

A hand holding a smartphone over a payment terminal with a green light. The background is blurred, showing a person's arm and a computer monitor.

Netzwerktreffen der


ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW

27.11.2025

Dokumentation




Ziel und Hintergrund des Netzwerktreffens



Am 27. November 2025 kamen rund 80 ÖPNV-Gestalter:innen u. a. Vertretungen von Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und Kommunen zum Netzwerktreffen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW (DO) zusammen.

Ziel der Veranstaltung war es, sich auszutauschen und bestehende Ideen für DO-Projekte gemeinsam zu konkretisieren. Grundlage dafür bildeten die priorisierten Themen der DO, die im Weiterentwicklungsprozess erarbeitet wurden.

Im Mittelpunkt stand ein kooperatives Workshop-Format mit vier Bausteinen. Auf Basis einer kompakten Analyse des Ist- und Idealzustands entwickelten die Teilnehmer:innen die notwendigen Maßnahmen und Voraussetzungen zur Umsetzung konkreter Projekte. Dabei entstanden erste Projektsteckbriefe. Zum Abschluss stellten die Gruppen ihre Ergebnisse im Plenum vor.



In allen vier priorisierten Themen diskutierten die Teilnehmer:innen die Vorschläge. Dabei entstand mindestens eine Projektidee zur Erreichung des Idealzustands. Ansätze ohne ausreichende Zustimmung wurden zurückgestellt.

Während der Diskussion stand stets im Mittelpunkt, welchen Nutzen die Ansätze für Fahrgäste und Branche erzielen können. Darüber hinaus prüften die Teilnehmer:innen kritisch, welche Voraussetzungen zur Umsetzung nötig sind und wo zusätzliche Bedarfe bestehen.

Die Projektsteckbriefe weisen unterschiedliche Reifegrade auf. Aus diesem Grund kommt es darauf an, dass die jeweils verantwortlichen Akteur:innen die Ideen weiter präzisieren und zu tragfähigen Projekten weiterentwickeln. Eine mögliche Aufnahme in die DO kann im nächsten DO-Beirat 2026 erfolgen.



Weiterentwicklung der ÖPNV DO NRW

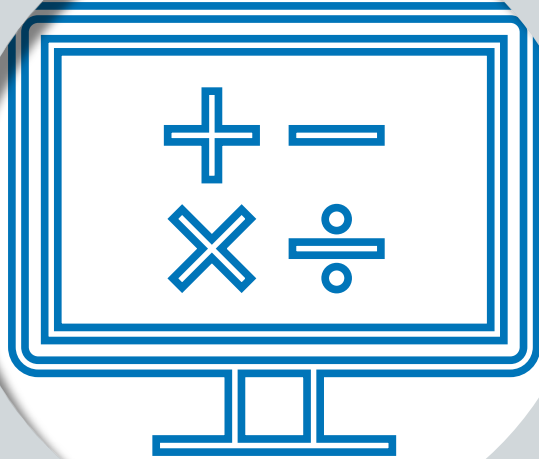


Die ÖPNV-Landschaft hat sich durch neue technologische, rechtliche und politische Rahmenbedingungen verändert. Deshalb war es notwendig, die fachliche und organisatorische Ausrichtung des Netzwerks weiterzuentwickeln.

Mit der Weiterentwicklung der ÖPNV Digitalisierungs-offensive 2024/2025 setzen wird diese positive Entwicklung der vergangenen Zusammenarbeit fort. Unser Ziel bleibt es, mit innovativen Projekten standardisierte und nutzerfreundliche Mobilitätslösungen zu schaffen, die den Zugang zu multimodaler Mobilität für die Menschen in NRW weiter verbessern.

Die Unterzeichnung der Absichtserklärung am 8. Mai 2025, die konstituierende Sitzung des neuen DO-Beirats am 3. September 2025 und der Beschluss des DO-Programmhefts – es legt die zu priorisierenden Themen ab 2025 fest - am 5. November 2025 haben die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Fortsetzung der DO gelegt.

Damit wir diese Themen wirkungsvoll bearbeiten können, müssen wir konkrete Projekte entwickeln und umsetzen. Das Netzwerktreffen hat hierfür bereits wichtige Impulse gegeben.



Methodischer Ansatz



Für das Netzwerktreffen wurde eine vierteilige Workshop-Serie entwickelt, die darauf abzielte, aufbauend auf einer kompakten Analyse des Ist- und Idealzustands, die notwendigen Maßnahmen und Voraussetzungen zur Umsetzung konkreter Projekte abzuleiten.

