



Förderkennzeichen: 19B9818A/0 MOBINET

Schlußbericht

des ADAC e.V. für MOBINET

Arbeitsbereich C

Multimedia-Informationsdienste

**C1 Untersuchung der
Anwenderbedürfnisse**

C2 FUN-Info

C3 Park-Info

C4 Urban-Info

Autor: M. Bachleitner, ADAC

Gliederung

1. Aufgabenstellung	3
2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde	3
3. Planung und Ablauf des Vorhabens	3
4. Kurze Darstellung zum wissenschaftlichen und technischen Stand, an den angeknüpft wurde,.....	3
5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen	4
6. Erzieltes Ergebnis	4
7. Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere Verwertbarkeit des Ergebnisses	10
8. Darstellung des während der Durchführung des Vorhabens dem Zuwendungsempfänger bekannt gewordenen Fortschritts auf diesem Gebiet bei anderen Stellen	10
9. Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses	10

1. Aufgabenstellung

Der ADAC e.V. ist im Arbeitsbereich C Multimedia Informationsdienste in den Arbeitspaketen C1 Querschnittspaket Anwenderbedürfnisse, C2 FUN-INFO, C3 PARK-INFO und C4 URBAN-INFO tätig gewesen. Dabei war die Hauptaufgabe für den ADAC,

- ? aufbauend auf vorhandenes Know-how konzeptionell mitzuarbeiten,
- ? durch den Zugang zu den Mitgliedern Befragungen und Marktuntersuchungen durchzuführen,
- ? eigene Daten einzubringen,
- ? an der technischen Entwicklung begleitend mitzuwirken,
- ? Tests und Erprobung der entwickelten Demoanwendungen zu begleiten,
- ? Voraussetzungen für die Überführung in einen wirtschaftlichen Regelbetrieb mit zu erarbeiten.

2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Der ADAC als Mobilitätsdienstleister ist in verkehrs- und freizeitrelevanten Themen und Dienstleistungen engagiert. Dies war die optimale Voraussetzung an der Entwicklung von Multimedia Informationsdiensten mit zu wirken. Der ADAC hat dafür Ressourcen aus den Fachbereichen Verkehr und Tourismus, sowie Systementwicklung in das Projekt eingebracht. Dafür war von der Geschäftsführung des ADAC die Genehmigung zur Beteiligung an dem Forschungsvorhaben einzuholen. Mit der positiven Entscheidung ist der ADAC die Verpflichtung eingegangen, über fünf Jahre die entsprechenden Kapazitäten einzubringen und zum positiven Ergebnis beizutragen.

3. Planung und Ablauf des Vorhabens

Die Planung des Forschungsprojektes wurde zusammen mit den Partnern durch die Projektkoordination, v.a. durch das Consultant-Büro SSP, durchgeführt. Der ADAC hat sich v.a. in der Methodik für die Untersuchung der Anwenderbedürfnisse, die konzeptionellen Arbeiten und die Ermittlung der Wirkung der Dienste bzw. Bereitschaft von Nutzern zu klären, eingebracht.

Der Ablauf des Vorhabens ist gemäß eines detaillierten Projektplanes geplant und in einzelne Arbeitsschritte untergliedert worden. Für jeden Arbeitsschritt wurden Verantwortliche und Ausführende ernannt, die gewisse Leistungen erbringen mußten.

Die einzelnen Tätigkeiten und Ziele sind in der Technischen Beschreibung dokumentiert worden.

4. Kurze Darstellung zum wissenschaftlichen und technischen Stand, an den angeknüpft wurde,

insbesondere

? **Angabe bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden**

Aus Sicht des ADAC wurden für die Erstellung der eigenen Leistungen keine bekannten Konstruktionen, Verfahren oder Schutzrechte benutzt.

? **Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste**

Die verwendete Fachliteratur wurde v.a. für die Ermittlung der Anwenderbedürfnisse im Querschnittspaket C1 benötigt. Eine Übersicht über die verwendete Fachliteratur ist im Literaturverzeichnis des C1-Abschlußberichtes enthalten.

5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Zur Entwicklung der Dienste bedurfte es der intensiven Zusammenarbeit von kompetenten Partnern aus dem Bereich Verkehr (ADAC, BMW, Bayerische Eisenbahngesellschaft), dem Tourismus (Tourismusverband München-Oberbayern) der Wissenschaft (TU München, Infratest), der Entwicklung (Berner&Mattner), SSP und Anwendung (KellerVerlag) und des Freistaates Bayern sowie der Landeshauptstadt München - für den Aufbau eines Parkinformationsdienstes zusätzlich die Mitarbeit der Partner P+R-GmbH und der Parkhausbetreiber.

6. Erzieltes Ergebnis

Im Rahmen des Arbeitspaketes C1 wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- ? Befragung von ADAC-Mitgliedern
- ? Befragung von IRIS-Nutzern für URBAN-INFO
- ? Expertenbefragung für FUN-INFO
- ? Basiserhebung bei Parkplatzsuchenden für PARK-INFO
- ? ADAC-Mitgliederbefragung zur Ermittlung allgemeiner Informationsbedürfnisse (u.a. derzeitige Nutzung, Zufriedenheit, Wünsche, Zahlungsbereitschaft). Diese Erhebung wurde durch den ADAC im Rahmen einer speziellen Haushaltsbefragung von ADAC-Mitgliedern im Raum München durchgeführt (Juli 1999).
- ? Die Befragung konnte weitere Aufschlüsse über die derzeitige Nutzung von IRIS sowie Hinweise zur Verbesserung des Dienstes und der potentiellen Zahlungsbereitschaft der Nutzer erbringen. Der ADAC hat hier bei der Erstellung des Fragebogens und bei der Bewertung der Ergebnisse mitgearbeitet.
- ? Expertenbefragung für FUN-INFO. Im Rahmen einer Verbandstagung auf der Zugspitze am 20.05.1999 wurde eine Erhebung unter den Teilnehmern durchgeführt, um die Verfügbarkeit von Daten sowie die Erwartungen der Tourismusvertreter an MOBINET zu klären.
- ? Basiserhebung bei Parkplatzsuchenden für PARK-INFO. Diese Untersuchung wurde in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsbereich A durchgeführt.

