

4873/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5067/J - NR/1998, betreffend Fahrplanauskunft "Call Center", die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 28. Oktober 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**1. Welches Konzept verfolgt das ÖVAS? Aus welchen Elementen setzt es sich zusammen?**

Antwort:

Ziel von ÖVAS ist es, verkehrsmittelübergreifend über Fahrpläne, Fahrpreise und Angebote aller österreichischen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu informieren. Die Auskunft soll online (Internet), offline (CD - Rom) sowie über eine einheitliche Rufnummer auf Basis Haus zu Haus erfolgen; d.h. nicht nur von Haltestelle zu Haltestelle. In weiteren Ausbautappen wird die Verknüpfung der ÖV - Information mit Informationssystemen aus Tourismus und Kultur sowie die Weiterentwicklung zur On Trip - Information und die Integration von Real Time - Verkehrsinformation angestrebt.

Elektronische Auskunftssysteme stehen derzeit bereits bei einigen Verkehrsunternehmen (z.B.: bei den ÖBB, Wr. Linien) und Verkehrsverbänden (z.B. VOR) im Einsatz. Der Grundgedanke von ÖVAS ist, diese bereits bestehenden Systeme miteinander zu verknüpfen und sie auf derzeit nicht beauskunftete Regionen auszudehnen. Damit wird die Zugangsbarriere zum öffentlichen Verkehr infolge mangelnder Kenntnis des Verkehrsangebotes deutlich verringert.

ÖVAS ist somit auch als Konzept zur Implementierung, Betrieb und Weiterentwicklung der ÖV - Auskunft in Österreich zu verstehen, welches von den österreichischen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden mit Unterstützung des BMWV erarbeitet wird.

## **2. In welchem Zeitrahmen soll ÖVAS verwirklicht werden?**

Antwort:

Die grundsätzliche technische Machbarkeit eines österreichweit einheitlichen Auskunftssystems wurde 1996 in einer Machbarkeitsstudie (Phase 1) nachgewiesen. Auf Initiative des BMWV kamen die Projektpartner IGV (Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände), ÖBB (Bahn und Bahnbus) und PTA (Postbus und Telekom) im Frühjahr 1997 überein, die Realisierung zu konkretisieren (Phase 2).

Aufgabe der Konkretisierungsphase war es, den Funktionsumfang des Auskunftssystems zu definieren, Varianten für den Betrieb vorzuschlagen, für diese Varianten Kosten abzuschätzen und einen Zeitplan für die Umsetzung zu erstellen. Diese Phase wurde soeben abgeschlossen, der Schlussbericht liegt seit Ende November vor. Damit existiert eine Entscheidungsgrundlage für die Verhandlungen zwischen den Verkehrsunternehmen, den Verkehrsverbänden und den Gebietskörperschaften. Wenn diese erfolgreich sind, kann mit einer Inbetriebnahme des Systems in einer ersten Ausbaustufe im Jahr 2000 gerechnet werden.

## **3. Beschäftigen sich außer Forschungsvereinen und öffentlichen Stellen auch private kommerzielle Unternehmen mit dem Thema Beauskunftung von ÖPNV - Informationen. Wenn ja, wurden mit diesen Unternehmen Kooperationen eingegangen oder Kontakte geknüpft?**

Antwort:

Die Bearbeitung erfolgte in drei aus Vertretern der Auftraggeber bestehenden Expertengruppen (Marketing, Technik und Organisation) unter Moderation zweier Beratungsunternehmen. Insgesamt fanden im Zeitraum Mai 1997 bis Oktober 1998 21 Expertensitzungen, 16 Sitzungen des Lenkungsausschusses, eine Präsentation von Anbietern in Österreich eingesetzter Systeme, eine Gesprächsrunde mit der österreichischen Telekommunikationsindustrie und ein Erfahrungsaustausch mit Systembetreibern aus Holland und Baden Württemberg statt.

**4. Wie hoch werden sich die Einführungs - und die laufenden Kosten belaufen? Wer wird diese Kosten (Einführungskosten laufende Kosten) übernehmen?**

Antwort:

Für die im Vergleich stehenden drei Betreibervarianten wurden Business- Pläne erstellt, die Kosten und Erlöse für den Zeitraum 1998 - 2003 abschätzen. Die Gesamtkosten für die Implementierung und den Betrieb der zentralen Datenintegration sowie des Call Centers für die einheitliche Rufnummer belaufen sich bei der kostengünstigsten Betreibervariante in Summe der 5 Jahre im Mittel der kalkulierten Werte auf ca. 130 Millionen ÖS. Dabei entfallen auf die Realisierung der einheitlichen Rufnummer rund zwei Drittel der Kosten. Die Kosten bei den regionalen Datenintegrationsstellen wurden zusätzlich auf ca. 20 Millionen ÖS geschätzt. Das Verhältnis der Investitionskosten zu den laufenden Kosten beträgt im Kalkulationszeitraum ca. 1:1,4. Die durch den Call Center - Betrieb bedingten relativ hohen laufenden Kosten werden durch den Bedeutungsanstieg der Internet - Auskunft sukzessiv wieder sinken.

