

Grundlagenvertrag

zur Umsetzung des ÖV-Datenverbundes in NRW

zwischen

**dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR),
dem Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV),
dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL),
und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein- Sieg (VRS)**

Präambel

Die Verkehrsverbünde in NRW und der Zweckverband NWL errichten gemeinsam mit Unterstützung insbesondere des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) im Interesse einer Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs den landesweiten ÖV-Datenverbund. Der ÖV-Datenverbund bildet die Datengrundlage kooperationsraumübergreifender Verkehrs- und Tarifauskünfte für beliebige Auskunftssysteme. Die in dem ÖV-Datenverbund erschlossenen Verkehrs- und Tarifdaten sollen dabei allen Verkehrsverbünden, Aufgabenträgern im SPNV und ÖPNV, Verkehrsunternehmen sowie Dienstleistern - wie z.B. dem KompetenzCenter "Fahrgastinformation" - als gemeinsame diskriminierungsfreie Basis für weitere Verwertungen dienen.

Auf Basis der „Handlungsanweisung zur Realisierung des landesweiten ÖV-Datenverbundes des ÖV in NRW“ vom 07.03.2002 samt ihrer Ergänzung vom 29.09.2009 wurde dazu für die Verwertung von SOLL-Fahrplandaten eine Organisation von regionalen Koordinierungsstellen in den Verkehrsgebieten der Vertragspartner (RKS) und eine zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) entwickelt. In der Vergangenheit wurde dieses Konzept fortentwickelt (vgl. **Anlage 1**) und Grundlage für die Umsetzung des ÖV-Datenverbundes. Dieser wurde in den letzten Jahren für den Bereich der **SOLL-Daten** bereits realisiert und soll nun vertraglich geregelt werden. Voraussetzung für die betriebliche Abwicklung ist die Verfügbarkeit von Fahrplandaten, für deren Beschaffung jeder Vertragspartner selbständig verantwortlich ist.

Sofern mehrere RKS im Gebiet eines der Vertragspartner vorhanden sind, ist sicherzustellen, dass die jeweiligen RKS über den entsprechenden Vertragspartner dieses Grundlagenvertrages mit in die inhaltlichen Vorgaben und Regelungen dieses Vertrages eingebunden werden. Gemäß der o.a. Handlungsanweisung wird hinsichtlich der **Fahrplan-Solldaten** angestrebt, dass die in NRW tätigen Verkehrsunternehmen ihre Daten an die RKS weitergeben und die RKS diese Daten dann gesammelt an die ZKS weiterleiten. Die ZKS gibt danach landesweit integrierte Datenbestände an die RKS zurück. Die jeweilige RKS versorgt auf dieser Basis die jeweiligen Anwender in ihrem Verkehrsgebiet. Die ZKS soll dabei als Dienstleister ihrer Partner die Erteilung hochwertiger kooperationsraumübergreifender Verkehrs- und Tarifauskünfte ermöglichen.

Mit dem vorliegenden Grundlagenvertrag wird das Verhältnis der ZKS des landesweiten ÖV-Datenverbundes zu den Vertragspartnern des ÖV-Datenverbundes in NRW als Koordinatoren der in ihrem Gebiet vorhandenen RKS geregelt und Standards für den Datenaustausch festgelegt. Die Einrichtung und Durchführung der Aufgaben der ZKS soll dabei von einem der Vertragspartner übernommen werden. Der Betreiber sollte dabei alle 5 Jahre wechseln.

Gegenstand dieser Vereinbarung sind vor diesem Hintergrund Regeln für den kostenlosen Austausch der von Verkehrsunternehmen als Eigentümer der Daten erhaltenen Fahrplan- und Tarifdaten zu nichtkommerziellen Informationszwecken als gegenseitiges Leistungsversprechen. Darüber hinaus werden Vorgaben festgeschrieben, die in den abzuschließenden Servicevertrag für Einrichtung und Betrieb der ZKS Eingang zu finden haben.

