



Übertragbarkeit

Zielgruppe	
Für wen ist das Projekt zur Nachnutzung interessant?	Für alle Kommunen (Schulträger) in NRW, ggf. für freie Schulträger (z.B. Waldorfschulen) sowie für Verkehrsunternehmen und -betriebe.
Wer profitiert aus Sicht des Projektbüros am meisten von diesem Projekt? (<i>Bürger:innen, Behörde, Institutionen wie Schulen etc., Wirtschaft, weitere Akteure</i>)	Zum einen die Antragstellenden – hier die Personensorgeberechtigten sowie volljährige Schüler*innen. Sie können mit einem niederschweligen Antrag ihr Schülerticket beantragen. Die Schulträger profitieren, weil 80-90% der Anträge vollautomatisiert bearbeitet werden. Die Verkehrsbetriebe in NRW haben den Vorteil, den Ticketprozess im Anschlussprojekt über das KCD ebenfalls automatisieren zu können.
Praktische Übertragbarkeit	
Welche Konzepte sind nachnutzbar?	Konkret stehen in dem Projekt die nachfolgenden Konzepte/Leistungen zur Verfügung, die für Kommunen zur Nachnutzung interessant sind: Begleitende Projektdokumentation und -präsentation, Schnittstellenbeschreibung. Das Konzept wird durch das KCD weiter genutzt, um auf diese Weise auch den NRW-Verkehrsbetrieben mehr Automatisierung zu ermöglichen.



<p>Lösungsumfang (Welche frei verfügbaren Lösungen werden im Zuge des Projektes bereitgestellt?)</p>	<p>Frei verfügbar wird die OZG-Lösung (= Antrag Schülerticket) über das Kommunalportal NRW zur Verfügung stehen. Die weiteren Module aus dem DMR-Projekt können von den Kommunen – je nach technischer Voraussetzung (was ist bereits vorhanden) – erworben werden.</p> <p>Ansonsten ist der gesamte Prozess „Digitales Schülerticket“ vollumfänglich im Projekt berücksichtigt und durch Kommunen nachnutzbar. Nutzer*innen haben zudem die Möglichkeit, weitere Systeme/Datenbanken über eine standardisierte Schnittstelle anzuschließen.</p> <p>Darüber hinaus steht das gesamte Projektkonsortium seit Beginn des Projektes für Beratungen von interessierten Kommunen zur Verfügung. Das Projekt wurde zudem in diversen Online-Veranstaltungen präsentiert. Projektergebnisse und Umsetzungsstände werden über die OZG-Datenbank des KDN veröffentlicht.</p>
<p>Wann werden welche Elemente zur Verfügung gestellt?</p>	<p>Fortlaufend werden die Erfahrungen und Lösungen in Beratungs-/Austauschgesprächen und in Veranstaltungen mit anderen Kommunen geteilt.</p> <p>Ab Juli 2023 wird das gesamte System zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Projektdokumentation wird nach Projektabschluss zur Verfügung gestellt.</p>
<p>Wie geschieht die Zur-Verfügung-Stellung? (Links z.B. der Stadthomepage, oder weiteren Onlineportalen github)</p>	<p>Der Dienst kann über das Kommunalportal.NRW (bezogen auf den reinen Antrag) oder der Homepage/Serviceportale der Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Die weiterführende technische Lösung kann von Kommunen modular – je nach Erfordernis – von der regio iT bezogen werden.</p> <p>Darüber hinaus werden nach Abschluss des Projektes die Unterlagen auf u. a. auf der Webseite der Digitalen Modellregion „Ostwestfalen-Lippe“ zur Verfügung gestellt.</p>



Voraussetzungen bei Übertragung – Worauf baut das Projekt auf?

