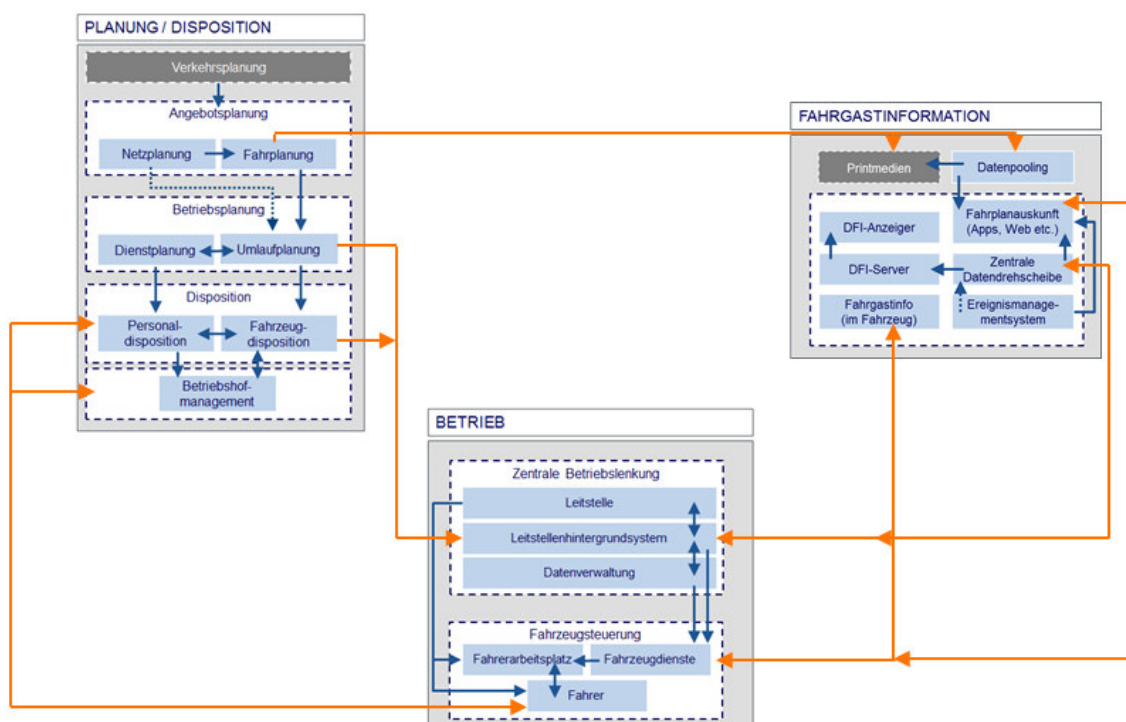


Abbildung 1 Prozesskette (Planung – Betrieb – Fahrgastinformation)

Rollen und Aufgaben

Auf Basis dieses Systembildes wurden die Prozesse in verschiedenen Unternehmen unterschiedlicher Größe analysiert und Rollen sowie Aufgaben abgeleitet, um auch diese mit dem Ziel einer modellhaften Aufgabenteilung/Zuständigkeit zu beschreiben. Es wurde ein Template entwickelt, um idealtypische Rollenbeschreibungen abzuleiten und die korrespondierenden Aufgaben und Datenflüsse aufzunehmen, um Abhängigkeiten aufzuzeigen.

Für die folgenden Rollen wurden die Templates ausgearbeitet

- Planung/ Disposition
 - In der Angebotsplanung: Netzplaner und Fahrplaner
 - In der Betriebsplanung: Umlaufplaner und Dienstplaner
 - In der Disposition: Fahrzeug- und Personaldisponent
 - Im Betriebshofmanagement: Betriebshofmanager
- Betrieb
 - In der zentralen Betriebslenkung: Datenmanager, Leitstellendisponent und Fahrgastinformationsmanager in der Leitstelle
 - In der Fahrzeugsteuerung: Fahrer und Fahrzeugdienste, wobei letztere keine Rolle im Sinne einer Aufgabenbeschreibung für eine Person darstellt, aber für das Aufzeigen von Datenflüssen von besonderer Relevanz ist)
- Fahrgastinformation
 - Datenmanager Datenpooling Fahrplanauskunft
 - Ereignismanager
 - Betreiber zentrale Datendrehscheibe
 - Betreiber DFI-Anzeiger/-Server
 - Betreiber Fahrplanauskunft

