



ÖPNV
Digitalisierungsoffensive
Nordrhein-Westfalen

Handbuch zur ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW

Organisation und Prozesse

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Seite
1 Digitalisierungsoffensive des Landes	1
1.1 Absichtserklärung	1
1.2 Grundsatzvertrag	2
1.3 Projekte	3
1.4 Systemkonzept „MaaS DO NRW“	3
2 Organisationsstruktur und Zuständigkeiten	5
2.1 Aufbau der Organisationsstruktur	5
2.2 Funktionen der Organisationseinheiten	6
2.2.1 Lenkungskreis DO	6
2.2.2 Landesgremien	6
2.2.3 Projektleiter	7
2.2.4 Steuerungsgruppe	7
2.2.5 Institutionen und deren Zuständigkeiten innerhalb der Digitalisierungsoffensive	8
2.2.6 Zuständigkeiten zentraler Akteure außerhalb der Digitalisierungsoffensive	8
2.2.7 Arbeitsebene und Teilprojektleiter	9
2.3 Prozess zur Beschlussfassung	9
3 Teilprojekte	11
3.1 Projektverlauf	11
3.2 Aufnahmekriterien und Anforderungen	12
3.2.1 Priorisierte Teilprojekte	12
4 Projektmanagement	13
4.1 Qualitätsmanagement	13
4.1.1 Regelmäßiges Monitoring	13
4.1.2 Berichtswesen	13
4.1.3 Gesamtprojektplan	13
4.2 Änderungsmanagement	14
4.2.1 Absehbare Überschreitung des Zeitplans	14
4.2.2 Änderungen der Ziele und inhaltliche Neuausrichtung	14
4.2.3 Dokumentation und Information	14
4.3 Eskalationsmanagement	15
5 Glossar	17
6 Anhang	18
6.1 Unterlagen zur Aufnahme von Teilprojekten in die Digitalisierungsoffensive	18
6.1.1 Checkliste	18
6.1.2 Priorität	19
6.1.3 Risikomatrix	20
6.1.4 Template Beschlussvorlage	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projekte der Digitalisierungsoffensive	3
Abbildung 2: Systemlandschaft MaaS DO NRW	4
Abbildung 3: Aufbau der Organisationsstruktur	5
Abbildung 4: Prozess der Beschlussfassung	10
Abbildung 5: Lebenszyklus von Teilprojekten	11
Abbildung 6: Prozess Eskalationsmanagement	16

Hinweis

Im folgenden Text wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet.

Vorwort

Dieses Handbuch gibt eine Übersicht über die Zuständigkeiten, Aufgaben und Arbeitsabläufe, die in Verbindung mit der Digitalisierungsoffensive stehen. Neben der Organisationsstruktur und Rollenzuweisung beinhaltet das Handbuch die Grundlagen zur Operationalisierung eines standardisierten Projektmanagements für die Digitalisierungsoffensive und der darunter zugeordneten Teilprojekte. Der hierin beschriebene organisatorische Rahmen soll als Basis für die weitere Zusammenarbeit zwischen den Akteuren in den Teilprojekten gelten und damit als Leitfaden für die Praxis dienen.

1 Digitalisierungsoffensive des Landes

Die ÖPNV Digitalisierungsoffensive des Landes NRW ist eine Initiative des Verkehrsministeriums, der Zweckverbände und Verkehrsverbände und -unternehmen in NRW mit dem Ziel den Weg zu einer umfassenden digitalen Vernetzung des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen zu weisen und eine moderne, einheitliche und durchgängige Informations- und Dienstleistungsgesellschaft zu schaffen, die Bus- und Bahnkundschaft in NRW individuell flexible Mobilität ermöglicht.

Die ursprünglichen Teilprojekte, die originäre Organisationsstruktur und die Grundsätze des Monitorings wurden in Zusammenarbeit aller Akteure im Zuge von Netzwerktreffen und Regionalkonferenzen erarbeitet.

1.1 Absichtserklärung

Mit der Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung der beteiligten Akteure wurde im November 2017 der Grundstein für die operative Umsetzung der Digitalisierungsoffensive gelegt. Die Absichtserklärung zur Digitalisierungsoffensive enthält acht Ziele:

1. Chipkarten und Smartphones werden als die geeigneten und favorisierten Nutzermedien in NRW angesehen. Soweit noch nicht geschehen, werden Unternehmen die Einführung eines EFM-Systems vorantreiben. Die günstige Beschaffung der neuesten Chipkartengeneration wird als willkommene Gelegenheit angesehen, einen wichtigen Schritt voranzukommen. In diesem Zusammenhang werden sich alle Akteure aktiv darum kümmern, dass elektronische Medien nicht nur ausgegeben, sondern auch überall in NRW geprüft und gesperrt werden können, um Ticketfälschungen und -missbrauch entgegenzuwirken.
2. Ein Check-In/Be-Out-System ist aus heutiger Sicht bei einem EFM 3-System das angestrebte Ziel. Während beim Betreten des Fahrzeuges ein bewusster Kontrollvorgang aus Sicht des Kunden zu befürworten ist, soll der Out-Vorgang automatisch erfolgen, um Abrechnungsfehler zu minimieren.
3. Technische Entwicklungen bedürfen einer Standardisierung. Es ist zwischen den Beteiligten unstrittig, dass mit der VDV-Kernapplikation eine bewährte und zukunftsweisende Basis geschaffen wurde, die der digitalen Entwicklung zugrunde gelegt werden muss, um die Interoperabilität in NRW zu gewährleisten. Die Beteiligten setzen sich auf der technischen Plattform der VDV-Kernapplikation für ein grenzüberschreitendes EFM-System ein. Im Sinne des ÖPNVG NRW schließt dies die Nachbarländer Niederlande und Belgien ausdrücklich ein. Offene Schnittstellen für inter- und multimodale Mobilität sind zu gewährleisten.
4. Trotz der schnell voranschreitenden Technisierung dürfen auch diejenigen Kunden nicht aus dem Blick verloren werden, die noch auf den Erwerb konventioneller Papiertickets angewiesen sind. Die Akteure erkennen die Notwendigkeit an, auch für diese Kunden Lösungen vorzuhalten. Aber alle Akteure sind sich einig, dass diese analogen Tickets nur noch für einen noch näher zu bestimmendem Zeitraum zur Verfügung stehen müssen. Die Akteure werden gemeinsam prüfen, wie, bis zu welchem Zeitpunkt und unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen ein Ausstieg aus dem Papierticket möglich ist.
5. Alle Akteure werden daran arbeiten, zunächst für Gelegenheitskunden elektronische, smartphonebasierte Tarife anzubieten. Die Landesregierung wird den Aufbau einer hierzu notwendigen mandantenfähigen, landesweiten Datenbank zur Berechnung von

eTarifen unterstützen. Die Datenbank wird grundsätzlich unterschiedliche Konzepte der Tarifiermittlung ermöglichen und den Unternehmen keine Vorgabe an die Vertriebssysteme machen, die daran zur Nutzung angeschlossen werden.

6. Die Fahrgastinformation der Zukunft stellt den Fahrgast in den Mittelpunkt der Betrachtung. Die Akteure vereinbaren, dass Fahrgastinformationen im Interesse des Kunden über die Zentrale Koordinierungsstelle beim VRR allen Auskunftssystemen in NRW zur Verfügung stehen. Dieser Anspruch soll nicht nur für Fahrplandaten (Plan-Daten) gelten, sondern auch für Daten aus dem tatsächlichen Linienbetrieb (Ist-Daten). Die Bereitstellung von Prognosedaten wird ebenfalls als ein deutlicher Mehrwert für den Kunden angesehen.
7. Jede Fahrgastinformation ist nur so gut wie die zugrundeliegende Qualität der Daten. Die Akteure vereinbaren, dem Kunden individualisierbare, transparente und zeitnahe Informationen bereitzustellen, die ihm ein Routing während seiner Reise wirksam ermöglichen. Sie entwickeln Konzepte, wie der Fahrgast bei Störungen wirksam über Änderungen und alternative Reisewege informiert wird. Dies auch über Open-Data-Plattformen für weitere Akteure. Regelverfahren sind gemeinsam festzulegen. Die barrierefreie Reiseempfehlung, unter Berücksichtigung von Infrastrukturdaten über die Verfügbarkeit und Funktionstüchtigkeit von Aufzügen und Fahrtreppen und der Einbindung multimodaler Reiseketten etc., stellt hierbei einen wesentlichen Aspekt dar.
8. Die Akteure vereinbaren, aktiv an den vorstehenden Themen und an den Maßnahmen¹ der Digitalisierungsoffensive mitzuarbeiten und bei Herausforderungen und Problemen im Rahmen der bereits bestehenden landesweiten Gremien vertrauensvoll und konstruktiv auf eine Lösung hinzuwirken. Die Akteure wollen ferner mit der Entwicklung einer Digitalisierungsoffensive die Rahmenbedingungen für ein zukunftssicheres und lebenswertes Nordrhein-Westfalen schaffen, in der die Nutzer des ÖPNV den Erfolg der Digitalisierung in NRW erkennen und wertschätzen.