Die Teilnehmer:innen konnten sich dafür einem der vier priorisierten Themen zuordnen und entweder das Thema komplett begleiten oder im Laufe des Tages zu einem anderen Thema wechseln. Nach Abschluss der Workshops wurden die Kernergebnisse im Plenum vorgestellt.

1

Brainstorming entlang vorgegebener Leitfragen

Reflexion des Status quo und des angestrebten Idealzustands im Themenbereich sowie Diskussion, wozu und wem das Thema dient.

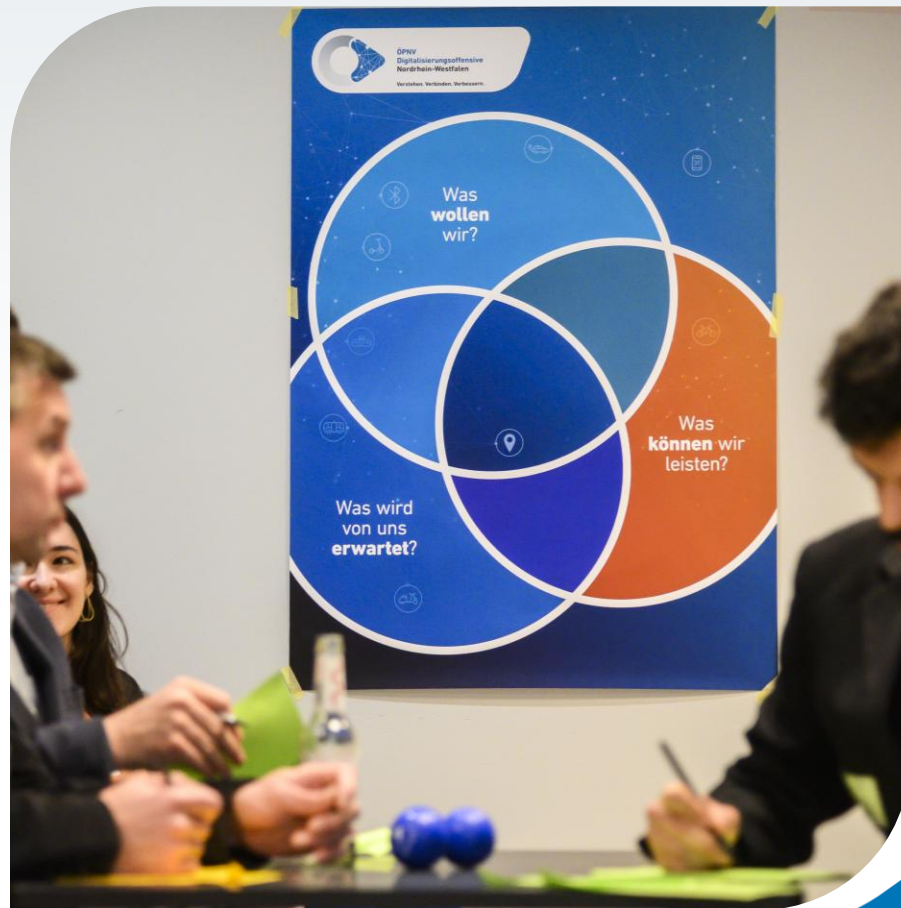
Im Ergebnis haben sich die Teilnehmer:innen die Lücke zwischen Ist-Zustand und Idealzustand erarbeitet.

2

Sollen-Wollen-Können

Mögliche Meilensteine zur Zielerreichung des in der vorherigen Session definierten Idealzustandes sind gesammelt.

Es wurde festgestellt, ob die Meilensteine bereits umsetzbar wären oder ob es noch offene Voraussetzungen für die Umsetzung der Meilensteine gibt.





3

Projektentwicklung

Es wird identifiziert, welche im zweiten Workshop erarbeiteten Meilensteinvorschläge sinnvoll zu einem Projekt zusammengefasst werden können.

Im Ergebnis wurden ein oder mehrere Projekte entwickelt.

4

Projektsteckbrief

Für jedes Projekt wurden Meilensteine konkretisiert und festgelegt, welche Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins notwendig sind und wer die Verantwortung dafür übernimmt. Es wurde definiert, welche weiteren Akteure involviert sind, welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen und in welchem Zeitrahmen die Umsetzung erfolgt.