Es zeigte sich, daß die Nutzung neuer Informations- und Kommunikations technologien bzw. der entsprechenden Dienste z.Zt. noch auf einen verhältnismäßig kleinen Personenkreis beschränkt ist. Der Markt für neue Medien - insbesondere im Bereich Internet und Mobiltelefon - wächst jedoch sehr rasch. Da sich diese Entwicklung auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird, ist von einer großen (potentiellen) Nutzerzahl neuer Dienste in der näheren Zukunft auszugehen.

Die Nutzung neuer Informations- und Kommunikationsmedien ist deutlich von alters-, geschlechts-, bildungs- und einkommensspezifischen Faktoren abhängig. Junge Männer mit hohem Bildungsstand und überdurchschnittlichem Einkommen sind die idealtypischen "early adopters" dieser Techniken. Im Laufe der Zeit lassen sich jedoch Ausgleichstendenzen feststellen, die dazu führen, daß auch andere Bevölkerungsgruppen verstärkt als Nutzer in Erscheinung treten. Es ist davon auszugehen, daß sich diese Phänomene auch in Zukunft, z.B. bei neuen technischen Innovationen (z.B. PTA, Smart Handies) zeigen werden.

Als Ergebnis entsprechender Studien (u.a. BAYERNINFO-Erhebung, INFOTEN-Erhebung, IRIS-Analyse) zeigt sich z.Zt. die stärkste Nachfrage im Bereich der ÖV-Information - sowohl hinsichtlich der tatsächlichen Nutzung als auch der Informationswünsche. Dies dürfte zu einem großen Teil auf die bereits weit entwickelten und bekannten Informationsdienste im ÖV (EFA, HAFAS) zurückzuführen sein. Größere Potentiale sind jedoch auch im Bereich des Individualverkehrs zu erkennen.

Allgemein besteht ein hoher Bedarf an Informationen über die jeweils günstigste Verbindung für einen Weg (schnellste Fahrtroute, schnellste Verbindung, bestes Verkehrsmittel zum Ziel) sowie über Störungen im Verkehrsablauf (Verspätungen, Ausfälle, Baustellen). Erwartungsgemäß gibt es jedoch auch große Unterschiede zwischen den Nutzergruppen. So sind z.B. für regelmäßige PKW-Nutzer Angaben über die aktuelle Parkplatzsituation (inkl. Park&Ride) von Bedeutung, für ÖV- und Flugzeug-Nutzer Informationen über aktuelle Fahr-/Flugpläne.

Dabei ist die Information vor Reiseantritt („Pre-trip“) stärker zu gewichten als die Information während der Fahrt („On-trip“), da Pretrip-Informationen eine gezieltere Wahl des Verkehrsmittels bewirken. Verkehrsinformationen für die nächsten Stunden/Tage sind dabei für die Nutzer am interessantesten, mit zunehmendem Prognosehorizont sinkt die Bedeutung. Allgemein besteht ein hoher Bedarf an aktuellen Angaben. Dies zeigt sich u.a. an den vielen Beschwerden beim MVV im Zusammenhang mit fehlender Informationen bei Verspätungen und Ausfällen.

Generell kann davon ausgegangen werden, daß die größten Reaktionspotentiale im Hinblick auf Verhaltensänderungen durch Verkehrsinformationen bei den unregelmäßigen Wegen liegen, d.h. v.a. im Bereich des Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Bei diesen Fahrzwecken ist die Bereitschaft (bzw. die Möglichkeit) am größten, Fahrtziel und Abfahrtszeit zu ändern oder ganz auf die Fahrt zu verzichten. Ein solch deutliches Abweichen vom geplanten Verhalten ist bei regelmäßigen Wegen (Arbeit/Ausbildung) sowie bei geschäftlichen und dienstlichen Fahrten weit seltener möglich.

Es scheint grundsätzlich eine gewisse Zahlungsbereitschaft für Verkehrsinformationsdienste zu bestehen, wenn die Vorteile für die Nutzer klar erkennbar sind. Vielfahrer sind eher bereit, Nutzungsentgelte zu entrichten bzw. Endgeräte anzuschaffen als Gelegenheitsfahrer. Größere Summen dürften generell nur für sehr wenige Personen akzeptabel sein. Genauere Abschätzungen zur Frage der Zahlungsbereitschaft sind jedoch auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht möglich.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß im Arbeitspaket C1 zu weitestgehend allen Forschungsfragen recht umfangreiche Hinweise und Antworten aus den Primärerhebungen und Sekundäranalysen gefunden wurden. Zu nennen sind hier insbesondere die gewünschten Informationsinhalte und die Zahlungsbereitschaft.

C2 FUN-Info:

Damit der Tagesausflugsverkehr aus dem Ballungsraum München für die Verkehrsplaner, den Ausflüglern selbst und den betroffenen Tourismusexperten aus den Regionen greifbarer