

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

5. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 19.03.2009  
in Siegen-Geisweid

Öffentliche Sitzung

**TOP: 5**

**Vorlage: 05/09**

Probleme im Bereich „Fahrgastinformation im NWL“

**Grundlagen:**

**Berichterstatter:**

Herr Czuka

**Begründung:**

- siehe Fortsetzungsblätter –

**Kosten:**

keine

**Beschlussfassung NWL:**

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	<b>X</b>
--	-----	--	-------	----------

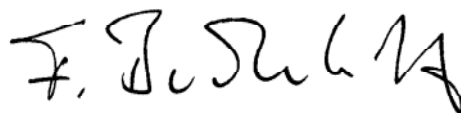
Einfache Mehrheit:	<b>X</b>	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	---------------	--	-------------	--

**Beschlussvorschlag:**

1. Der bisher auf Soll-Daten basierende landesweite ÖV-Datenverbund soll gemeinsam mit NVR und VRR in Hinblick auf eine Integration von Ist-Daten im SPNV und ÖPNV erweitert werden. Gemeinsam mit dem NVR und VRR soll dazu ein landesweites Konzept für den Betrieb einer eigenen Datendrehzscheibe (IDS-Server) entwickelt werden.
2. Zur Verbesserung der Online-Information an Bahnstationen soll ergänzend dazu eine Kooperation mit DB Station & Service (StuS) angestrebt werden. Bei einer eventuellen Datenüberlassung von Echtzeit-Daten der NE-Bahnen sind Nutzungsvereinbarungen abzuschließen, die einen Missbrauch der NE-Daten ausschließen und eine nicht kommerzielle Verwendung im Sinne der SPNV-Aufgabenträger sicherstellen.



Winfried Stork  
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Probleme im Bereich der „Fahrgastinformation im NWL“****Begründung:****I.**

Seit Anfang dieses Jahres sind Probleme in der Echtzeit-Auskunft bei jenen Mitgliedsverbänden des NWL aufgetreten, die mit DB Regio AG und / oder Station und Service AG bereits Verträge über Auskünfte von Fahrplanabweichungen im SPNV auf Monitoren an Bahnhöfen (ZRL) bzw. Informationsstelen auf Bahnsteigen (ZVM) geschlossen haben. Bis Ende 2008 wurden sowohl die Monitore als auch die Informationsstelen mit prognostizierten Fahrplanabweichungen der DB Regio AG auf Basis ihres **RIS**-Systems (Reisenden-Informationssystem) versorgt. Bei den von der DB überlassenen Daten handelt es sich um von DB Netz gesammelte Daten, die der Transportleitung von DB Regio und Fernverkehr weitergemeldet und dort in ihrem weiteren Verlauf prognostiziert („veredelt“) werden.

Nachdem beim ZRL und ZVM seit dem letzten Fahrplanwechsel an Bahnstationen mit „Echtzeit“-Auskünften auch NE-Bahnen halten, blieben die entsprechenden Monitore bzw. Informationsstelen dort bezüglich der Angebote von Wettbewerbern der DB unversorgt. Das lag daran, dass Rohdaten über die Betriebsabläufe von NE-Bahnen von DB Netz nicht ins RIS-System sondern in das **IRIS**-System (internes Reisenden-Informationssystem) von DB Station und Service eingespeist werden. Von diesem IRIS-System aus ist jedoch eine Datenversorgung des Auskunftssystems für die Monitore im Bereich des ZRL (bisher HAFAS-System der DB Regio via Internet) nicht möglich ist bzw. für die Informationsstelen im Bereich des ZVM bis Ende Februar nicht möglich war. Letztere werden von DB Station & Service seitdem selbst via ihrer Fahrgastinformationsanlage (FIA) in Münster Hbf gespeist. Ein automatischer Datentransfer ist dabei jedoch nicht realisiert. Alle Fahrplanabweichungen bei NE-Bahnen müssen vielmehr von DB-Mitarbeitern in der 3S-Zentrale händisch eingepflegt werden („Ansager“). Die von den NE-Bahnen durch DB-Netz erfassten Rohdaten werden zudem hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklung bis zur Ankunft am jeweiligen Bahnhof im Gegensatz zu den RIS-Daten von DB Regio nicht weiter bearbeitet.

Von DB Station und Service wird angestrebt, dass künftig die NE-Bahnen selbst

**Probleme im Bereich der „Fahrgastinformation im NWL“**

Echtzeit-Daten an das IRIS-System liefern - sei es durch von ihnen selbst „veredelte“ DB Netz-Daten wie bei RIS oder durch Überlassung der inzwischen zunehmend selbst durch eigene rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) erfassten - deutlich höherwertigeren - Echtzeit-Daten. Für einen Transfer von RBL-Daten der NE-Bahnen ins IRIS-System gibt es aber noch keine Schnittstellen. Damit hätte die DB über IRIS zurzeit den einzig vollständigen Überblick über das gesamte Betriebsgeschehen im SPNV. Vor einer Lieferung von Echtzeitdaten von NE-Bahnen an das IRIS-System sollte daher mit DB Station und Service eine Nutzungsvereinbarung geschlossen werden, die einen Missbrauch der gelieferten Daten ausschließen und Mitsprachrechte hinsichtlich ihrer Verwendung einräumen. Zudem werden von DB-System, die von DB-Regio intern mit der Weitergabe der DB-eigenen RIS-Daten beauftragt wurden, inzwischen nicht unerhebliche Gebühren für die Aufbereitungen der RIS-Daten jeweils auch für Zwecke der dynamischen Fahrgastinformation und der Anschlusssicherung verlangt. Die dazu gemäß der VDV-Richtlinie 453/454 erforderlichen Formate unterscheiden sich von jenen für die Fahrplanauskunft!

