

Schwerpunktthema:
Förderung der Vernetzung verschiedener Verkehrsarten

Themenvertiefung:
Verkehrsinformationsplattformen in der Schweiz

Betreut durch: Konferenz der Kantonsingenieure (KIK)

Bericht: 26.11.2015

Der Bericht gibt einen Überblick über in der Schweiz vorhandene oder in Entwicklung befindliche multi- und intermodale Routenplaner bzw. Verkehrsinformationsplattformen. Es zeichnen sich zunehmend integrierte Lösungen ab, die aber unabhängig voneinander sind und nicht koordiniert entwickelt werden. Die Geschäftsmodelle der Anbieter sind unterschiedlich. Öffentliche Behörden halten sich in der Bereitstellung eigener Angebote zurück bzw. beschränken sich auf die Abgabe von Datengrundlagen.

Vertreter:
Michael Löchl
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich / Amt für Verkehr
Neumühlequai 10, 8090 Zürich michael.loechl@vd.zh.ch

1 Einleitung

Verkehrsteilnehmer können durch Verkehrsinformationen in der Wahl ihrer Wege und Verkehrsmittel beeinflusst werden. Für die Nutzung der Informationen sind die Einfachheit des Zugangs, die Handhabung und insbesondere der Vergleich über die verschiedenen Verkehrsmittel und der Kombinationsmöglichkeiten hinweg wichtig. Dieses Bedürfnis decken multi- und intermodale Verkehrsinformationsplattformen ab, welche in der Regel über verschiedene Endgeräte wie Smartphones und Tablets mittels Apps oder Computer mittels Webanwendungen zugänglich sind.

Im Folgenden wird ein Überblick über die in der Schweiz vorhandenen oder in Entwicklung befindlichen multi- und intermodalen Routenplaner bzw. Verkehrsinformationsplattformen gegeben. Damit fallen Angebote, die sich auf einen Verkehrsträger beziehen (wie beispielsweise das Angebot von Tomtom für die schweizweite Strassenverkehrslage oder Infomobilité für den Raum Genf) raus. Die Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, zumal die in Entwicklung befindlichen Lösungen naturgemäss noch vor der Markteinführung stehen. Auch wird der Fokus auf die Schweiz gelegt und somit auf einen internationalen Überblick verzichtet, da dies den Rahmen sprengen würde.

2 Vorhandene Plattformen

2.1 Google, Here und search.ch

Die Routenplaner von Google (google.maps.ch), here.com und search.ch sind derzeit multimodal ausgelegt. Auf allen drei Plattformen kann man sich für einen beliebigen Start- und Zielpunkt die Reismöglichkeiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, Fussverkehr) inkl. Abfahrt-/Ankunftszeit und Reisedauer berechnen und anzeigen lassen. Bei Google sind auch Verbindungen per Velo (Radwege sind teilweise berücksichtigt) und Flugzeug anzeigbar. Google und Here berücksichtigen für die Ermittlung der MIV-Route bzw. -Reisezeit auch die aktuelle Verkehrslage (bzw. Kurzfristprognose). Ausserdem kann man sich bei Google zusätzlich für einen bestimmten Wochentag oder Tageszeit eine Prognose anzeigen lassen, die auf der Grundlage früherer Daten berechnet wird. Intermodale Routenalternativen mit Verkehrsmittelwechseln während eines Weges (z.B. Velo/ÖV) werden bei allen drei Anbietern keine gegeben. Auch Parkplatzinformationen fehlen zumeist.

2.2 TCS

Seit Anfang 2014 bietet der TCS in Zusammenarbeit mit der Lausanner Firma routeRANK einen Routenplaner an (www.viatcs.ch). Nachdem der Fokus zunächst auf mittlere und lange Strecken innerhalb Europas lag und die Alternativen per MIV, Bahn und Flugzeug sowie Transfermöglichkeiten ermittelt wurden, können die multi- und intermodalen Reisealternativen mittlerweile mit den oben genannten Verkehrsmitteln auch innerhalb der Schweiz angezeigt werden, inkl. Mobility-Carsharing. Angegeben werden Reisezeit, Preis und CO₂-Emissionen der verschiedenen Optionen sowie Direktlinks zu den Buchungsmöglichkeiten der verschiedenen Anbieter. Beim Routing wird die aktuelle Verkehrslage nicht berücksichtigt, man kann sich diese aber ebenfalls per Direktlink anschauen. RouteRank ist auch als eigenständige Plattform nutzbar (www.routerank.com), in der Anwendung sind als Start- und Zielort aber nur Ortschaften, Bahnhöfe und Flughäfen möglich.

