

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)352-B

Stellungnahme zur 71. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 06.05.2020

verbraucherzentrale

Bundesverband

MIT WENIGEN KLICKS ZUR MOBILITÄT

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V. (vzbv) anlässlich der Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur: Öffentliche Anhörung zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Den Mobilpass jetzt einführen – Für eine attraktive, ökologische, bezahlbare Mobilität von morgen" (BT-Drucksache 19/14387) und dem Antrag der Fraktion der FDP "Seamless Mobility innovativ gestalten - Vernetzt und digital in ganz Deutschland unterwegs" (BT-Drucksache 19/18674)

am Mittwoch, 6. Mai 2020, von 11:00 bis 13:00 Uhr,

Deutscher Bundestag

per Videokonferenz (Webex)

06.05.2020

Impressum

Verbraucherzentrale

Bundesverband e.V.

Team

Mobilität & Reisen

Rudi-Dutschke-Straße 17

10969 Berlin

mobiltaet@vzbv.de

INHALT

I. VORBEMERKUNG	3
II. ZIELBILD AUS VERBRAUCHERSICHT	3
1. Für einen Erreichbarkeitsanspruch mittels „Hausanschluss Mobilität“	3
2. Für ein modernes Personenbeförderungsgesetz	4
3. Für attraktive intermodale Mobilitätsdienstplattformen	4
III. FORDERUNGEN IM EINZELNEN	5
1. Öffentliche Verkehrsunternehmen müssen vorangehen	5
2. verantwortungsvoller Umgang mit personenbezogenen Daten	5
3. Datensicherheit ist Grundvoraussetzung für Vertrauen	6
4. Freiwillige Zurverfügungstellung anonymisierter Daten von Verbrauchern an Bedingungen knüpfen	6
5. Für einen innovativen Regulierungsrahmen	7
6. Stärkung der nationalen Durchsetzungsstellen	7
7. Standardisierungskooperationen zielführend Fördern	7
8. Wettbewerb um den besten MobilDaten-Design-Standard mit Deadline forcieren	8

I. VORBEMERKUNG

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv) begrüßt, dass sich der Verkehrsausschuss jetzt mit dem Thema Vernetzung der Verkehrsmittel befasst. Die Coronavirus-Krise wird vermutlich zu einem massiven Digitalisierungs- und Automatisierungsschub auch in der Mobilität führen. Die Chancen der digitalen Mobilität müssen genutzt werden, um den ÖPNV insgesamt attraktiver zu machen und Umsteige-Widerstände zu senken. Die digitale Transformation der Mobilität muss aus Verbrauchersicht zu einer gesunden, sicheren, klima- und umweltfreundlichen, effizienten, bequemen, gesellschaftsverträglichen und bezahlbaren Mobilität führen.

Im vergangenen Jahrzehnt haben sich die Erwartungen der Verbraucherinnen und Verbraucher¹ an Mobilität insgesamt verändert. Sie soll immer flexibler und individuell verfügbar sein. Dies stellt die klassischen Verkehrsmittel vor neue Herausforderungen, bietet aber auch Chancen für neue Angebote, Ideen und Innovationen. Verbraucher sind immer mehr daran interessiert, ihre Mobilität mit smarten Endgeräten zu organisieren. Neue innovative Angebote und eine einfache Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen mit wenigen Klicks haben das Potenzial, den Umsteigewiderstand sowohl vom Auto in andere Verkehrsmittel als auch in der Reisekette zu senken. Mit ansteigender Digitalisierung bekommen Mobilitätsdaten eine zunehmend zentrale Bedeutung.

II. ZIELBILD AUS VERBRAUCHERSICHT

Der vzbv setzt sich dafür ein, dass Verbraucher über sichere Optionen verfügen, ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen – unabhängig vom Einkommen, Alter oder Wohnort. Dies kann nur gelingen, wenn bei den anstehenden Herausforderungen im Mobilitätsbereich und der anstehenden Transformation hin zu einer zukunftsfähigen und verbrauchergerechten Mobilität die Bedürfnisse aller Verbraucher stärker in den Fokus genommen werden.

Neue Technologien und Innovationen können helfen, die Herausforderungen nachhaltiger Mobilität mit Verkehrsverbesserung, -vermeidung und -verlagerung verbrauchergerecht zu meistern. Dabei muss gesichert sein, dass alle Verbraucher auch künftig selbstbestimmt und flexibel mobil sein können.