Von den drei SPNV-Aufgabenträger in NRW sollte daher ein eigenes Netz von Ist-Daten-Servern (IDS) aufgebaut werden, das vom IRIS-System unabhängig ist. Betreiberunabhängige IDS sind auch deshalb erforderlich, um künftig Online-Auskünfte über die Fahrplanlage nicht erst vor Ort an ausgewählten Bahnstationen, sondern bereits bei der Internet-Auskunft durch die diversen am Markt vorhandenen Fahrplanauskunftssystemen betreiberneutral geben zu können. Dazu ist es notwendig, im landesweiten ÖV-Datenverbund auch IST-Daten untereinander auszutauschen. Die jeweiligen IDS sollten dabei in den ÖV-Datenverbund (vgl. TOP 5) integriert werden. Unter den 3 SPNV-Aufgabenträgern in NRW wird daher zurzeit ein entsprechendes Konzept erarbeitet (vgl. **Anlage 1**).

Erste IDS sind bereits beim NVR und VRR realisiert. Letzterer ist mandantenfähig konzipiert und könnte bei Realisierung der entsprechenden Schnittstellen zu den NE-Bahnen von den Mitgliedsverbänden des NWL mitgenutzt werden. In der beigefügten **Anlage 2** ist dargestellt, von welchen NE-Bahnen der IDS beim VRR zur Zeit im Testbetrieb Daten erhält und bis wann beim VRR die jeweils erforderlichen Schnittstellen für den produktiven Einsatz realisiert sein sollen. Nach Angaben des VRR werden danach bis auf DB Regio und die Hellertalbahn die Echtzeitdaten aller anderen SPNV-Betreiber im Laufe dieses Jahres für elektronische Fahrplanauskünfte im

**Probleme im Bereich der „Fahrgastinformation im NWL“**

Bereich des NWL verfügbar sein. Zur Nutzung der Echtzeitdaten auch für dynamische Fahrgastinformationen und Anschlusssicherungen sind beim VRR zusätzliche Aufbereitungen erforderlich. Auch diese Arbeiten könnten in diesem Jahr abgeschlossen werden, so dass dann ein kompletter IDS auch für den NWL zur Verfügung stünde.

Mit Vorliegen der vom VRR derzeit entwickelten Schnittstellen zwischen den RBL-Daten von Verkehrsunternehmen und dem IDS im Rahmen des ÖV-Datenverbundes kann dann gegebenenfalls die Datenversorgung für die Monitore auf Bahnsteigen im Bereich des ZRL bzw. der Informationsstelen auf Bahnsteigen im Bereich des ZVM auf eine andere Grundlage gestellt werden. Für die beiden Mitgliedsverbände böte sich an, ihre bisherigen Verträge mit DB Station und Service bzw. DB Regio über die Online-Auskunft auf ausgewählten Bahnhöfen zu aktualisieren.

**II.**

Ein anderes Problem bei der Online-Fahrplaninformation der DB ist nach wie vor, dass die DB auf ihren **Internetseiten** weiterhin nach eigenem Gusto Fahrplaninformationen gibt. Anstelle der von uns gewählten Produkt- und Linienbezeichnungen werden in der Fahrplanauskunft durch die DB im Regelfall (Ausnahme S-Bahn) nur die für Fahrgäste irrelevanten Zugnummern kommuniziert. In diesem Zusammenhang muss aber darauf hingewiesen werden, dass in keinem der bisher in Westfalen geschlossenen Verkehrsverträge Regelungen zur Fahrplaninformation vereinbart worden sind. Entsprechende Fahrplan- und Tarifinformationen erfolgen also „freiwillig“ im Rahmen des jeweiligen Marketings der Verkehrsunternehmen. Sie müssen dabei aber diskriminierungsfrei das gesamte SPNV-Angebot umfassen (Vgl. Urteil des Landgerichtes Berlin vom 16.06.2003, mit dem die DB verpflichtet wurde, in ihre Fahrplanmedien auch Informationen über das Angebot von CONNEX mit aufzunehmen (AZ 102O168 / 02 Kart LG Berlin)).

Die aktuellen Erfahrungen zeigen, dass es sehr sinnvoll ist, sich auch hinsichtlich der Online-Fahrplanauskunft als Aufgabenträger unabhängig von den Eisenbahn-Unternehmen selbst zu organisieren und für einen einheitlichen Auftritt im Sinne eines Verbundes von SPNV und ÖPNV zu sorgen. Nicht zuletzt kann dadurch auch ein nichtkommerzieller Mehrnutzen - etwa durch Verknüpfung der Fahrplan- und Tarif-

**Probleme im Bereich der „Fahrgastinformation im NWL“**

auskünfte mit z. B. touristischen Angeboten - generiert werden, der Fahrgäste stärker an die jeweilige Region bindet. In eine solche eigene Fahrplanauskunft könnten über eigene IDS auch Fahrplanauskünfte auf Ist-Datenbasis integriert werden. Zurzeit ist der NWL in dieser Hinsicht diffus aufgestellt. Zusätzliche Informationen zu den Auskünften der Verkehrsunternehmen im SPNV (und ÖPNV) werden zurzeit vom npv und ZWS über eigene elektronische Auskunftssysteme (EFA bzw. ASS) und von den übrigen Mitgliedsverbänden über Verlinkungen zum EFA-System des VRR geboten.