

**Vortrag Dr. Schnittger, FAW Ulm,
"DELFI, Orakel oder verlässliche Mobilitätsauskunft"
Stand der Soft- und Hardware und der wissenschaftlichen Entwicklung.**

Bevor ich näher auf Delfi selber eingehe vielleicht erstmal die Frage an sie Wo Ulm liegt, ist ihnen vielleicht noch bekannt. Wüssten Sie, wie sie mit dem Nahverkehr zur Uni in Ulm kommen? Ich glaube eher nicht. Nun ist Ulm eine grössere Stadt, wenn sie aber im schon öfter zitierten Oberbayern ein Dörfchen besuchen wollen, stehen sie ziemlich im Regen. DELFI ist eine Initiative des Bundesverkehrsministeriums das sich gesagt hat, es kann doch nicht sein, daß wir eine derartig schlechte Information [über die öffentlichen Verkehrsmittel haben] [Cassettenwechsel].

Gleich vorweg - Orakel oder verlässliche Auskunft. Man konnte uns im vergangenen Herbst auf dem ITF-World-Congress und dieses Jahr auf der Cebit besuchen und konnte sich davon überzeugen, dass es funktioniert. Und zwar von Haustür zu Haustür, so wie hier dargestellt auf dem Bild. Sie konnten sich irgend eine Adresse in München herausuchen, sie konnten sich irgend ein Adresszielgebiet in Berlin herausuchen und haben dann eine Verbindungsauskunft Nahverkehr/Fernverkehr/Nahverkehr bekommen. Das geht auch über Nahverkehrskombinationen hinweg. Eines der größten Probleme dabei ist, dass man - und daran arbeiten wir im Wesentlichen - die ganzen Daten zusammenbekommt. Wir sind in sofern auf den Ländern sehr zu Dank verpflichtet, dass sich die Verantwortlichen aller Bundesländer wohlgerne, dazu bereit erklärt haben, die Initiativen in die Hand zu nehmen und dafür zu sorgen, dass die Datengrundlage geschaffen wird. Es ist irgendwie plausibel und klar. Bei dem Münchener/Berliner Beispiel - das sind große Städte, die haben auch Geld, die können so etwas schon einmal machen. Es gibt viele kleinere Gemeinden, die haben erheblich weniger Geld und deswegen ist es ganz wichtig, dass die Länder gesagt haben, mit ihrer Möglichkeit jetzt durch die Regionalisierung verfügen sie über das Geld und sie werden dafür sorgen, dass auch flächendeckend die Daten erhoben werden. Natürlich nicht sofort, alles braucht seine Zeit, aber es wird erfolgen. Und es wurde heute bereits schon einmal angesprochen, diese Vision Man hat irgendwo ein Gerät und steht vielleicht nach einem schönen Marsch irgendwo im Grünen und möchte nun wissen, wie komme ich denn mit dem ...PNV überhaupt wieder nach Hause. An dieser Vision arbeiten wir ganz konkret, d.h. diese Geräte gibt es auch schon zum Teil. Was aber im Wesentlichen fehlt ist die Datengrundlage, auf der diese Geräte arbeiten können, und genau dafür sorgt DELFI. Sie können neben den Messen, die teilweise natürlich jetzt vorbei sind ob wir zu weiteren Messen gehen werden, ist so noch nicht sicher, letztendlich wollen wir sie in den Betrieb übernehmen ob aber sie können sich heute unter der Internet-Seite www.delfi.de bereits über den Stand informieren. Sie können sich über vereinzelte natürlich noch nicht zusammenhängende Verkehrsinformationssysteme heute bereits schon online informieren. Die sind lückenhaft. Das wird man feststellen, wenn man einige spezielle Verbindungen sucht. Aber letztendlich muss man das als eine ganz wichtige erste Grundlage ansehen, die wir sukzessiv ausbauen werden.

Ich bedanke mich.

Frage

Ich bin nicht so ein Computerfreak, dass ich, wenn ich von A nach B fahren möchte, eine Web-Seite aufrufe. Wissen Sie von Initiativen oder von Bemühungen, einen Service einzurichten, wo ich als Nicht-Autofahrer anrufen kann "Ich möchte von Kaff A nach Dorf B" und jemand sagt mir dann verbindlich den aktuellen Stand der Verbindung. Eine CD ist nach einem halben bzw. einem Jahr nicht mehr ganz aktuell.

Antwort

Das, was ich vorhin gesagt hatte mit den Visionen, mit den Geräten, muss man sicherlich auch so verstehen Es gibt einfach gewisse Produktinnovationen, die brauchen eine gewisse Vorlaufzeit. Ich wollte damit auch nur sagen, das ist nicht nur eine Fiktion, sondern das ist eine Realität, an der gearbeitet wird. Diese Informationssysteme, die nach Möglichkeit bereits schon das eigene Nutzerprofil - einfach einmal so genannt - drin haben, d. h. sie wissen ganz genau, dass irgend jemand z. B. keine Tunnels mag. Das kann man selbst einprogrammieren. Es gibt einfach Leute, die wollen nicht durch den Elbtunnel in Hamburg fahren. Denen ist das unangenehm. Es gibt Möglichkeiten, das zu umgehen und die Systeme zukünftig, die dann personalisiert sind, die wissen das, denen kann man das eingeben.

