
Stellungnahme von Oliver Wolff zur Anhörung (Webkonferenz) des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 6. Mai 2020 – Bundesweites/digitales Ticketing

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland begrüßt grundsätzlich alle parlamentarischen Initiativen, die das Ziel verfolgen, die unterschiedlichen Tarife, Tickets und Fahrplaninformationen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr bundesweit und digital zu vernetzen. So ist der Warenkorb der Mobilität dank der starken Unterstützung von Bund und Ländern, mit der in den letzten Jahren bereits viele neue Technologien und digitale Services realisiert werden konnten, stark gewachsen.

Während man über Jahre und Jahrzehnte unter ÖPNV hauptsächlich die Angebote mit Bussen und Bahnen verstand, so können die Bürgerinnen und Bürger in den Verkehrsverbünden heute zusätzlich Bike- und Car-Sharing-Angebote, On-Demand-Fahrdienste, E-Roller oder auch E-Lastenräder nutzen. Damit der Fahrgäst dieses breite Angebot überblicken und die nach seinen Präferenzen beste Mobilitätskette wählen kann, müssen die Angebote transparent und aggregiert zur Verfügung stehen. Dies kann vor allem durch die digitale Vernetzung und intelligentes Routing ermöglicht werden. So sind die Vorschläge von Bündnis 90/Die Grünen und FDP in den vorliegenden Anträgen

- Den MobilPass jetzt einführen – Für eine attraktive, ökologische, bezahlbare Mobilität von morgen (Drucksache 19/14387) und
- Seamless Mobility innovativ gestalten – Vernetzt und digital in ganz Deutschland unterwegs (Drucksache 19/18674)

grundsätzlich zu begrüßen.

Allerdings muss diese immer stärkere Vernetzung unter **fairen Rahmenbedingungen** organisiert werden und dabei berücksichtigen, das schon Erreichte weiter sinnvoll zu nutzen (Investitionsschutz). Zu den fairen Rahmenbedingungen gehört insbesondere, dass die Verkehrsbranche nicht in die technologische Abhängigkeit von internationalen IT-Großkonzernen gebracht wird, sondern offene Standards ein **faires Zusammenspiel** ermöglichen. Es gehört ebenso dazu, dass Daten nur dann öffentlich zugänglich gemacht werden, wenn es letztendlich einen Nutzen für den Fahrgäst ergibt; Daten aber nicht öffentlich gemacht werden, wenn es dadurch zu Wettbewerbsverzerrungen käme.

Offene Standards sichern fairen Wettbewerb und stärken Innovationen

Als relevante Grundlage für eine digitale Vernetzung ist eine robuste Standardisierung unerlässlich. Diese ist – mit starker Unterstützung durch die Bundesregierung – in den letzten 15 Jahren erfolgt. So ist im Öffentlichen Personenverkehr der nationale **eTicket-Standard VDV-Kernapplikation** etabliert, der wiederum auf zahlreichen internationalen Standards und Normen fußt. Dadurch ist ein offener Standard entstanden, der allen Marktteuren einen fairen Wettbewerb ermöglicht. Die technische Infrastruktur bei rund 440 Verkehrsunternehmen und Verbünden arbeitet nach diesem Standard bei elektronischem Ticket-Vertrieb sowie bei der elektronischen Fahrausweisprüfung. In der von diesen Unternehmen und Verbünden abgedeckten Fläche lebt ca. 80 Prozent der Bevölkerung. Fahrgäste können dies an dem blauen

e-Symbol von **((eTicket Deutschland)** erkennen, das zum Beispiel auf Chipkarten und Terminals abgebildet ist.

Datenschutz hat dabei eine hohe Priorität. Darum sind im Standard VDV-Kernapplikation selbst, aber auch bei der konkreten Umsetzung in den IT-Systemen wichtige Grundsätze beachtet worden. Beispielsweise sind zu nennen: Privacy by Design, Datensparsamkeit und die Ende-zu-Ende-Verschlüsselung. Bei Konzeption und Umsetzung hat sich die Branche immer koordiniert und konzertiert mit der **Konferenz der Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern** abgestimmt. Die im Antrag von Bündnis 90/Die Grünen aufgeführten Punkte 1.a. und 4 dürften damit als umgesetzt betrachtet werden.