2.3 SchweizMobil

Bereits seit 2008 gibt es das Web-Angebot von SchweizMobil für den Freizeitverkehr (www.schweizmobil.ch), seit 2012 auch als App. Auf der Website bzw. mit dem App kann man schweizweit Wander- und Velotouren sowie deren An- und Abreise per ÖV planen, womit es als intermodales Informationsangebot gelten kann.

3 Plattformen in Entwicklung

3.1 SBB Tür-zu-Tür Reiseplaner

Umfragen der SBB zeigen, dass Kunden zunehmend das Bedürfnis haben ihre Reise von Tür-zu-Tür zu planen und den öffentlichen mit dem individuellen Verkehr zu verbinden. Die SBB möchte deshalb testen, wie gross dieses Bedürfnis in der Praxis ist. Dazu hat sie im Sommer 2015 eine Ausschreibung vorgenommen, mit dem Ziel, eine bereits vorhandene technische Anbieterlösung auszuwählen und diese gemeinsam mit dem Anbieter weiterzuentwickeln. Die SBB bringt dafür ihre Kompetenzen und Ressourcen ein (Echtzeitdaten ÖV, bestehende Partnerschaften, Ticketing).

Die Verkehrsinformationsplattform soll folgende Wünsche der Kunden erfüllen können:

- Möglichkeit, ein Profil zu hinterlegen (mit Adodaten, Mitgliedschaften, Grundpräferenzen, etc.)
- Möglichkeit, die Reiseoptionen nach aktuellen Reisebedürfnissen zu priorisieren (z.B. nach Preis, Zeit oder Komfort (Anzahl Umstiege))
- Einbindung von Fussweg- und Fahrradroutes
- Einbindung und gegebenenfalls einfache Buchungsmöglichkeit von verschiedenen Mobilitätsangeboten (Öffentlicher Verkehr, Carsharing, Bikesharing)
- Möglichkeit der intermodalen Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel
- Übersichtliche Darstellung der Reiseoptionen, insbesondere auch auf digitalen Karten
- Kanalübergreifender Zugriff (online und mobile)

Insgesamt soll die Verkehrsinformationsplattform einen hohen Integrationsgrad aufweisen, da die Daten aus verschiedenen Quellen aggregiert und wo vorhanden, um Echtzeitinformationen ergänzt werden sollen. Die SBB plant, die Pilotanwendung in der zweiten Jahreshälfte 2016 am Markt zu testen.

3.2 ueila!