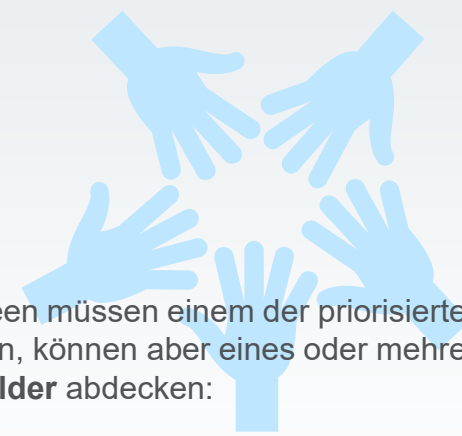


Projektentwicklung für die ÖPNV DO NRW

Die Workshops zielten darauf ab, Projektideen in den vom DO-Beirat beschlossenen **priorisierten DO-Themen** zu definieren:

- ▶ **Koordinierte Einführung, Anwendung und Harmonisierung von ABT / IDBT**
- ▶ **Ausweitung des digitalen Vertriebs (eezy.nrw und Easy Connect)**
- ▶ **Einsatzmöglichkeiten für die Nutzung von KI zur Verbesserung der Datenqualität und Information im ÖPNV**
- ▶ **Entwicklung einer Governance zur Förderung der IT-Sicherheit beim D-Ticket**

Barrierefreiheit ist als Querschnittsthema angelegt und kann in den anderen Themen auf Ebene der Projekte aufgehen



Projekte oder Projektideen müssen einem der priorisierten Themen zugeordnet sein, können aber eines oder mehrere folgender **Handlungsfelder** abdecken:

- ▶ **Barrierefreies Reisen digital unterstützen**
- ▶ **Information und Datenqualität in der digitalen ÖPNV-Systemlandschaft erhöhen**
- ▶ **Neue Techniken für den digitalen Fahrschein implementieren**
- ▶ **Digitale Angebote auf Bedürfnisse von Kund:innen ausrichten**
- ▶ **Digitale Hintergrundsysteme in der ÖPNV-Landschaft harmonisieren und standardisieren**
- ▶ **Ausweiten digitaler Anwendungen im grenzüberschreitenden ÖPNV**



Koordinierte Einführung, Anwendung und Harmonisierung von ABT / IDBT

AKTUELLE SITUATION



Strategie und Organisation

Es fehlt ein gemeinsames Verständnis des Projektziels. Die vorhandenen Pilotprojekte laufen isoliert und sind nicht miteinander vernetzt.



IDEALZUSTAND



ABT und IDBT funktionieren zusammen. Es existiert ein einheitlicher Vertriebsweg, über welches verschiedene Produktgruppen, etwa Schülertickets, erworben werden können.

Ticketing und Technologie

Das Ticket liegt beim Fahrgast und die Systeme sind fragmentiert und basieren auf unterschiedlichen Standards.

Es gibt keine zentrale Lösung, sondern verschiedene Insellösungen.



ABT und IDBT werden harmonisiert und in einem zentralen Vertriebssystem zusammengeführt.

Alle Tarife werden über IDBT/ABT abgebildet. Gemeinsame Standards für Daten, Schnittstellen und Prozesse sorgen für eine durchgängige technische Basis.

AKTUELLE SITUATION



Kundenfreundlichkeit und Kontrolle

Kunden müssen die Tarifstruktur kennen, die Kontrolle ist aufwendig und die Vertriebswege sind nicht harmonisiert. Serviceprozesse sind uneinheitlich und oft kanalabhängig.



IDEALZUSTAND



Der gesamte Tarif wird über die neuen Systeme abgebildet, sodass keine Tarifkenntnisse auf Kundenseite erforderlich sind.

Die Vertriebswege sind frei wählbar.

Die Kontrolle erfolgt schnell und unkompliziert, das Kontrollgerät zeigt lediglich die relevanten Daten an. Übergreifende Serviceprozesse sorgen für ein einheitliches Kundenerlebnis.



Durch die Erreichung des Idealzustands in den drei dargestellten Bereichen entsteht ein erheblicher Mehrwert für alle beteiligten Akteure:

- ▶ Durch die Einführung einer Sperrliste wird Missbrauch effektiv verhindert, und bei Bedarf können alle Zugänge zentral abgeschaltet werden
- ▶ Für Kundinnen und Kunden entfällt das Nachzeigen von Tickets, da die Berechtigung eindeutig und digital hinterlegt ist. Kauf- & Rückerstattungsprozesse werden zudem deutlich einfacher und Serviceprozesse können VU-übergreifend in Anspruch genommen werden
- ▶ Das Prüfungspersonal profitiert von transparenten und unkomplizierten Kontrollen
- ▶ Für die Verkehrsunternehmen ergeben sich Einsparungen durch die Möglichkeit von Erstattung direkt in IDT
- ▶ Wir sparen MBT-Prozesse