1. FÜR EINEN ERREICHBARKEITSANSPRUCH MITTELS „HAUSANSCHLUSS MOBILITÄT“

Ein öffentlicher Verkehr, der den Ansprüchen einer zeitgemäßen Daseinsvorsorge gerecht werden will, muss ein Verkehrsangebot bieten, das den Erfordernissen von Menschen in modernen Gesellschaften entspricht. Ging es früher darum, die allgemeine Zugänglichkeit von Mobilität zu gewährleisten, stellt sich heute die Aufgabe, die Konsequenzen der Verkehrsentwicklung in hochgradig mobilen Gesellschaften nachhaltig zu

¹Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitergehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

bewältigen. Die im Rahmen der Daseinsvorsorge nur sehr allgemein formulierte Aufgabe, für alle ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten, soll in einen rechtlichen Anspruch auf die Erreichbarkeit zentraler Bedarfseinrichtungen wie Schule, Arbeit, Arzt, Handel etc. mit öffentlichen Verkehrsmitteln umgewandelt werden. Um eine ernstzunehmende Alternative zum privaten Pkw zu etablieren, muss die Digitalisierung dazu genutzt werden, dass ein „Hausanschluss Mobilität“ mittels eines qualitativ hochwertigen Angebotes des klassischen ÖPNV in Verknüpfung mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen gewährleistet wird. Mobilitätsdienstleistungen dürfen nicht nur den Menschen in den Städten zur Verfügung stehen, sondern müssen Mobilität ohne Auto in ländlichen Regionen ermöglichen und Pendler entlasten.

2. FÜR EIN MODERNES PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ

Innovative Mobilitätsdienstleistungen dürfen den Menschen nicht länger vorenthalten werden. Deshalb muss das Personenbeförderungsrecht reformiert werden. Neue Angebotsformen, wie zum Beispiel private Fahrdienste und On-Demand-Shuttlesysteme, bieten Verbrauchern eine attraktive Mobilitätsoption. In ländlichen Räumen, wo der öffentliche Verkehr oft nur noch rudimentär vorhanden ist, können solche Angebote eine neue Qualität der individuellen Mobilität erzeugen. Ein zu novellierendes Personenbeförderungsgesetz muss dies anerkennen und Rahmenbedingungen formulieren, bei denen unter Einhaltung von Sozial- und Verbraucherstandards neue Mobilitätsdienstleistungen möglich sind. Nicht liniengebundene Mobilitätsangebote wie Anrufbusse, Bürgerbusse und Anrufsammeltaxis sowie private Mitnahme sind eine wichtige Ergänzung des ÖPNV, weil sie dem gewachsenen Bedürfnis nach Flexibilität Rechnung tragen. Unter der Voraussetzung einer sicherheitsrechtlichen Unternehmenszulassung und unter Berücksichtigung übergeordneter verkehrsplanerischer Ziele sollte es freien Marktzugang für alle Angebote geben.

3. FÜR ATTRAKTIVE INTERMODALE MOBILITÄTSDIENSTEPLATTFORMEN

Um den Zugang für alle einfach zu gestalten, müssen Verbraucher über intermodale Mobilitätsdienstplattformen ihre Fahrten planen, buchen und bezahlen können. Der Service aus einer Hand bietet Verbrauchern mit einmaliger Anmeldung Zugang zu möglichst vielen Fortbewegungsmitteln. Neue Mobilitätsangebote, wie Car- oder Bike-Sharing, bereichern und ergänzen den ÖPNV, deshalb müssen Barrieren für die Integration dieser Services gesenkt werden. Langfristig muss ein Tür-zu-Tür-Service auch Fernreisen einbeziehen (zum Beispiel Flüge).

Die dazu notwendige Vernetzung im Öffentlichen Verkehr scheitert bisher an fehlender Standardisierung der Daten und Schnittstellen sowie an der Bereitschaft der verschiedenen Akteure, Daten zur Verfügung zu stellen. Die Zeit ist reif, die Verfügbarkeit von intermodalen Mobilitätsdienstleistungen nicht mehr weiter den Verhandlungen einzelner Player oder der Förderung neuer Projekte zu überlassen, sondern die Bundesregierung muss nun überzeugende Anreize setzen, die zum Gelingen beitragen.