<p>Welche Beteiligungsrechte sind zu bedenken? (z.B. Welche Infrastruktur muss bereits vorhanden sein?)</p>	<p>Um den Antrag des „digitalen Schülertickets“ zur Verfügung zu stellen, muss zumindest ein Serviceportal oder das Kommunalportal.NRW zur Verfügung stehen.</p> <p>Idealerweise verfügt die Kommune darüber hinaus über eine zentrale Schülerdatenbank. So können automatisierte Datenabgleiche durchgeführt werden, um Wohnort, Klassenstufe etc. festzustellen. Dies reduziert die internen IT-Aufwände erheblich. Zudem benötigt die regio iT die Koordinaten der vorhandenen Schulen sowie deren Eingänge, da dies für die Entfernungsmessung zwischen Schule und Wohnort essentiell ist.</p>
<p>Organisatorische Voraussetzungen (z.B. Welche Gremien müssen dem Projekt zustimmen?)</p>	<p>Die Entscheidung zur Einführung von OZG-Diensten ist durch das entsprechende Gesetz bereits auf Bundes- und Landesebene getroffen worden.</p> <p>Für den weiterführenden Prozess ist eine Entscheidung der Kommune (i.d.R. Fachamt und/oder Digitalisierungsbüro) erforderlich. Außerdem muss für die Einführung des Systems die IT-Abteilung und die Sachbearbeitung eingebunden werden.</p>

Kosten bei Übertragung (ggf. Spannbreite)

<p>Kosten der Einführung</p>	<p>Hierzu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine valide Auskunft erteilt werden.</p>
<p>Kosten des Betriebs (Angabe jährlicher Kosten)</p>	<p>Hierzu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine valide Auskunft erteilt werden. Tendenziell eher niedrig, da wir ein standardisiertes System aufbauen, welches flächendeckend in NRW betrieben werden kann.</p>



Personalaufwand bei Einführung (<i>Personentage und Zeitraum</i>)	<p>Hierzu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine valide Auskunft erteilt werden.</p> <p>Die Spannweite ist stark abhängig von den technischen Begebenheiten vor Ort, den einzubeziehenden Stellen, ggf. notwendigen Anpassungen an Software oder Prozessen, Schulungsbedarf, etc. Die reine Software-Einführung erzeugt nur wenige PT-Aufwand (Abstimmungen sowie Erfassung der Stammdaten).</p>
Personalaufwand bei Betrieb (<i>Angabe jährlicher Kosten</i>)	<p>Hierzu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine valide Auskunft erteilt werden.</p> <p>Allerdings wird es nach der Einführungsphase zu einer erheblichen Entlastung der Fachämter und Schulsekretariate.</p>
Welche spezifischen Kenntnisse sind hierzu erforderlich?	<ul style="list-style-type: none"> • IT-Kenntnisse • Projekt-/Prozessmanagement • Verwaltungsspezifische Grundlagen • SchülerfahrkostenVO NRW
Mögliche Finanzierungsquellen	Etat der jeweiligen Kommune (Haushaltsmittel).
Nutzen bei Übertragung	
Direkter Nutzen / Einsparungen	Die automatisierten Prozessschritte führen zu erheblichen Aufwandsreduzierungen im Bereich der Antragstellenden, Schulsekretariate, Fachämter, IT-Services (wenn zentrale Schülerdatenbank eingeführt wird). Zudem besteht ein großes Einsparpotential auf Seiten der Verkehrsbetriebe durch das KCD-Anschlussprojekt, dadurch dass Daten direkt über eine Schnittstelle von den Schulämter/Schulen zu den Verkehrsbetrieben kommen.
Indirekte Einsparungen	Durch die Prozessoptimierung wird der Großteil der gestellten Anträge automatisiert verarbeitet. Somit bleibt den Mitarbeitenden in der Verwaltung mehr Zeit für die Prüfung und Bearbeitung von Ausnahmefällen.



<p>Langfristiger Nutzen (z.B. Welche Folgeprojekte werden ermöglicht?)</p>	<p>Weiteroptimierung der Ausnahmefälle (nicht medienbruchfreien Tatbestände), wenn die erforderliche digitale Infrastruktur gegeben ist.</p> <p>Das Projekt bildet die Basis für das Folgeprojekt des KCD, welches langfristig eine flächendeckende Ausbreitung von E-Schülertickets vorsieht. Außerdem wird die Akzeptanz für die Nutzung von ÖPNV wird ggf. gestärkt.</p>
<p>Nutzen für Stakeholder (z.B. Nutzen, der nur für Bürger:innen / Unternehmen / ... anfällt)</p>	<p>Bürger*innen brauchen künftig nur noch einmal einen Antrag stellen und das Kind erhält automatisch für jedes neue Schuljahr ein neues Schülerticket (auch bei Wechsel der Schulform). Die derzeitig papierbasierte Antragsstellung wird abgelöst.</p> <p>Schulträger und Schulen: Durch die Prozessoptimierung wird der Großteil der gestellten Anträge automatisiert verarbeitet. Somit bleibt den Mitarbeitenden in der Verwaltung mehr Zeit für die Prüfung und Bearbeitung von Ausnahmefällen.</p>



Hinweise

Rechtliche Rahmenbedingungen

Welche rechtlichen Rahmenbedingungen wurden analysiert (z.B. hinsichtlich Lizenzierungsüberlegungen, Genehmigungsverfahren, etc.)