Projektsteckbrief

ABT4NRW	Meilenstein 1	Meilenstein 2	Meilenstein 3	Meilenstein 4
Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins	ABT Standard ist fertig	Ticketspeicher Betrieb	Anschluss DL - Kontrolle	Ausgabe
Beteiligte Akteure	VVs aus NRW IDS		Verbünde	VUs aus NRW
Verantwortlich Akteure	VDV-ETS	VDV-ETS	KCD	VUs (KCD) KVPs
Voraussetzungen	Fachliche Kompetenz	Implementierung TS Auftragsvergabe	Online-Fähigkeit • Im Kontrollgerät • In der Cloud	Wirtschaftlichkeitsprüfung
Zeitplan	Fertigstellung Schnittstelle März 2026	Q4/2026	Q4/2030 (2028/Q4) (Online-Status/Standards 2026)	Q4/2032
Ressourcenplanung		Finanzierung Betrieb + Datenstrukturen	Finanzierung • Förderung • Personal	Finanzierung • Förderung



Ausweitung des digitalen Vertriebs (eezy.nrw und Easy Connect)

AKTUELLE SITUATION



Daten

Aktuell bestehen hohe Kosten durch heterogene Systemlandschaft. Auch die EAV wird von jedem Akteur selbst durchgeführt.



IDEALZUSTAND



Es wird eine Datendrehscheibe für Vertrieb, EAV und Controlling gepflegt und genutzt.

Innovation

Die Umsetzung von Weiterentwicklungen fühlt sich wie eine „Baustelle am offenen Herzen“ an. Die Innovationsfähigkeit wird dabei reduziert.



Der räumliche Umfang von eezy NRW wurde auf angrenzende (Bundes)länder ausgeweitet. Es besteht ein einheitliches und zuverlässiges Be-in/Be-out System. Der Kunde steht im Zentrum der umzusetzenden Innovationen.

AKTUELLE SITUATION



Easy Connect

Nach dem abgeschlossenen Aufbau der interoperablen Infrastruktur und einem erfolgreichen Testlauf steht die Umsetzung eines Skalierungskonzeptes an.



IDEALZUSTAND



Grenzüberschreitendes Reisen mit dem ÖPNV ist landes-, bundes- und im letzten Schritt sogar europaweit ohne tarifliche Hürden möglich. Der Fahrgast muss nur einsteigen und sich ein- und auschecken. Alles andere wird systemseitig übernommen.

eezy NRW

Trotz einheitlicher Logik bestehen weiterhin viele unterschiedliche Tarife, die für Kunden undurchsichtig wirken.



Es gelten überall in NRW/Deutschland dieselben Tarifbedingungen. Zudem bietet eezy immer den günstigsten Preis an, auch bei Gruppenfahrten. Es besteht eine höhere Nachvollziehbarkeit des Preises durch Festlegung von Start und Ziel vor Fahrtantritt.



Durch die Erreichung des Idealzustands in den vier dargestellten Bereichen entsteht ein erheblicher Mehrwert für alle beteiligten Akteure:

- ▶ Einheitlichkeit, Einfachheit und Komfort bei eezy.nrw und Easy Connect steigern die Kund:innenzufriedenheit und den Absatz
- ▶ Zuverlässiger Be-out reduziert den Supportaufwand
- ▶ Verlässliche Daten ermöglichen Wissensaufbau und bessere Steuerungsmöglichkeiten
- ▶ Einheitliche Benutzeroberfläche und Bepreisungslogik sowie stärkere Digitalisierung vereinfachen die Nutzung
- ▶ Außenwahrnehmung als innovative Branche






Projektsteckbrief

eezy Xperience

Optimierung der Nutzererfahrung

Ressourcen-/Anforderungen sowie Probleme identifizieren und definieren **für & mit** dem Kunden 1

Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins 


Formate definieren („eezy Lab“) / ext./int. Beauftragung (?) (Bsp. korrekter „Check-out“, verständliches Marketing)

Beteiligte Akteure 

Kunden, eezy App-Betreiber, KCD/KCM, tech. DL (?)