1.2 Grundsatzvertrag

Die Mitglieder des Lenkungskreis DO bilden das Bündnis ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW. Mit dem Grundsatzvertrag haben sie sich für eine gemeinsame Zusammenarbeit ausgesprochen. Der Grundsatzvertrag dient der Festschreibung von gemeinsamen Zielen der Digitalisierungsoffensive sowie die Regelungen der Zusammenarbeit (wie zum Beispiel das Handbuch zur Digitalisierungsoffensive).

Die Struktur des Grundsatzvertrags ist modular aufgebaut und berücksichtigt damit die jeweiligen besonderen, teilprojektspezifischen Anforderungen. Notwendige Vereinbarungen zwischen einzelnen Akteuren, wie sie heute bereits bei CiBo oder PKM existieren, können weiterhin in Form von Kooperationsvereinbarungen definiert werden und kommen entsprechend zur Anwendung. Die Formulierung und individuelle Gestaltung der Kooperationsvereinbarungen erfolgt stets durch die zugehörigen Vertragsparteien.

Der Grundsatzvertrag ist einsehbar auf der Internetseite des KCD: <https://www.kcd-nrw.de/> und der Website der Digitalisierungsoffensive: <https://digitalemobilitaet.nrw/>.

¹ Diese sind nunmehr in eine neue Struktur von Projekten und Teilprojekten überführt worden.

1.3 Projekte

Die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW hat vier Projekte identifiziert, die bis zum Jahr 2022 weitestgehend umgesetzt, beziehungsweise in einem fortgeschrittenen Stadium befindlich sind.

Zu den Projekten zählen:

- Querschnitts-Projekte zur digitalen Infrastruktur, zu Datenschutz und Daten-Governance, sowie die Zusammenarbeit zu On Demand Systemen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in der VDV Landesgruppe NRW
- aktuelle Technologien zum Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM),
- moderne E-Tarif-Lösungen,
- der qualitative Ausbau von Systemen zur Fahrplan- und Tarifauskunft und Erhöhung der Datenqualität

Durch die Vernetzung des Nahverkehrs entsteht eine leistungsfähige digitale Infrastruktur für eine moderne, kundenfreundliche Mobilität.



Abbildung 1: Projekte der Digitalisierungsoffensive

1.4 Systemkonzept „MaaS DO NRW“

Die landesweiten Ziele, die in der Absichtserklärung zur Digitalisierungsoffensive, der Digitalstrategie und dem Koalitionsvertrag der Landesregierung NRW formuliert sind, werden unter dem Systemkonzept Mobility-as-a-Service der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW (MaaS DO NRW) zusammengefasst. Die Auskunftssysteme der Verbünde werden für landesweite Auskünfte, zusätzlich zu den eigenen multimodalen Plattformen, mit der landesweiten multimodalen Datendrehscheibe vernetzt.

Die multimodalen Plattformen in den Verbänden (z.B. beim VRR die MIP) liefern Ihre Daten an die landesweite Datendrehscheibe. Über dieses MaaS DO Konzept werden die verschiedenen Hintergrundsysteme in NRW themenübergreifend über standardisierte Schnittstellen vernetzt, und damit eine dezentrale, multimodale Mobilitätsplattform in NRW aufgebaut und mit bundesweiten Systemen verbunden.

Zielstellung 2022

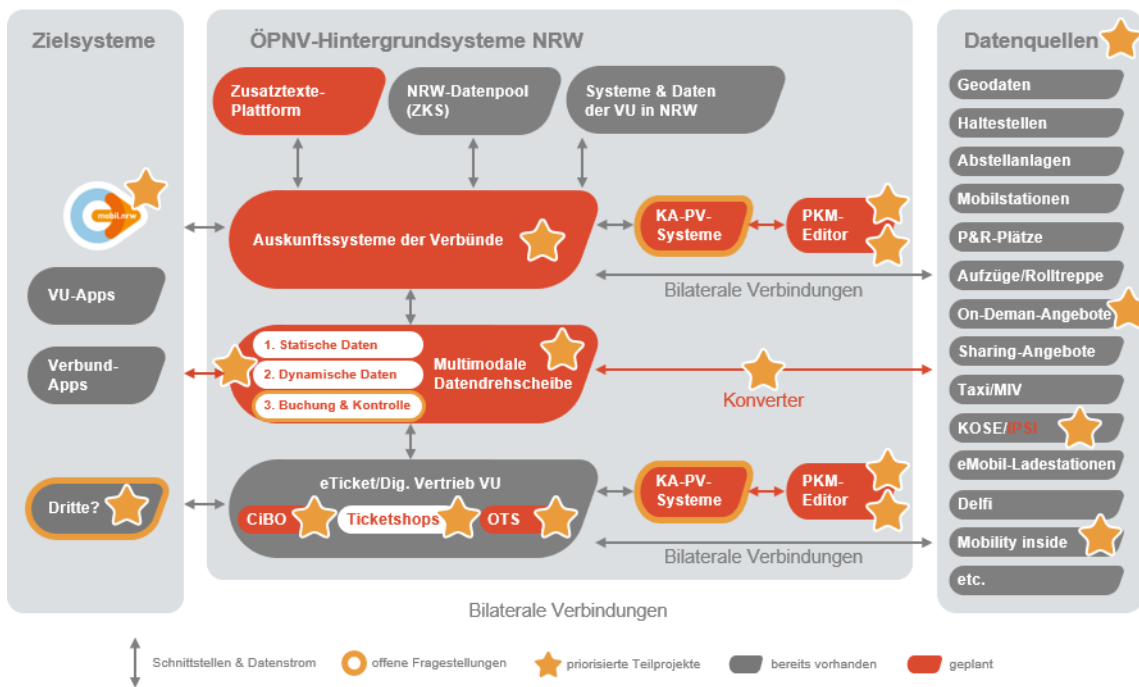


Abbildung 2: Systemlandschaft MaaS DO NRW

Teilprojekte, die für diese Entwicklung von zentraler Bedeutung sind, werden als „priorisierte Teilprojekte“ innerhalb der Digitalisierungsoffensive aufgenommen.

2 Organisationsstruktur und Zuständigkeiten

Für die Umsetzung der Ziele der Digitalisierungsinitiative ist eine Zusammenarbeit auf allen Ebenen notwendig. Im Folgenden wird dargestellt, in welchen Strukturen die Zusammenarbeit gestaltet ist, wer daran mitwirkt und wie die Zuständigkeiten verteilt sind.

2.1 Aufbau der Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur ist gegliedert in vier Ebenen (vgl. Abbildung 3). Durch diese Struktur wird sichergestellt, dass die Ziele der ÖPNV Digitalisierungsinitiative auch umgesetzt werden können.

