

Stellungnahme der BVG zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zum Thema „nationale Mobilitätsplattform“ am 06. Mai 2020.

Die BVG ist mit über 1 Milliarde Fahrgästen im Jahr und rund 15.000 Beschäftigten Deutschlands größtes kommunales Verkehrsunternehmen.

Wir begrüßen Initiativen zur Schaffung einer deutschlandweiten Mobilitätsplattform wie in Vorschlägen von Bündnis 90/Die Grünen und der FDP, da wir mit „Jelbi“ bereits wesentliche Punkte eines solchen Konzeptes in Berlin umgesetzt haben.

Jelbi als bedarfsgerechte Mobilitätsgarantie und zentraler Baustein der Mobilitätswende in Berlin

Mit Jelbi wollen wir die Zukunft der Mobilität in Berlin mitgestalten, einen essenziellen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und Berlin zu einer lebenswerteren Stadt mit weniger Autos machen. Es war für die Menschen noch nie so einfach, aufs eigene Auto zu verzichten, wie mit Jelbi. Denn jetzt finden sie in einer App und an einem Ort (Jelbi-Stationen) neben dem öffentlichen Nahverkehr auch die übrigen Formen geteilter Mobilität in Berlin erstmals aus einer Hand: Von Bus und Bahnen, über Bike-, Roller-, Tretroller-, Car- bis Ridesharing! Als lokale „Mobilitätsplattform“ einer starken lokalen Marke sind wir in der Lage, mit Flächen-, Mobilitäts- und Kommunikationspartnerschaften vor Ort die Nutzung zu steigern – und so mehr Menschen ganz praktisch für ein „Leben ohne eigenes Auto“ zu begeistern.

Jelbi ist eine „Mobilitätsplattform“, die alles kann: Mit der Fahrtauskunft zeigt sie alle Möglichkeiten an, um ans Ziel zu kommen, vergleicht (nach Preis und Dauer) und kombiniert die unterschiedlichen Angebote (multimodal und intermodal) und macht sie alle mit nur einem Nutzer-Account nutzbar und bezahlbar.

Mit der intelligenten Verknüpfung von ÖPNV und Sharing-Angeboten schaffen wir für die Menschen ein bedarfsgerechtes, einfach und komfortabel buchbares Mobilitätsangebot, das für jede Situation das richtige Mobilitätsangebot bereitstellen kann. Nur wenn sich die Menschen einer attraktiven Alternative zum privaten PKW gewiss sein können, die ihre vielfältigen, individuellen Mobilitätsbedarfe deckt, ist der Weg zu autofreien Haushalten und damit autoarmen Kiezen und Städten geebnet.

„Mobilitätshubs“, wie die Jelbi-Stationen, sind nicht nur platzeffizienter als Privatparkplätze (mehr Nutzer pro Auto mit Carsharing, zehn Mieträder/Tretroller pro PKW-Stellplatz) sondern auch „Botschafter und Garant einer neuen Mobilitätsvielfalt“ durch die gebündelte Bereitstellung an zentralen Orten. Das macht sie zu einem wesentlichen Baustein der Mobilitätswende: Neben der Umstrukturierung der Straßeninfrastruktur und der Regulierung des MIV (Push-Faktoren, mehr Raum für geteilte Mobilität und damit weniger für MIV) sind multimodale Mobilitäts-App/-Hubs wie Jelbi attraktive Alternativangebote (Pull-Faktoren). Erst das Zusammenspiel der Bausteine sorgt für die nötige Akzeptanz beim Umbau zur lebenswerteren Stadt („Parks statt Parkplätze“.) Hierzu braucht es einen holistischen Ansatz und Strategie aller Verantwortlichen (Politik, Verwaltung, Verkehrsbetriebe, etc.) mit einem klaren, gemeinsamen Zielbild, in das sich das Zusammenspiel der Bausteine einordnet.

Nationale Mobilitätsplattform als Roaming-Modell

Über die Rolle von Jelbi als Mobilitätsplattform auf Bundesebene sind wir gesprächsoffen unter Berücksichtigung der Position des Landes Berlin. Wesentliche technische Grundlagen für ein bundesweites Angebot sind bei Jelbi bereits gegeben, sofern die Sharing-Anbieter bundesweit Angebote bzw. Bediengebiete haben. Lediglich die entsprechenden Schnittstellen der bundesweiten, öffentlichen Verkehrsunternehmen (Fahrplanauskunft, Ticketing) müssten noch angeschlossen werden. Interoperabilität zu den verschiedenen Anbietern ist die Voraussetzung bei Jelbi für die Tiefenintegration sämtlicher Mobilitätsangebote – von der Fahrtauskunft, über die Buchung bis zur Bezahlung. Daher wäre die Jelbi-App auch prädestiniert für die Integration weiterer ÖPNV Angebote über das VBB-Gebiet hinaus.