*In den ÖV-Datenverbund sollen künftig auch Fahrplan- **IST-Daten** des SPNV und ÖPNV integriert werden. Angesichts der Datenmenge und der Relevanz von Fahrplanabweichungen vornehmlich im jeweils eigenen Verkehrsgebiet, soll dabei mittelfristig ein modifizierter Datenfluss zur ZKS angestrebt werden. Danach sollen an die ZKS nur solche Fahrplanabweichungen weitergemeldet werden, die von landesweitem Interesse sind.*

§ 1 Aufgaben im Rahmen des ÖV – Datenverbundes

- (1) Die Vertragspartner richten in ihren Verkehrsgebieten mindestens jeweils eine RKS ein. Eine RKS kann dabei von einem Vertragspartner selbst oder von seinen Mitgliedern betrieben werden. Die Aufgaben zur Betreuung einer RKS können unter deren Regie auch auf Dritte übertragen werden. Die Vertragspartner wirken daraufhin, dass die Betreiber einer RKS mit vollständigen Verkehrsdaten aller Verkehrsunternehmen im SPNV und ÖPNV versorgt werden.
- (2) Aufgaben der Koordinierungsstellen RKS und ZKS sind die Durchführung des Datenmanagements, der Datenintegration und des Qualitätsmanagements. Dies beinhaltet die Aufnahme aller erforderlichen Daten sowie die ständige Bearbeitung, Pflege und Aktualisierung von Soll-Daten (**vgl. Anlage 2a und b**). Zu diesen Daten gehören neben den jeweiligen Fahrplan- und Tarifdaten auch die notwendigen geographischen und digitalisierten Haltestellenkoordinaten.
- (3) Die RKS sind zuständig für die Schaffung der vertraglichen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen für die Lieferung von Soll, Ist- und Ereignisdaten, die ihnen durch die SPNV- und ÖPNV-Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.
- (4) Die Regularien für den Austausch von Soll-Daten zwischen RKS und ZKS sowie die Nutzungsrechte an den Daten sind in der Anlage 1 dargestellt. Künftig sollen auch Fahrplanabweichungen (IST-Daten) in den ÖV-Datenpool integriert werden. Für den in diesem Zusammenhang nötigen Datenaustausch verpflichten sich die Vertragspartner, ein gemeinsames Konzept zu entwickeln.
- (5) Für die Errichtung und den Betrieb der ZKS wird von den Partnern dieses Vertrages ein Servicevertrag mit einem Dienstleister geschlossen. Sofern zur Abwicklung der Aufgaben der ZKS der dafür jeweils verantwortliche Vertragspartner Dritte beauftragt, ist dieses unter den Partnern dieses Vertrages einvernehmlich abzustimmen.
- (6) Der jeweilige Betreiber der ZKS gem, (5) berät und unterstützt die Vertragspartner bzw. deren Mitglieder bei ihren Verhandlungen mit örtlichen Verkehrsunternehmen über die erforderliche Überlassung von Verkehrs- und Tarifdaten.
- (7) Bei der Integration der Daten für den ÖV-Datenverbund sind die Vorgaben der Anlage 1 zu beachten. Geschieht dies nicht, sind die daraus resultierenden Kosten von dem Vertragspartnern, aus dessen Gebiet die Daten fehlerhaft übertragen wurden, selbst zu tragen. Dies gilt auch, wenn Datenstrukturen einseitig geändert werden.

- (8) Die Vertragspartner werden darauf hinwirken, dass bei künftigen Ausschreibungen von SPNV-Leistungen durch die SPNV-Aufgabenträger die einschlägigen Bestimmungen aus diesem Grundlagenvertrag in die jeweiligen Verdingungsunterlagen aufgenommen werden. Dazu verständigen sich die Vertragspartner auf möglichst einheitliche Vorgaben. Die Vertragspartner streben an, dass diese auch bei künftigen Ausschreibungen im Bereich des ÖPNV entsprechend berücksichtigt werden.

§ 2 Datenaustausch zwischen ZKS und RKS

- (1) Der gegenseitige Austausch der Datensätze für Verkehrs- und Tarifdaten zwischen RKS und ZKS ist kostenfrei. Die Kosten für die Übertragung übernimmt jede RKS für ihren Bereich.
- (2) Jede RKS gibt alle ihr vorliegenden **SOLL-Daten** an die ZKS weiter. Von den in den RKS vorhanden **IST-Daten** soll dagegen künftig nur der Teil an die ZKS übermittelt werden, der von landesweiter Relevanz ist. Dies gilt sowohl hinsichtlich Abweichungen vom Soll-Fahrplan als auch für aktuelle Ereignisinformationen (Content-Management).