DAMIT DER NOTWENDIGE MOBILITÄTSWANDEL ZU EINER ZUKUNFTSFÄHIGEN MOBILITÄT GELINGT, MÜSSEN DIE UMSTEIFE-WIDERSTÄNDE REDUZIERT WERDEN. VERBRAUCHERN DÜRFEN DESHALB INNOVATIVE MOBILI-

TÄTSDIENSTLEISTUNGEN NICHT LÄNGER VORENTHATEN WERDEN. DIE INTELLIGENTE VERKNÜPFUNG VON MOBILITÄTSDIENSTEN MUSS MOBILITÄT FÜR VERBRAUCHER MIT WENIGEN KLICKS ERMÖGLICHEN.

III. FORDERUNGEN IM EINZELNEN

1. ÖFFENTLICHE VERKEHRSUNTERNEHMEN MÜSSEN VORANGEHEN

In einem ersten Schritt müssen die Nahverkehrsunternehmen und -verbände ihre Informations- und Vertriebskanäle öffnen und zusammenführen. Um dabei die Komplexität der Programmierung zu reduzieren und gleichzeitig das System für Kunden möglichst leicht verständlich zu machen, müssen wesentliche Tarif- und Beförderungsbedingungen vereinheitlicht werden. Bei Ausschreibungen und Genehmigungen muss der bundesweite standardisierte Datenaustausch als verpflichtender Bestandteil vorgeschrieben werden. Alle Anbieter von Personenverkehr – neben dem Nah- also auch der Fernverkehr - sind zu integrieren. Mit der Einrichtung der Nationalen Zugangspunkte (NAP – National Access-Points) im Rahmen der Delegierten Verordnung 2017/1926 zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste sind bereits viele Anforderungen definiert worden. Aus Verbrauchersicht ist es essenziell, dass die Daten vollständig, qualitativ hochwertig und aktuell sind. Selektive und diskriminierende Zugangsbeschränkungen, zum Beispiel aufgrund unverhältnismäßiger Kosten, müssen vermieden werden. Zudem ist die Bereitstellungspflicht für Daten künftig auch auf neue, bisher noch nicht direkt von der delegierten Verordnung erfasste Mobilitätsangebote anzuwenden. Eine Tür-zu-Tür-Mobilität kann nur erreicht werden, wenn alle vorhandenen Angebote auch auf den Mobilitätsdienstplattformen verfügbar sind.

2. VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT PERSONENBEZOGENEN DATEN

Bei der Nutzung von intermodalen Mobilitätsdienstplattformen ist es notwendig, dass Verbraucher neben persönlichen Informationen (Name, Kontoverbindung, Alter, Führerschein usw.) oder Vorlieben für bestimmte Verkehrsmittel auch ihre Routen und Fahrten offenlegen. Aus diesen Informationen lassen sich Bewegungsprofile und sogar persönliche Profile bilden. Nach der Datenschutz-Grundverordnung ist klar geregelt, dass personenbezogene Daten nur im erforderlichen Umfang für zuvor bestimmte Zwecke verarbeitet werden dürfen, nach der Zweckerfüllung gesperrt und unter Beachtung etwaiger gesetzlich festgelegter Aufbewahrungsfristen schließlich gelöscht werden müssen. Darüber muss über die Verarbeitungszwecke hinaus die erforderliche Transparenz geschaffen werden. Deshalb muss klar geregelt werden, dass nur solche personenbezogenen Daten übermittelt und verarbeitet werden dürfen, die im jeweiligen Prozessschritt erforderlich sind. Für Verbraucher muss transparent sein, mit wem sie welches Vertragsverhältnis eingehen und wer welche ihrer personenbezogenen Daten verarbeitet. Dazu sollten Architekturoptionen oder Instrumente für die Nutzungskontrolle der Verbraucher entwickelt werden, mit denen sie technische Lösungen für die Umsetzung von Datenhoheit an die Hand bekommen, anstatt sich allein auf Vertrauen zu verlassen. Diese Instrumente müssen sowohl die Einwilligungen zur Datennutzung für den

jeweiligen Prozessschritt sicherstellen sowie auch den Widerruf zur Einwilligung technisch durchsetzbar machen. Nach Auffassung des vzbv bedarf es eines gesetzlichen Rahmens, der sicherstellt, dass derartige Instrumente unabhängig, neutral und ohne ein wirtschaftliches Eigeninteresse an der Verwertung der im Auftrag der Verbraucher verwalteten Daten agieren und somit Interessenkonflikte ausgeschlossen werden können.²

