

Über die Telematikinitiative DEFAS sind Abfahrtszeiten des öffentlichen Nahverkehrs in Bayern abrufbar

Wissen, wann der Bus fährt

Wer kennt nicht diese oder ähnliche Gretchenfragen bei der Nutzung von Bussen und Bahnen: „Soll ich jetzt hier in Aschaffenburg auf den verspäteten ICE aus Köln warten, oder lieber in die Regionalbahn einsteigen und in Würzburg mit einem anderen ICE, der aus Hamburg kommt, nach München weiterfahren?“ Der Bahn-Mitarbeiter im Reisezentrum sagt ja, der Zugzielanzeiger auf dem Bahnsteig weist eine Verspätung von nur 15 Minuten aus, obwohl man gerade im Reisezentrum erfahren hat, dass der ICE schon 20 Minuten verspätet ist und aus dem Lautsprecher am Bahnsteig tönt es, dass die Regionalbahn doch schneller in Würzburg ist als der jetzt bereits mit 25 Minuten verspätete ICE. Also steigt man in den Regionalexpress, um in Würzburg festzustellen, dass der verspätete ICE aus Köln doch schon längst durch und der Anschluss hin ist. Und schwups hat die Bahn mal wieder Negativpunkte gesammelt, man ärgert sich maßlos.

Widersprüchliche Aussagen zu Reiseverbindungen

Damit derart widersprüchliche Aussagen zu Reiseverbindungen nicht mehr entstehen, müsste die Bahn bereit sein, so genannte Echtzeitdaten bei ihrer eigenen Verbindungsauskunft www.bahn.de zu berücksichtigen und zu publizieren. Die Deutsche Bahn hingegen veröffentlicht im Internet oder an ihren Stationsanzeigern bis heute nur Fahrplandaten und relative Verspätungen ihrer eigenen Züge, obwohl in Deutschland auch private Anbieter wie zum Beispiel die Verkehr des französischen Verkehrsunternehmens Veolia Echtzeitdaten liefern können. Die Dynamik, die in eine Verspätung hineinkommt, bleibt damit bei der für den Reisenden wichtigen Verbindungsauskunft außen vor. Kommt es auf der Strecke zu einer weiteren Verzögerung, weil der verspätete ICE aus Köln erst eine Weile hinter einem langsamen Güterzug herkriechen muss bis er diesen überholen kann, erfährt der Fahrgast am Bahnsteig in Aschaffenburg oft nichts, geschweige den, dass im über sein Handy oder die Reiseauskunft eine Alternative angeboten wird. Er nimmt, der Ansage folgend, die Regionalbahn nach Würzburg. Inzwischen hat der Fahrdienstleiter der Bahn in Frankfurt aber erkannt, dass der ICE aus Köln schon viel zu spät ist und ordnet an, dass die Regional-

bahn ihn vorbeilassen muss. Pech für den Fahrgast aus Aschaffenburg. Gleiches Spiel in der Münchner S-Bahn: Der Anzeiger im Zwischengeschoss am Isartor zeigt an, dass die S-Bahn in einer Minute kommt. Bis man unten am Gleis ankommt, ist der Zug abgefertigt und man kann ihm zusehen, wie er aus dem Bahnhof fährt. Wieder entsteht Ärger. Ebenso geht es mit den Anzeigern der Münchner Verkehrsbetriebe, die zwar Verspätungen der Tram einkalkulieren, aber trotzdem oft sehr ungenaue Angaben veröffentlichen.

Doch der Ärger müsste nicht sein und die Fahrgäste werden zumindest in Bayern ab 2010 präzisere Angaben und Verbindungen auf Basis von Echtzeitdaten erhalten. Denn schon seit 2005 wurden, beauftragt vom bayerischen Wirtschaftsministerium und durchgeführt von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in Kooperation mit der MRK Management Consultants GmbH in München im Rahmen der Telematikinitiative DEFAS (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlussicherungssystem) die Daten erzeugenden Systeme der Verkehrsunternehmen und die Verbindungsauskunft aus Basis von Echtzeitdaten im Internet von Grund auf modernisiert. Ab diesem Jahr werden in einem neutralen und deutlich leistungsfähigerem Rechenzentrum als früher sämtliche Echtzeitdaten von Bussen und Bahnen des Regionalverkehrs im Freistaat über eine Datendrehzscheibe zusammengeführt und stets aktuell allen Arten von Anzeigern ob an Bahnhöfen, im Internet oder auf dem Handy als Abfahrtsanzeiger zur Verfügung gestellt. Zudem wird es möglich auch bei der Berechnung der Reiseverbindungen die vorliegenden Echtzeitdaten zu berücksichtigen und somit automatisch bei Abweichungen alternative Verbindungen für den einzelnen Reisenden zu ermitteln und ihm auf Wunsch automatisch mitzuteilen.