Wir sehen die Rolle einer nationalen, öffentlichen Mobilitätsplattform vor allem darin, dass der Kunde mit seiner lokalen, vertrauten ÖPNV-App bundesweit Busse, Bahnen und Sharing-Angebote nutzen und bezahlen kann. Dies bedeutet, wir sehen in der nationalen Mobilitätsplattform insbesondere ein „Backend-System“, welches die Interoperabilität zwischen den öffentlichen Verkehrsunternehmen als auch den Sharing-Anbietern ermöglicht (über standardisierte Schnittstellen). Seitens des „Frontends“ nutzt der Kunde weiterhin die Lösung (App) seines lokalen ÖPNV-Anbieters. Übergreifendes Ziel dabei ist es, den Kunden auch auf nationaler Ebene den Verzicht auf sein privates Auto möglichst einfach zu machen und stattdessen den ÖPNV und ergänzend dazu Sharing-Angebote flexibel zu nutzen. Damit wird bundesweit ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende geleistet und die Position geteilter Mobilität und insbesondere des ÖPNVs gestärkt.

Die Vernetzung und vertragliche Gestaltung mit den neuen Sharing-Anbietern ist bei Jelbi bereits heute Vorbild für andere Verkehrsunternehmen in Deutschland. Kernelement ist dabei dem Kunden einen möglichst einfachen Zugang zu sämtlichen Angeboten geteilter Mobilität zu bieten, indem er mit nur einem Nutzer-Account (nur einmal Anlegen von Zahldaten und Verifizierung von Führerschein, etc.) alle Mobilitätsangebote nutzen kann. Der Kunde hat dabei die Möglichkeit selbst zu bestimmen, mit welchem Anbieter er seine Daten teilen möchte, um seinen Service in Anspruch nehmen zu können. Bei diesem Vorgang werden die Vorgaben des Datenschutzrechts, insbesondere die Zweckbindung, Transparenz, Datenminimierung und -sparsamkeit von personenbezogenen Daten berücksichtigt und nur die Kundendaten geteilt, die der jeweilige Anbieter zur Erbringung seines Mobilitätsservices benötigt. In den perspektivischen Vernetzungsmöglichkeiten zu anderen Anbietern und Verkehrsverbänden liegt unseres Erachtens eine große Chance. Jelbi als europaweit bisher größte Mobilitätsplattform bietet alles, um nicht nur Vorzeigeprojekt in Berlin zu sein, sondern auch „Blaupause“ für ein nationales Mobilitätsplattform-Konzept.

Grundsatz I: Mobilitätsplattformen bleiben in öffentlicher Hand

Wir wollen, dass multi-/intermodale Mobilitätsplattformen (Apps) deutschlandweit in öffentlicher Hand liegen. Die Gründe dafür sind vielfältig:

- Mit der Vernetzung und Bündelung sämtlicher Angebote geteilter Mobilität über Mobilitätsplattform und -hubs, kann **aktives Verkehrsmanagement** betrieben werden, um Luftschadstoffe zu reduzieren und die Daseinsvorsorge abzusichern und sogar auszubauen. Sie sind damit **Werkzeug und die Grundlage für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung** (Planung und Lenkung) im Sinne der Verkehrswende (auto- und emissionsarme Stadt).
- Sicherung der **Mobilität für alle** mit flächendeckender Daseinsvorsorge von der Innenstadt bis in die Außenbezirke und Inklusion aller Bevölkerungsgruppen.
- **Mobilitätsgarantie und Optimierung des Verkehrssystems** durch Schließung von Bedienungslücken bei Ausfällen (Ersatzverkehr) oder für Zeiten und Relationen ohne angemessenes Linienverkehrsangebot durch alternative Sharing-Angebote.

