



Foto: Mario Gegenhuber

Fahrgast-Information: Am runden Tisch diskutieren Jörg Angerer, Sylvia Leodolter, Stefan Seer, Martin Blum, Christian Eder, Franz Schwammenhöfer, Martin Oster, Wolfgang Schroll (v.li.n.re.)

vco-roundtable

Information macht mobil

Was helfen die schönsten Züge und Busse, wenn die Auskunft, wann und wo sie fahren, mangelhaft ist oder der Grund für Störungen unbekannt bleibt. Fachleute diskutierten auf Einladung des VCO, was es zu einer optimalen Mobilitätsinformation braucht.

Von Christian Höller und Johanna Uttenthaler

Rechtzeitige und umfassende Information ist klarer Hauptwunsch der Fahrgäste, zitiert **Sylvia Leodolter**, Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien, eine AK-Umfrage, und zwar nicht nur im Störungsfall. Die Verkehrsdiensteverträge müssen daher definieren, was gute Fahrgast-Information ist. Da jedes Unternehmen nur aus der eigenen betriebswirtschaftlichen Logik heraus agiert, ist nicht automatisch der Kunde das Maß. Daher muss der Rahmen für hohe Qualitäts- und Sozialkriterien von außen gesetzt werden, durch das Verkehrsministerium und die Länder als Eigentümer und Besteller.

Für **Wolfgang Schroll**, Geschäftsführer des Verkehrsverbund Ost-Region, ist Information integrierter Teil der Verkehrsdienstleistung. Daher muss der Kunde im Focus stehen. Die strategischen und internen Bedürfnisse der Unternehmen müssen sich dem unterordnen. Das könnte so funktionieren: Alle Informationen werden auf einer neutralen Plattform zusammengespült, die dem Kunden umfassende Information ermöglicht und aus der jedes Unternehmen seine spezifische Information – etwa für die On-Trip Fahrgast-Info – generieren kann. Dazu braucht es noch viel Diskussion – aber zuletzt verbindliche Regeln.

Es ist wichtig, so **Stefan Seer** vom AIT, Austrian Institute of Technology Mobility Department, Informationen individualisiert zum Kunden zu bringen, um einen Informations-Overflow

zu vermeiden. Das System muss auch die tägliche Route oder Präferenzen des Nutzenden lernen können. Hohe Qualität und Intermodalität der Informationen ist wichtig, weil darüber die Verkehrsmittelwahl beeinflusst wird.

Bernhard Engleder, MA 28 – Straßenverwaltung und -bau, leitend an der multimodalen Internetplattform AnachB beteiligt: „Wir brauchen eine neutrale Kommunikations-Plattform, in die alle – Asfinag, ÖBB, VOR, Länder etc. – ihre Daten einbringen und zu der alle einen gleichberechtigten Zugang haben.“ Ziel sei eine gemeinsame, stets aktuell gehaltene Online-Verkehrsinformation für Straße, Öffentlichen Verkehr, Gehen und Radfahren als Basis für Routing-Info von Haus zu Haus.

Ein Kernproblem sieht **Christian Eder**, Geschäftsführer ÖBB-Postbus GmbH, in den unterschiedlichen technischen Lösungen, die existieren. Das muss organisatorisch zusammengebracht werden, damit nicht unterschiedliche Informationen zu der gleichen Fragestellung zum Kunden kommen. Eder nennt die Schweiz für ihre gute Zusammenarbeit zwischen Verbänden und SBB als Vorbild, wo jeder eine Stimme hat und die SBB ein Veto-Recht.

Der „organisatorische Knödel“ – hier die öffentliche Hand, die finanziert, da die Verkehrsunternehmen, die im Auftrag der öffentlichen Hand agieren, und dort die Fahrgäste – muss entwirrt werden, betont **Jörg Angerer**,

Geschäftsführer im Verkehrsverbund Tirol, damit diese Fäden parallel laufen und zu einem starken Seil verflochten werden. Fahrgast-Information ist Infrastruktur, die die Kundinnen und Kunden über Netz, Takt und Tarif informiert. Er sieht daher die Verkehrsverbände in der Rolle von Infrastrukturbetreibern, die diese Informationen kontinuierlich sichern.

Für **Franz Schwammenhöfer** vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an den Abweichungen zum Regelbetrieb und wie diese kommuniziert und die nötigen Maßnahmen gesetzt werden, die Kompetenz eines Unternehmens zu erkennen. Die Rahmenbedingungen ändern sich zur Zeit stark: In der EU wurde vor wenigen Wochen die Telematik-Direktive verabschiedet, da stehe viel über Fahrgast-Information drin, die komme jetzt ins EU-Parlament und müsse dann in den nächsten zwei Jahren umgesetzt werden.

Martin Oster von Thales betont, dass die unterschiedlich vorhandenen Datenquellen genutzt werden können um konsistente und aktuelle Informationen für den Fahrgast aufzubereiten. Beispielsweise ist das Dispositionssystem ARAMIS von Thales in allen fünf Betriebsführungszentralen bei den ÖBB im Einsatz und kennt die aktuelle Fahrplanlage der Züge im ÖBB Netz. Europaweite Standardisierungen sind erforderlich um den Datenaustausch zwischen den unterschiedlichen Systemen der Verkehrsträger zu gewährleisten.