Über diese Aufbereitung als Basis für eine strukturierte Prüfung der Datenflüsse zwischen den Systemen und die Aufgabenverteilung im Gesamtprozess hinaus wurden aus den Problemanalysen einige weitere Empfehlungen zur Verbesserung der Datenqualität im Gesamtprozess abgeleitet. Zu den folgenden Punkten wurden Handlungsempfehlungen abgeleitet:

- Schulungen
- Datenflüsse
- Anforderungen an Softwaresysteme
- Rolle übergeordneter Qualitätsmanager FGI

Fazit/ Handlungsempfehlung für das Vorgehen bei der Analyse

In der Analyse von Qualitätsmängeln und durch die Diskussionen mit den Interviewpartnern sowie den Workshop-Teilnehmern und in der VDV-Arbeitsgruppe K3/KT) wurde deutlich, dass

- ein Problemfall, der in verschiedenen Unternehmen identifiziert wurde, unterschiedliche Ursachen haben kann
- eine Ursache kann jedoch auch ausschlaggebend für verschiedene Problemfälle sein

- Probleme häufig an einer anderen Stelle im Gesamtprozess auftreten, nicht unbedingt an der Quelle der Daten
- Vielfach bestehen Beziehungen/ Abhängigkeiten zwischen Problemfällen

Da die Strukturen und Prozesse in den Verkehrsunternehmen sowie bei den Verkehrsverbänden und in der Datenversorgung für Auskunftssysteme so heterogen sind, konnten zwar einige allgemeingültige Anforderungen abgeleitet werden, aber es zeigte sich auch, dass der Prozess in jedem Einzelfall von der Quelle bis zum Zielsystem betrachtet werden muss. Daher wird folgende Methodik empfohlen, die auch nicht nur auf ein Unternehmen beschränkt sein sollte, sondern alle Beteiligten aus Verkehrsunternehmen, Verbund und Dienstleistern einbeziehen sollte:

1. (Online-) Fragebogen
2. Experten-Interviews
3. Workshops

In der Online-Befragung können, gezielt nach den definierten Rollen, vor allem eingehende und ausgehende Datenströme und bereits bekannte Problemfälle abgefragt werden, die bereits hier durch die Beteiligten gewichtet werden können. Diese sollten in Experteninterviews näher beleuchtet und erste Anpassungen an den Systembildern und den Rollen- und Aufgabenbeschreibungen an die reale Situation vorgenommen werden.

Ergänzende Workshops dienen dazu, alle relevanten Beteiligten an einen Tisch zu holen und den Austausch zu gewährleisten. Aus den Diskussionen zu Problemfällen und Ideen zur Verbesserung können häufig schon erste Maßnahmen zur Verbesserung der Daten- und Informationsqualität abgeleitet werden.

Für bzw. in den Workshops stehen folgende Fragestellungen im Vordergrund: Wer sieht sich und die für ihn relevanten Systeme und Datenflüsse wo? Wo muss diese idealtypische Architektur an die bestehenden Rahmenbedingungen angepasst werden? Passen die Rollenbeschreibungen und Aufgaben? Wo funktioniert die Zusammenarbeit gut/ wo nicht so gut? Welche Informationen fehlen den Beteiligten in der täglichen Arbeit?

Die Ableitung und Aufbereitung der zusammen erarbeiteten und empfohlenen Maßnahmen sollten in einem Abschlussworkshop allen Beteiligten präsentiert und diskutiert werden. Ggf. werden die Ergebnisse noch einmal überarbeitet. In diesem Workshop sowie im Anschluss sollten Aufgaben und Zeitpläne abgeleitet werden, um die Qualität der Fahrgastinformation zu verbessern, also eine konkrete Roadmap für das weitere Vorgehen entwickelt werden.