Im Gegensatz zum heutigen Bahnportal werden im Portal der BEG, dem BAYERN-FAHRPLAN (www.Bayern-fahrplan.de), nicht nur DB-Verkehre sondern auch alle privaten Verkehrsanbieter mit Echtzeitdaten diskriminierungsfrei vertreten sein. So stellt die Bayerische Oberlandbahn (Strecke München-Bayrisch Zell) und die Bayerische Regiobahn (Strecken Augsburg-Eichstätt und Augsburg-Schongau) im Freistaat als erste nicht bundeseigene Bahn ab diesem Jahr Echtzeitdaten dem BAYERN-FAHRPLAN zur Verfügung. Problem heute: Niemand



Linie Ziel	Gleis	A	B	C	in Min
BUS 159 Pfaffenhofen					3
S2 Markt Schwaben	5				4
RE München Hbf	4				9

kennt das landesweite Portal BAYERN-FAHRPLAN, der im Internet aufgerufen werden kann. Zweites Problem: Die Deutsche Bahn stellt für den Fernverkehr keine Echtzeitdaten zur Verfügung, da sonst die neutrale Verbindungsauskunft der BEG bei Störungen eine Alternative über Konkurrenzprodukte finden könnte.

Startschuss zur Landesgartenschau

„Es ist völlig egal auf welchen Endgeräten diese Daten dargestellt werden – ob aufs Handy, an den Anzeigern auf den Bahnhöfen oder im Internet – DEFAS hat die aktuellsten und stimmigsten Daten und Informationen, direkt von der original Datenerzeuger, den Verkehrsunternehmen“, betont Wolfgang Kieslich, einer der MRK-Geschäftsführer. Zeitgleich

zum Start der Landesgartenschau im April in Rosenheim wird das Herz des bayernweiten Fahrgastinformationssystem auf Basis von Echtzeitdaten starten. Schon heute dient das in Bayern entwickelte Prinzip von DEFAS als Vorbild für den Aufbau von diskriminierungsfreien Informationssystemen mit Echtzeitdaten auch in anderen Bundesländern und Länder. „Derzeit streben Länder wie Baden-Württemberg oder Österreich eine gleichen Weg an“, sagt Kieslich. Auch im Bereich der Anzeige von Informationen geht Bayern einen Schritt weiter als üblich. So wird gezielt die Nutzung vorhandener Infrastruktureinrichtung angestrebt, um Kosten zu minimieren. Dazu zählen auch die 15 000 öffentlichen Telefone in Bayern. „Die Deutsche Telekom ist gesetzlich dazu verpflichtet eine gewisse Anzahl öffentlicher Telefone bereitzustellen. Diese auch in ländlichen Räumen zahlreich vorhandenen Geräte kön-

In Krumbach kann man den Bus via Knopfdruck am öffentlichen Telefon zur Bedarfshaltestelle rufen. In Petershausen steht der einzige Zugzielanzeiger Deutschlands, der auch auf eine Anschlussverbindung mit dem Bus eines privaten Betreibers hinweist. FOTOS MRK

auf politischen Druck zustande kam, ist der Bahnhof Petershausen nördlich von München. Dort erfährt der Fahrgast am Bahnsteig von einem Anzeiger der DB Station&Service in Echtzeit, wie lange der Bus eines privaten Busunternehmens bei einer Verspäteten S-Bahn noch wartet. Ein deutschlandweit einmaliges Beispiel von Anschlussinformation zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen auf einem Anzeiger der Bahn.

Viel zu oft lässt sich in Deutschlands Öffentlichem Verkehr Kirchturmdenken finden. Noch immer haben Verkehrsunternehmen Angst, Verspätungen zu veröffentlichen. Der Freistaat hat hier mit seinem Engagement in der Telematikinitiative DEFAS nicht nur eine technologische sondern auch eine kulturelle Veränderung im Öffentlichen Verkehr angestoßen, die ab diesem Jahr zu vollen Wirkung sich entfaltet. So haben sich viele Verkehrsunternehmen mittlerweile zu modernen Mobilitätsdienstleistern weiterentwickelt in Bereichen der Betriebsteuerung und Fahrgastinformation vernetzt und gehen bewusst auch mit ihren Störungsinformationen in die Öffentlichkeit. Auch auf Seiten der Aufgabenträger wurde im Freistaat ein Umdenken von den bekannten Verbundstrukturen hin zu modernen Mobilitätsverbänden mit zukunftsfähigen Aufgabenbereichen eingeleitet. Alles unter dem Gesichtspunkt einer optimalen Kosten-Nutzen-Bilanz für den Steuerzahler und gleichermaßen Fahrgast.