- (3) Bei Änderungen des geplanten Betriebsablaufes aufgrund von Fahrplanwechseln und Einführung von Sonderfahrplänen im Verkehrsgebiet einer RKS haben von dieser aktualisierte Lieferungen der Soll-Daten aus ihrem Verkehrsgebiet zu erfolgen. Nach Integration der Daten in den Datenbestand der jeweiligen RKS sind diese Daten unverzüglich der ZKS zur Verfügung zu stellen.

Hinsichtlich der Aktualisierungsrate von Ist-Daten, die an die ZKS übermittelt werden sollen, werden die Vertragspartner ein gemeinsames Konzept erstellen (vgl. § 3 (2)).

- (4) Sofern Adress- und Haltestellen-Koordinaten vorliegen, sollen auch diese und ihre aktuellen Veränderungen zwischen RKS und ZKS ausgetauscht werden. Adress- und Haltestellen-Koordinaten dürfen dabei ausschließlich entsprechend den Bestimmungen dieser Vereinbarung genutzt werden. Sofern ein Partner über keine eigenen Adress- bzw. Haltestellen-Koordinaten verfügt, dürfen dennoch vorhandene Koordinaten an ihn weitergegeben werden. Verändert oder ergänzt er diese Koordinaten, so nimmt er mit diesen Veränderungen bzw. Ergänzungen am Datenaustausch teil.
- (5) Die Datenübertragung erfolgt über das Internet. Für die Einrichtung des Internetzugangs ist jede RKS und die ZKS jeweils für seine Seite selbst verantwortlich.

§ 3 Datenlieferungen

- (1) Der Datenaustausch für Soll-Daten erfolgt unter Beachtung der im Anhang „Dokumentation der Mindest-Anforderungen an den Datenumfang des Landesweiten Verkehrsdatenverbundes des ÖV“ zur Anlage 1 beschriebenen Mindest-Anforderungen an den Datenumfang..

Anforderungen an die Qualität von Ist-Daten, die an die ZKS übermittelt werden sollen, werden von den Vertragspartnern im Rahmen eines speziellen Konzeptes für die Behandlung von Ist-Daten (vgl. § 2(3)) gemeinsam erarbeitet. Dieses Konzept wird nach seiner Verabschiedung als Anlage 3 Bestandteil dieses Vertrages.

- (2) Die Vertragspartner wirken daraufhin, dass von der RKS in ihrem jeweiligen Verkehrsgebiet unverzüglich vorhandene aktuelle Fahrplandaten zur Verfügung gestellt werden. Die vereinbarte Qualität und Termintreue soll dabei vom jeweiligen Betreiber der ZKS überwacht werden. Die RKS streben an, schnellstmöglich einen automatisierten Datenaustausch mit der ZKS zu realisieren, so dass im Datenbestand des ÖV-Datenverbundes ein möglichst hohes Maß an aktuellen Verkehrs- und Tarifdaten gewährleistet wird.
- (3) Der jeweilige Betreiber der ZKS wird ermächtigt, bei wiederholt technisch fehlerhaften Datenlieferungen die betreffenden RKS zu mahnen. Die Vertragspartner sind hierüber nachrichtlich in Kenntnis zu setzen. Im Wiederholungsfall wird der jeweilige Betreiber der ZKS die Daten aus dem betreffenden Verbundgebiet solange aus dem Datenverbund fernhalten, bis nach Ansicht der ZKS von der verantwortlichen RKS Abhilfe geschaffen worden ist.