Verantwortlich Akteure 

KCD/KCM (Projektverantwortung) + 1–2 VU (?), Gremien (Entscheidungsverantwortung), VU (Umsetzungsverantwortung)

Voraussetzungen 

Bereitschaft zur Beteiligung
Erfahrungsaustausch
Ergebnisakzeptanz

Zeitplan 

Projektsteckbrief 1. Qt 2026 (bis Ende März 26)
Idee im LAK vorstellen → AG eezy diskutieren
→ DO-Beirat

Ressourcenplanung 

- Personelle Ressourcen bei Beteiligten + ext. Beratung erforderlich
- Konkretisierung **nach** Festlegung des „Projektsopes“





**Verbesserung der Datenqualität
und Information im ÖPNV z. B.
durch den gezielten Einsatz von KI**

AKTUELLE SITUATION



Datenverfügbarkeit

Die Quantität und Qualität von Daten ist unzureichend für eine verlässliche Auskunft. Teilweise werden unmögliche Reiseketten ausgegeben. Einen Rechtsanspruch auf Richtigkeit besteht für die Fahrgäste nicht.

Gleichzeitig steigen die Anforderungen der Fahrgäste und es zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Metropolen und ländlichem Raum.



Datenpflege

Viel manuelle Pflege durch heterogene Systeme und fehlende Standards. Inkompatibilitäten und unklare Schnittstellen erhöhen den Aufwand.



IDEALZUSTAND



Alle Informationen sind einheitlich (über alle Kanäle) in Echtzeit verfügbar und werden vollautomatisiert bereitgestellt. Fahrgäste haben die Möglichkeit aus den für sie relevanten Informationen auszuwählen und erhalten rechtzeitige Updates bei Veränderungen.

Daten müssen nur einmal für alle Systeme erfasst werden. Zudem gibt es einfache Lösungen, um längerfristige Veränderungen an Fahrplan oder Haltestellen einzupflegen. Es gibt mehr Standards für die Datenlieferanten und es besteht eine nachvollziehbare Dokumentation.

AKTUELLE SITUATION



Datenverarbeitung

Für eine zentrale Datenplattform sowie weitere Optimierungsprojekte sind nur Ansätze vorhanden.

KI wird bisher kaum genutzt, um die Daten zu prüfen oder zu verarbeiten. Allgemein wird jede Form der Automatisierung durch heterogene Strukturen erschwert.



IDEALZUSTAND



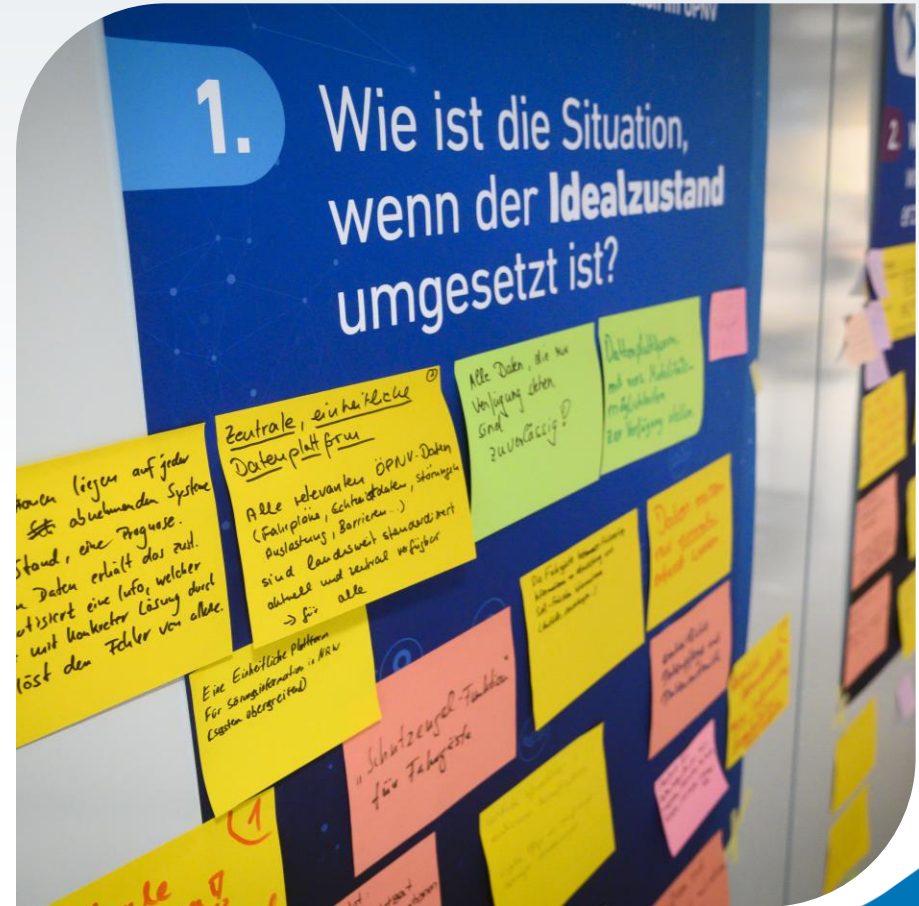
Alle Fahrtinformationen liegen auf jeder Ebene vor. Alle abnehmenden Systeme haben einen Stand, eine Prognose. Bei fehlerhaften Daten erhält das zuständige VU vollautomatisiert eine Info, welcher Fehler anliegt mit konkreter Lösung durch KI bzw. löst den Fehler von alleine.