B.4 AP 4 – Regulatorischer Rahmen und...

B.5 AP 5 – Organisation und Finanzierung

Ziele der APs

Ein wesentliches Ziel war die Beschreibung/ Präzisierung der Ausgestaltung der Rolle des Datenkoordinators, der innerhalb der ÖV-Branche diese Rolle auch mit Blick auf die Datenversorgung für den NAP übernimmt. Aufgabe des Koordinators ist es, in Zusammenarbeit mit den „nachgelagerten“ Rollen die Gesamtverantwortung z.B. für die folgenden Themen federführend zu übernehmen:

- Koordination Fahrplansolldaten ÖV
- Koordination Echtzeitdaten ÖV
- Koordination der Daten- und Dienstebereitstellung des ÖV
- Abstimmung mit dem Koordinator des NAP / ggf. den Koordinatoren anderer Datenkategorien
- Verantwortung für die Einhaltung/ das Monitoring von Qualitätsvorgaben

Neben den Arbeiten zur Ausgestaltung der Rolle des Datenkoordinators erschien es sinnvoll weitere Rollen für die Branche zu definieren, wie bspw. Plattformbetreiber, Plattformverantwortlicher und Datenbereitsteller.

Es sollten auch Vorschläge für den Finanzierungsbedarf und die Finanzierungsform erarbeitet werden und darüber hinaus folgende weitere Themen zu adressieren:

- Prüfung der Erfüllbarkeit des ermittelten Rahmens durch den DELFI e.V.
- Klärung des Marktumfeldes
- Klärung der Verfahrensfrage zur Betrauung des Datenkoordinators
- Klärung des regulatorischen Rahmens (Handlungsempfehlungen zur Anpassung oder Entwicklung von Ausführungsrichtlinien und ggf. gesetzlichen Rahmenbedingungen)

Darüber hinaus sollten Nutzungsbedingungen geklärt sowie die Weiterentwicklung der Data Governance Aktivitäten verfolgt werden.

Erreichte Ergebnisse und Erkenntnisse

Die wesentlichen Ergebnisse aus AP 4 und AP 5 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Detaillierte Arbeitsplanung/ Planung der Aufteilung erforderlicher Arbeiten auf die AP/ Meilensteinplanung/ Festlegung Bearbeiter-Kreis und Aufteilung der Arbeiten zwischen den Auftragnehmern
- Vorbereitung, Moderation und Dokumentation sämtlicher Arbeitstermine
- Herausarbeiten der Key Points zum Thema Zugangs- und Nutzungsbedingungen

- Analyse der Verwendung von Nutzungsbedingungen/ Lizenzmodellen in anderen Bereichen, insbesondere Verwendung von Lizenzen für die Bereitstellung von Open Data im ÖPNV
- Auswertung der DELFI-Länderbefragung; Erörterung der Notwendigkeit einer Ergänzung bestehender Regelwerke, insbesondere des PBefG, im Zuge der nationalen Umsetzung der del. VO; Analyse der Gesetzestexte (PBefG, IVS-Gesetz)
- Formulierung grundlegender Anforderungen an die Nutzungsbedingungen des NAP
- Herausarbeiten der Key Points zum Thema Organisation und Finanzierung; Ermittlung des Finanzierungsbedarfes für die Verknüpfung der OpenDataPlattform der Verbünde (DODP) und dem NAP; Prognose des Finanzierungsrahmens für die Echtzeitdatenbereitstellung
- Erarbeitung eines Entwurfes für die Rollenbeschreibungen ÖV-Daten für NAP; Einstieg in die Abstimmung der Rollen mit den beteiligten Partnern
- Ergänzung der abgestimmten Rollenbeschreibung ÖV-Daten für NAP um eine Differenzierung zwischen Aufgaben / Kompetenzen / Verantwortlichkeiten, die sich unmittelbar aus der Del. VO ergeben und solchen, die darüber hinaus zusätzlich aus Sicht der Branche übernommen werden sollten
- Diskussion und Ausarbeitung einer Empfehlung zum Umgang mit dem Thema Echtzeitdatenbereitstellung im Rahmen des Konstrukts Organisation und Finanzierung
- Ausarbeitung und Diskussion eines Vorschlags für die Besetzung der vorgeschlagenen Rollen durch Akteure;
- Ausarbeitung eines Kriterienkataloges als Basis für die transparente Ausgestaltung der Entscheidung zur Rollenbesetzung in den Fällen, in denen es mehrere Interessenten gibt
- Entwicklung und Beschreibung möglicher Alternativen für den formalen Prozess der Rollenbesetzung („Legitimierung“)/ Finanzierung, Bewertung der Alternativen und Auswahl einer aus Sicht der Bearbeiter der Arbeitspakete zu präferierenden Variante
- Abschätzung von Aufwänden und Kosten für die Wahrnehmung ausgewählter Rollen und Aufgaben
- Unterstützung der Konzeption und der Umsetzung eines Quality-Boards für den ÖV.

