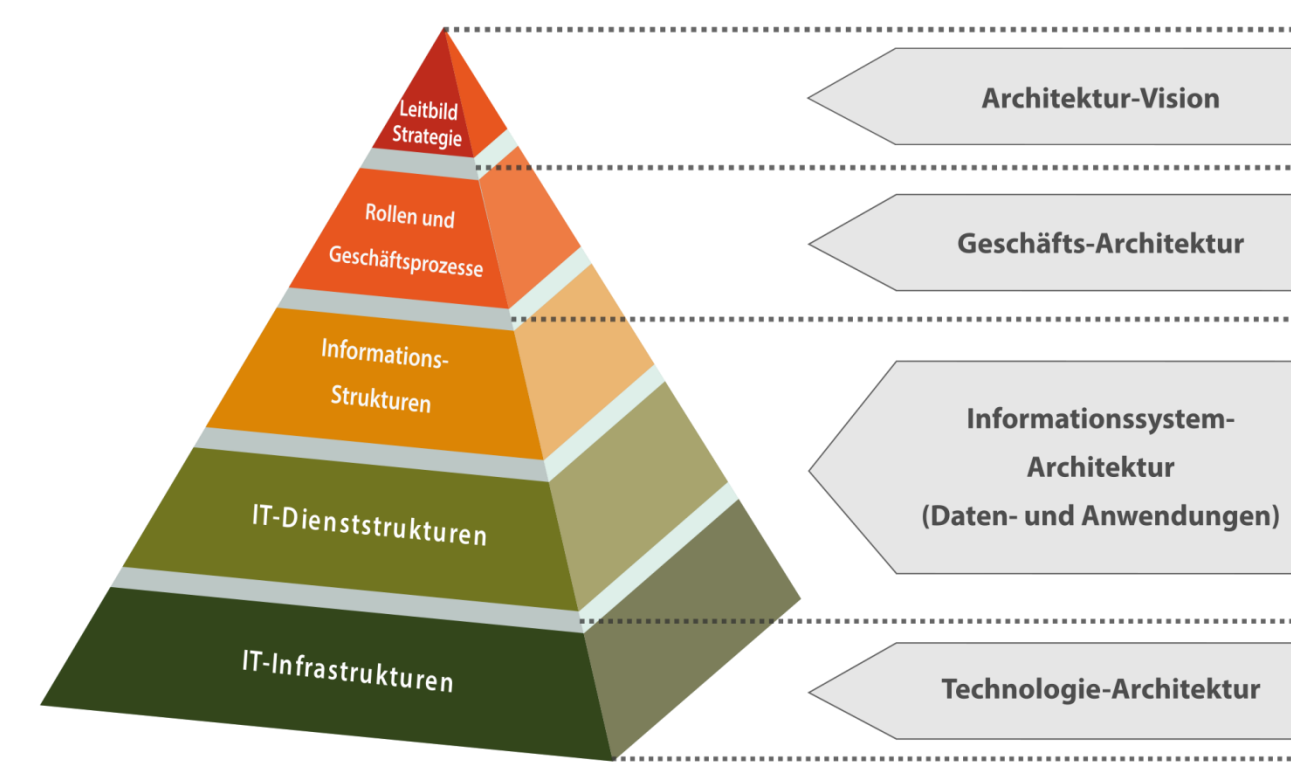


LOS 4: MULTIMODALE REISEINFORMATION



IVS-Dienstekategorie „Multimodale Reiseinformation“

Kurzbeschreibung Die Multimodalen Reiseinformationsdienste (MMRIs) unterstützen Reisende bei der Planung ihrer Reise von A nach B durch Vergleich verschiedener Reiseoptionen unter Kombination verschiedener Beförderungsarten und folgender Verkehrsträger:

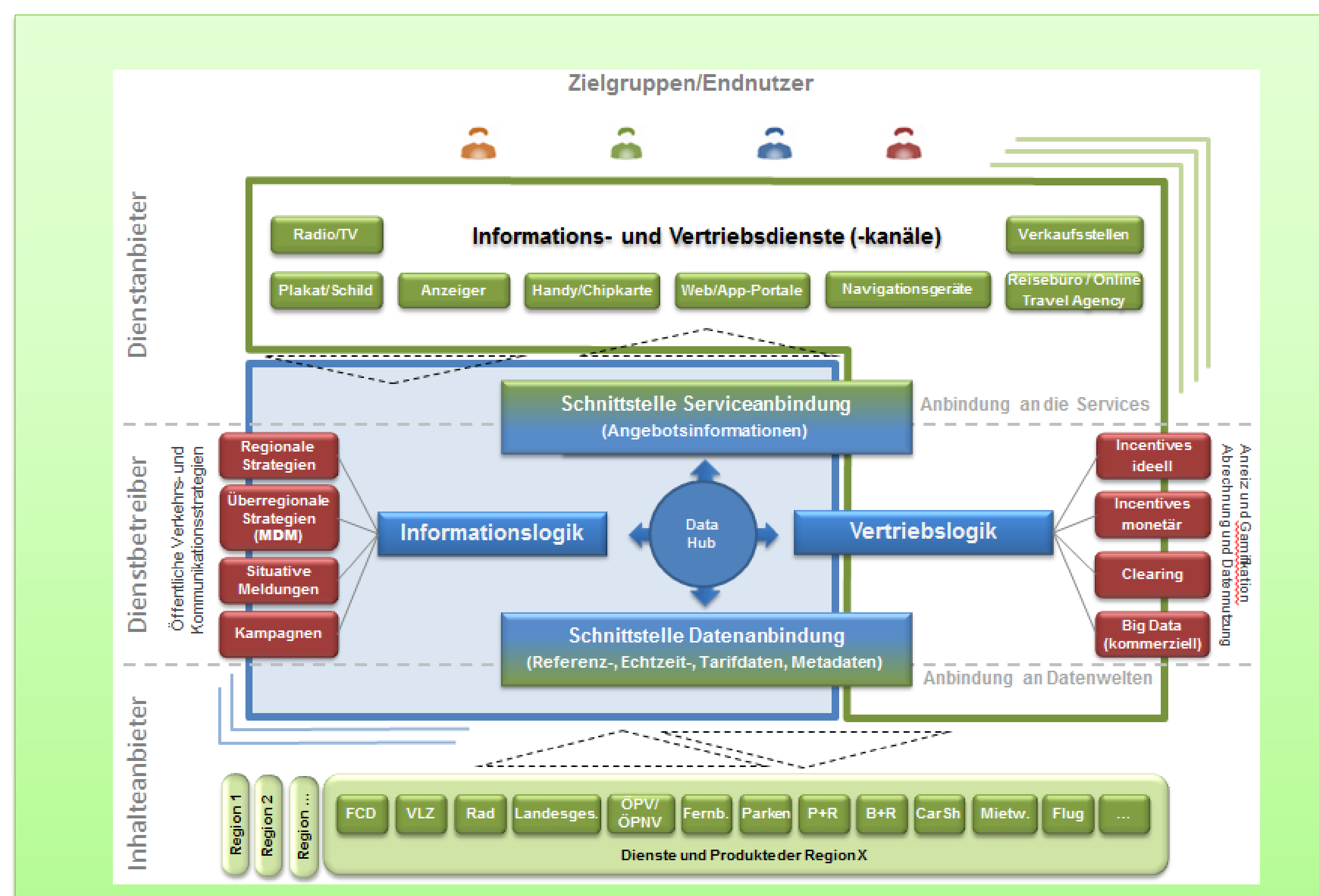
- Luftverkehr, Schienenverkehr, Straßenverkehr, Schiffsverkehr, Reisebusse, öffentlicher Personenverkehr, bedarfsgesteuerter Verkehr, zu Fuß und Radfahren

Die MMRIs bieten dem Reisenden personalisierte Reisewege entsprechend spezifischer Reisepräferenzen an.