Es gibt eine zentrale, einheitliche Datenplattform: Alle relevanten ÖPNV-Daten (Fahrpläne, Echtzeitdaten, Störungen, Auslastung, Barrieren,...) sind landesweit standardisiert aktuell und zentral verfügbar – für alle.



Durch die Erreichung des Idealzustands in den drei dargestellten Bereichen entsteht ein erheblicher Mehrwert für alle beteiligten Akteure:

- ▶ Vereinfachte Strukturen und Datenflüsse sowie zentrale Bereitstellung/Archivierung für Open Data/KI
- ▶ Single Source of Truth ermöglicht, dass alle Akteure wissen, wo ihre Daten in guter Qualität vorliegen müssen und auch auf diese zugreifen können
- ▶ Für Reisende: Hohe Zuverlässigkeit, bessere Reiseplanung, weniger Stress durch proaktive Infos
- ▶ Für VU/VV: weniger manuelle Datenpflege, schnelle Fehlerbehebung
- ▶ Für alle: Transparenz, Vertrauen in Daten/Innovationsgrundlage





Projektsteckbrief







NRW goes live Dig.
Qualioffensive

Meilenstein ¹

Meilenstein ²







Meilenstein ³

Meilenstein ⁴

Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins 	Definiert NRW weitere Qualitätsstandards für Echtzeitdaten – alle Mobilitätsdaten	Bestandsaufnahme Defizite identifizieren	VU ertüchtigen Datenqualitäts-sicherung	Bereinigte Daten aus allen Abnehmern bspw. MaaS-Apps aber auch Landessysteme
Beteiligte Akteure 	Verkehrsunternehmen Verbände KCD xxx	Industrie VU/VV Reidende?	Industrie VU/VV KCD / xxx	Dateninhaber/-mittler (VU, VV)
Verantwortlich Akteure 	VU x KCD x ... xxx →			Dateninhaber
Voraussetzungen 	Zugriff auf (eigene) Rohdaten	Erhebung Datenanalyse	Gute „Datenlage“ DWA / xxx etc.	Zentrale Plattform
Zeitplan 				
Ressourcenplanung 				














Projektsteckbrief

Reisebegleiter NRW - Bot	Meilenstein 1		Meilenstein 2		Meilenstein 3		Meilenstein 4	
Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins 	DSGVO-konforme Datengrundlage	Datenplattform für Serviceinformationen	Betatest	Go live				
Beteiligte Akteure 	Verkehrsunternehmen und weitere Instanzen, die Daten erzeugen (xxx)	Siehe M1	Pilotpartner Datenprovider	Willige Partner der ÖPNV-Landschaft NRW (ideal: ALLE!)				
Verantwortlich Akteure 	Zentrale Instanz KCD, MUNV technischer Partner	Siehe M1	Zusätzlich zu M1 Pilotpartner	s. M1 + ÖPNV NRW				
Voraussetzungen 	Prozesse müssen technisch & organisatorisch möglich sein	Permanente Pflege und Validierung der Daten	Tech. Partner muss Anforderungen der Akteure abbilden können	Tech. Unabhängigkeit, hohe Datenqualität durch Standards, weniger Kosten €				
Zeitplan 	3 Monate	6 Monate	12-18 Monate	3-6 Monate				
Ressourcenplanung 								