§ 4 Nutzer, Nutzungsrechte

- (1) Die RKS streben im Interesse eines hohen Kundennutzens qualitativ hochwertige Auskünfte auf Basis qualitativ hochwertiger Datenlieferungen an. Sie dürfen die im Zuge des Datenaustauschs erhaltenen Daten *ausschließlich* für kostenlose Auskünfte und Informationen (z. B. Fahrplan (incl. dynamische Fahrgastinformationsanlagen), Anschlusssicherung, Tarif, touristische Informationen) nutzen. Angebote entgeltpflichtiger Dienstleistungen auf Basis der ausgetauschten Daten sind nur mit vorheriger Zustimmung aller Datenlieferanten für den ÖV-Datenverbund zulässig.
- (2) Die Daten des ÖV-Datenverbundes dürfen Dritten innerhalb und außerhalb von NRW (Aufgabenträgern des SPNV und ÖPNV sowie Verkehrsunternehmen) kostenlos zur nichtkommerziellen Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Diese haben sich dabei jedoch zur ausschließlichen Nutzung der Daten im Sinne dieser Vereinbarung und zur Einhaltung der Bestimmungen dieser Vereinbarung (vgl. § 4(3)) schriftlich zu verpflichten. Die Vertragspartner werden sich über eine solche Weitergabe gegenseitig schriftlich informieren.

- (3) Dritte dürfen den Datenbestand des ÖV-Datenverbundes danach nur nutzen, sofern
- a) die Daten ausschließlich im Sinne dieser Vereinbarung genutzt werden;
 - b) alle Daten öffentlicher Verkehrsleistungen nur zur kostenfreien Nutzung unter Wahrung der Bestimmungen dieser Vereinbarung verwertet werden;
 - c) keine Verpflichtungen eingegangen werden, die eine unbeschränkte Integration weiterer Daten in den ÖV-Datenverbund oder den Datenaustausch mit weiteren Dritten zur Nutzung der Daten im Sinne dieser Vereinbarung beschränken;
 - d) diese schriftlich zur ausschließlichen Nutzung der Daten im Sinne dieser Vereinbarung und zur Einhaltung der Bestimmungen dieser Vereinbarung verpflichtet werden.

Dritten stehen damit keine Exklusivrechte an der Nutzung des Datenpools zu.

- (4) Für das Projekt DELFI (Deutschlandweit Durchgängige elektronische Fahrplaninformation) werden die nötigen Daten aus dem ÖV-Datenverbund durch die ZKS kostenlos zur Verfügung gestellt. Gemäß der DELFI-Konvention vom 24. September 1999 erhält der Datenverbund im Gegenzug entsprechende bundesweite Daten.
- (5) Sofern eine RKS einen Datenaustausch mit einem Dritten nach § 4 (2) beabsichtigt, ist sie verpflichtet, zuvor die Partner dieses Vertrages hierüber mit einer Frist von mindestens 4 Wochen vor Beginn eines erstmaligen Datenaustauschs schriftlich, per Fax oder mittels E-Mail zu unterrichten. Die ZKS ist darüber in Kenntnis zu setzen.
- (6) Wenn ein Vertragspartner oder eines seiner Mitglieder Dritte zur Wahrnehmung der Aufgaben der eigenen RKS beauftragt, sind die jeweiligen Dienstleister ebenfalls auf die ausschließliche Nutzung der Daten im Sinne dieser Vereinbarung und zur Einhaltung der Bestimmungen dieser Vereinbarung gemäß § 4 (1) schriftlich zu verpflichten. Den Betreibern der RKS dürfen keine Exklusivrechte zugestanden werden.

§ 5 Finanzierung

Die Finanzierung der im Servicevertrag gemäß § 1 (5) vereinbarten Dienstleistungen wird unter den Vertragspartnern sichergestellt. Gegebenenfalls anfallende Nutzungskosten bei der Verwendung geografischer Karten für Auskünfte sind von jedem Vertragspartner selbst zu tragen.

§ 6 Weiterentwicklung des ÖV – Datenverbundes

- (1) Zur Weiterentwicklung des ÖV-Datenverbundes wird unter den Vertragspartnern ein interner Arbeitskreis „ÖV-Datenverbund“ gebildet, in dem neben Vertretern der ZKS jeweils bis zu max. 3 Mitarbeiter der Fachebene aus dem Verkehrsgebieten der 3 Vertragspartner vertreten sind. Die Leitung dieses Arbeitskreises obliegt dem Zweckverband „Nahverkehrsverbund

Paderborn / Höxter (nph)“ als Mitglied des SPNV-Aufgabenträgers NWL. Die Vertragspartner verpflichten sich zu einem permanenten Erfahrungsaustausch auch hinsichtlich der Verwertung der von ihnen bereitgestellten Daten und der Weiterentwicklung von Auskunftssystemen.