Der gemeinsame, offene und herstellerunabhängige Standard „VDV-Kernapplikation“ sowie die zentralen Hintergrundsysteme von **((eTicket Deutschland)**, die der Branche selber gehören, bilden jetzt das Fundament für die nächste Stufe der Digitalisierung der Mobilität. Technisch sind damit alle Rahmenbedingungen geschaffen, um eine nationale interoperable Mobilität zu ermöglichen.

Dies ist aber nicht hinreichend. Denn es muss jetzt vor allem an organisatorischen Herausforderungen gearbeitet werden. So wird diese **nächste Phase** bereits durch das BMVI koordiniert sowie mit den Ländern und der Branche abgestimmt. Unter dem Titel „**Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr**“ wird eine **Roadmap** fortgeschrieben, damit alle Akteure auf allen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) koordiniert vorgehen: <https://www.digital-vernetzt-mobil.de>. Als wichtiges nächstes Steuerungsinstrument wird in dieser Initiative ein sogenannter „**Vernetzungsleitfaden**“ entwickelt. Dieser Vernetzungsleitfaden soll verbindlich festlegen, welche technischen und vor allem auch organisatorischen Schritte die Branche gehen soll. Gleichzeitig dient der Leitfaden den Bewilligungsbehörden sowie den Aufgabenträgern als Hilfestellung, um über Förderbescheide, Nahverkehrspläne und Verkehrsverträge eine notwendige strukturelle Einheitlichkeit zu schaffen sowie technische oder organisatorische Insellösungen zu vermeiden. Auch weil der ÖPNV primär in den Zuständigkeitsbereich der Länder fällt, ist dieses abgestimmte und koordinierte Vorgehen absolut erfolgsentscheidend. Andernfalls kann eine bundesweite und digitale Vernetzung der unterschiedlichen Tarife, Tickets und Fahrplaninformationen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr nicht realisiert werden.

Open Data bietet Chancen

Eine Vernetzung funktioniert nicht ohne Daten, die für Reiseinformation, Routing, Ticketing und Ticket-Kontrolle benötigt werden. So stellt der Öffentliche Personenverkehr in Deutschland bereits auf freiwilliger Basis und da, wo es technisch möglich ist, Daten zur Verfügung. Als eine relevante Basis für die gemeinsame Arbeit von Bund, Ländern und Branche dient der Verein **DELFI**: www.delfi.de. Der Verein organisiert und steuert die „**Durchgängige Elektronische Fahrgäst Information**“. Der Interessenausgleich der Akteure wird dabei dadurch gewahrt, dass die Bundesländer als Mitglieder des Vereins fungieren, der Bund sich an der Finanzierung beteiligt und die Branche die Umsetzung organisiert. Die Arbeit wird zudem durch die Verkehrsministerkonferenz (VMK) begleitet. Die leitenden Strategien wurden und werden in der VMK beschlossen.

Ferner findet die schrittweise Ausweitung der Bereitstellung von Daten im Rahmen des geltenden EU-Rechts statt. Hier ist der sogenannte Nationale Zugangspunkt (**National Access Point, NAP**) für ÖPV-Daten hervorzuheben, der vom Bundesverkehrsminister beim Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geschaffen wurde und über den die Daten koordiniert zur Verfügung zu stellen sind. In einem ersten Schritt geht es dabei um Fahrplandaten, die die ÖPV-Branche über DELFI dem NAP zur Verfügung stellt. In späteren Ausbaustufen sind gemäß EU-Recht auch Tarifdaten über den NAP anzubieten, worauf sich die ÖPV-Branche bereits vorbereitet. Die Daten werden dann über **((eTicket Deutschland)** in einem koordinierten Verfahren und in abgestimmten technischen Formaten übermittelt.

Hierzu möchten der VDV auf zwei Aspekte besonders hinweisen:

Der Öffentliche Personenverkehr in Deutschland hat bereits auf freiwilliger Basis und mit Hilfe der Bundesregierung viel Initiative ergriffen und Investitionen getätigt, um öffentliche Daten wie Fahrplan- und Tarifdaten zu digitalisieren und standardisiert, maschinenlesbar und öffentlich zugänglich zu machen.