3. DATENSICHERHEIT IST GRUNDVORAUSETZUNG FÜR VERTRAUEN

Mit der Digitalisierung und Vernetzung des Mobilitätssektors wird dieser mehr und mehr zu einer kritischen Infrastruktur, die zunehmend Angriffspunkt für Hacker, Cyber-Attacks und anderem Missbrauch werden wird. Der besondere Schutzbedarf personenbezogener Daten verlangt einen starken Schutz gegen Missbrauch und den Zugriff durch Unbefugte nach dem Stand der Technik. Zur technischen Durchsetzung der Datenschutzerfordernungen ist ein umfassendes und einheitliches Sicherheitskonzept zur Verhinderung von einzeltem Missbrauch bis hin zu professionell organisiertem Betrug erforderlich. Technische Richtlinien zur Gewährleistung einer angemessenen Sicherheit (Cyber-Sicherheit und Datenschutz, Betriebssicherheit und ggf. funktionale Sicherheit) müssen die Basis jeder Mobilitätsdienstplattform sein und können helfen, Vertrauen in die digitalen Dienstangebote zu schaffen.

4. FREIWILLIGE ZURVERFÜGUNGSTELLUNG ANONYMISierter DATEN VON VERBRAUCHERN AN BEDINGUNGEN KNÜPFEN

Daten, die nicht direkt zum Zwecke der Dienste informieren – Buchen – Bezahlen verwendet werden, müssen anonymisiert werden. Wenn also ein Verkehrsunternehmen Bewegungsdaten zwecks Auslastungssteuerung verwerten will, müssen diese vorher sicher anonymisiert werden. Eine technisch einwandfreie Anonymisierung stellt jedoch im Big Data Kontext allgemein und im Bereich der Mobilitätsdaten besonders eine anspruchsvolle Herausforderung dar. Insbesondere dann, wenn die Daten über einen unbestimmten Zeithorizont mit unbestimmten Empfängern geteilt oder gar veröffentlicht werden sollen und somit aus verschiedenen Quellen zusammengeführt werden können.

Daher sind aus Sicht des vzbv zum einen klare Anforderungen an die Anonymisierung erforderlich, zum anderen bedarf es weiterführender Schutzkonzepte, die das Risiko einer De-Anonymisierung verringern.³ Anonymisierungsverfahren und auch entsprechende rechtliche Vorgaben müssen einer laufenden Aktualisierung unterliegen, um mit der künftigen technologischen Entwicklung in der Datenverarbeitung Schritt halten zu können. Die Zurverfügungstellung von anonymisierten Mobilitätsdaten, die die Verbraucher produzieren, muss auf Basis einer Einwilligung und freiwillig erfolgen. Die Einwilligung muss jederzeit widerrufen werden können.

Daten über öffentliche Verkehrsinfrastruktur sowie Daten von Unternehmen, die öffentlich finanziert werden, dürfen nicht exklusives Eigentum einzelner Unternehmer sein

² Verbraucherzentrale Bundesverband: Datentreuhänder gesetzlich regeln, Stellungnahme, 06.04.2020
https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2020/04/06/20-02-19_vzbv-positionspapier_pims.pdf

³ Verbraucherzentrale Bundesverband: Anonymisierung unter DSGVO, Stellungnahme, März 2020,
<https://www.vzbv.de/dokument/verbraucher-vor-missbrauch-anonymisierter-daten-schuetzen>

und nur deren Kunden zur Verfügung stehen, sondern müssen Allgemeingut sein und dem Gemeinwohl zugutekommen.

5. FÜR EINEN INNOVATIVEN REGULIERUNGSRAHMEN

Eine Monopolisierung bei Mobilitätsdienstplattformen muss verhindert werden. Deshalb sollten Mobilitätsdienstplattformen reguliert werden. Wesentliche Ziele einer Regulierung müssen die Verankerung eines allgemeinen Gebots der Chancengleichheit durch einen fairen Datenaustausch anonymisierter und aggregierter Daten, Sicherstellung von Datenportabilität, Transparenz, Haftungsfragen und Durchsetzung von Verbraucherschutz sowie Arbeitnehmerschutz sein. Die Regeln und gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen einen fairen und diskriminierungsfreien Wettbewerb zwischen den Dienste-Anbietern und auch zwischen den Plattformbetreibern ermöglichen. Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu sichern, kann es nötig sein, die Vermittlungsgebühren (vergleichbar mit den Trassengebühren) zu regulieren.