- (2) Die Vertragspartner verpflichten sich darüber hinaus, auch in bundesweiten Arbeitskreisen (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG), DELFI, etc ...) an der Weiterentwicklung von Beauskunftungen im SPNV und ÖPNV mitzuarbeiten. Zu diesem Zweck werden von den Vertragspartnern in solche Arbeitskreise der jeweilige Leiter der ZKS und des internen Arbeitskreises „ÖV-Datenverbund“ entsandt.

§ 7 Anforderungen an den Servicevertrag

- (1) Der gemäß § 1 (5) abzuschließende Servicevertrag beinhaltet auch für den jeweiligen Betreiber der ZKS bindende Vorgaben. Dabei sind insbesondere Regelungen zu folgenden Punkten zu treffen:
- Integration der von den RKS erhaltenen Daten durch den jeweiligen Betreiber der ZKS und die anschließende Bereitstellung an alle RKS
 - Pflege und Aktualisierung der notwendigen Haltestellenkoordinaten
 - Überwachung der vereinbarten Qualität und Termintreue durch den jeweiligen Betreiber der ZKS
 - Einzelheiten der Übermittlung von Abweichungen von den SOLL-Daten (IST-Daten) von der RKS zur ZKS
 - Verpflichtung der ZKS zur Lieferung qualitativ hochwertige Datenlieferungen im Interesse eines hohen Kundennutzens .
- (2) Im Servicevertrag ist darüber hinaus zu regeln, dass der jeweilige Betreiber der ZKS die erhaltenen Daten unverzüglich in den Datenpool integriert und dann den RKS wieder zur Verfügung stellt.

§ 8 Haftung

Die Vertragspartner vereinbaren einen wechselseitigen Haftungsverzicht.

§ 9 Vorbehalte

Die Weitergabe und die Nutzung von Daten, für die die Vertragspartner nicht Erzeuger bzw. nicht Urheber sind, erfolgt unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Erzeuger bzw. Urheber der Daten der Nutzung nicht widerspricht.

§ 10 Geheimhaltung, Datenschutz

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich gegenseitig, über alle ihnen im Rahmen des ÖV-Datenverbundes zur Kenntnis gelangten Informationen, insbesondere Kennzahlen oder statistische Zahlen über das Verkehrsleistungsangebot sowie Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, Stillschweigen zu bewahren. Die Vertragspartner verpflichten ihre Mitarbeiter, Auftragnehmer sowie Datenaustausch- und Kooperationspartner zur Geheimhaltung, sofern diese nicht bereits aufgrund ihres Vertragsverhältnisses dazu angehalten sind.
- (2) Die Vertragspartner verpflichten sich, aus den ausgetauschten Daten keine Kennzahlen oder Statistiken, z. B. über das Verkehrsleistungsangebot oder dessen Qualitätsmerkmale, zu erstellen.
- (3) Die Vertragspartner verpflichten sich, die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten. Entsprechende Verpflichtungen werden die Vertragsparteien ihren Mitarbeitern und anderen Personen, die mit den Computerprogrammen in Berührung kommen, auferlegen.

§ 11 Nebenabreden, Veränderungen der Vereinbarung, Form

Nebenabreden wurden nicht getroffen. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung haben nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich vereinbart und von allen Partnern dieser Vereinbarung unterzeichnet wurden. Mündliche Nebenabreden und Veränderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dieser Schriftformvorbehalt kann nur durch schriftliche Vereinbarung aller Partner dieser Vereinbarung aufgehoben werden.

§ 12 Allgemeine Bestimmungen, Kündigung

- (1) Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam oder nichtig sein oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, so wird davon die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Dies gilt ebenfalls für Regelungslücken. An die Stelle der unwirksamen oder nichtigen oder undurchführbaren Bestimmung tritt eine solche wirksame Regelung, die dem aufgrund des Vereinbarungstextes zum Ausdruck gekommenen Willen der Partner dieser Vereinbarung am nächsten kommt. Im Fall von Regelungslücken werden die Partner dieser Vereinbarung eine Bestimmung vereinbaren, die dem aufgrund des Vereinbarungstextes zum Ausdruck gekommenen Willen der Partner dieser Vereinbarung am nächsten kommt.