Ebenfalls in Entwicklung befindlich ist die Kommunikations- und Verkehrsinformationsplattform ueila! (www.ueila.org). Ziel der nichtkommerziellen Plattform ist nach eigenen Angaben die intelligentere Nutzung der vorhandenen Verkehrssysteme und -kapazitäten durch die Zusammenführung deren Nutzer bzw. Nachfrager sowie durch den Austausch von Informationen zwischen ihnen. Einerseits sollen sie mobil per App die relevanten verkehrsmittelübergreifenden Informationen auf Knopfdruck beziehen und somit eine optimale Reiseplanung an einen Zielort unter Berücksichtigung der Verkehrslage treffen können. Die Nutzer bzw. Mitglieder sollen aber nicht nur Informationen abrufen können, sondern durch eigene Meldungen zur Verkehrssituation die Informationslage für alle Nutzer verbessern und beispielsweise Mitfahrgelegenheiten anbieten können. Dieses Engagement der Mitglieder soll durch ein persönliches, transparent gemachtes Ranking belohnt und gefördert werden: Für Meldungen und Inputs gibt es Punkte, die in einer ersten Phase in der sogenannten «ueila! Mobile Lounge» in Form von Konsumationsgutscheinen eingelöst werden können. Man möchte mit der «ueila! Mobile Lounge» die Reisenden auch zusammenbringen und deren Austausch wie auch das Kennenlernen untereinander ermöglichen. In dieser Lounge wird eine spezifische App mit Simulationsfunktion zur Verfügung stehen, anhand der sich die Besucher in Bezug zur aktuellen örtlichen Situation über die verschiedenen Mobilitätsformen, deren Konsequenzen aber auch konkrete intermodale Lösungsansätze werden informieren können. Damit sollen die Bedürfnisse der Nutzer bzw. Verkehrsteilnehmer erkannt und die Möglichkeit geboten werden, in einen Austausch zu treten und so Informationen zu teilen. Um die Akzeptanz und Wirkung dieses neuartigen Lösungsansatzes zu prüfen, plant ueila! mit Partnern für das Jahr 2016 ein Pilotprojekt, bei dem die Services in Zusammenarbeit mit Gemeinden getestet werden sollen. Dafür sucht ueila! derzeit noch weitere Partner und Sponsoren. Die Trägerschaft von ueila! ist eine Stiftung. Sämtliche Einnahmen von Servicepartnern, Gönnern und Sponsoren fliessen in die Weiterentwicklung der Instrumente und Services.

3.3 Kanton Zürich

Ausgehend von einer 2014 erstellten Machbarkeitsstudie ist man beim Kanton Zürich dabei, den Zugang auf vorhandene Daten der öffentlichen Behörden (statische und langfristig auch dynamische Informationen über Verkehrslage, Störungen und Gefahren) für Informationsdienstleister zu verbessern. Diese können die Daten als Grundlage für weitergehende Informationen und Empfehlungen zuhanden der Endnutzer verwenden. Die Arbeiten sind Teil der Weiterentwicklung der „Regionalen Leitzentrale Verkehrsraum Zürich“ (RL-VRZ) (Unsel, 2014). In einem ersten Umsetzungsschritt wurde in Zusammenarbeit mit den Städten Winterthur und Zürich ein Metadatenkatalog erstellt, der ab Ende 2015 unter www.rl-vrz.ch verfügbar ist. In einem nächsten

Schritt ist geplant, den Datenaustausch via einer noch aufzubauenden Datendrehscheibe zu regeln mit einheitlichen Datenformaten und -bedingungen sowie einer Schnittstelle für die Vereinfachung der Datenabgabe an Dritte. Weitere Optionen sind die Bereitstellung einer aktuellen, multimodalen Verkehrslage und eines intermodalen Routings. Die Umsetzung solcher Dienste wird aber nicht unbedingt als eine öffentliche Aufgabe gesehen und könnte deshalb auch Informationsdienstleistern überlassen werden.

3.4 Weitere Aktivitäten

Über die oben beschriebenen Entwicklungen hinaus gibt es bei grösseren Schweizer Verkehrsunternehmen vereinzelt ähnliche Aktivitäten im Bereich Verkehrsinformationsplattformen, die aber noch nicht spruchreif sind bzw. sich in einer Frühphase der Entwicklung befinden und deshalb an dieser Stelle nicht berichtet werden können.

Wie schwierig es ist, eine möglichst voll integrierte Verkehrsinformationsplattform mit einem passenden Geschäftsmodell aufzubauen, zeigt das Beispiel des inzwischen aufgelösten Aargauer Jung-Unternehmens STREEZ AG. Die erfahrene Führungsmannschaft hatte sich zum Ziel gesetzt, die erste digitale multi- und intermodale Mobilitätsplattform anzubieten, die alle verfügbaren Verkehrsmittel vernetzt. Weiter sollte über die Plattform komplette, individuelle Reisekette geplant, gebucht und mit einem Klick bezahlt werden können (ÖV, Taxi, Carsharing, Car Rental oder Bike Rental). In den Dienst eingebunden werden sollten auch von STREEZ-Fahrerinnen pilotierte Elektroautos, die eine Mitfahrmöglichkeit (Ridesharing) geboten hätten für die flexible Verbindung von Tür-zu-Tür oder von/zum ÖV. Explizites Ziel dabei war die Entlastung der Strassen durch möglichst gute Bündelung der Mitfahrten. Geplant war der schrittweise Markteintritt in der Schweiz ab 2016. Eine entsprechende Fahrzeugflotte war teilweise bereits bestellt. Im Herbst 2015 musste das Vorhaben aus finanziellen Gründen gestoppt werden. Es war nicht möglich, ausreichende Investorengelder wenigstens für die Anfangsphase aufzutreiben.