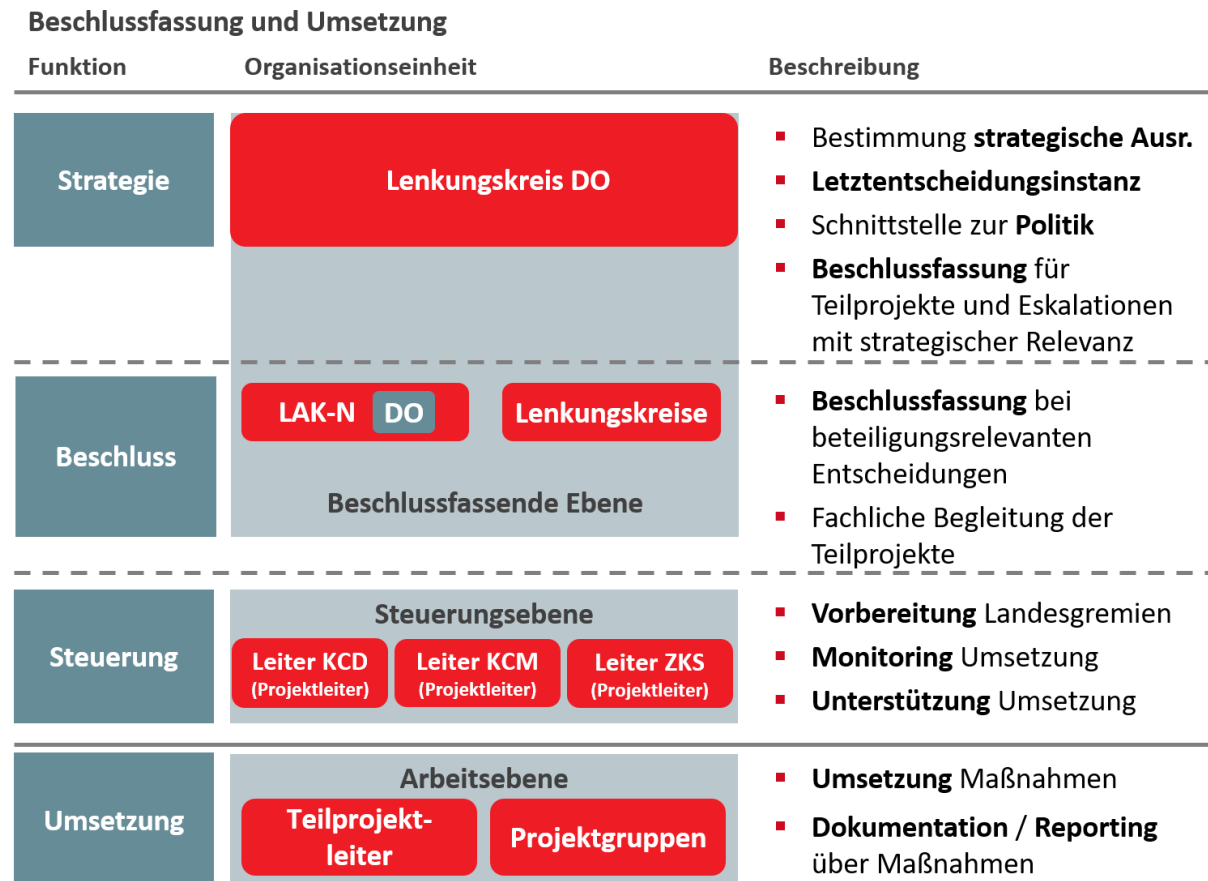


Abbildung 3: Aufbau der Organisationsstruktur

Fußnote 1: sofern ein eigenständiger Lenkungskreis vorhanden ist (z.B. LK CiBo), erfolgt dort die Beschlussfassung.

Für die Vernetzung und Koordination zwischen den einzelnen Akteuren in den verschiedenen Organisationseinheiten sind die Leiter der Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) und Marketing (KCM) sowie der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) in ihrer Funktion als Projektleiter verantwortlich.

2.2 Funktionen der Organisationseinheiten

2.2.1 Lenkungskreis DO

Der Lenkungskreis DO (ehemals Strategieguppe) sorgt für die strategische Ausrichtung und ist der politische und organisatorische Treiber der Digitalisierungsoffensive. Er entscheidet über die Aufnahme neuer Projekte und Teilprojekte (vgl. Kapitel 3.2) und legt priorisierte Teilprojekte fest (vgl. Kapitel 3.2.1). Darüber hinaus entscheidet der Lenkungskreis über die Beendigung von Teilprojekten oder aber auch die Ausgliederung von Teilprojekten der Digitalisierungsoffensive und dessen Übergabe an die befassen Organisationseinheiten, die Abnahme von Ergebnissen und Meilensteinen. Weiterhin entscheidet er über die Weitergabe von Entscheidungen an den LAK Nahverkehr (LAK-N) bei Entscheidungsrelevanz durch das Landesgremium, bzw. die Beschlussfassung zur Delegation der Entscheidungskompetenz an das Landesgremium. Beschlüsse bedürfen einer einstimmigen Zustimmung und können auch in Form von Umlaufbeschlüssen gefasst werden.

Der organisatorische Rahmen der Zusammenarbeit und der damit verbundenen Akteure und die Rollenkonzepte in der Digitalisierungsoffensive werden in einem Grundsatzvertrag geregelt und in dem vorliegenden Handbuch zur Digitalisierungsoffensive beschrieben – entsprechende Beschlüsse werden durch den Lenkungskreis DO gefasst.

Die Zusammensetzung des Lenkungskreises wurde durch die drei Kooperationsräume in NRW in der Entstehungszeit der Digitalisierungsoffensive mit dem Ziel bestimmt, ein Organ zu schaffen, welches den öffentlichen Personennahverkehr in NRW repräsentiert und landesweite Vereinbarungen herbeiführen kann. Der Lenkungskreis DO setzt sich daher zusammen aus dem Minister für Verkehr, Vertretungen der drei Zweckverbände (NVR, NWL, VRR) sowie der vier Tarifverbände in NRW (AVV, VRR, VRS, WT) und Vertretungen von Verkehrsunternehmen aus NRW. Die Vertreter der Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) und Marketing (KCM) sowie der Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) nehmen in ihrer Funktion als Projektleiter an den Treffen des Lenkungskreises DO und den Landesgremien als nicht-stimmberechtigte Mitglieder teil.

Der Lenkungskreis DO erhält regelmäßig einen Statusbericht.

Der Tagungszyklus wird verkürzt, sodass der Lenkungskreis DO zweimal im Jahr (davon einmal mit dem Verkehrsminister) tagt. Anlassbezogen können weitere Treffen einberufen werden.

2.2.2 Landesgremien

Jedes Teilprojekt wird per Beschluss durch den Lenkungskreis DO einem zuständigen Landesgremium zugeordnet. Für die meisten Teilprojekte ist dies der Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW (LAK-N), unter dem gesonderten Tagesordnungspunkt Digitalisierungsoffensive. Der LAK-N setzt sich zusammen aus den Vertretungen von Zweckverbänden, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften. Das Ministerium für Verkehr hält dabei den Vorsitz in dem Landesarbeitskreis inne.

Neben dem Landesarbeitskreis gibt es Teilprojektbezogene landesweite Lenkungskreise wie z.B. der LK IPSI NRW oder der LK CiBo NRW, welche sich in der Regel aus Vertretern der Kooperationsräume zusammensetzen.

Die Landesgremien verantworten die landesweite Koordination und Steuerung des jeweiligen Teilprojektes sowie deren Ausgestaltung und Umsetzung in den einzelnen Kooperationsräumen.

Im LAK-N wird unter dem Tagesordnungspunkt Digitalisierungsoffensive über den aktuellen Stand der DO berichtet, fachlich notwendige Beschlüsse mit Auswirkungen auf die Einnahme- und Kostenverantwortung in NRW (z.B. Beteiligung bei Auswirkungen der Projekte auf den NRW Tarif oder technische Anforderungen in den Räumen durch neue Verfahren, Schnittstellen und Systeme) gefasst und geplante Teilprojekte vorgestellt. Darüber hinaus werden Beschlüsse zu Entscheidungen für durch den Lenkungskreis DO delegierte Entscheidungsbefugnisse gefasst. Wird ein anderes Gremium als zuständig identifiziert, erfolgt eine Berichterstattung aus dem LAK-N an das zuständige Gremium, das auf seiner nächsten Sitzung den Beschluss fasst.