Bund und Länder müssen Druck auf die Bahn machen

Die Deutsche Bahn ist ein sehr großes, jedoch eines von vielen Verkehrsunternehmen, auch in Bayern. Sie muss und hat erkannt, dass der Freistaat mit DEFAS den Öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen und im ländlichen Gebieten für den Fahrgast verbessern will. Eine Verweigerung von Daten, wie zum Beispiel der Echtzeitdaten des Fernverkehrs würden die angestrebten Qualitätsverbesserungen in der Fahrgastinformation nicht nur in Bayern behindern. Hier muss jetzt seitens des Bundes und der Länder noch mehr Druck auf die Deutsche Bahn AG ausgeübt werden, damit die Fahrgäste wirklich einen umfassenden Nutzen aus den in DEFAS getätigten Investitionen ziehen können.

> RALPH SCHWEINFURTH

Der Flexibus Krumbach ist multiplizierbar

Ein „Schweizer Taschenmesser“ für den ländlichen Raum

Der Raum Krumbach (Schwaben) geht in Sachen ÖPNV vollkommen neue Wege: Seit 1. Juli 2009 fährt dort der Flexibus – ein Angebot, dass der Krumbacher Verkehrsunternehmer Josef Brandner (BBS Reisen) als „Schweizer Taschenmesser für den ÖPNV im ländlichen Raum“ bezeichnet.

„Der Flexibus fährt innerhalb der Stadt Krumbach und den Gemeinden Aletshausen, Breitenenthal, Deisenhausen, Ebershausen, Waltenhausen und Wiesenbach nur dann, wenn er gebraucht wird. Das Thema Leerfahrten hat sich damit erledigt“, sagt Fridolin Kerler, der als Geschäftsführer des ältesten deutschen Verkehrsverbundes, dem Verband Mittelschwäbischer Kraftfahrzeuginnen (VMK), die Konzessionen für die Abwicklung auf öffentlichen Linien besitzt. Das Besondere am Flexibus: Für die Einführung zogen alle Beteiligten am selben Strang. „Wir haben einen defizitären Stadtbus durch ein innovatives ÖPNV-Produkt ersetzt, das unseren Bürgern den ge-

samten Tag über Mobilität ermöglicht, nicht nur morgens und abends“, stellt Günzburger Landrat Hubert Hafner (CSU) fest.

Über die „deutlich verbesserte Erschließung der Umlandgemeinden“ indes freut sich die Vorsitzende der Verwaltungsgemeinschaft Krumbach, Gabriele Wohlhöffler, gleichzeitig auch Bürgermeisterin der Gemeinde Breitenenthal. Und auch in der Bayerischen Staatsregierung sieht man dieses neuartige ÖPNV-Angebot sehr positiv: Denn der Flexibus ist ein aktiver Schritt des Landesentwicklungsprogramms zur „Gleichwertigkeit der Räume“ in Bayern, der über das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie aktiv unterstützt und gefördert wird.

Über das Interesse anderer Städte und Gemeinden staunt man in Krumbach. Dieser Tage informierte sich eine Delegation aus Niederbayern vor Ort über das Flexibus-Konzept und dessen Umsetzung, vor kurzem waren bereits acht oberbayerische und



Der Flexibus sorgt für individuelle ÖPNV-Mobilität im Raum Krumbach. FOTOS STROBL

schwäbische Bürgermeister zu Gast. Denn das Besondere am Flexibus ist dessen Multiplizierbarkeit. Das heißt: Jedes Klein- oder Mittelzentrum mit einem Einwohnerpotenzial von 10 000 bis 20 000 Einwohnern und einer Flä-

che von 35 bis 70 Quadratkilometern kommt nach der Analyse von Flexibus-Betriebsführer Josef Brandner für die Einführung in Frage. Und auch hierbei zeigt sich das Konzept Flexibus äußerst flexibel. Das Knowhow und die lo-

gistische Dienstleistung über BBS-CallCenter, Telematiksystem und GPS-Datenauswertung erfolgt dezentral in der leistungsfähigen ÖPNV-Fahrtwunschannahme, die BBS Reisen für dieses Konzept aufgebaut hat. Die Ver-

kehrsdurchführung – die überall zwischen Rhön-Grabfeld und Oberallgäu möglich ist – erfolgt durch die Verkehrsunternehmer vor Ort.

„Die gemeinsame Entscheidung unserer Stadt und der Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft für den Flexibus war goldrichtig“, resümiert Krumbachs Bürgermeister Hubert Fischer (Junge Wähler/Offene Liste e. V.) jetzt, sieben Monate nach der Einführung: „Vom Flexibus profitieren alle Bürger – vor allem ältere Menschen, die durch das Angebot ihre Mobilität selbst bestimmen können“. Vor diesem Hintergrund wundert es nicht, dass sich die Fahrgastzahlen seit Einführung des FLEXIBUS mehr als vervierfacht haben. „Die angepeilten 20 000 bis 25 000 Fahrgäste pro Jahr erreichen wir locker“, so Hubert Fischer, „der Flexibus ist für uns in Krumbach ein Erfolgsmodell, mit dem der ÖPNV insgesamt gewonnen hat.“ > WOLFGANG STROBL

www.flexibus.net