4 Erkenntnisse und Fazit

Verschiedene Erkenntnisse lassen sich aus dem Überblick ziehen. Zunächst kann konstatiert werden, dass es bisher bereits mehrere Ansätzen von multi- und intermodalen Verkehrsinformationsangeboten gibt. Die Beweggründe der Anbieter für die Entwicklung und Bereitstellung dieser Angebote sind unterschiedlich. Teilweise geht es darum, das Mobilitätsangebot des Anbieters im Zusammenhang mit weiteren Mobilitätsangeboten aufzuzeigen und damit den Verkehrsteilnehmer bzw. Nutzer an den Anbieter zu binden oder zumindest das Mobilitätsangebot des Anbieters einzuflechten. Teilweise wird aber auch ein Geschäftsmodell verfolgt, das aus (Weiter-)Verkauf von Daten, Kunden und/oder Werbung besteht. Darüber hinaus gibt es Anwendungen, bei denen es sich um einen über eine originäre Zielgruppe hinaus ausgeweiteten Service oder um einen Ansatz mit dem nichtgewinnorientierten Ziel handelt, Verkehr zu reduzieren bzw. verträglicher zu gestalten.

Die Informationsquellen für die Anwendungen sind sehr unterschiedlich und teilweise nicht transparent. Des Weiteren ist die Abdeckung hinsichtlich der Mobilitätsangebote meistens beschränkt. In keinem Fall scheint bisher ein wirklich hoher multi- und intermodaler Integrationsgrad erreicht worden zu sein. Ein entsprechendes Vorhaben ist wie oben beschrieben vor kurzem gescheitert. Die Plattform-Entwicklungen sind untereinander nicht koordiniert. Öffentliche Behörden halten sich mit Eigenentwicklungen zurück und stellen höchstens Datengrundlagen zur Verfügung. Dies liegt wohl primär begründet in der Einschätzung, dass private Anbieter schneller und effizienter in der Datenzusammenführung und -aufbereitung sind. Entsprechende Erfahrungen gab es beispielsweise in Genf (Tribune de Genève, 2014). Darüber hinaus werden teilweise der Nutzen für die öffentliche Hand und der mögliche Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsprobleme unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten als zu gering beurteilt. Dies steht im Gegensatz zu Entwicklungen im Ausland, wo es auch anders lautende Einschätzungen und Beispiele gibt (siehe z.B. Löchl, 2015). Im Fall der ueila!-Plattform steigt die beabsichtigte Wirkung mit der Anzahl der Nutzer, die sich aber durch die zunehmende Vielfalt der Verkehrsinformationsplattformen auf die verschiedenen Angebote verteilen. Immerhin können öffentliche Behörden durch einen möglichst einfachen und kostengünstigen Datenzugang die grösstmögliche Verwendung und somit Angebotsabdeckung von Verkehrsinformationsplattformen begünstigen.

5 Quellen

Löchl (2015) Verkehrsinformationsangebote in Österreich, in: Strasse und Verkehr Nr. 3, S. 24-26.

Tribune de Genève (2014) Google Trafic est plus fort qu'InfoMobilité de l'Etat de Genève.

<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/google-traffic-fort-qu-infomobilite-letat-geneve/story/22160378>
(abgerufen am 1. Oktober 2015)

Unsel, A. (2014) Regionale Verkehrsinformation im Verkehrsraum Zürich, Präsentation an der its-ch Fachtagung am 29.10.2014 in Fribourg.