2.2.3 Projektleiter

Die Projektleiter haben einen Gestaltungsauftrag. Dieser sieht vor, dass die Projektleiter ein Gesamtkonzept und einen Projektplan (Roadmap) aus den einzelnen Teilprojekten der DO erarbeiten (vgl. Kapitel 4.1.3). Die Projektleiter unterstützen - bei Bedarf - die Teilprojektleiter bei allen operativen Fragestellungen bis hin zur Entscheidungsfindung, bei übergreifenden Fragestellungen zur Organisation oder Finanzierung, bei eventuell zu erstellenden Beschlussvorlagen. Sie dienen für die Teilprojektleiter als Ansprechpartner im Rahmen des Eskalationsmanagements (vgl. dazu Eskalationsmanagement, Kapitel 4.3) und bringen Sachverhalte von der Umsetzungs- auf die Beschlussebene der DO. Dazu gehört, dass die Projektleiter weitere Interessierte bei einer vorläufigen Bewertung zur möglichen Aufnahme von Teilprojekten in die DO beraten und die vorausgefüllten Checklisten abnehmen (vgl. Kapitel 6.1.1). Sie sind damit das Bindeglied zwischen dem Lenkungskreis DO und der Arbeitsebene. In dieser zentralen Rolle berichten sie über die ihnen zugeordneten Teilprojekte direkt an den Lenkungskreis DO und tragen Entscheidungen in die Landesgremien. Darüber hinaus koordinieren sie die Prozesse vom Beschluss bis zur Umsetzung auf Arbeitsebene in den Teilprojekten.

Projektleiter sind auch für das Monitoring der Teilprojekte verantwortlich. Um den Fortschritt der einzelnen Teilprojekte sicherzustellen, können sie Beschlüsse für notwendige Priorisierungen bei den Gremien einholen.

Die Projektleitung wird durch das Ministerium für Verkehr vorgeschlagen und durch den Lenkungskreis DO benannt. Sie berichten im Lenkungskreis DO und im LAK-N unter dem Tagesordnungspunkt Digitalisierungsoffensive über den Status der Projekte. Darüber hinaus sind sie ständige Mitglieder der Steuerungsgruppe. Der Leiter des KCD ist darüber hinaus für die Organisation des Lenkungskreis DO und für den Tagesordnungspunkt Digitalisierungsoffensive im LAK Nahverkehr zuständig. Dabei stimmt er sich mit den Projektleitern der DO und dem Ministerium für Verkehr ab. Zusätzlich trägt er die Verantwortung für die Erstellung und Pflege des Handbuchs als Steuerungsinstrument zur DO.

2.2.4 Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe begleitet kontinuierlich den Prozess der Digitalisierungsoffensive. Sie besteht aus den Vertretern des Verkehrsministeriums und aus den Projektleitern der DO und hat eine beratende, koordinierende und unterstützende Funktion. U.a. berät sie bei Fragen zur Finanzierung, koordiniert Treffen der Gremien und unterstützt die Projektleiter bei der Erstellung von Beschlussvorlagen. Sie ist beratende Teilnehmende in den Landesgremien.

Die Steuerungsgruppe setzt sich zusammen aus der Vertretung des Ministeriums für Verkehr (Referat IV A 1) sowie den Projektleitern. Die Steuerungsgruppe tagt regelmäßig. Sie tagt vor den Sitzungen des Lenkungskreises DO, um die Projekte und Organisationsstrukturen auf Ihre Beschlussfähigkeit zu überprüfen.

2.2.5 Institutionen und deren Zuständigkeiten innerhalb der Digitalisierungsoffensive

Die Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) und Marketing (KCM) sowie die ZKS koordinieren und vernetzen die Projekte zur digitalen Mobilität im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Verkehrsunternehmen auf Landes-, Verbund- und lokaler Ebene. Im Folgenden wird erläutert welche Aufgaben und Zuständigkeiten die genannten Organisationen im Rahmen der Digitalisierungsoffensive wahrnehmen.

Im Zeitalter der Digitalisierung ändern sich die Herausforderungen im Bereich eTicketing und Auskunft fortwährend. Das Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (KCD) unterstützt die Verkehrsverbände und -unternehmen bei der Entwicklung von zukunftsweisenden Lösungen, koordiniert die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW und betreut die Schlaue Nummer NRW als zentrale Hotline. Das Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) ist beim VRR und in einer Zweigstelle bei der WVG angesiedelt. Eine Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten sind auf der Webpräsenz unter www.kcd-nrw.de dargestellt.

Das Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) verantwortet die Planung, Organisation und Durchführung aller angebots-, tarif- und vermarktungsbezogenen Maßnahmen für den NRW-Tarif. Darüber hinaus gehören die landesweite Koordination und Abstimmung der Einnahmeverteilung sowie deren operative Durchführung zum Aufgabenspektrum des Kompetenzcenters. Zur Wahrnehmung dieser Aufgaben sind im KCM die Fachbereiche Tarif und Vertrieb, Einnahmen und Abrechnung, Kommunikation und Information sowie Marktforschung vertreten. Das KCM ist beim VRS angesiedelt. Eine Übersicht der Aufgaben und Zuständigkeiten ist unter <http://www.kcm-nrw.de> dargestellt.

Die Zentrale-Koordinierungsstelle für Auskunftsdaten (ZKS) angesiedelt beim VRR koordiniert die landesweite Bereitstellung von Auskunftsdaten und ist NRW Landeskoordinator für die [bundesweite Initiative Delfi](#) (Deutschlandweite Fahrgastinformation). Im Rahmen der Digitalisierungsoffensive fungiert die ZKS beratend und unterstützend in den Themen Daten- & Qualitätsmanagement, Standards & Schnittstellen und Koordination sowie Mitwirkung bei der Gestaltung von Vertragswerken.

2.2.6 Zuständigkeiten zentraler Akteure außerhalb der Digitalisierungsoffensive

2.2.6.1 Regionale Gremien

Die Umsetzung der Teilprojekte bedarf neben dem Beschluss durch das zuständige Landesgremium - vorbereitend oder nachlaufend - der Zustimmung von regionalen Gremien. Dies kann bspw. bei Teilprojekten der Fall sein, in denen die Mitarbeit oder Unterstützung durch mehrere Verkehrsunternehmen erforderlich ist.

Die Beauftragten der regionalen Gremien sind auch in den Landesgremien vertreten. So ist der Informationsfluss in die regionalen Gremien über die Tagesordnung der Landesgremien sichergestellt. Aufgabe der Stellvertretung aus den Regionen ist es, diesen Informationsfluss sicherzustellen und entsprechende Beschlüsse in den regionalen Gremien herbeizuführen.

Beschlussvorlagen gehen über die Stellvertretung der Regionen im Landesgremium ein – alternativ kann der zuständige Projektleiter die Beschlussvorlage einbringen. Die Beschlussfassung erfolgt in diesen Fällen zuerst in den regionalen Gremien. Die Beauftragten informieren anschließend in den Landesgremien, in dem ein gemeinsamer Beschluss gefasst wird.

2.2.7 Arbeitsebene und Teilprojektleiter

Auf der Arbeitsebene wird die konkrete Umsetzung von Teilprojekten zur Digitalisierung der Mobilität vorangetrieben. Für die konkreten Teilprojekte zeichnen sich die Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen in NRW verantwortlich.

Die Arbeitsebene setzt sich zusammen aus den Mitgliedern der Unterarbeitsgruppen (UAG) und Landesarbeitsgruppen (LAG) sowie den Projektgruppen der jeweiligen Teilprojekte.

Unterarbeitsgruppen und Landesarbeitsgruppen werden in der Regel durch die Landesgremien berufen. Projektgruppen werden für einzelne Teilprojekte berufen und können von Teilprojektleitern initiiert werden. Die Arbeits- und Projektgruppen tagen anlassbezogen.

Die Teilprojektleiter sind für ihre Teilprojekte verantwortlich und i.d.R. die erste Ansprechperson für das Teilprojekt. I.d.R. steht Ihnen ein Vertreter zur Seite. Die Teilprojektleiter entscheiden, unter Einhaltung von Budget- und Zeitrahmen sowie gesteckter Ziele und Meilensteine, über die Aktivitäten im Projekt und kommunizieren über den Verlauf. Hierzu reichen die Teilprojektleiter u.a. monatliche Statusberichte bei der Steuerungsgruppe ein. Sie sind demnach auch verantwortlich für die Beurteilung des Projektfortschritts. Planabweichungen melden die Teilprojektleiter direkt an den Projektleiter (vgl. Kapitel 4.2 und 4.3).