- (2) Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen und kann nur aus wichtigem Grund mit einer Frist von 9 Monaten zum Jahresende gekündigt werden. Ein wichtiger Grund wäre z.B. gegeben, wenn die bisherige Datenüberlassung von Verkehrsunternehmen von diesen ganz oder teilweise eingeschränkt würde bzw. von einem Vertragspartner die vereinbarte Datenversorgung nicht mehr komplett aufrechterhalten werden könnte.
- (3) Eine Verletzung von § 4 oder § 7 dieser Vereinbarung berechtigt den in seinen Rechten verletzten Partner dieser Vereinbarung zur fristlosen Kündigung.
- (4) Eine Kündigung bedarf der Schriftform.
- (5) Gerichtsstand für aus dieser Vereinbarung entstehende Rechtsstreitigkeiten ist Unna.

Unterschriften

Gelsenkirchen, den

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Aachen, den

Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV)

Unna, den

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Köln, den

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

Anlagen

- 1 Aktueller Stand der „Handlungsanweisung zur Realisierung des landesweiten ÖV-Datenverbundes des ÖV in NRW“
- 2a/b Aufgabenbeschreibung RKS / ZKS
- 3 Konzept für die Behandlung von Ist-Daten (noch offen, ist nachzuliefern)

Zusammenfassung

der überarbeiteten „Handlungsanweisung zur Realisierung des Landesweiten Verkehrsdatenverbundes des ÖV in NRW“ (ÖV-Datenverbund)

Ausgangslage

Zur Verbesserung der Fahrplanauskunft in NRW wurden vom Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) erhebliche Fördermittel bereitgestellt und der ÖV-Datenverbund initiiert. Als Arbeitsgrundlage wurde eine sogenannte Handlungsanweisung zur Realisierung des Landesweiten Verkehrsdatenverbundes des ÖV in NRW im Jahre 2002 erstellt.

Die für den vorliegenden Grundlagenvertrag maßgebenden Punkte dieser Handlungsanweisung wurden hier extrahiert und auf den aktuellen Stand gebracht und sind im **Anhang** zu dieser Anlage beigefügt.

Organisation des ÖV-Datenverbundes

Für die Ausgestaltung der Fahrplanauskunft sind die SPNV-Aufgabenträger und letztlich jeder Auskunftsanbieter selbst verantwortlich. Die Ausgestaltungscompetenz vor Ort und die sich daraus ergebenden Unterschiede im Umfang der Auskunftsdienstleistungen sollen beibehalten werden; ebenso die Pluralität der unterschiedlichen Auskunftssysteme. In Nordrhein-Westfalen (NRW) besteht bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine heterogene Landschaft an Fahrplanauskunftssystemen unterschiedlicher Systemhersteller und unterschiedlicher technischer Ausprägung. Die systemtechnischen Anforderungen sind in Kapitel 1, die Organisationsstruktur in Kapitel 3 dargestellt.

Die Kompatibilität zu korrespondierenden Projekten ist als Randbedingung sicherzustellen. Zu erwähnen ist insbesondere das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen initiierte und mit erheblichen Finanzmitteln geförderte Projekt DELFI einer übergreifenden Deutschlandweiten Elektronischen Fahrplanauskunft. Mit Hilfe von DELFI sollen bundesweite Fahrplanauskünfte speziell für entfernt liegende Gebiete, für die in den lokalen bzw. regionalen Auskunftssystemen in der Regel keine Fahrplaninformationen vorliegen, ermöglicht werden, um den Kunden auch ihre Informationsbedürfnisse zu diesen Fahrten befriedigen zu können.

Wenn auch DELFI nicht Gegenstand dieser Abhandlung ist, hat es bezüglich der Umsetzung der in DELFI erarbeiteten Qualitätsstandards, Geschäftsprozesse und Datenmanagementaufgaben unmittelbaren Einfluss auf den ÖV-Datenverbund. Diese Anforderungen sind in Kapitel 3 entsprechend beschrieben.