Projektsteckbrief

ÖPNV Störungsplattform	Meilenstein ¹	Meilenstein ²	Meilenstein ³	Meilenstein ⁴
Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins 	Erreichen einer zentralen Plattform zum einheitlichen Anlegen von Störungsmeldungen Analog zu zuginfo.nrw	Anschluss der VU an die Plattform	Auslieferung der Infos an die Abnehmenden Systeme Fgi/App/Wes	Qualitätsmanagement <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung • Pflege
Beteiligte Akteure 	Industrie / Plattformbetreiber E(VU), KCD, MUNV, AT, ZKS		Reisende, Plattforminhaber, Auskunftsbetreiber, Datenpfleger	
Verantwortlich Akteure 	Industrie + Koop aus VU/AT/KCD	 + Datenpfleger	Alle exkl. Reisende	
Voraussetzungen 	Vereinheitlichung der Echtzeitstörungsmeldungen Art: Konvention Mindestmaß	Schaffung von Schnittstellen zu den VU	Schaffung von Schnittstellen zu den FGIs	QM-Tools Ressourcen
Zeitplan 				
Ressourcenplanung 				



Förderung der IT-Sicherheit im digitalen Vertrieb z. B. durch Entwicklung einer Governance beim D-Ticket

AKTUELLE SITUATION



Fälschungssicherheit und Identitätsschutz

Aktuell bestehen spürbare Lücken bezogen auf die Fälschungssicherheit insbesondere des Deutschlandtickets.

Regelmäßige Wellen von manipulierten Tickets führen zu erhöhtem Aufwand beim Prüfpersonal und im Back-end sowie Frustration bei den Fahrgästen, die nach bestem Gewissen ein Ticket erworben haben und trotzdem keine gültige Fahrerlaubnis vorweisen können bzw. miterleben, dass andere Fahrgäste mit gefälschten Tickets erfolgreich sind.



IDEALZUSTAND



Im Idealzustand sind Tickets nicht manipulierbar und können nicht über Drittplattformen weiterverkauft werden.

Identitätsdiebstahl wird verhindert, da die Identität der Kund:innen vor der Ausgabe eines Abonnements zweifelsfrei verifiziert wird. Versuche, gestohlene Daten zu verwenden, werden erkannt und führen zu einer Meldung.

AKTUELLE SITUATION



Kontrollfähigkeit und Sperrmechanismen

Derzeit erfolgen Kontrollen des Deutschlandtickets nur sporadisch, teilweise bedingt durch Unsicherheiten infolge der schnellen Einführung.

Die Systemlandschaft ist heterogen und viele Systeme sind nicht miteinander vernetzt, was den Informationsfluss verlangsamt.

Die Motics-Kontrolle ist eingeschränkt, da nicht alle Verkehrsunternehmen Transaktionsdaten liefern. Sperrungen erfolgen nur vereinzelt und das Monitoring ist lückenhaft.



IDEALZUSTAND



Im Idealzustand wäre eine zentrale Sperrliste für bekannte Betrugsfälle und missbrauchte Identitäten im Einsatz. Sperrprozesse könnten kurzfristig und deutschlandweit umgesetzt werden. Das verwendete System wäre lückenlos, konsistent, nicht redundant und im besten Fall selbstlernend.

Trotz der hohen Sicherheitsstandards bleibt die Nutzung für Kund:innen aber einfach und komfortabel. Die Weitergabe von Tickets ist nur in abgesicherten Prozessen möglich.

Zudem ist Motics an die PV-Systeme angebunden und Transaktionen werden fortlaufend überwacht. Die Sperrliste ist jederzeit aktuell und alle relevanten Daten werden von den VU bereitgestellt.

AKTUELLE SITUATION



Zusammenarbeit und Transparenz

Der Austausch zu Betrugsfällen findet hauptsächlich auf Bundesebene über die Unterarbeitsgruppe „Ticketsicherheit und Kontrolle“ statt, ergänzt nur über lose Netzwerke. Best Practices und Lessons Learned werden bislang nur punktuell geteilt.



Standardisierung

Bei der Umsetzung der Standards ((etiCORE und UIC bestehen aktuell noch Unsicherheiten und Zweifel, insbesondere hinsichtlich der Realisierung bei den Verkehrsunternehmen. Verifizierungen der Kund:innen sind teilweise umgesetzt.



IDEALZUSTAND



Ein stärkerer Austausch zwischen allen Akteuren ist gewünscht. Alle Verkehrsunternehmen und Verbände sind über Betrugsfälle und aktuelle Sachstände informiert, tauschen sich aktiv aus und lernen voneinander.

Der Austausch umfasst auch Best Practices und Lessons Learned. Die bessere Vernetzung ermöglicht ein schnelles Eingreifen in die Systeme bei Betrugsfällen und bundesweite Meldungen.

Die Sicherheitsstandards ((etiCORE und UIC sind auf dem vereinbarten Sicherheitslevel abschließend implementiert. Dies stellt sicher, dass sichere Barcodes und weitere technische Maßnahmen Manipulationen verhindern.