Diese reichen aus, um jeden Mobilitätsplattformanbieter mit den nötigen Parametern zu versorgen, um für seine Kunden Mobilitätsprodukte (multimodale Reiseketten) inklusive der ÖPV-Leistungen zu schaffen. Die grundsätzliche **Herausgabe von Unternehmensdaten** (wie zum Beispiel private Fahrgastdaten, strategische Betriebsdaten oder kommerzielle Marktdaten) darf **kein Teil einer Open-Data-Strategie** werden. Dem stehen im Übrigen geltendes Recht wie die DSGVO entgegen bzw. wettbewerbsverzerrende Effekte zum Nachteil des Öffentlichen Personenverkehrs. Um hier eine klare Trennlinie zu definieren, hat der VDV einen Kategorisierungsvorschlag für die Datenweitergabe erarbeitet:

Kategorisierungsvorschlag für die Datenweitergabe aus der Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs

Daten Nutzer Datenkategorie	Öffentlicher Personenverkehr & Strategische Partner	ÖV-fremde Anbieter	Wissenschaft & Forschung
Private Fahrgastdaten: Anschrift, Bankverbindung, usw.	Daten sind nur im Rahmen des Datenschutzes zugänglich und nutzbar	Keine Datenweitergabe	Keine Datenweitergabe
Strategische Betriebsdaten und kommerzielle Marktdaten: Echtzeit-Betriebsdaten, Markterhebungen, usw.	Daten sind innerhalb von Partnerschaften zugänglich und können genutzt werden	Datenweitergabe nur auf vertraglicher Basis eines kosten- und wertorientierten Nutzungssabkommens	Datenweitergabe nur mit Zweckbindung, ggf. im Rahmen einer Lizenz
Öffentliche Daten: Fahrplandaten, Informationen zu Haltestellen, usw.	Daten sind öffentlich zugänglich und können genutzt werden	Daten sind öffentlich zugänglich und können frei genutzt werden	Daten sind öffentlich zugänglich und können frei genutzt werden

Quelle: VDV-Politikbrief 01.18

Während der Öffentliche Personenverkehr in Deutschland mit Blick auf offene Standards und die Weitergabe öffentlicher Daten gut organisiert ist, stellen wir in diversen Vernetzungsprojekten immer wieder fest, dass **neue Mobilitätsanbieter** in den seltensten Fällen über Standards oder abgestimmte Branchenschnittstellen verfügen. Neue Anbieter äußern zwar oftmals den Wunsch, in den Vertrieb von ÖPNV-Tickets einsteigen oder auf die Daten des Öffentlichen Personenverkehrs zugreifen zu wollen. Eine umgekehrte Möglichkeit für den Öffentlichen Personenverkehr, also auf den Zugriff der Daten neuer Mobilitätsanbieter wird oft abgelehnt. Daher ist der Punkt 3.b im Antrag von Bündnis 90/Die Grünen ausdrücklich zu begrüßen, im Mobilitätsmarkt der digitalen Services einen **fairen Angebotswettbewerb** zu schaffen. Zumindest die Verfügbarkeit von Tarifdaten muss bei privaten wie öffentlichen Mobilitätsanbietern offen zugänglich sein, um multimodale Reiseketten berechnen und anbieten zu können.

Europäische Kooperationen

Auch im Kontext internationaler Standards für den grenzüberschreitenden Verkehr ist der deutsche ÖPNV durch den brancheneigenen **VDV eTicket Service** (VDV-ETS) in allen relevanten internationalen Standardisierungsgremien vertreten. Unter anderem ist die Gesellschaft Gründungsmitglied der **Smart Ticketing Alliance**, in der alle großen eTicket-Standards vereint an der Schaffung des europaweiten grenzüberschreitenden ÖPV arbeiten. Dies geschieht in regelmäßigm Austausch mit der EU-Kommission (DG Move) und weiteren internationalen branchenfremden, aber relevanten Institutionen wie dem Weltverband der Mobilfunkunternehmen (GSMA) und dem NFC-Forum, damit z. B. jedes handelsübliche Smartphone als eTicket-Medium verwendet werden kann. Im Kontext der internationalen Standardisierung prüft der deutsche ÖPV vertreten durch den VDV-ETS eine Vielzahl von Technologien – auch die wie im Antrag der FDP-Bundestagsfraktion unter Punkt 2 geforderte **Blockchain-Technologie**. Als vielversprechende Lösung für eine grenzüberschreitende Reisekette über unterschiedliche Modalitäten wird bisher das Account Based Ticketing (ABT) gesehen. In dem aktuell laufenden und durch das Land NRW geförderte Pilotprojekt „easyConnect“ wird ABT in der Grenzregion zwischen Maastricht und Köln auf Basis von Smartphones erprobt.

