

# Zusammenfassung der Zwischenergebnisse ASIMOF

## (Altersgerechte und sicher Mobilität in der Fläche)

Kern der aktuellen Arbeiten ist die Recherche und Analyse der aktuellen Mobilitätsdienste und Nutzeranforderungen. Sie stellen die Basis für die aktuell zu entwerfenden technischen Anforderungsbeschreibungen für ein künftiges Systemkonzept dar.

Im Arbeitspaket 1 *Problemanalyse und Anforderungsbeschreibung* aktuell erarbeitete Aspekte:

- Analyse der vorhandenen Mobilitäts- und Informationsangebote:

Heutige Mobilitäts- und Informationsangebote sind in vielfältiger Form und Konzeption verbreitet. Unter den Mobilitätsangeboten werden die konzeptionellen Einrichtungen von Verkehrsangeboten im ÖPNV verstanden. Besonders relevant sind dabei die sogenannten Rufbussysteme, welche im Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb oder Sektorbetrieb durchgeführt werden. Um einem Rückbau der bestehenden Systeme zu verhindern oder sogar eine Ausweitung des Angebotes zu ermöglichen, bedarf es oftmals der Unterstützung durch Dritte. Eine Standardisierung von Mobilitätsangeboten ist von der Seite der Wissenschaft her geschehen, obgleich sie in der Praxis noch keine durchgehende Verbreitung findet. Innovative Konzepte und Angebote, wie beispielsweise Einkaufsbusse sind zum heutigen Zeitpunkt nicht weit verbreitet im Bundesgebiet. Selten werden konzeptuelle Mobilitätsansätze von übergeordneten Trägern und Entscheidern initiiert und getragen.

- Analyse der technischen Voraussetzungen bei den Verkehrsunternehmen im Rahmen von Interviews und Literaturrecherche

Die größten Unterschiede zwischen Verkehrsunternehmen bestehen zwischen Großstädten bzw. Ballungsräumen und ländlicheren Regionen. Eine größere Verbrauchernachfrage in Ballungsräumen ist ein Vorteil für die dort ansässigen Verkehrsunternehmen. Von Bedeutung ist vor allem die Ausstattung der Zentralen mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen und die Bestückung der Fahrzeuge mit modernen Fahrscheindruckern. Die Einführung eines flächendeckenden eTickets für alle Nutzer ist noch nicht absehbar. Die Verkehrsunternehmen, vor allem die städtischen, stehen der Entwicklung noch abwartend gegenüber. Dem entgegen stehen Ankündigungen einzelner (etwa der PVGS) eine Chipkarte für den Schülerverkehr einzuführen.

- Analyse der technischen Voraussetzungen bei den verschiedenen Personengruppen durch Workshops und Literaturrecherche

Es wurde besonders die Personengruppe der Senioren (60+) berücksichtigt, da sie im Flächenland Sachsen-Anhalt eine maßgebliche Zielgruppe für den ÖPNV ausmachen. Die stetige Fortentwicklung und der Ausbau des Mobilfunknetzes und das Voranschreiten in den Mobilfunk-Generationen zeigen Möglichkeiten neuer Dienste für die Nutzer auf. Endgerätetypen und Betriebssystemplattformen sind dabei unter den Zielgruppen unterschiedlich weit verbreitet, so dass verschiedene Marktführer z.B. auf den Gebieten der Betriebssystemplattformen für mobile Endgeräte existieren (z.B. iOS, Android und Windows Phone 7), welche im Rahmen des Systemkonzeptes innerhalb von ASIMOF explizit berücksichtigt werden. Es kann allerdings aktuell noch nicht von einer durchgehend flächendeckenden Versorgung, oder Nutzungsbereitschaft ausgegangen werden. So stellen Smartphones eine Nutzungsgrundlage besonders für zukünftige Mobilitätssysteme dar, können allerdings noch nicht in der relevanten Nutzergruppe vorausgesetzt werden. Es lässt sich zur technischen Ausstattung das vorherrschende Alters-Gefälle ausmachen. Es bleibt jedoch zu erwarten, dass sich in den folgenden Jahren die Stärke der Unterschiede zwischen den Senioren und z.B. der arbeitenden Bevölkerung abschwächen werden. Die definierten Zielgruppen müssen gezielt angesprochen und zur Nutzung motiviert werden.

- Analyse wichtiger gesetzlicher Rahmenbedingungen.

Die Gesetzesrecherche orientiert sich primär am Beispiel Sachsen-Anhalt und seiner landesspezifischen Regelungen. Eine besondere Stellung in den Zielvereinbarungen zur Ausrichtung des ÖPNV in den kommenden Jahren nehmen die Nahverkehrspläne ein. Diese geben Ziele in verschiedenen Kategorien vor und beschreiben erste Maßnahmen zur Zielerreichung. Nahverkehrspläne werden auf Landesebene und zum Teil auf Kreisebene erstellt. Darüber hinaus spielt der Datenschutz als Persönlichkeitsrecht eine wesentliche Rolle, welche für das Systemkonzept ASIMOF eine wesentliche Rolle spielt.