- **Ordnungsrahmen und Regulationsinstrument:** Regulierung sämtlicher Mobilitätsangebote möglich — von flexiblen Verbotszonen für bestimmte Verkehrsmittel bis hin zu flächendeckenden, verpflichtenden Abstellflächen für Mikromobilität (Jelbi-Stationen).
- **Der ÖPNV ist das Rückgrat urbaner Mobilität** und wird dies auch bleiben. **Sharing-Fahrzeuge sind Komplementärmobilität** mit Zubringerfunktion („Letzte/erste Meile“) und die **Erweiterung zu einem bedarfsgerechten, multimodalen Angebot**. Entsprechend werden **ÖPNV-Produkte auch die Basis** bei der Etablierung einer **multi-/intermodalen MobilitätsCard** sein.
- Öffentliche Unternehmen genießen bei **Datenschutz und Datensicherheit** mehr Vertrauen bei den Menschen und sie stehen unter engerer Kontrolle der Landesdatenschutzbeauftragten. Wichtig ist dabei, dass durch die Kontrolle und enge Zusammenarbeit mit den Landesdatenschutzbeauftragten aus Kundensicht ein Qualitätsmerkmal für die Plattformen der öffentlichen Hand entsteht.
- In der **aktuellen Covid-19-Krise** wird die Bedeutung eines flexiblen, bedarfsgerechten Mobilitätsangebotes deutlich und die damit verbundene Möglichkeit, die **Nutzung von Mobilität entsprechend der Krisenregularien zu gewährleisten** (Lenkung der Nutzerströme). Das zeigte sich auch bei Jelbi: Das Verhältnis von ÖPNV- und Sharing-Buchungen hat sich verkehrt im Zeitraum Januar zu April. Hintergrund ist nicht nur der Wunsch nach mehr Abstand. Bikesharing von Nextbike gibt's für die erste halbe Stunde kostenlos. Carsharing gab es zwischenzeitlich erstmals berlinweit. Und trotzdem bleiben die Nutzer über Jelbi BVG-Kunden, die wir von einer stadtverträglichen und klimafreundlichen ‚Mobilität ohne eigenes Auto‘ überzeugt haben. Mit einer Kontakte-reduzierenden Verbindungssuche in Jelbi durch Echtzeitinformationen über Auslastung und Störungen, mehr Fußwegen und weniger Umstiegen soll zudem das **Vertrauen in den ÖPNV wiederaufgebaut werden**.

Grundsatz II: Nur der ÖPNV darf ÖPNV verkaufen

Damit die öffentlichen Verkehrsunternehmen auch in Zukunft in der Lage sind, ihre markt- und angebotsgestaltende Rolle für Mobilität in den Städten und Regionen auszuüben und für die Kunden digitale Services wie ÖPNV-Apps oder Multimodal-Apps wie Jelbi anzubieten, muss die Exklusivität des Business-to-Customer-Vertriebs (Shopsystem) von ÖPNV-Tickets weiterhin gesetzlich geschützt werden. Letztendlich fordern wir damit nur eine Gleichbehandlung mit den privatwirtschaftlichen Mobilitätsanbietern, denn schließlich dürfen öffentliche Verkehrsunternehmen auch nicht einfach andere privatwirtschaftliche Angebote verkaufen. Aber auch branchenfremde, werbefinanzierte Plattformen oder Werbenetzwerke könnten den Ticketvertrieb übernehmen und sogar über Werbeeinnahmen quersubventionieren und damit ÖPNV-Fahrten billiger anbieten. Dies würde die öffentlichen Verkehrsunternehmen massiv schwächen, da die Kundenbasis und -schnittstelle zu diesen Unternehmen abwandern würden. Nach EU-Beihilferecht und Personenbeförderungsgesetz ist ihnen die Querfinanzierung und Rabattierung der Ticketpreise verwehrt.

Eine Öffnung des Verkaufs von ÖPNV-Tickets durch Dritte würde damit nicht nur zu erheblichen Einnahmeverluste bei den ÖPNV-Unternehmen führen, die wiederum über höhere Subventionen durch Steuergelder gedeckt werden müssten, sondern auch zum Verlust der Kundenschnittstelle und damit der Daten über das Mobilitätsverhalten führen. Den Städten und öffentlichen Verkehrsunternehmen ist damit die Grundlage für eine Angebots- und Verkehrsgestaltung im Sinne der Mobilitätswende und Daseinsvorsorge entzogen. Eine Liberalisierung des ÖPNV-Ticketverkaufs würde damit die ÖPNV-Unternehmen auf die Rolle des „Lohnkutschers“ reduzieren, abhängig von und kontrolliert durch private Unternehmen und deren Vereinnahmung der Kundenschnittstelle und des Vertriebs.