2.3 Prozess zur Beschlussfassung

Aus den vorangegangenen Ausführungen zu den Funktionen und Zuständigkeiten der Organisationseinheiten lässt sich ein standardisierter Prozess für Abstimmungen und Entscheidungen, oder zusammenfassend Beschlussfassung, ableiten. Dieser Prozess greift bei der Initiierung von Teilprojekten aber auch im Änderungs- und Eskalationsmanagement.

Der Prozess zur Beschlussfassung (vgl. Abbildung 4) beginnt mit einer Anfrage durch einen Teilprojektleiter oder durch die Person, die ein Teilprojekt initiieren möchte. Diese richtet sie an den Projektleiter und es findet ein klärendes Gespräch statt, in dem das Anliegen eingeordnet wird und es wird entschieden, ob der vorliegende Sachverhalt eine Beschlussfassung durch den Lenkungskreis DO erfordert oder nicht. Dies ist insbesondere der Fall, wenn ein neues Teilprojekt eingerichtet, geändert oder abgenommen werden soll oder wenn der Regelbetrieb eines Teilprojektes beeinträchtigt wird. Hierfür erfolgt im Auftrag des Teilprojektleiters durch den Projektleiter eine Anfrage zur Vorbereitung einer Beschlussvorlage für die nächste Tagung des beschlussfassenden Gremiums. Sofern die Geschäftsordnung des Gremiums dieses zulässt und es sich um ein Standardanliegen handelt, wie z.B. das Verschieben eines Meilensteins um 2 Wochen oder aber das Anliegen sehr zeitkritisch ist, kann durch den zuständigen Projektleiter eine Beschlussvorlage erstellt werden und ein Umlaufbeschluss zu diesem Anliegen angestrebt werden.

Ist über einen Umlaufbeschluss kein Ergebnis herbeizuführen, wird die Beschlussvorlage durch den zuständigen Projektleiter in die nächste Sitzung des Landesgremiums eingebracht. Beschlüsse bedürfen einer einstimmigen Zustimmung durch den Lenkungskreis DO und können auch in Form von Umlaufbeschlüssen gefasst werden. Falls auf der Sitzung keine direkte Beschlussfassung erfolgen kann, weil dafür zuvor die Zustimmung oder zumindest die Kenntnisnahme regionaler Gremien notwendig ist, wird eine entsprechende Beschlussvorlage/Information für diese Gremien vorbereitet. Liegen die erforderlichen Zustimmungen der regionalen Gremien vor kann der Beschluss durch das Landesgremium gefasst werden.

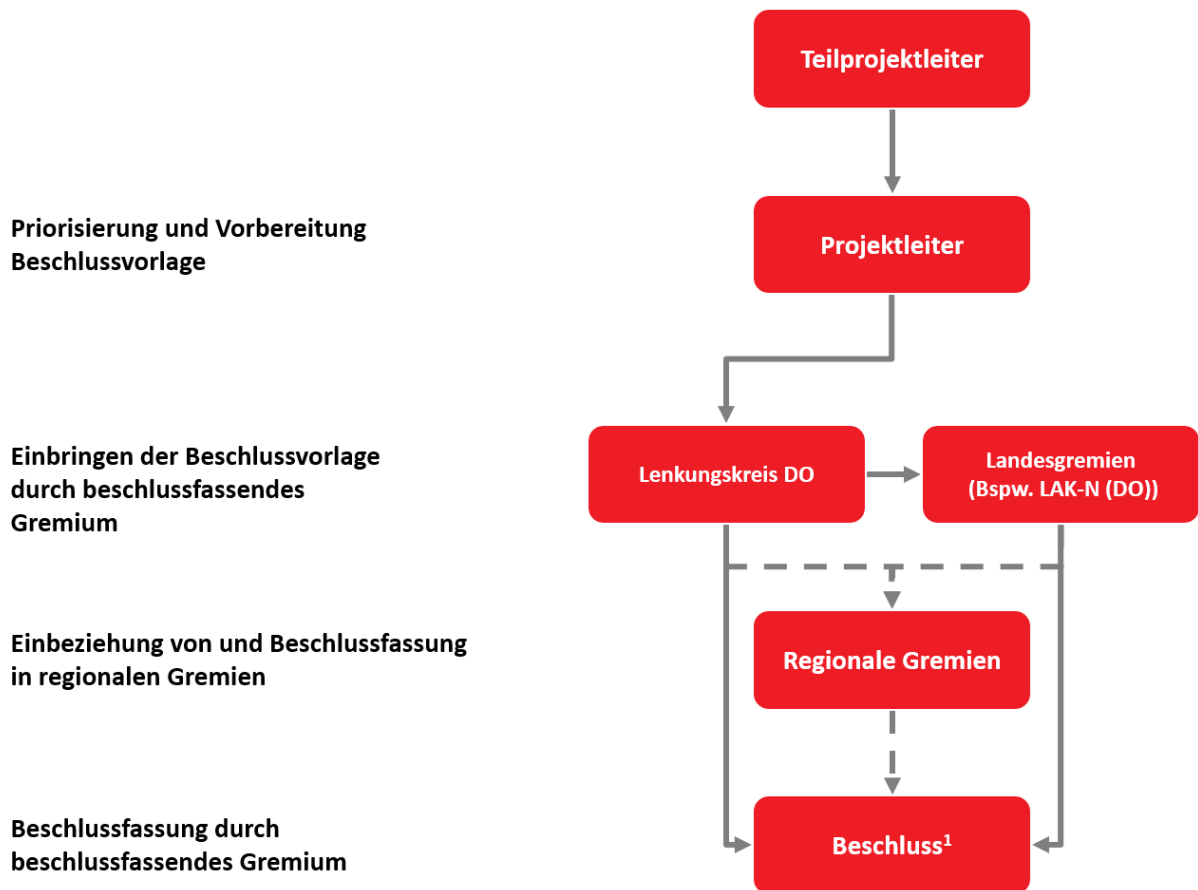


Abbildung 4: Prozess der Beschlussfassung

Fußnote 1: Neben den Beschlussfassungen bei Tagungen sind auch Umlaufbeschlüsse möglich, sofern dies die Geschäftsordnung des zuständigen Gremiums vorsieht. Diese können in elektronischer Form behandelt werden.

3 Teilprojekte

Um den Erfolg der Digitalisierungsoffensive zu gewährleisten, ist eine Erreichung der strategischen Ziele notwendig (vgl. Kapitel 1). Diese Ziele werden in Projekten zusammengefasst. Die Benennung dieser erfolgt durch die Strategieguppe (vgl. Kapitel 2.2.1) und dient als Instrument, die inhaltliche und fachliche Ausrichtung der Digitalisierungsoffensive festzulegen.

Die praktische Umsetzung erfolgt in den Teilprojekten, die aus den Projekten heraus abgeleitet werden und das Rückgrat der Digitalisierungsoffensive darstellen.

3.1 Projektverlauf

Teilprojekte müssen von Beginn der Initiative bis zum Ende, also der Umsetzung in den Endsystemen, durchgeplant werden. Die ganzheitliche Planung der Teilprojekte wird in unterschiedliche Phasen gegliedert (vgl. Abbildung 5), die durchlaufen werden. Um eine Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Teilprojekten zu ermöglichen, sind die Phasen standardisiert.



Abbildung 5: Lebenszyklus von Teilprojekten

Der Lebenszyklus von Teilprojekten beginnt mit der Beschlussfassung über die Initiation eines Teilprojektes durch das zuständige beschlussfassende Gremium (vgl. Kapitel 2.2). Schon mit der Initiation muss die inhaltliche Ausrichtung an den Zielen der Digitalisierungsoffensive klar herausgestellt und mindestens ein Projektziel festgelegt sein.

