



Foto: Corn

Datenzug fährt ab

Was lange währt, wird endlich gut: Nach jahrelangem Zögern wollen die Wiener Linien ihre Fahrplan- und Echtzeitdaten als Open Data veröffentlichen. Entwickler, die sie verwenden wollen, scharren schon in den Startlöchern. Von Alois Pumhösel

„In fünf Minuten musst du von der Party aufbrechen, damit du genau rechtzeitig zum Bus kommst.“ Das Smartphone könnte Wiener Partygänger und all jene, die Wartezeiten bei langen Öffi-Intervallen aus dem Weg gehen wollen, bald darauf aufmerksam machen, wann es Zeit ist, sich zu verabschieden. Entwickler Andreas Monitzer möchte mit seinem App-Prototyp „Ich muss los“ für iPhones „ein alltägliches Problem“ lösen. Damit das funktioniert, benötigt er die Daten der aktuellen Abfahrtszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel von den Wiener Linien. Und die waren bisher nicht für die Allgemeinheit einsehbar.

Nun, im September, ist es so weit: Das hauptstädtische Verkehrsunternehmen will nach zweijähriger Vorbereitungszeit die Fahrplan- und Echtzeitdaten für Entwickler und Öffentlichkeit frei verfügbar machen. Neben „Ich muss los“ stehen dafür bereits mehrere Apps in der Warteschleife: Der in Linz erfolgreiche Android-Routenplaner „Lilli“ von Entwickler Sebastian Höbarth soll etwa einen Wiener Bruder namens „Willi“ bekommen. Und die ebenfalls Linz-erprobte App mit dem schlichten Namen „Wann“ von Entwickler Patrick Wolowicz zeigt ihren Benutzern ohne Umschweife, also ohne Bedienen von Menüs oder Abfragen, welche öffentlichen Verkehrsmittel in der Nähe abfahren.

Die Apps, die im Rahmen eines Create Camps entstanden, wo Entwickler und Wiener Linien Bereitstellung und Verarbeitung der Daten probten, sollen nur der Anfang sein. Durch die Kombination von Öffi-Daten mit Inhalten aus anderen Bereichen, etwa dem Tourismus und der Gastronomie, sollen Nutzer, Betreiber und Wirtschaft profitieren. Öffi-Daten könnten künftig etwa in Hotellobbys angezeigt oder in Buchungssysteme eingebunden werden. Sie könnten zu Sehenswürdigkeiten führen oder Teil von Verkehrs-Apps werden, die Fahrradverleihe oder Carsharing miteinbeziehen. Sie können auch mit Daten über Öffnungszeiten von Geschäft-

ten oder mit einer Immobiliensuche verbunden werden, schreibt Entwickler Wolowicz, der auch Mitbegründer der „Offene Öffis“-Initiative ist, in seinem Blog.

Die Freigabe von Daten öffentlicher Verkehrsmittel „spielt auch international eine große Rolle, weil sie einen unmittelbaren Bezug zu einer großen Anzahl von Bürgern haben“, sagt Robert Harm, Vorstand des Open-Data-Vereins Open3. Harm war seit Beginn bei jener Initiative dabei, die die Wiener Linien dazu bewegen wollte, ähnlich den internationalen Vorbildern London oder San Francisco ihre Daten freizugeben. Im Mai 2011 startete die Stadt Wien mit ihrem Open-Data-Katalog mit stetigen Veröffentlichungen. Die Wiener Linien waren als ausgegliedertes Unternehmen aber nicht dabei.

Fahrplanwechsel Richtung Open Data

Dabei waren Smartphone-Nutzer bereits einmal in den Genuss verfügbarer Verkehrsdaten außerhalb der Wiener-Linien-App „Qando“ gekommen. 2008 wurden Fahrplandaten anlässlich der Fußball-EM dem Kartendienst Google Maps überlassen. Google aktualisierte nach einem Fahrplanwechsel die Daten aber nicht, blickt Stefan Kriz, Open-Data-Beauftragter der Wiener Linien, zurück. „Und die Beschwerden kamen nicht zu Google, sondern zu uns.“ Auch die App-Entwickler waren damals natürlich nicht zufrieden, dass ein Anbieter exklusiv Daten erhielt.

2011 gab es dann erste Gespräche über eine Open-Data-Veröffentlichung, bei denen sich die Wiener Linien zurückhaltend gaben, wie sich Harm erinnert. Infrastrukturdaten zu Stationen und etwa ihrer Ausstattung mit Aufzügen wurden immerhin bald freigegeben. Finanzierung und die Abstimmung mit der ÖBB und Regionallinien verzögerten eine schnelle Datenfreigabe, sagt Kriz heute. Das Create Camp Anfang 2013, bei dem die 40 Entwickler mit den Verkehrsdaten erste Anwendungen generierten, trug dazu bei, das Eis zu brechen.

Robert Harm brachte zudem im März 2013 eine Online-Petition auf der gemeindeeigenen Seite wien.gv.at ein – eigentlich, um die neue Möglichkeit der Bürgerpartizipation „auszuprobieren“, wie er sagt. Die Wiener Linien ließen damals noch eine App stoppen, die ohne ihre Zustimmung auf Echtzeitdaten zugriff.

Schließlich verkündete Vizebürgermeisterin Renate Brauner Ende März, dass die Verkehrsdaten der Wiener Linien im Sommer zur Verfügung stehen sollen. Die Stadt Wien übernimmt auch die Kosten für Anschaffung und Erhalt der Serverinfrastruktur. Wie bei bisherigen Open-Data-Initiativen in Österreich werden die Plan- und Echtzeitdaten unter einer Creative-Commons-Lizenz veröffentlicht, die kommerzielle Nutzung erlaubt und die Nennung des Urhebers vorschreibt (CC-BY).

Brauners Auftrag sei den Wiener Linien lediglich zugekommen, erklärt Kriz. Man hätte die Daten ohnehin veröffentlicht. Er gibt zu bedenken, dass man ein „hochwertiges Service“ anbieten wolle, bei dem aber viele Betreiber, wie ÖBB und Regionallinien, mitreden würden. Man wollte vollständige Datensätze weitergeben und nicht „allein vortpreschen“. Nach wie vor sei nicht klar, ob Schnellbahn oder Dr.-Richard-Busse in den Daten berücksichtigt werden, die nun kurz vor der Veröffentlichung stehen. Das bedeutet auch, dass entsprechende Apps ihre Nutzer vielleicht auf umständlichen Wegen durch Wien schicken werden.

In Linz – das auch kein eigenes „Qando“ hat – gab es diese Komplikationen bei der Datenfreigabe nicht. Dort sind die Daten seit 2011 offen, und es wurden schnell mehrere Fahrplan-Apps verschiedener Anbieter verfügbar. Musterschüler in Sachen Open Data ist aber die kleine Mühlviertler Gemeinde Engerwitzdorf. Sie hat mittlerweile von den Geodaten über Spielplätze und Zahlen zu Kulturveranstaltungen bis hin zum Budget einen Katalog mit 116 Datensätzen online gestellt – das sind mehr, als vom gesamten Bundesdienst kommen.