6. STÄRKUNG DER NATIONALEN DURCHSETZUNGSSTELLEN

Verbraucher müssen darüber hinaus die Möglichkeit haben, eventuell entstehende Streitfragen einfach und unkompliziert zu klären, ohne dazu den Rechtsweg beschreiten zu müssen. Das Aufgabenfeld der Schlichtungsstelle für öffentlichen Personenverkehr (söp) sollte auf Mobilitätsdienstplattformen erweitert werden, um Streitfälle zwischen Verbrauchern, Diensteanbietern und Mobilitätsplattformbetreibern aufzulösen. Die Stärkung der Datenschutz-Aufsichtsbehörden ist darüber hinaus notwendig, um Beschwerden und Streitigkeiten in Bezug auf die Datennutzung zeitnah bearbeiten und klären zu können.

7. STANDARDISIERUNGSKOOPERATIONEN ZIELFÜHREND FÖRDERN

Aus Gründen der Resilienz sind dezentrale Strukturen einer zentralen Mobilitätsdatensammelstelle vorzuziehen. Eine Vielzahl von Initiativen haben sich herausgebildet, die offene, also für jedermann nutzbare Standards schaffen. Die im Mobilitätsbereich vorhandenen Foren und Konsortien sollten zusammengeführt und bereits vorhandene Standards genutzt oder für die Nutzung im Mobilitätsbereich erweitert werden. Konzepte, wie etwa das der International Data Spaces Association (IDSA), sollten auf ihre Übertragbarkeit im Mobilitätsbereich geprüft werden. Ziel muss es sein, schnellstmöglich einen gemeinsamen, möglichst europäischen MobilDaten-Design-Standard zu schaffen. Die Datenstrategie der Bundesregierung und das Programm für das Digitale Europa der Europäischen Kommission, mit dem europäische Datenräume, einschließlich vertrauenswürdiger und energieeffizienter Datenaustausch- und Cloud-Infrastrukturen, gefördert werden sollen, gehen in diese Richtung. Jede geeignete Referenzarchitektur muss darauf abzielen, einen diskriminierungsfreien und sicheren Datenraum für Unternehmen verschiedener Branchen und aller Größen zu schaffen, der Kompatibilität und Interoperabilität erleichtert. Die selbstbestimmte Kontrolle von Datenflüssen muss die verbraucherorientierte Basis zur Gewährleistung von Datenhoheit sein. Die Referenzarchitektur und die Vereinbarung über Standards muss flankiert werden von einem

Governance-Rahmenwerk, das neben Vereinbarungen zu Datenschutz und Cybersicherheit ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten zum Beispiel zur Einhaltung von Verbraucherschutz oder Haftungsfragen erfordert.

8. WETTBEWERB UM DEN BESTEN MOBILDATEN-DESIGN-STANDARD MIT DEADLINE FORCIEREN

Da die Lösung für intermodale Mobilitätsdienstplattformen zeitnah gebraucht werden, sollten nicht immer neue Projekte ausgerufen werden, sondern die vielfältigen Initiativen und von Bund und Ländern geförderten Projekte zur Kooperation motiviert werden. Es ist an der Zeit, konstruktiv Druck auf die Beteiligten auszuüben, um das Gelingen einer verbraucherfreundlichen Mobilitätsdienstplattform zu forcieren. Deshalb sollte ein Wettbewerb um den besten MobilDaten-Design-Standard ausgerufen werden. Per Stichtag 31.12.2021 sollten die existierenden Lösungen auf den höchsten Verbrauchernutzen hin bewertet werden. Im Anschluss sollte entschieden werden, dass die öffentliche Förderung nur noch auf einen oder wenige MobilDaten-Design-Standards fokussiert wird. Darüber hinaus wäre dann eine gezielte Förderung zur Migration von anderen Standards an den gewählten MobilDaten-Design-Standard notwendig. Falls dieses Verfahren nicht zu der notwendigen Kooperation führt, sollte eine gesetzliche Verpflichtung geprüft werden.

Diese Deadline sollte auch für die Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs gelten. Sie müssen sich bis Ende 2021 auf wesentliche Standard-Beförderungs- und Tarifbestandteile geeinigt haben. Die Vielzahl der unterschiedlichen Bestimmungen erhöht nicht nur den Datenaufwand, sondern sorgt auch für ein höheres Fehlerrisiko. Damit der ÖPNV aus der Coronavirus-Krise gestärkt herausgehen kann, ist eine massive finanzielle Unterstützung durch Bund und Länder von Nöten, die einen Schwerpunkt auf die Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsmittel setzen sollte.