Wie in der Konkretisierungsphase nachgewiesen wurde, schafft ein österreichweites Auskunftssystem für den öffentlichen Verkehr hohen Nutzen, sowohl für den Bürger als auch für die Verkehrsunternehmen. Da die Verlagerung vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr mein erklärtes Ziel ist, und wie die erfolgreichen Beispiele Holland und Baden Württemberg zeigen, ein solches Auskunftssystem nur mit Unterstützung der öffentlichen Hand realisiert werden kann, ist mein Ressort bereit, einen Finanzierungsbeitrag zu leisten. Seitens einiger Bundesländer wurden ebenfalls Absichten zur Kofinanzierung signalisiert.

**5. Welche Aufgaben zum Thema ÖPNV - Informationen soll der Bund, welche die Länder, welche die Verbünde und welche die Verkehrsunternehmen übernehmen?**

Antwort:

Die Fahrplan - und Tarifinformation ist Bestandteil der Fahrgastinformation der Verkehrsunternehmen und damit ein elementarer Bestandteil ihrer Marketing - und Vertriebsaktivitäten. Diese Informationsaktivitäten werden durch diesbezügliche Maßnahmen der Verkehrsverbünde ergänzt. Die Realisierung von ÖVAS steigert den Grad der Verfügbarkeit und die

Qualität der gebotenen Informationen, die Aufgabe der Informationsbereitstellung wird auch in Zukunft von den Verkehrsunternehmen und -verbänden wahrgenommen. Weder dem Bund noch den Ländern kommt daher eine direkte operative Aufgabe zu.

**6. Wäre es denkbar, daß sich der Bund auf die Aufgabe der Datenbereitstellung für alle auskunftsgebenden Stellen beschränkt?**

Antwort:

Im Rahmen des Projektes wurde festgestellt, dass als Betreiber der zentralen Datenintegration und des Call Centers nur Verkehrsunternehmen und/oder Verkehrsverbände in Frage kommen. Damit können im Sinne einer kostengünstigen, qualitativ hochstehenden und raschen Realisierung die bestehenden Ressourcen und das Know How dieser Unternehmen, sowohl für die Implementierung der Systeme als auch für die Wartung der Datensätze bestmöglich genutzt werden. Weiters spricht auch die Integrationsmöglichkeit bereits getätigter Investitionen und die rechtliche Situation der Datensätze dafür.

**7. Wer bemüht sich um die Vernetzung der unterschiedlichen Quell - und Zielsysteme der verschiedenen Verkehrsträger?**

Antwort:

Der Auskunft liegt bei ÖVAS ein mehrstufiges Daten - Modell zugrunde. Es erfolgt einerseits eine Integration der Daten auf Ebene regionaler Datenintegrationsstellen, andererseits eine Teilnetzbildung je nach in Verwendung stehendem Integrationssystem sowie die darauffolgende österreichweite Integration. Für jede Stufe wird es klare Verantwortlichkeiten der jeweiligen Betreiber geben.

**8. Sind Ihnen andere, kostengünstigere Modelle der Beauskunftung bekannt?**

Antwort:

Die unter 4. genannten Kosten sind Kostenschätzungen innerhalb einer bestimmten Bandbreite. Die exakten Kosten von ÖVAS können erst nach der Entscheidung für ein bestimmtes

Betreibermodell und im Detail erst im Zuge der Ausschreibungen der Systemelemente ermittelt werden. Die vorgeschlagenen technischen Lösungen sind das Ergebnis eines umfangreichen Entscheidungsfindungsprozesses namhafter Experten und stellen ein Optimum unter den gegebenen technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen dar.

**9. Muß auch in Zukunft jährlich ein amtliches Kursbuch in Papierform (Druckerei) herausgegeben werden (Kraftfahrlineigesetz) oder können in Zukunft elektronische tagesaktuelle Systeme ausreichen?**

Antwort:

Durch die Realisierung von ÖVAS ergibt sich mittelfristig keine Notwendigkeit, geltende Bestimmungen des Kraftfahrlineigesetzes hinsichtlich der Veröffentlichung von Fahrplandaten zu ändern.