In den Zweckverbandgebieten in NRW werden Regionale Koordinierungsstellen (RKS) eingerichtet. Dabei bleibt es dem Ausgestaltungsspielraum der einzelnen Kooperationsräume überlassen, ob sie die RKS selbst betreiben oder diese Aufgabe an geeignete Stellen wie z. B. ein geeignetes Verkehrsunternehmen delegieren.

Die VRR AöR übernimmt nach Abschluss des vorliegenden Grundlagenvertrages die landesweite Koordination als Zentrale Koordinierungsstelle (ZKS).

Die nähere Beschreibung des Systems der RKS und ZKS sowie des Datenaustauschverfahrens erfolgt in Kapitel 4.

Ein besonderes Kapitel behandelt die SPNV-Verkehre, da diese Verkehre von besonderem überörtlichem Interesse sind. Dies gilt vor allem für kurzfristige Fahrplanänderungen, z.B. ausgelöst durch Baumaßnahmen. Da die Daten des Europäischen Fahrplanzentrums (EFZ) der DB AG insbesondere bei den privaten Eisenbahnen nicht immer aktuell sind, sind hier geeignete Strukturen für eine verlässliche Fahrplaninformation zu schaffen.

Das NRW-Haltestellenkataster nimmt neben dem regelmäßigen Soll-Fahrplandaten-austausch eine zentrale Bedeutung ein. Das Pflichtenheft für die Realisierung im Zusatz 1 zum Anhang dieser Anlage zu finden. Die Administration des Haltestellenkatasters übernimmt die ZKS.

Weitere Aufgaben in diesem Vorhaben

Die Kunden erwarten komplette Mobilitätsdienstleistungen, d. h. Informationen zu durchgängigen multimodalen Reiseketten über den Anteil des öffentlichen Verkehrs hinaus einschließlich der Zu- und Abwege zum öffentlichen Verkehr zu Fuß oder mit anderen Verkehrsträgern. Damit positioniert sich der öffentliche Verkehr als Systemanbieter von Komplettdienstleistungen.

Das Ziel einer durchgängigen Fahrplanauskunft in NRW für eine geschlossen Reisekette wird erst durch den ÖV-Datenverbund erreicht. Dazu wurden die nachfolgenden Handlungsempfehlungen erarbeitet. In den darauf folgenden Ausbaustufen muss die Funktionalität des ÖV-Datenverbundes erweitert werden können. So sollen zukünftig auch IST-Fahrplandaten sowie aktuelle Ereignisdaten, z. B. Störungen oder Verspätungen in das Fahrgastinformationssystem (Fahrplanauskunft, Dynamische Fahrgastinformation, Anschlusssicherung) einbezogen werden.