- SchülerfahrkostenVO NRW
- DSGVO

Welche rechtlichen Hürden sind aufgetreten? Wie konnten diese gelöst werden?

Derzeit wird eruiert, wie ein Meldedatenabgleich im Antrag rechtskonform möglich ist.

Sonstige Erfahrungswerte

Best Practices (*Was kann anderen Anwendern empfohlen werden?*)

Interkommunales Projektteam wie bei uns einführen – aus allen Regionen (teils gibt es regionale Besonderheiten, die man berücksichtigen muss) und allen Größenordnungen, so dass im Ergebnis eine Lösung erarbeitet wird, die flächendeckend genutzt werden kann.

Lessons Learned (*Was kann nicht empfohlen werden? Was sollte vermieden werden?*)

Es ist wichtig, klar herauszustellen, dass im Sinne der Digitalisierung auch Standardisierung erfolgen muss, damit kommunale Sonderlocken abgebaut werden können.



Umsetzung

Projektbestandteile	
Welche Teilprojekte gibt es und hat sich diese Einteilung bewährt?	<p>Das Projekt selbst ist ein Teilprojekt, ebenso wie das Teilprojekt zur Umsetzung der OZG-Leistung „Schülerbeförderung“.</p> <p>Das vorliegende Projekt ist wiederum in Arbeitspakete eingeteilt (siehe auch Anlage 1)</p> <p>AP 1: Entwicklung von Einführungskonzept und digitaler Lösung AP 1.1: Prüfungsvorgang Schulen AP 1.2: Entfernungsmessung AP 1.3: Entfernungsmessung Auswertung AP 1.4: Bewilligung und Ablehnung von Anträgen/Rückerstattung/Einzahlung AP 1.5: Statistik- und Berichtsfunktion AP 1.6: Schnittstellen</p> <p>AP 2: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit AP 2.1: Koordination/Presse AP 2.2: Präsentation/Projektvideo AP 2.3: Wissensvermittlung</p>
Zeitschiene	
Gesamtzeitübersicht des Projektes (ggf. Zeitplan im Anhang)	01.07.2021 – 31.01.2023, siehe Anlage 1 und 2
Projektphasen und Meilensteine	siehe Anlage 2
Dauer von erster Überlegung zu Beschluss über Projektbeginn bis hin zu Projektabschluss / Betriebsaufnahme	Ca. 2 Jahre Vorlaufzeit bis zur Projektbewilligung. Seit Projektbeginn Umsetzung analog zur Meilensteinplanung, siehe Anlage 2.



Stakeholder (ggf. Stakeholderübersicht im Anhang)

<p>Wie ist das Projektteam aufgebaut? (ggf. Projektorganigramm im Anhang)</p>	<p>Kooperations-/Verbundpartner: Stadt Gütersloh, Stadt Bielefeld, regio iT (+ KDN als unterstützende Koordination)</p> <p>- Lenkungskreis: Paritätisch besetzt aus hochrangigen Mitgliedern der Kooperationspartner mit weitreichenden Entscheidungskompetenzen</p> <p>- Projektsteuerung: Projektdurchführung, Repräsentation sowie Durchsetzung von notwendigen Entscheidungen im Lenkungskreis durch Gesamtprojektleitung und technische Projektleitung, sowie weitere fachliche Mitarbeitende der Kooperationspartner ? siehe „Rollen“</p> <p>Assoziierte Partner: Stadt Herford, Städteregion Aachen, Kreis Soest, Stadt Soest, Stadt Lippstadt, Kreis Gütersloh, Stadt Wuppertal, Gemeinde Schalksmühle, Stadt Minden</p> <p>Projektbeteiligte im OZG-Projekt „Schülerbeförderung“: KDN</p> <p>Projektbeteiligte im KCD-Anschlussprojekt „E-Ticket NRW“: Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) als Vertretung der Verkehrsunternehmen in NRW</p>
<p>Welche Rollen gibt es im Projekt?</p>	<p>Gesamtprojektleitung Projektmitarbeitende der Städte aus Fach und IT Technische Projektleitung Softwarearchitekt*in Softwareentwickler*in Testmanager*in</p>
<p>Welche spezifischen Kenntnisse sind erforderlich?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtprojektleitung: Projekt-/Prozessmanagement, IT-Kenntnisse, verwaltungsspezifische Kenntnisse, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing • Projektmitarbeitende: verwaltungsspezifische Kenntnisse, Projektkoordination • Technische Rollen: IT-Kenntnisse, Projektmanagement, Anwendungsentwicklung, Testmanagement • Fachämter: SchülerfahrtkostenVO NRW