Das ist etwas, was eine gewisse Zeit braucht, bis das vorhanden ist. Sie können heute - ich habe gesagt, wir arbeiten an dieser Datenbasis. Die Bundesbahn gehört sicherlich zu den intensivsten Verfechtern dieser Lösung. Man muss sicherlich zugeben, sie hat auch eines der intensivsten Interessen daran. Und sie können selbstverständlich diese Informationen auch unter den entsprechenden Telefonnummern, über die sie heute schon Verkehrsinformationen abgreifen können [erhalten]. Sei das bei Ihrem lokalen Verkehrsunternehmen - genannt sei hier wieder der MVV - sei es bei der Telefon-

auskunft der Deutschen Bahn oder sei es von einer anderen Telefonauskunft von größeren Gemeinden und Kommunen, die das in aller Regel eingerichtet haben; den Verkehrsverbänden. Diese Informationen können Sie heute schon abrufen. Ich hatte vorhin gesagt, diese Datenbasis ist leider noch nicht vollständig da, also dass sie heute noch nicht von jeder beliebigen Position zu jeder anderen beliebigen Position insbesondere von Adresse zu Adresse über die Auskunft kriegen können.

[Anfrage im Hintergrund schlecht zu verstehen]

Es ist selbstverständlich so, als wir dieses Projekt angefangen haben, haben wir festgestellt, es gibt bereits Auskunftssysteme, die da laufen. Sie können Bahnauskunftssysteme an den Bahnhöfen, sicherlich den meisten bekannt, benutzen. Genau das ist technisch dahinter, dass man nicht nur die Daten oder die jetzt vorhandenen Einzellösungen nebeneinander stehen lässt, sondern die zusammenführt. Das heißt also, nicht alle nivelliert, daß es nur noch eines gibt, sondern dass Sie z.B. einmal das Auskunftssystem des Münchner Verkehrsverbundes haben, das für sich steht, dass sie das Auskunftssystem der Deutschen Bahn haben, das für sich steht, und auch in Berlin gibt es heute ein Auskunftssystem, das für sich steht. Darüber gestellt wird ein Suchmechanismus, der diese Einzelverbindungen durch Kommunikation unter den existierenden Systemen zusammenbaut. D. h. also, Sie kriegen Teilinformationen, die dann sozusagen die Maschine nach Ihren Wünschen zusammenbaut.

[Anfrage im Hintergrund schlecht zu verstehen Worin liegt der Unterschied zwischen Delfi, EFA MENZ UND HAFAS?]

EFA MENZ-Datenverarbeitung ist ebenfalls ein Partner in DELFI. Wir haben in DELFI alle Hersteller dieser Systeme. Und dass sie in der Lage sind, diese Informationen abzurufen, auch über die Bundesbahndaten hinweg, ist bereits ein Ansatz dafür, dass Sie sehen können, dass es funktioniert. Aber versuchen Sie beispielsweise einmal, von Ulm nach Bonn zu kommen im Nahverkehr. Dann werden Sie feststellen, es gibt eben noch nicht alle Daten da drin. Oder versuchen Sie einmal, beispielsweise irgendwo in Schleswig-Holstein eine kleinere Stadt anzufahren. Auch dann werden Sie feststellen, sie kommen aus dem Freiburger Raum nicht nach dort laut dieser Auskunft. Es gibt eben noch nicht alle Daten, die zusammengeführt sind.

Wir wollen keines dieser existierenden Systeme vom Markt wegradieren. Das ist der ganz entscheidende Punkt dabei. Sondern wir wollen jedem im Prinzip die Möglichkeit geben, sein System weiterzuentwickeln und in diesen Verbund, der dann existiert, einzukoppeln.

[Diskussion im Hintergrund schlecht zu verstehen. Frage nach der Aktualität]

Da geb ich Ihnen recht. Da wird auf mindestens zwei Baustellen gearbeitet. Einmal natürlich die sogenannten Ist-Informationen, d. h. die Informationen, die Abweichungen vom Soll-Fahrplan beschreiben und auf der anderen Seite den Soll-Fahrplan beschreiben, den ich eigentlich eben beschrieben habe. Ich muss sagen, zum Glück ist das nach wie vor so, dass diese Anzahl von Abweichungen vom Soll-Fahrplan noch sehr klein ist gegenüber der Einhaltung dieses Soll-Fahrplans.

Übrigens durchaus ein Unterschied zum Straßenverkehr Wenn Sie heute so ein Navigationssystem abfragen, das sagt Ihnen, Sie kommen in 2 Stunden von München nach Mannheim beispielsweise - da werden Sie sich wahrscheinlich wundern. Das geht nämlich nur, wenn die Straße frei ist. Diese Präzision eigentlich oder dieses Einhalten - die Bundesbahn schreibt es ganz groß an an diversen Tafeln - 98 % sind wieder alle Züge im Soll. Ob das stimmen mag oder nicht, aber sicherlich ist die Größenordnung in etwa richtig. Und der entscheidende Punkt dabei ist - gerade diese Aktualität kann mit einem solchen verteilten System wie DELFI es ja vorstellt, viel besser aufrecht erhalten werden. Denn die Daten werden bei den Verkehrsbetrieben in Planungssystemen erzeugt und werden dann zunehmend automatisiert, in diese Auskunftssysteme überspielt. Was dann lange dauert, ist diese Zusammenführung von Daten, dass die Daten eines Verkehrsbetriebes mit den Daten anderer Verkehrsbetriebe zusammenführen müssen. Und das kann dann zukünftig mal entfallen.