In der Phase der Vorplanung fehlen i.d.R. noch wesentliche Angaben, denn hier werden Rahmenbedingungen erarbeitet. Am Ende der Vorplanungsphase sollte (1) ein festgelegtes Ergebnis, (2) die Leistungsbeschreibung und (3) das skizzierte Vorgehen formuliert sein. Besonders wichtig ist die Beachtung der Vorgaben zur Aufnahme des Teilprojektes in die Digitalisierungsoffensive (vgl. Kapitel 3.2).

Hiernach folgt die Planungsphase mit der Meilenstein- und Ressourcenplanung. In der Meilensteinplanung werden Zwischenergebnisse festgelegt und kommuniziert. Da sich die Teilprojekte zum Teil sehr voneinander unterscheiden, kann die Meilensteinplanung unter Beibehaltung der hier beschriebenen Kernprozesse (Beschlussfassung, Änderungsmanagement) individuell durch den Teilprojektleiter gestaltet werden.

Sowohl Meilenstein- als auch Ressourcenplanung sollten realistisch beplant und mit den beteiligten Stellen im Vorfeld abgestimmt sein. Der zuständige Projektleiter unterstützt den Abstimmungsprozess.

Auf Beschluss des Lenkungskreis DO und ggf. ergänzend des zuständigen Landesgremiums folgt die Umsetzung des Teilprojektes im Rahmen der Digitalisierungsoffensive. Informationen über den Fortschritt geben die Teilprojektleiter in Rahmen von regelmäßigen Statusberichten

an das Monitoringteam vom KCD. Entsprechende Berichterstattung erfolgt im zuständigen Landesgremium (vgl. Kapitel 4.1.1 und 4.1.2).

Sind die von dem Teilprojektleiter zu verantwortenden Tätigkeiten abgeschlossen, erfolgt eine Evaluation und Dokumentation des Teilprojektes sowie eine Berichterstattung an das zuständige Landesgremium. Dieses beschließt ggf. die (landesweite) Implementierung des Teilprojektes mit nachfolgenden Implementierungsmaßnahmen, wie etwa Rollout von Hard- oder Software und landesweiten Schulungen. Mit Beendigung aller mit dem Teilprojekt verbundenen Tätigkeiten erfolgt schließlich eine finale Feststellung der Umsetzung.

3.2 Aufnahmekriterien und Anforderungen

Um in die Digitalisierungsoffensive aufgenommen zu werden, wird jedes Teilprojekt anhand einer Checkliste (vgl. Kapitel 6.1.1) überprüft. Diese enthält zu erfüllende Pflichtkriterien, wie etwa Relevanz im Sinne der Digitalisierungsoffensive, und mehrere optionale Kriterien, die für die Einstufung der Priorität und damit der Aufnahme eines Teilprojektes in die Digitalisierungsoffensive herangezogen werden.

Die Umsetzung von Teilprojekten sowie die damit verbundenen Prozesse im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive bewirken Veränderungen. Die Auswirkungen solcher Änderungen können ein Risiko darstellen und müssen im Vorfeld erfasst werden. Um im Bedarfsfall Gegenmaßnahmen einleiten zu können, dies kann im Vorfeld oder im Verlauf eines Teilprojektes erforderlich sein, sollte geklärt sein, wer potentielle Risiken steuern kann. Hierzu ist für jedes Teilprojekt eine Risikomatrix zu befüllen (vgl. Kapitel 6.1.3). Diese enthält eine Übersicht potentieller Risiken und ist durch den Teilprojektleiter zu prüfen und ggf. zu ergänzen. Die Risikomatrix wird Bestandteil der Beschlussvorlage für das Landesgremium.

Der Teilprojektleiter reicht Checkliste und Risikomatrix zusammen mit der Beschlussvorlage (vgl. Kapitel 6.1.4) zur Aufnahme in die Digitalisierungsoffensive beim zuständigen Landesgremium ein. Über die Aufnahme eines Teilprojektes fasst das Landesgremium einen Beschluss (vgl. Kapitel 2.3).

3.2.1 Priorisierte Teilprojekte

Unabhängig von der Wertung durch den in Kapitel 6.1 beschriebenen Prozess wird priorisierten Teilprojekten (wie bspw. IPSI, CIBO und landesweiter eTarif) aufgrund ihrer Außenwirkung und Bedeutung bei der Erreichung der Ziele, die im Systemkonzept MaaS DO NRW erfasst sind, die höchste Priorität zugeordnet (vgl. dazu Kapitel 1.4). Die Initiierung, bzw. Annahme des Teilprojektes wird durch den Lenkungskreis DO beschlossen.

4 Projektmanagement

Die Elemente des Projektmanagements, die für die Digitalisierungsoffensive genutzt werden sind das Qualitäts-, Änderungs- und Eskalationsmanagement. Die Kombination der Managementinstrumente ermöglicht die effektive Steuerung der Teilprojekte.

4.1 Qualitätsmanagement

Mit dem Qualitätsmanagement wird sichergestellt, dass die Anforderungen an die Teilprojekte im Hinblick auf Einhaltung von zeitlichem Rahmen und Erreichen der Teilprojektziele erfüllt werden. Kernkomponente des Qualitätsmanagements ist daher das regelmäßige Monitoring.

4.1.1 Regelmäßiges Monitoring

Berichtszeiten und Prozess

In einer monatlichen Sequenz erfolgt durch das KCD eine detaillierte Statusabfrage aller Teilprojekte (Statusbericht).

Nach einem vorgegebenen Schema werden der Status Quo sowie aussagekräftige Informationen zur Zukunft jedes einzelnen Teilprojektes in einem Abfragebogen erfasst und dokumentiert. Dabei wird eine Beschreibung des Teilprojektziels, der gesetzten Meilensteine zur Zielerreichung und des Budgets gefragt. Es erfolgt ein Soll-Ist-Abgleich. Bei Planabweichungen werden die Gründe erläutert, Teilprojekte zum Gegensteuern beschrieben und neue Termine gesetzt.

Die Ergebnisse des Monitorings werden als Bericht aufbereitet und den Gremien der DO zur Verfügung gestellt bzw. vorgestellt.

4.1.2 Berichtswesen

Die Projektleiter berichten über den Fortschritt der Teilprojekte in den Landesarbeitskreisen und den Treffen der Strategiegruppe. Berichtet wird in Form einer Auswertung der Statusberichte des Monitorings, einer Teilprojekt- und einer Gesamtübersicht.

Eingabe und Auswertung der Statusberichte

Die Eingabe der jeweiligen Sachstände in einzelnen Teilprojekten erfolgt durch die Projektleiter, bei dem sowohl Projektinhalt/-hintergrund, Meilensteine, aktueller Sachstand, Art und ggf. Höhe der Förderung sowie Finanzierungsausfälle notiert werden. Die Eingabe erfolgt monatlich über ein dafür aufbereitetes eStatusberichttool. Eine genaue Anleitung für den Umgang mit dem Tool befindet sich im Anhang dieses Handbuchs.

Die Auswertung der eStatusberichte erfolgt über die Generierung einer Ausgabedatei. Jeder Projektleiter hat die Befugnis alle Projektinhalte aus dem Statusberichttool zu gewinnen. Die Meldung der Hintergründe, der Meilensteinübersicht und des aktuellen Status des Projekts ist auf der Website: [digitalemobilitaet.nrw](https://www.digitalemobilitaet.nrw.de) für die Öffentlichkeit einsehbar.

4.1.3 Gesamtprojektplan

In Ergänzung zur Aufbereitung der Auswertungen von einzelnen Teilprojekten wird durch die Projektleiter gemeinsam ein Gesamtprojektplan (Roadmap) zur DO gestaltet.

Die Darstellung des Projektplans bildet den Gesamtfortschritt aller Teilprojekte ab und das Hinwirken auf ein zentrales Ziel für NRW.

Ferner enthält der Gesamtprojektplan Informationen über die Interdependenzen zur Ertüchtigung, Betrieb und Weiterentwicklung der einzelnen Teilprojekte. Dieser Gesamtprojektplan (Roadmap) muss jeweils in aktualisierter Form auf dem LK DO vorgestellt, fortgeschrieben und abgenommen werden.