Durch die Erreichung des Idealzustands in den vier dargestellten Bereichen entsteht ein erheblicher Mehrwert für alle beteiligten Akteure:

- ▶ Identitätsdiebstähle und Betrugsfälle gehen zurück
- ▶ Ehrliche Fahrgäste profitieren von mehr Fairness und einer geringeren Notwendigkeit für Preiserhöhungen
- ▶ Prüfpersonal wird durch vereinfachte Prozesse entlastet
- ▶ Einnahmenverantwortliche profitieren von einer höheren Einnahmensicherheit sowie dem Erhalt von Reputation und Vertrauen
- ▶ Die bessere Vernetzung ermöglicht schnellere Reaktionszeiten und einen bundesweiten Informationsaustausch





Projektsteckbrief

Regie	Gründung einer Landes-UAG 1
Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins 	KCM und KCD erarbeiten die Grundlagen und Struktur (inkl. Analyse des heutigen Standes der Schnittstellen) und bringen das Ergebnis in die NRW-Gremien
Beteiligte Akteure 	VU, VV, AT und MUNV
Verantwortlich Akteure 	KCM & KCD
Voraussetzungen 	Finanzierung Stakeholdermanagement: Geschäftsführung abholen
Zeitplan 	Q1/2026
Ressourcenplanung 	---











Projektsteckbrief

Betrugsprävention & Datenschutz

Schutz von Kundendaten ¹

Kundenverifizierung ²

Kundenkommunikation & Datenlecks ³

Maßnahmen zur Erreichung des Meilensteins 	Analyse des Datenaustauschs: KA, eticore und UIC	Abfrage über Sicherheitsmechanismen bei den VU zur ID-Verifikation	Sensibilisierung der VU für Datenschutz
Beteiligte Akteure 	VU & VV	VU & VV	VU & VV
Verantwortlich Akteure 	LAG EFM-Technik	LAG Tarif/Vertrieb LAK Nahverkehr	UAG Datenschutz NRW
Voraussetzungen 	(Personelle) Kapazitäten, um Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen	Strategie	
Zeitplan 	Q1/2026: LAG & LAK-Bericht	Q1/2026	Q2/2026
Ressourcenplanung 	---	---	---



Projektsteckbrief

Standardisierung
Migration

Meilenstein 



Beschluss des LAK Nahverkehr; vorbereitet durch die LAG EFM-Technik über folgende Maßnahmen:

Maßnahmen

- Vollständige Datenlieferung an (Z)PV
- Alle VU können den UIC prüfen & melden an die Sperrliste
- Anschluss aller VU an zentrale Sperrliste KA
- Gemeinsame „Online“-Sperrliste
- Alle VU setzen KA 2.0 ein & melden in dem PV3000
- Umsetzung der Motics-Ausgabe in App (als sicherer Barcode)

Voraussetzungen

- (Personelle) Kapazitäten zur Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen
- Geld & Strategie
- KC bündelt die Umsetzung zur Ticketsicherheit
- zusätzliche Voraussetzung für die Motics-Ausgabe: Umsetzung eticore & UIC von allen Akteuren in NRW schriftlich bestätigt

Maßnahmen
zur Erreichung
des Meilensteins



Monitoring der Umsetzung

Voraussetzungen



nächster LAG-Termin 2026

Zeitplan



Ressourcen-
planung



Nächste Schritte und Ausblick



Mit den Projektsteckbriefen zu den vier priorisierten Themen schaffen wir eine solide Grundlage zur Entwicklung von DO-Projekten. Allerdings erreichen viele dieser Steckbriefe noch nicht den Reifegrad, der notwendig ist, um als DO-Projekt zu starten.

So wurden teilweise keine verantwortlichen Personen genannt oder nur Gremien in die Verantwortung gezogen. Teilweise sind auch einzelne Meilensteine unterschiedlichen Akteur:innen zugeordnet. Damit ein Projekt starten kann, müssen wir klare Verantwortlichkeiten für den gesamten Prozess festlegen. Zudem bestehen einige der Projektsteckbriefe aus nur einem Meilenstein oder enthalten keinen Zeitplan. Auch hier gilt es nachzuschärfen, ob und wie aus den Ideen ein umfassendes Projekt werden kann.

Weiter konkretisierte Projekte können im nächsten DO-Beirat 2026 vorgestellt und bei Zustimmung des Beirats in die DO aufgenommen werden.