Exkurs: Account Based Ticketing bei „easyConnect“

Hier kauft der Fahrgast z. B. in Köln via App ein Ticket, nutzt bis Maastricht verschiedene Verkehrsmittel und öffnet dann via NFC-Funktion seines Smartphones die Ausgangsgates im Bahnhof in Maastricht. Alle reise- und ticketrelevanten Prozesse laufen im Hintergrund ohne weitere Aktionen des Fahrgastes ab. Kundendaten werden in diesem System nicht ausgetauscht. Im Prinzip reist jeder Fahrgast mit einer verschlüsselten einmaligen ID. Alle berechtigten Mobilitätsanbieter können dann, sobald der Fahrgast ihr System betritt, anfragen, zu was die ID berechtigt ist. Hierzu zählt z. B. ob ein Monatsticket für einen bestimmten Tarifraum hinterlegt ist, ob ein gültiger Führerschein vorhanden ist oder ob Bezahlberechtigungen vorhanden sind, mit denen zusätzliche Leistungen abgerechnet werden dürfen.

Eine Schlüsseltechnologie zur Realisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs und der Ticketkontrolle wird aktuell in Deutschland entwickelt und für den Betrieb vorbereitet. Unter dem Projektnamen „**VDV-Barcode mobile+**“ wird dieses Jahr ein fälschungs- und kopiersicheres **eTicket** für Smartphones auf den Markt gebracht, das auch in der Lage sein wird, eine technologische Brücke bzgl. Ticket-Kontrollen zwischen den in Deutschland offenen ÖPV-Systemen und den im EU-Ausland durch Gates geschlossenen ÖPV-Systemen zu schlagen.

ÖPNV-Branche treibt Mobilitätsplattformen massiv voran

Der VDV hat in den vergangenen Jahren viel Engagement in die zentrale Vernetzungsinitiative der Branche „**Mobility inside**“ investiert. Ziel ist es, eine brancheneigene Mobilitätsplattform zu schaffen, die neben allen nationalen Bus- und Bahnangeboten auch Angebote branchenfremder Mobilitätsanbieter bündelt und dem Fahrgäste als effiziente Reisekette anbietet. Die Initiative ist mittlerweile vom Status der Entwicklung in den operativen Betrieb gewechselt und hat ein Pilotprojekt gestartet. In diesem werden bestehende Systeme und Standards (wie zum Beispiel die **VDV-Kernapplikation**) eingesetzt, um Kompatibilität und Interoperabilität sicherzustellen.

In dem Kontext wurden auch zahlreiche Erfahrungen mit Nutzergruppen gesammelt: Die größte Errungenschaft von intuitiven Apps auf dem Smartphone ist sicher, dass sie komplexe Prozesse für den Nutzer simpel gestalten. Die **Entwicklung einer Mobilitätsplattform** in der eine Vielzahl von Modalitäten in einem nationalen oder besser noch internationalen Angebot durchbuchbar angeboten wird, ist sowohl technisch, organisatorisch als auch rechtlich ein **hochkomplexes Konstrukt**. Dies ist vermutlich auch der Grund, warum keiner der großen globalen Daten- oder IT-Konzerne, die sowohl über IT-Know-How als auch über Kapital verfügen, heute eine voll tiefenintegrierte Mobilitätsplattform anbieten. Mit **Mobility inside** besteht die Chance, dass für eine ganze Branche freiwillig und intrinsisch motiviert – jeder in seinem Tempo und mit zur Verfügung stehenden Mitteln – Stufe für Stufe eine nationale Mobilitätsplattform entsteht. Eine Verpflichtung aller öffentlichen Verkehrsunternehmen zur Gründung einer genossenschaftlichen Organisation zum Aufbau einer Mobilitätsplattform, wie beispielsweise in der Initiative von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagen, ist somit äußerst kritisch zu betrachten und nicht zielführend.