

## **Anforderungen an die dynamische Fahrgastinformation**

### **1. Allgemeines**

Zur Sicherstellung einer durchgehenden Fahrgastinformation ist eine geschlossene Informationskette erforderlich - von der Reiseplanung über den Zugang zur Haltestelle bis hin zu Informationen über Pünktlichkeit, Störungen, Umsteigebeziehungen und Ansprechpartner. Zu diesem Zweck betreiben die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) sowie die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg Fahrplanauskunftssysteme für Internet- und mobile Endgeräte. Diese Daten stehen auch den telefonischen Fahrplanauskünften der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg zur Verfügung.

Darüber hinaus baut die NVBW einen zentralen Datenserver (zentrale Datendrehscheibe) auf, der Echtzeitdaten sowohl von Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch von ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg und den angrenzenden Regionen benachbarter Bundesländer bzw. Staaten sammelt. Diese Daten werden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Gebietskörperschaften für Zwecke der Auskunft und Anschlusssicherung bereitgestellt.

Ziel ist es, die im Linienbündel durchgeführten Verkehre in dieses System zu integrieren. Sofern eine Datenversorgung lokaler DFI-Anzeiger aus diesem System nicht möglich ist, sind die Echtzeitdaten direkt an den Betreiber der jeweiligen DFI-Anzeiger zu übermitteln. Zu diesem Zweck implementiert das Verkehrsunternehmen ein geeignetes RBL-System und stellt die Soll- und Ist-Fahrplandaten gemäß den nachfolgenden Vorgaben bereit.

### **2. Gegenstand**

- (1) Das Verkehrsunternehmen stellt sämtliche erforderlichen Soll- und Ist-Daten (Echtzeitdaten) bereit, die das Verkehrsgebiet der beauftragten Verkehrsleistung betreffen, und räumt dem Landkreis ein Nutzungsrecht an diesen Daten ein. Dazu zählen insbesondere Informationen zur Barrierefreiheit (Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität), wie der Einsatz niederfluriger Fahrzeuge.
- (2) Daten im Sinne dieser Anlage umfassen:
  - Solldaten zur Bestückung der elektronischen Fahrplanauskunft,
  - Daten für Printmedien (z. B. Fahrplanbücher, Aushänge, Leporellos, etc.)
  - Echtzeitdaten (Ist-Daten) sowie
  - alle weiteren Daten, die zur Erfüllung gesetzlicher Vorgaben erforderlich sind.
- (3) Für unterjährige Fahrplanwechsel sind die Solldaten mindestens 60 Kalendertage vor Gültigkeit bereitzustellen. Für den europaweiten Fahrplanwechsel im Dezember sind die Daten bis zum vorangehenden 30. September zu liefern. Solldaten zu planbaren Ausfällen, Umleitungen oder Fahrplanänderungen (z. B. infolge von Baumaßnahmen) außerhalb der Fahrplanperioden sind rechtzeitig (i.d.R. mindestens eine Woche im Voraus) mitzuteilen.

### **3. Umfang des Nutzungs- und Verwendungsrechts des Landkreises als Auftraggeber**

- (1) Der Landkreis verwendet die gelieferten Daten insbesondere für elektronische Fahrplanauskünfte und internetbasierte Dienste (z. B. Apps), unter anderem auf folgenden Plattformen: [www.naldo.de](http://www.naldo.de), [www.efa-bw.de](http://www.efa-bw.de), [www.bwegt.de](http://www.bwegt.de), [www.efamobil.de](http://www.efamobil.de), sowie auf künftig hinzukommenden Auskunftsseiten.

Die Fahrplanauskünfte können über verschiedene Ausgabemedien (z. B. Webbrowser, Mobilgeräte) abgerufen werden.

- (2) Der Landkreis verwendet die Daten außerdem zur Fahrgastinformation über dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI), sowohl stationär als auch in Fahrzeugen Dritter (Indoor-DFI), die als Zu- oder Abbringer zum beauftragten Verkehr dienen. Sofern die Ansteuerung der DFI-Anzeigen durch einen Dritten erfolgt, dürfen die Daten an diesen weitergegeben werden.
- (3) Der Landkreis erhält ein uneingeschränktes Nutzungs- und Verwertungsrecht für sämtliche im Rahmen dieser Anlage bereitgestellten Fahrgastinformationsdaten.
- (4) Dieses Nutzungs- und Verwertungsrecht darf der Landkreis auf Dritte übertragen, sofern diese im Auftrag des Landkreises handeln - etwa zur Nutzung im Rahmen von Fahrplanauskunft, Fahrgastinformation, Anschlussdisposition, Anschlussinformation oder Vertrieb.
- (5) Die Weitergabe der Daten an DELFI und EU-Spirit ist zulässig.
- (6) Die Verwendung von Warenzeichen oder anderen geschützten Bezeichnungen innerhalb der Auskunftssysteme erfolgt im Rahmen der eingeräumten Nutzungsrechte lizenzkostenfrei.

#### **4. Qualitätsanforderungen und technische Grundlagen**

- (1) Begriffsdefinitionen sowie der Datenaustausch richten sich nach den VDV-Richtlinien.
- (2) Für die Datenkommunikation muss die Schnittstelle des Verkehrsunternehmens mindestens den VDV-Standards 453 (Version 2.3) und 454 (Version 1.1) entsprechen. Die gelieferten Daten müssen zur Nutzung in der Anschlusssicherung und Fahrgastinformation geeignet sein.
- (3) Im gegenseitigen Einvernehmen kann auch ein anderes Schnittstellenformat vereinbart werden.
- (4) Die Schnittstelle des Verkehrsunternehmens muss mindestens folgende Anforderungen erfüllen:
  - Datenübermittlung nach VDV-Standard 453
    - Haltestellenbezogene Übermittlung von Ankunfts- und Abfahrtsinformationen (Dienst ANS)
    - Empfang und Weiterverarbeitung der Datensätze „Ausfall“, „Haltepositionsänderung“ und „wartet bis“ von den abbringenden ÖPNV/SPNV-Unternehmen (Rückkanal)
    - Zur Darstellung von Soll- oder Prognosedaten an den DFI-Anzeigen müssen standortbezogene dynamische Fahrgastinformationen über standardisierte Schnittstellen gemäß VDV453 REF-DFI und DFI in der Version 2.3 geliefert werden.
  - Datenübermittlung nach VDV-Standard 454
    - Übermittlung von Ankunfts- und Abfahrtsinformationen (Dienst AUS)
- (5) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die eingesetzten Schnittstellen im Einvernehmen mit dem Landkreis und entsprechend dem anerkannten Stand der Technik anzupassen und weiterzuentwickeln. Die hierfür entstehenden Kosten trägt jede Vertragspartei selbst.
- (6) In den Haltestellenangaben ist die globale Haltestellen-ID des Haltestellenkatasters Baden-Württemberg zu verwenden.
- (7) Soll-Fahrplandaten sind im DINO-, HAFAS-Rohdaten- oder MentzDV-Format bereitzustellen.
- (8) Soll-Fahrplandaten müssen in Bezug auf Haltestellenmodellierung (Haltestellen-ID, Bereich, Steig) und Linieneinteilung mit den Echtzeitdaten übereinstimmen.