

## **Anforderungen an dynamischen Fahrgastinformation**

### **1. Allgemeines**

Zur Sicherstellung einer durchgehenden Reisendeninformation ist eine geschlossene Informationskette von Beginn der Reiseplanung über den Zugang zu den Haltestellen, Pünktlichkeit und Störungssituation, Umsteigebeziehungen und Ansprechstellen notwendig. Um dieses Ziel zu erreichen betreiben die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) und die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg Fahrplaninformationssysteme in Internet und auf mobilen Endgeräten und stellen diese Daten der telefonischen Fahrplanauskunft der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg zur Verfügung. Ferner baut die NVBW einen zentralen Datenserver (zentrale Datendrehscheibe) auf, der Echtzeitdaten sowohl der Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch der ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg und in den angrenzenden Regionen benachbarter Bundesländer bzw. Staaten sammelt. Diese Daten werden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Gebietskörperschaften für Auskunft- und Anschlusssicherungszwecke zur Verfügung gestellt. Es ist Ziel, die im Linienbündel durchgeführten Verkehre in dieses System zu integrieren. Sofern eine Datenversorgung der örtlichen DFI-Anzeiger aus diesem System nicht möglich ist, müssen die Echtzeitdaten direkt an den Betreiber dieser DFI-Anzeiger übermittelt werden. Dazu implementiert das Verkehrsunternehmen ein geeignetes RBL-System und stellt die Soll- und Ist-Fahrplandaten gemäß folgenden Leitlinien zur Verfügung.

### **2. Gegenstand**

- (1) Das Verkehrsunternehmen liefert die notwendigen Soll- und Ist-Daten (Echtzeitdaten), die das Verkehrsgebiet der beauftragten Verkehrsleistung betreffen und räumt ein Nutzungsrecht an diesen Daten ein. Die Daten umfassen auch Informationen zur Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere zum Einsatz von niederflurigen Fahrzeugen.
- (2) Daten im Sinne dieser Anlage sind Solldaten zur Bestückung der elektronischen Fahrplanauskunft sowie zur Herausgabe von Printmedien (Fahrplanbücher, Aushangfahrpläne, Leporellos etc.) und Echtzeitdaten (Ist-Daten), sowie alle weiteren Daten, die zur Erfüllung gesetzlicher Auflagen erforderlich werden.
- (3) Zu unterjährigen Fahrplanwechseln sind die Soll-Fahrplandaten mindestens 60 Kalendertage vor Gültigkeit zu liefern. Zum europaweiten Fahrplanwechsel im Dezember sind die Daten bis zum vorangehenden 30. September zu liefern. Soll-Daten zu planbaren Ausfällen, Umleitungen und Fahrplanänderungen (z. B. auf Grund von Bauarbeiten) außerhalb der Fahrplanperioden sind rechtzeitig vorher (i.d.R. 1 Woche) mitzuteilen.

### **3. Umfang des Nutzungs- und Verwendungsrechts des Auftraggebers**

- (1) Der Landkreis verwendet die Daten insbesondere für Fahrplanauskunftssysteme bzw. internetbezogenen Dienste (z. B. sog. Apps), die u.a. unter folgenden Internet-Adressen aufzurufen sind: [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 zukünftig auf weiteren Reiseauskunftsseiten, wobei die Fahrplanauskünfte auch über verschiedene Ausgabemedien (z.B. [www](#), [pda](#), [mobil](#)) abgerufen werden können.
- (2) Der Landkreis verwendet die Daten ferner zur Fahrgastinformation mittels dynamischer Fahrplaninformationsanzeiger (DFI) sowohl stationär als auch in Fahrzeugen Dritter (indoor-DFI), die Zu- oder Abbringerfunktionen zum beauftragten Verkehr haben. Obliegt die Ansteuerung der DFI bzw. indoor-DFI einem Dritten, werden ihm die Daten übermittelt.
- (3) Der Landkreis erhält ein uneingeschränktes Nutzungs- und Verwertungsrecht für alle auf Basis dieser Anlage gelieferten Fahrgastinformationsdaten.

- (4) Der Landkreis ist berechtigt, dieses uneingeschränkte Nutzungs- und Verwendungsrecht an Dritte, die vom Landkreis hierzu ermächtigt wurden, zum Zwecke einer Fahrplanauskunft, zur Fahrgastinformation, zur Anschlussdisposition und/oder Anschlussinformation an Reisende oder für Vertriebszwecke zu übertragen.
- (5) Die Datenweitergabe an DELFI und EU-Spirit ist zulässig.
- (6) Die Verwendung von Warenzeichen oder sonstigen geschützten Bezeichnungen in den Fahrplanauskunftssystemen muss im Rahmen der in dieser Anlage eingeräumten Nutzungsrechte lizenzkostenfrei erfolgen.

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

- (1) Begriffsdefinitionen und Datenübertragung erfolgen auf der Basis der VDV-Richtlinien.
- (2) Für die Datenkommunikation muss die Schnittstelle des Auftragnehmers mindestens den VDV-Standard 453 V2.3 und VDV 454 V1.1 erfüllen. Die ausgetauschten Daten müssen für die Anschlusssicherung und die Fahrgastinformation nutzbar sein.
- (3) Im gegenseitigen Einvernehmen kann auch ein anderes Schnittstellenformat vereinbart werden.
- (4) Die Schnittstelle des Auftragnehmers für den Datenaustausch 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 erklärt sich bereit, die eingesetzten Schnittstellen in Absprache mit den Verkehrsunternehmen dem anerkannten Stand der Technik anzupassen. Die Kosten für diese Schnittstellenfortentwicklungen trägt jede Vertragspartei selbst.
- (6) In den Angaben zur Haltestelle muss die HaltestellenID des Haltestellenkatasters BW (Globale Haltestellen-ID) enthalten sein.
- (7) Soll-Fahrplandaten werden im DINO-, Hafas Rohdaten- oder MentzDV Format ausgetauscht.
- (8) Soll-Fahrplandaten müssen in Bezug auf Haltestellenmodellierung (HaltestellenID, Bereich, Steig) und Linieneinteilung mit den Echtzeitdatenlieferungen übereinstimmen.