4.2 Änderungsmanagement

Im Änderungsmanagement wird das strukturierte Vorgehen bei Änderungen beschrieben. Hiervon erfasst werden alle Änderungen von der Verschiebung der Zeitplanung, über die inhaltliche Änderung von Meilensteinen bis hin zur Neudefinition von Projektzielen.

Neben der Dokumentation und Information über Änderungen liegt ein weiterer Kern des Änderungsmanagements in der Entscheidung, ob eine Änderung beschlussrelevant ist oder nicht. Bei der Bewertung, ob eine Änderung beschlussrelevant ist oder nicht, steht der zuständige Projektleiter dem Teilprojektleiter unterstützend zur Seite (vgl. Kapitel 2.3).

4.2.1 Absehbare Überschreitung des Zeitplans

Ist es absehbar, dass der Zeitplan eines Teilprojektes mit den gegebenen Mitteln und Ressourcen nicht eingehalten werden kann, ist es die Aufgabe des zuständigen Teilprojektleiters, dafür eine Lösung zu finden. Dies kann u.U. die Aktualisierung des Zeitplans sein, sofern dies keine Auswirkungen auf den Regelbetrieb oder auf andere Teilprojekte hat. Hierzu sollte eine entsprechende Dokumentation und Abstimmung mit dem Projektleiter erfolgen (vgl. Kapitel 4.2.3).

Gehen mögliche Lösungswege darüber hinaus (wie etwa Bereitstellung weiterer Ressourcen), da ggf. Abhängigkeiten für andere Projekte bestehen oder eine anders hergeleitete hohe Priorität besteht, ist dafür ein Beschluss notwendig (2.3).

4.2.2 Änderungen der Ziele und inhaltliche Neuausrichtung

Über grundlegende Änderungen wie die Abänderung von gesetzten Zielen, Änderung der Meilensteinplanung oder die inhaltliche Neuausrichtung eines Teilprojektes muss ein Beschluss erfolgen. Hierzu werden die Änderungen durch das Monitoringteam beim KCD aufgenommen und bei nicht-priorisierten Teilprojekten ein entsprechender Sammelbeschluss für das zuständige Landesgremium ggf. per Umlaufbeschluss erstellt. Priorisierte Teilprojekte werden unmittelbar im Lenkungskreis DO behandelt. Hier ist der entsprechende Prozess zur Beschlussfassung (vgl. Kapitel 2.3) zu durchlaufen.

4.2.3 Dokumentation und Information

Allen Änderungen sollte eine hinreichende Dokumentation und Information zugrunde liegen. Änderungen benötigen für Außenstehende eine nachvollziehbare Dokumentation. So sollte jede vorgenommene Änderung zumindest durch eine Aktennotiz dokumentiert sein. Bei Änderungen mit Beschlussfassung sind die Unterlagen entsprechend zu ergänzen.

Aus den Teilprojekten sollte darüber hinaus eine Information an das Monitoringteam beim KCD erfolgen. Dies kann in Form der regelmäßigen Statusberichte erfolgen, bei denen die Änderungen entsprechend kenntlich gemacht sind. Über alle durch das Monitoringteam aufgenom-

menen Änderungen wird regelmäßig im zuständigen Landesgremium zusammenfassend berichtet. Änderungen, für die ein Beschluss durch das Landesgremium erforderlich ist, werden gesondert vorgetragen (vgl. Kapitel 4.2.2).

Zum Abschluss eines Teilprojektes muss dem Lenkungskreis DO ein Abschlussdokument (Ergebnisdokumentation) zur Verfügung gestellt werden. Der jeweilige Teilprojektleiter erstellt das Dokument und übergibt dieses an den zuständigen Projektleiter. Anschließend stellt der Projektleiter dieses Dokument dem Lenkungskreis DO zur Verfügung.

4.3 Eskalationsmanagement

Das Eskalationsmanagement greift, sobald Handlungsbedarf über die eigenen Zuständigkeiten hinaus besteht, also auf die nächst höhere Ebene eskaliert werden soll, um eine Lösung zu finden. Grundsätzlich ist der Prozess hierarchisch angelegt und wird über alle Ebenen durch den zuständigen Projektleiter betreut.

Der Projektleiter ist die erste Ansprechperson für den Teilprojektleiter, bei dem ein potentieller Sachverhalt für eine Eskalation vorliegt. In einem ersten Gespräch wird in gemeinsamer Abstimmung entschieden, ob der Weg einer Eskalation begangen wird. Sofern dies der Fall ist, wird der Sachverhalt durch den Projektleiter eskaliert (1. Eskalationsstufe). Dieser versucht im Dialog mit der Führungskraft oder Geschäftsführung eine interne Lösung zu finden und den Eskalationsprozess damit zu beenden.

Ist über diesen Weg keine Lösung zu finden, so ist an das zuständige Landesgremium zu eskalieren (2. Eskalationsstufe) und der zuständige Projektleiter bringt den Sachverhalt auf die Tagesordnung der nachfolgenden Sitzung. Kann über das Landesgremium eine Lösung gefunden werden, wird ein entsprechender Beschluss gefasst; dieser Beschluss kann im Änderungsmanagement aufgehen (bspw. dauerhafte Bereitstellung weiterer Ressourcen, Änderungen der Zeitplanung) oder es erfolgt der Vorschlag zum Abbruch des Teilprojektes; der Beschluss dafür erfolgt durch den Lenkungskreis DO. Ist keine Beschlussfassung möglich und handelt es sich um einen Sachverhalt mit strategischer Relevanz (ggf. sofern priorisierte Teilprojekte betroffen sind), eskaliert der zuständige Projektleiter an den Lenkungskreis DO (3. Eskalationsstufe) zur Beschlussfassung.

Bei priorisierten Teilprojekten liegt eine strategische Relevanz vor und es wird daher bei einem zu eskalierenden Sachverhalt unmittelbar nach der Konsultation des Projektleiters an den Lenkungskreis DO (3. Eskalationsstufe) zur Beschlussfassung eskaliert, sofern keine durch den Lenkungskreis an das Landesgremium delegierten Befugnisse zur Beschlussfassung bestehen.

Eskalationsprozess

Gespräch

1. Eskalationsstufe

2. Eskalationsstufe

3. Eskalationsstufe bei strategischer Relevanz

Beschlussfassung

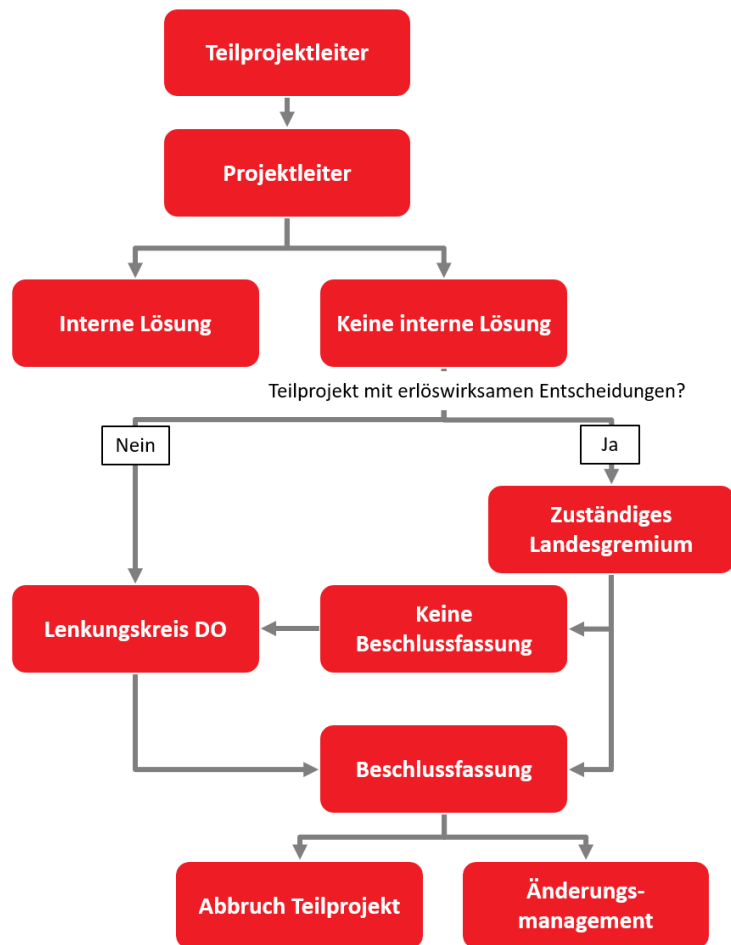


Abbildung 6: Prozess Eskalationsmanagement

5 Glossar

Abkürzung	Erklärung
AVV	Aachener Verkehrsverbund
DO	ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW
Delfi	Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
eTarif	Elektronischer Tarif
KCD	Kompetenzcenter Digitalisierung
KCM	Kompetenzcenter Marketing
LAK-N	Landesarbeitskreis Nahverkehr
MaaS	Mobility as a Service
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
WT	WestfalenTarif Gesellschaft
WVG	Westfälische Verkehrsgesellschaft
ZKS	Zentrale Koordinierungsstelle

