

INVENT – 4. Gesamtforum Strategie

Dynamische Navigation im Wechselspiel mit Verkehrsmanagement

Hans Hubschneider, PTV AG

29. April 2005

Dynamische Navigation – Die Position der PTV (1)

Dienste machen das Fahren sicherer, helfen das Straßennetz optimal zu nutzen und informieren den Fahrer.

- > Wir arbeiten an diesen Konzepten zusammen mit öffentlichen und privaten Partnern

Neue technologische Konzepte im Fahrzeug und in der Zentrale machen können vielfältige Informationsquellen nutzen:

- > Die nächste Generation von Navigationssystemen nutzt Harddisk und dynamische Verkehrsdaten

Neue Kommunikationstechnologien unterstützen die Verbreitung von Daten.

- > Wir nutzen die Kommunikationstechnologien entsprechend ihrer Stärken und suchen nach den hierfür erforderlichen Partnerschaften.

Dynamische Navigation – Die Position der PTV (2)

Aber: Technologien schreiten voran – und der Nutzen für den Verkehrsteilnehmer steht und fällt mit der Verfügbarkeit hochwertiger Verkehrsdaten.

- > Wir nutzen unser Know-How um Daten zusammenzuführen
- > und schaffen die Voraussetzungen um Dienste für mehr Sicherheit und Effizienz anzubieten.

Qualität der heutigen Verkehrsdatenerfassung

Fernstraßennetz

- > Umfeld der Ballungsräume: relativ gute Schleifenabdeckung
- > allerdings kritische Lücken (z. B. Raum Stuttgart)
- > Ansonsten: Detektoren DDG, Staumelder ADAC/ARD

Ballungsräume

- > Relativ viele Detektoren für Signalsteuerung – aber kaum zentrale Anbindung
- > Schlechte Detektorversorgung auf Hauptverkehrsstraßen in Ballungsräumen
- > Wenige positive Ausnahmen (z. B. VMZ Berlin)
- > Aber: Ausbauprojekte sind konkret auf dem Weg (IGLZ Frankfurt, Ruhrpilot, VIB Bayern)

Was bringen neue Technologien? (1)

FCD / XFCD

- > Am ehesten kurzfristige Chancen
- > Wichtige Voraussetzung:
 - > Kopplung mit Navigationssystem
 - > Differenzmeldung zur Reduzierung von Overhead
- > Erfahrungen mit Projekt DIANA im Rahmen Staufreies Hessen:
 - > Kopplung Handy-Navigation und FCD sehr effektiv
 - > Kommunikation über GPRS ist problemlos
 - > Kosten sind akzeptabel
- > Taxi- und Bus-FCD:
 - > gut für statistische Zwecke
 - > Für aktuelle Verkehrslage etwas kritisch
 - > Vorteil: kaum Kommunikationskosten

Was bringen neue Technologien? (2)

FMD – NET-FCD

- > Konkrete Anwendungen in Niederlanden
- > Ergebnisse für Verkehrslage gut, für statistische Zwecke sehr gut
- > Abhängigkeit von Verkehrsmenge und Verkehrslage
- > Netzbetreiber muss mitspielen. Technische Voraussetzungen unterschiedlich.

Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation

- > Technische Machbarkeit grundsätzlich gezeigt
- > Kritische Themen: Sicherheit, Durchdringung
- > Dauert noch lange – am ehesten Perspektive für Nahbereichswarnung

Was bringen neue Technologien? (3)

Lkw-Maut

- > Nur Autobahnen, eventuell einige Bundesstraßen
- > Sonntags nie 😊
- > Kann höchstens Fahrzeiten liefern
- > Nach Betreibervertrag derzeit nicht möglich
- > Einschätzung: Nutzen in Relation zum Aufwand fraglich

Die PTV Datensäulen

Keiner schafft es allein: Kooperation mit Partnern!

Wir beteiligen uns an PPP Modellen: Ruhrpilot, VIB Bayern und Haaglanden:

- > Rohdaten der Öffentlichen Hand werden integriert und Verkehrsinformationen erzeugt
- > Synergien gemeinsamer Plattformen können genutzt werden

PTV engagiert sich im Bereich FCD und liefert an öffentliche Partner zurück

- > Geschäftsmodelle fehlen noch.

PTV sammelt und erzeugt statische Daten für die Dynamische Navigation

- > gemeinsam mit Partnern erstellen wir Historien und flächendeckende Verkehrsmodelle

PPP Modelle

Vorteil:

- > Chance für neue Service- und Finanzierungskonzepte

Nachteil:

- > Unabhängige lokale Betreiber haben es schwer.
- > Individuelle Systeme sind teuer.
- > Der Markt ist klein.

Standardisierte Technologie und einheitlicher Betrieb ermöglicht Kosten- und Qualitätssprünge.

Und:

- > Datenplattformen und Services können für Information und Verkehrsmanagement gleichermaßen genutzt werden.
- > Organisationsanpassung bei der Öffentlichen Hand wäre hilfreich!

Datenüberlassung durch öffentliche Hand / Infrastrukturinvestitionen (1)

Alle Daten der Öffentlichen Hand sollten ohne Einschränkungen zugänglich sein.

> Aufwandserstattung ist ok.

Wir wünschen uns aktives Handeln:

- > Die Zugänglichkeit vieler Daten lässt sehr zu wünschen übrig (insbesondere städtische Daten)
- > Wo Detektoren für das Verkehrsmanagement sinnvoll oder notwendig sind, muss entsprechend investiert werden – entweder direkt oder über Betreibermodelle.
- > Mitarbeit und Investitionen der Öffentlichen Hand sind unverzichtbar, solange sie selbst die Infrastruktur betreibt.

Datenüberlassung durch öffentliche Hand / Infrastrukturinvestitionen (2)

Im Gegenzug sollten Datenplattformen alle Daten der Öffentlichen Hand zur Verfügung stellen.

> Kostenerstattung oder Gegengeschäfte sind sinnvoll und möglich.

Ziel ist EINE Verkehrslage.

Mit wem arbeiten wir zusammen?

Primärer Adressat sind Serviceprovider und deren Endkunden

Aber: das genügt nicht. Wir kooperieren mit:

- > Öffentlicher Verwaltung – Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur
- > Verkehrsmanagement – Betrieb der Verkehrsinfrastruktur
- > Rundfunk und ADAC
- > Automobilindustrie und Herstellern von Navigationssystemen
- > Telcos und Anbietern von Netzwerktechnologie

Marktakzeptanz durch Verkehrsteilnehmer

Das Ziel: „Vertrauwbare Verkehrsinformatiee ...“

Wir müssen Vertrauen in Verkehrsdaten schaffen:

- > zuerst gute Datenlage herstellen
- > dann neue Dienste anbieten

Verkehrsinformationen müssen konsistent sein

- > Wechselwegweisung, Radio, TMC/DAB und individuelle Services, kostenfreie und kostenpflichtige Dienste müssen konsistente Information liefern
- > Diese muss aber nicht identisch sein – Abdeckung und Datentiefe kann Differenzierung bieten.
- > Absprachen sind sinnvoll und notwendig.

Kooperation ist gefragt!

Erstklassig unterwegs. PTV.