B.6

B.6 AP 6 – Kommunikation

Ziel

Die „Umsetzung der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926“ und der daraus abgeleiteten Realisierung eines nationalen Zugangspunkts ist derzeit in der gesamten Verkehrsbranche in einer unterschiedlichen Granularität bekannt. Deshalb sollen Strategien und Kommunikationsmittel eingesetzt werden und helfen, alle Stakeholder auf einen einheitlichen Kenntnis-

stand zu bringen sowie für ein gemeinsames Verständnis für die Nutzung und den Umgang mit den ÖV-Daten zu werben. Es sollen durch die Maßnahmen nicht nur Verbünde und Verkehrsunternehmen angesprochen und informiert werden, sondern auch die verantwortlichen Vertreter aus den Ländern und Kommunen.

Erreichte Ergebnisse und Erkenntnisse

- Erstellung und Veröffentlichung des ersten Infoflyers zum Thema Nationaler Zugangspunkt „Warum suchen, das Gute liegt so nah“ mit einer Auflage von 2.000 Stück. Verteilung des Flyers innerhalb der Branche und den zuständigen Landesministerien sowie auf der Fachtagung der BAG-SPNV im Februar 2019 in Fulda. Parallel wurde der Flyer zum Download auf der DELFI-Webseite bereitgestellt.
- Fachartikel „Der Nationale Zugangspunkt mit ÖPV-Daten. Intermodale und internationale Fahrpanauskunft“ in „Der Nahverkehr“, Ausgabe 4/2019.
- Bericht über die Einführung des NAP in der Geschäftsführersitzung des Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (BDO) in Berlin 3/2019.
- Ausführliche Präsentationen der Themen „Delegierte Verordnung“, „Nationaler Zugangspunkt“ sowie Vorstellung des Projekts „ÖV-Daten für den NAP“ anlässlich der 3. DELFI-Konferenz im BMVI in Berlin 5/2019.
- Aufbau einer separaten Rubrik zur Beschreibung der Inhalte des Nationalen Zugangspunktes auf der neuen DELFI-Webseite, einschließlich ihrer Aktualisierung und Fortschreibung (siehe DELFI-Website: <https://www.delfi.de/de/forschung-entwicklung/nationaler-zugangspunkt-nap/>).
- Vorstellung Sachstand ÖV-Daten für den NAP: 4. Dialogforum „Anwendung der del. VO zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationen“ im BMVI, Berlin.
- Einbindung und Ertüchtigung der OpenData-Plattform der Verbünde (DODP) zur Kommunikation und Vermittlung von Informations- und Dateninhalten für Stakeholder im Kontext der del. VO.
- Gemeinsame Pressemitteilung des DELFI e.V. und OpenData-Initiative der Verbünde zur Bereitstellung des DELFI-Datensatz im NeTEx-EU-Format zum 01.12.2019.
- Präsentation und Diskussion zu „DELFI und der Nationale Zugangspunkt“ beim Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. (VDEI), Frankfurt am Main, 2/2020.
- Mit Stand April 2020 haben sich bereits ca. 130 in- und ausländische Nutzer des DELFI-Datensatzes über die OpenData-Plattform der Verbünde registriert.