6 Anhang

6.1 Unterlagen zur Aufnahme von Teilprojekten in die Digitalisierungsoffensive

6.1.1 Checkliste

Um in die Digitalisierungsoffensive aufgenommen zu werden, werden Teilprojekte anhand der nachfolgenden Checkliste geprüft.

Neben den 5 zu erfüllenden Pflichtkriterien enthält die Liste mehrere optionale Kriterien, die bei der Bewertung der Priorität dieser Teilprojekte einbezogen werden. Die dabei erreichte Punktzahl wird bei der Entscheidung über die Aufnahme der Teilprojekte berücksichtigt. Zugleich hat die Zahl auch Einfluss auf die Gewichtung von Teilprojekten innerhalb der Digitalisierungsoffensive. Die Checkliste ist dem Landesgremium gemeinsam mit der Beschlussvorlage vorzulegen (vgl. Kapitel 3.2).

Pflichtanforderungen			
Relevanz Koalitionsvertrag oder Digitalstrategie NRW			PFLICHT
Relevanz für mind. 1 DO-Ziel			PFLICHT
Risikomatrix liegt vor			PFLICHT
Vorgespräch mit dem Projektleiter hat stattgefunden			PFLICHT
Projektskizze mit Rollen und Zuständigkeiten liegt vor			PFLICHT
Bewertungskriterien			Mögliche Punktzahl
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beplanung des Teilprojekts 			
1. Einstufung der Erfolgswahrscheinlichkeit	niedrig		0
	mittel		1
	hoch		3
2. Es stehen ausreichend Kapazitäten und Budget zur Verfügung			1
3. Das Ziel / Definition of Done ist verständlich und messbar festgelegt			1
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf welche der fachlichen DO-Ziele zahlt das Teilprojekt ein? 			
1. Ermöglichung einer NRW-weiten Prüfung und Sperrung elektronischer Medien			1
2. Einführung eines landesweiten Check-In/Be-Out-Systems			1
3. Einführung eines grenzüberschreitenden EFM-Systems mit offenen Schnittstellen für inter- und multimodale Mobilität nach VDV-KA			1
4. Ausstieg aus dem Papierticket			1
5. Aufbau einer mandantenfähigen, landesweiten Datenbank für eTarife			1
6. Zentrale Bereitstellung von Fahrplan-, Ist- und Prognosedaten für die Fahrplanauskunft			1
7. Verbesserung der Datenqualität zur Fahrgastinformation und Anreicherung um Infrastrukturdaten (u.a. Open-Data-Plattformen)			1
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie öffentlichkeitswirksam ist das Teilprojekt? 	niedrig		0
	mittel		1
	hoch		3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Für welche Kooperationsräume ist das Teilprojekt relevant? 			
- NVR			1
- NWL			1
- VRR			1
Gesamtpunktzahl			Summe

Tabelle 1 Checkliste

6.1.2 Priorität

Die Bemessung der Priorität eines Teilprojektes erfolgt auf Basis der in der Checkliste erzielten Punktzahl (vgl. Kapitel 6.1.1). Zugleich wird daraus eine Gewichtung abgeleitet, die bei der Berechnung des Gesamtfortschritts der DO eine Rolle spielt (vgl. Kapitel 4.1.2). Unabhängig von der rechnerisch erzielten Punktzahl wird priorisierten Teilprojekten (wie bspw. IPSI, CIBO) aufgrund ihrer Außenwirksamkeit und Bedeutung bei der Erreichung des Systemkonzepts „Maas DO NRW“ die höchste Priorität und damit eine hohe Gewichtung zugeordnet.

Punkt- zahl	Priorität	Beschreibung	Gewichtung
≥10	AA	Priorisiertes Teilprojekt von zentraler Bedeutung für die Umsetzung der DO-Ziele und Erreichung des Zielbildes MaaS NRW.	3
8-9	A	Politisch wertvolles Teilprojekt, das mehrere DO-Ziele bedingt	2
4-7	B	Interessantes Teilprojekt im allgemeinen Umfeld der DO	1
2-3	C	Teilprojekt, das nur geringfügig zur politischen Agenda der DO beiträgt	0,5

Tabelle 2 Einstufung der Priorität

6.1.3 Risikomatrix

Diese Risikomatrix enthält eine für die ÖPNV Digitalisierungsoffensive standardisierte Liste von Risiken. Zugleich wird durch Zuordnung zu einer Institution kenntlich gemacht, welcher Akteur dieses Risiko steuern kann. Grundlage für diese Beurteilung ist die Frage nach der Zuständigkeit.

Da jedes Teilprojekt sehr individuell gestaltet ist, können projektspezifische Risiken bestehen. Diese sollten durch die Teilprojektleiter ergänzt und zugeordnet werden. Der Entwurf der ergänzten Risikomatrix sollte zwischen Teilprojektleitern und Projektleiter abgestimmt werden und wird Teil der Beschlussvorlage für das zuständige Landesgremium.

Risiken/Zuständigkeiten	Teilprojektleiter	VU (Name)	Verbund (Name)	ZV (Name)	LAK (Name)	Lenkungskreis DO	VM NRW
Allgemein							
Einschränkungen Regelbetrieb		X					
Datensicherheit			X				
Erreichung Programmziele						X	
Kommunikation							
Negative Außenwirkung						X	
Projektmanagement							
Verzögerung durch technische und organisatorische Abhängigkeiten					X	X	
Personelles Risiko	X						
Budget und Kostenrisiko	X						
Erreichung Teilprojektziel	X						
Projektspezifische Ergänzungen							

Risikomatrix

6.1.4 Template Beschlussvorlage

Um die Prozesse zur Vorlage von Beschlüssen im Lenkungskreis DO zu erleichtern, soll das untenstehende Format als Hilfestellung dienlich werden:

Beschlussvorlage

Der Lenkungskreis der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive hat die Umsetzung der folgenden Punkte zum Beschluss der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive vorliegen:

TOP 2: Aufnahme, Abnahme, Anpassungen, Beendigung von Teilprojekten

- Beschlusspunkt 1. Abnahme Sachstandsbericht DO 2019
- Beschlusspunkt 2. Abnahme Roadmap DO Gesamtprojektplan
- Beschlusspunkt 3. Abnahme des Teilprojekts Open-Data Portal

TOP 4: Organisationsstruktur

- Beschlusspunkt 4. Abnahme des DO-Handbuchs

TOP 2- Aufnahme, Abnahme, Anpassungen, Beendigung von Teilprojekten

Beschlusspunkt 1:

Abnahme des Sachstandsbericht der Digitalisierungsoffensive 2019

Der Sachstandsbericht dient der Visualisierung und Veröffentlichung von Entwicklungen in der Digitalisierungsoffensive aus dem Jahr 2019. Neben dem Beschluss zur Weiterentwicklung der Digitalisierungspunkten zur Prozessoptimierung wird auch der Sachstand von einzelnen Teilprojekten beschrieben.

Der Sachstandsbericht DO befindet sich in den Anlagen.

Lenkungskreis Beschluss

- Der Lenkungskreis DO nimmt die Inhalte des Sachstandsberichts ab.
- Der Lenkungskreis DO beschließt die Veröffentlichung des Sachstandsberichts DO 2019.