WEICHEN STELLEN FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN

i Millionen Menschen nutzen täglich die öffentlichen Verkehrsmittel. Starre Fahrpläne und feste Routen schränken die Flexibilität jedoch ein. Zudem stellen die erste und letzte Meile, also der Weg zur und von der Haltestelle, oft eine Hürde dar. Neue, flexiblere Mobilitätsangebote können hier helfen und das Angebot sinnvoll ergänzen. Ein modernes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) muss es leichter machen, solche Dienste einzuführen.

Bereits heute gibt es viele neue Mobilitätsdienste, die flexibler sind als der klassische öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV): Car- und Bike-Sharing sowie Ride-Hailing und Ride-Pooling, also die alleinige oder geteilte Nutzung von App-basierten Fahrdiensten. Aber das aktuelle PBefG setzt neuen Mobilitätsdienstleistungen enge Grenzen: Kommunen dürfen sie nur befristet zu Erprobungszwecken genehmigen. Das hemmt Innovationen, ist umständlich, wenig verbraucherfreundlich und nicht zeitgemäß.

Denn mit der fortschreitenden Digitalisierung sollte es einfach sein, mit dem Smartphone Fahrten verkehrsmittelübergreifend flexibel zu kombinieren, zu buchen und zu bezahlen, so wie es der Ansatz „Mobility as a Service“ (MaaS) vorsieht.

! Das Personenbeförderungsgesetz muss überarbeitet werden, um die Einführung App-basierter Mobilitätsangebote zu vereinfachen und Innovationen zu ermöglichen.

DER VZBV FORDERT

i **Innovative Mobilitätsdienste ermöglichen:** Das PBefG muss zeitnah und verbraucherorientiert reformiert werden: Es muss die Einführung neuer Mobilitätsangebote erleichtern und die Anforderungen für Taxidienste modernisieren. Gleichzeitig muss es Kommunen und Landkreisen Gestaltungsspielraum bei der Umsetzung bieten.

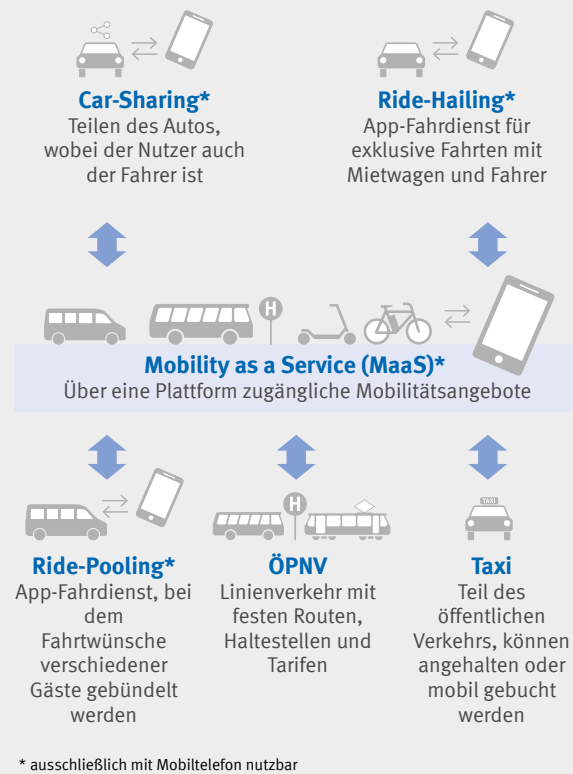
i **Verfügbarkeit von ÖPNV sichern:** Für die Erreichbarkeit des Wohnsitzes mit dem ÖPNV sollte eine Art Rechtsanspruch eingeführt werden – der Hausanschluss Mobilität. Das würde allen Verbrauchern Teilhabe ermöglichen und ihre Lebensbedingungen verbessern, unabhängig vom eigenen Auto. Für Stadt und Land sollten unterschiedliche Erschließungsstandards gelten.

i **Qualität des ÖPNV verbessern:** Für den ÖPNV müssen verbindliche Angebots- und Qualitätsziele festgelegt werden. Dabei sind die Interessen der Verbraucher zu berücksichtigen. Um die Qualität zu überprüfen, müssen unabhängige, vergleichende Tests eingeführt werden.

i **Mobilitätsdaten für Dritte nutzbar machen:** Die Planung, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen muss verkehrsmittelübergreifend, niedrigschwellig und möglichst in einer Anwendung zusammengefasst werden. Digitale Vertriebskanäle müssen für Dritte geöffnet und gesetzlich geregelt werden. Das muss auch standardisierte Schnittstellen und zwischen den Anbietern abgestimmte Tarifierung und Zahlung einschließen.