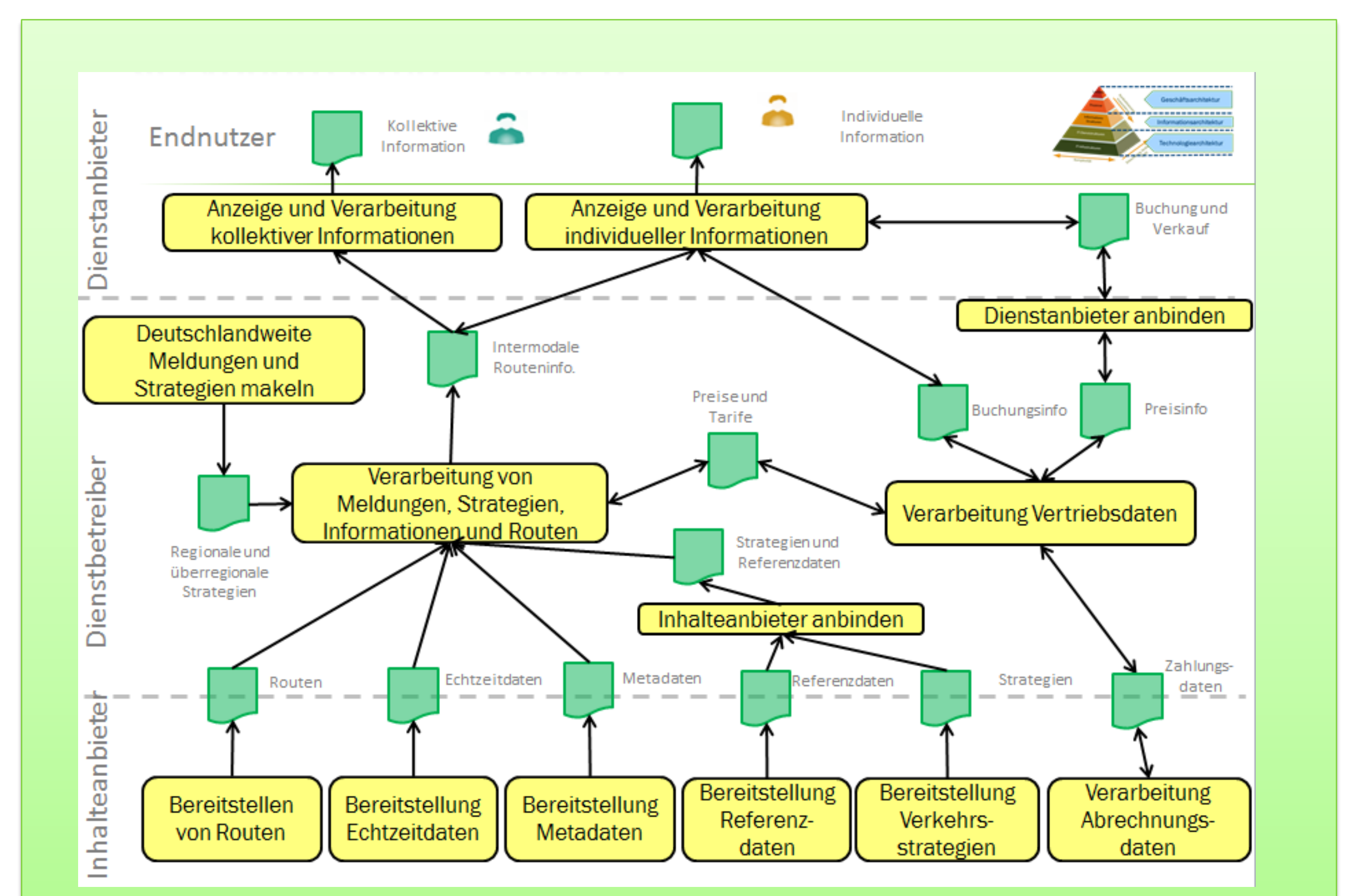
IVS-Vision Der informierte Reisende (zu jeder Zeit, an jedem Ort)

- Qualitative IVS-Ziele**
- Sicherheit für öffentliche Betreiber bezüglich Kompatibilität und Interoperabilität von IVS-Anwendungen
 - Geringerer Entwicklungsaufwand und Planungssicherheit für die Industrie
 - Vermeidung technologischer „Insellösungen“
 - Verbesserung der Investitionssicherheit und Markttransparenz
 - Reduzierung von negativen Umweltwirkungen des Verkehrs
 - Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit bei der Anfrage von Reisealternativen der multimodalen Reiseplanung

TOGAF A – „Entwicklung der IVS Architekturvision“



TOGAF B - „IVS-Zielarchitektur“



Mehrwert der IVS-Architektur

Im Einzelnen können durch eine IVS-Referenzarchitektur für multimodale Reiseinformation folgende Vorteile und Effekte realisiert werden:

Die IVS-Referenzarchitektur für die multimodale Reiseinformation

- erlaubt die generische Definition der von der EU geforderten **single access points** für multimodale Services in Bezug auf die beteiligten Akteure und ihre Organisationsschemata (räumliche Strukturierung).
- erlaubt den Abgleich des **spezifischen Realisierungsbedarfs** von Systemen und Organisationen im föderalen Raum Deutschland (Weiterentwicklung, Ausbau oder Neubau, Aufgabe).
- ermöglicht die Festlegung der **Vernetzungsstrategie** der betroffenen Akteure und ihrer Systeme in der **Informationslogistik** sowie zur optionalen **Vertriebslogistik**.
- erlaubt die **Berücksichtigung und synchronisierte Ansprache von dynamischen und statischen Informationssystemen**, um dem Reisenden konsistente Informationen auf der gesamten Reiseroute anbieten zu können
- beschreibt den Umgang mit **öffentlichen Strategien** in den Systemen (z. B. Syntax, Input/Output, Regelungsbereiche).

IHR FEEDBACK

Was sind Ihre Anforderungen an die Referenzarchitekturen für intelligente Verkehrssysteme?

Was sind Ihre konkreten Problemfelder? Werden diese in den Referenzarchitekturen adressiert?

Bringen die Referenzarchitekturen aus Ihrer Sicht einen Mehrwert? Wenn ja, welchen?