### Entwicklung des ASIMOF-Systemkonzeptes

Das Systemkonzept orientiert sich an den recherchierten technologischen, nutzungsbedingten und rechtlichen Grundlagen. Das System verfolgt das Ziel Aspekte der Fahrtvorbereitung, Fahrdurchführung und Fahrtabrechnung personalisiert und automatisiert abzuwickeln um für den Nutzer einen praktisch nutzbaren Dienst zu etablieren. Mehrfachregistrierungen und verschiedene Nutzerinterfaces stellen vermeidbare zusätzliche Hemmnisse dar, besonders für ältere Nutzer. Das Systemkonzept zielt auf eine Entwicklung zur Systemintegration auf Basis verschiedener Plattformen ab, um die unterschiedlich verbreiteten Endgeräte einheitlich versorgen zu können.

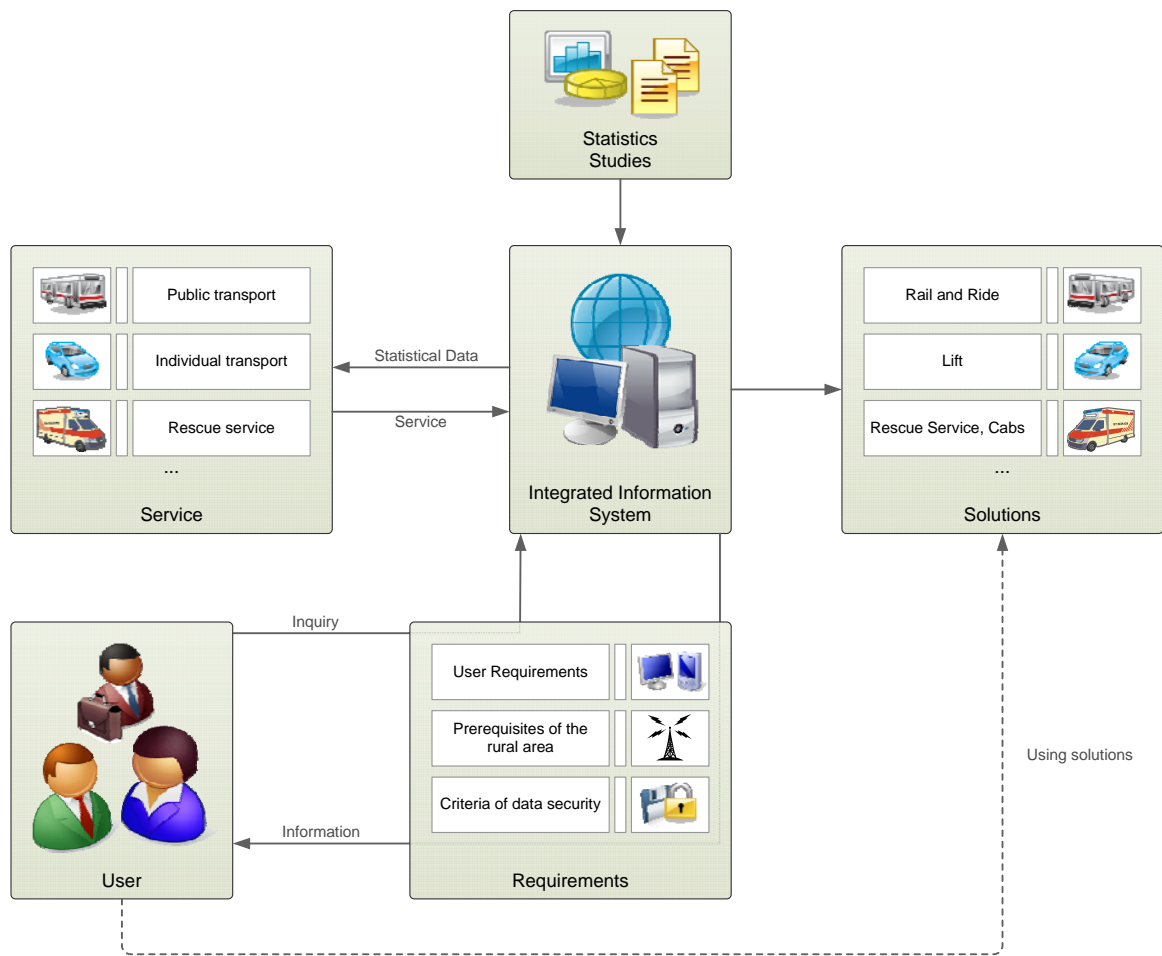


Abb.: 1 / Systemaufbau