<p>Wie hoch ist der Personalaufwand? (<i>VZÄ für wie viele Monate aufgeschlüsselt nach Akteuren</i>)</p>	<p>Sehr hoch – aufgrund der medienbruchfreien Projektkonzeption und der damit verbundenen Entwicklung einer technischen Lösung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Softwareentwickler*innen: 292 PT - Softwarearchitekt*in: 59 PT - Technische Projektleitung: 83 PT - Testmanager*in: 77 PT - Gesamtprojektleitung: 111 PT - Kommunale Projektmitarbeitende: 234 PT <p>Weitere Beteiligte (KDN, KCD, assoziierte Partner etc.): geringerer Aufwand, Zuarbeit und einzelne gemeinsame Termine</p>
<p>Wie verändern sich die Personalanforderungen beim Übergang von Projekt zu Regelbetrieb?</p>	<p>Es wird künftig weniger Personal in den Fachämtern benötigt sowie eine erhebliche Entlastung der Schulsekretariate damit einhergehen.</p>
<p>Welche Verwaltungsebenen/Stellen müssen einbezogen werden?</p>	<p>Fachamt, IT-Service, Verwaltungsvorstand</p>
<p>Wie sieht das Modell zur Beauftragung bzw. zur Zusammenarbeit zwischen privatwirtschaftlichen Akteuren und Mandanten (<i>z.B. Kommune aus</i>)</p>	<p>Konventionelle Beschaffung</p>
<p>Im Falle von konventioneller Beschaffung</p>	<p>Innovationspartnerschaft</p>
<p>Herausforderungen bei der Umsetzung</p>	
<p>Ex Ante (<i>Welche Hürden müssen vor Projektbeginn überwunden werden? Welche Lösungsansätze wurden gewählt?</i>)</p>	<p>Projektkommunen müssen sich von analogen Prozessen lösen und offen sein für standardisierte digitale Lösungen inkl. der damit zusammenhängenden digitalen Prozesse. In Workshops wurde dafür sensibilisiert.</p>
<p>Laufend (<i>Welche Herausforderungen gab es während des Projektverlaufs? Welche Lösungsansätze wurden gewählt?</i>)</p>	<p>Nachträgliche Einführung eines Meldedatenabgleiches. Hier wurde das Projektdesign an entsprechender Stelle ergänzt, was intern im kleinen Projektkonsortium erörtert und im Lenkungskreis festgelegt wurde.</p>



Ex Post (Welche Herausforderungen mit Hinblick auf den Betrieb sind aufgetreten, z.B. Akzeptanz der Lösung, Betriebsverantwortlichkeit, Finanzierung des Betriebs? Welche Lösungsansätze wurden gewählt?)	Regelmäßige Testphasen beziehen sämtliche beteiligte Stakeholder (auch assoziierte Partner) mit in den Entwicklungsprozess mit ein. Da die Konzeptionsphase bereits Bottom-Up erfolgte, ist eine Akzeptanz gegeben.
Alternativen	
Gab es zu den gewählten Lösungswegen betrachtete Alternativen?	Nein – wir haben gemeinsam diese Wege begangen.
Welche Alternativen sind für Mandanten (z.B. Kommunen) empfehlenswert?	Kann man nicht pauschalisieren – das hängt davon ab, welche Herausforderung konkret gelöst werden soll.

Sonstiges

Anmerkungen	
Haben Sie weitere Kommentare oder Anregungen?	Keine Kommentare oder Anregungen.