MOBILITÄT VON MORGEN

Die Vernetzung von Mobilitätsangeboten kann Verbrauchern einen echten Mehrwert bieten.



verbraucherzentrale

Bundesverband

DATEN UND FAKTEN

i In Deutschland nutzen jährlich rund 12,3 Milliarden Fahrgäste den ÖPNV. Täglich finden fast 34 Millionen Fahrten statt.¹

i Verbraucher geben drei große Hemmnisse für die Nutzung des ÖPNV an: 1. Die Verkehrsmittel sind zum Umsteigen nicht gut aufeinander abgestimmt. 2. Das Tarifsystem ist unübersichtlich. 3. Die Verkehrsmittel sind oft unpünktlich. Regelmäßige ÖPNV-Nutzer stören sich oft daran, dass Bus und Bahn zu voll sind.²

i 66 Prozent der ÖPNV-Nutzer in Großstädten geben an, das Smartphone für die Fahrplanauskunft zu nutzen. 23 Prozent nutzen es auch für den Ticketkauf. Bei den 18- bis 29-Jährigen ist der Anteil deutlich höher.³

i App-basierte Fahrdienste werden bei Verbrauchern immer beliebter: 2017 nutzten 4,2 Millionen Menschen Ride-Hailing-Angebote, 2019 waren es schon 5,3 Millionen. Für 2023 wird mit 7,8 Millionen Nutzern gerechnet.⁴

... ❖ STOP AND GO IM ÖPNV



Am Abend ins Theater oder in die Oper – für die Schuberts gehört das zu einem gelungenen Wochenende einfach dazu. Sie leben im Vorort einer Großstadt und genießen die kulturellen Angebote in vollen Zügen. Da sie den Abend gern mit einem Glas Wein ausklingen lassen, möchten Sie nicht mit ihrem Wagen fahren, sondern nutzen lieber den öffentlichen Nahverkehr. Wenn das nur nicht so umständlich wäre: Am Wochenende fährt der Bus, der sie von Zuhause zum S-Bahnhof bringt, nur einmal die Stunde. Am S-Bahnhof

wiederum müssen sie 25 Minuten auf den nächsten Zug in die Großstadt warten. Auf der Rückfahrt vom S-Bahnhof nach Hause dagegen können sie den Bus gar nicht nutzen – er verkehrt nur bis 21.30 Uhr. Da bleibt nur das Fahrrad, doch das ist gerade im Winter keine Option. Oder ein Taxi, aber das kostet dann schon mehr als die Fahrt mit dem eigenen Auto. Mit dem eigenen Wagen in die Stadt zu fahren, ist also immer noch am einfachsten, aber dann müssten die Schuberts auf ihren Wein verzichten.

Bahn frei für verbraucherorientierte Mobilität

Das Paar ist unzufrieden. Sie finden: Es sollte doch möglich sein, Busse und Bahnen besser zu takteten und weitere Mobilitätsdienstleistungen in das Angebot einzuschließen. Optimal wäre es beispielsweise, auf dem Hinweg direkt vom Bus in die S-Bahn umsteigen und auf dem Rückweg für die Heimfahrt vom Bahnhof einen App-Fahrdienst mit anderen Nachtschwärmern teilen zu können. Wenn dazu noch Planung, Buchung und Bezahlung unkompliziert per App möglich wäre, wären ihre abendlichen Ausflüge viel entspannter. Und der Kulturgenuss umso größer.



Kontakt:

Marion Jungbluth
Teamleiterin Mobilität und Reisen
Mobilitaet@vzbv.de

- 1 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2018-pdf.pdf?__blob=publicationFile
- 2 www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2018/08/15/18-08-02_vzbv_opnv_position_final.pdf
- 3 de.statista.com/statistik/daten/studie/713742/umfrage/nutzung-des-smartphones-fuer-informationen-ticket-erwerb-im-oepnv-in-deutschland/
- 4 de.statista.com/outlook/368/137/ride-hailing/deutschland_