ANLAGE 2a

zum Grundlagenvertrag zwischen VRR AöR, AVV, NWL und VRS

Aufgabenübersicht der ZKS

Aufgaben	Erläuterung / Arbeiten
Mobilitätsmanagement - Fahrplandaten Fahrplandatenmanagement für die NRW-Fahrplandaten	Soll-Datenaustausch / Abgleich der NRW-Fahrplandaten incl. Vorhaltung des NRW-Datenpools einschl. der Überlassung der DB-Daten (Datenübernahme und -verteilung)
Qualitätsmanagement	Qualitätssicherung durch Prüfung und Tests der Fahrplandaten im NRW-Datenpool
Koordinierung und Pflege der NRW-Metadaten (Haltestellenkatalog, POI ...)	Pflege von zentralen Metadaten; Herstellen der Eindeutigkeit von teilnetzübergreifenden Haltestellen- und Liniendaten
Koordinierung der Metadaten für grenzüberschreitende Verkehre	Verwaltung und Umschlüsselung von Haltestellen an NRW-Grenzen
Standards und Schnittstellen	
DINO-Schnittstelle	Die DINO-Schnittstelle ist eine an die VDV 452 angelehnte Schnittstelle zum Austausch von Fahrplandaten. Über diese Schnittstelle werden die Daten in NRW zwischen den Datenplattformen der verschiedenen Auskunftssysteme ausgetauscht. Diese Schnittstelle wird bei Bedarf erweitert.
Haltestellenkatalog NRW	Mit dem Haltestellenkatalog NRW wird eine einheitliche Verwaltung der Haltestellen und Ortsinformationen ermöglicht, um einerseits die eindeutige Datenpflege zu erleichtern und doppelte Arbeiten zu vermeiden und andererseits die Versorgung des Sprechenden Fahrplans zu ermöglichen.
Ereignismeldungen über alle Auskunftssysteme	Die Ereignismeldungen (z.B. Schienenersatzverkehre, Baustellen, Bombendrohungen, Unwetter etc.) werden im CMS (Content Management System = Ereignis-verwaltungssystem) erfasst und Auskunftssystemübergreifend für die Fahrgastinformation zur Verfügung gestellt.
Anpassung und Weiterentwicklung	Änderungen und Erweiterungen in landesweiten Projekten, welche o. g. Standards und Schnittstellen betreffen, müssen entsprechend angepasst werden
Sitzungen und Gremien AK ÖV-Datenverbund, LFD	Die ZKS nimmt an Sitzungen der Arbeitskreise ÖV-Datenverbund und des Landesarbeitskreises Fahrgastinformation und Datenmanagement (LFD) teil und bereitet diese inhaltlich mit vor.
Ausarbeitung Verträge und Stellung von Förderanträgen Datenüberlassung, Förderanträge	Koordinierung und Mitwirkung bei der Gestaltung von Datenüberlassungs- und Förderanträgen
Wartung und Pflege Lizenzen (incl. Synergien zu bestehenden Lizenzen als VRR-RKS)	Bereitstellung von erforderl. Lizenzen für den Betrieb der zentralen Systeme bei der ZKS

ANLAGE 2b

zum Grundlagenvertrag zwischen VRR AöR, AVV, NWL und VRS

Aufgabenübersicht der RKS

Aufgaben	Erläuterung / Arbeiten
Mobilitätsmanagement - Fahrplandaten	
Fahrplan-, Netz- und Tarifdaten	Teilnetzbezogene Erstaufnahme und Sammlung der Daten
Datenpflege	Ständige Bearbeitung, Pflege und Aktualisierung der Daten
NRW-Fahrplandaten	Bidirektionaler Soll-Datenaustausch zwischen RKS und ZKS (Abgleich)
Regionales Qualitätsmanagement	Teilnetzbezogene Qualitätssicherung durch Prüfung und Tests der Fahrplandaten
Haltestellendaten	Verwaltung, Pflege und Umschlüsselung der Haltestellendaten einschl. Ortsinformationen als Vorgabe zum NRW-Haltestellenkataster
Kontakt zur ZKS	Organisation der Kommunikation und Abstimmung mit der ZKS
Standards und Schnittstellen	
Fahrplanspezifische Schnittstellen	Definition und Bereitstellung der entsprechenden Schnittstellen. Der reibungslose Datenfluss vom und zum NRW-Datenpool über alle Schnittstellen zwischen den Datenplattformen der Auskunftssysteme ist sicherzustellen.
Ereignismeldungen	Ereignismeldungen (z.B. Schienenersatzverkehre, Baustellen, Bombendrohungen, Unwetter etc.) werden im CMS (Content Management System = Ereignis-verwaltungssystem) durch die Unternehmen erfasst, gepflegt und für die Fahrplanauskunft eingestellt.
Anpassung und Weiterentwicklung	Änderungen und Erweiterungen in regionalen Projekten, welche von den oben genannten Standards und Schnittstellen betroffen sind. Diese Schnittstellen müssen entsprechend angepasst werden (Ausbau und Weiterentwicklung).
Sitzungen und Gremien	
LFD-Technik	Die RKS nimmt an den Sitzungen des technisch ausgerichteten Unterarbeitskreises des Landesarbeitskreises Fahrgastinformation und Datenmanagement (LFD) teil und bereitet diese inhaltlich mit vor.
Ausarbeitung Verträge und Stellung von Förderanträgen	
Datenüberlassung und Förderanträge	Die RKS ist zuständig für die Regelungen zur Datenüberlassung mit den in den Regionen tätigen Verkehrsunternehmen. Sie stellt zudem Förderanträge für den Ausbau und die Weiterentwicklung der RKS.
Wartung und Pflege der Lizenzen	
	Bereitstellung von erforderlichen Lizenzen für den Betrieb der Systeme bei der RKS