

Maxim Nohroudi
Chief Executive Officer (CEO)

Herrn Vorsitzenden
Cem Özdemir MdB
Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, den 4. Mai 2020

Stellungnahme von Maxim Nohroudi zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am Mittwoch, 6. Mai 2020, Deutscher Bundestag, per Videokonferenz (Webex)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

herzlichen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zu diesem wichtigen Thema. Wir nehmen gern wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkung

door2door begrüßt ausdrücklich alle parlamentarischen Initiativen, die das Ziel verfolgen, den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland zu digitalisieren und neue Formen der Mobilität für unsere Bürger einzuführen. Es geht im Zielbild um *“einen Nahverkehr, so komfortabel wie das private Auto”*. Hierfür bedarf es dringend nachhaltiger gesetzgeberischer Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Seit 2012 arbeitet door2door als *Gov-Tech (Government Technology) Startup* an der Digitalisierung öffentlicher Infrastruktur. Heute ist door2door **Mittelstand und Marktführer** für **“white-label Mobilitätsplattformen”** in Deutschland. Es ermöglicht eine eigene, unabhängige Plattform zu betreiben. Unsere Kunden sind daher **Städte, Landkreise und Organisationen des ÖPNV**, die folgende Lösungen der o.g. Plattform aktiv selber vor Ort einsetzen:

- a) **Multimodale Apps**, die Verkehrsangebote intelligent miteinander vernetzen. Partner sind hier bspw. **Duisburg (DVG)**, **Lissabon**, **Porto** oder **Brescia**.

- b) **Technologie für den Betrieb von On-Demand Shuttles**, die in den Nahverkehr tief integriert sind. Partner sind hier Städte wie bspw. **München (MVG)**, **Duisburg (DVG)** oder **Augsburg (SWA)** - sowie Landkreise wie bspw. **Offenbach (KvgOf)** oder **Hof**.

- c) **Verkehrsplanung, -analyse und -simulation** auf Basis neuer, intelligenter Modelle zur optimalen Einführung neuer Mobilitätsangebote. Partner sind bspw. **Köln (KVG)**, **Düsseldorf (Rheinbahn)** oder **Bremen (BSAG)**.

Auf der Basis von langjährigen Praxiserfahrungen in zahlreichen Projekten mit Städten, Landkreisen und Organisationen des ÖPNV formulieren wir diese Ihnen vorliegende Stellungnahme. Wir begrüßen grundsätzlich 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).

2. Status Quo

Der innerstädtische Verkehr wird von Individualverkehr dominiert. Private Pkw bringen die Verkehrsinfrastruktur vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Motorisierungsgrad, also das Verhältnis von Pkw zur Einwohnerzahl, ist seit Beginn der Verkehrszählungen in den 1950er Jahren stetig gestiegen.

Gleichzeitig sind Straßen und Parkflächen meist unverändert und gehen auf Stadtplanungen aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts zurück. Sie sind kaum in der Lage, die heutigen Verkehrsströme zu bewältigen. Stau, Abgase und Lärmbelastung sind offensichtliche Folgen, die gravierende Auswirkungen auf die Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Umwelt in Ballungsräumen haben. Der Straßenverkehr stellt einen wichtigen Belastungsfaktor der städtischen Umwelt dar.

Dies haben Bund, Länder und Gemeinden erkannt und in den letzten Jahren in neue Mobilitätsangebote und die Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

investiert. Die Verkehrswende kann nur mit einem starken und digital gut aufgestellten ÖPNV gelingen. Hier haben in der jüngeren Vergangenheit kommunale Verkehrsunternehmen erfolgreich neue bedarfsgesteuerte Dienste wie On-Demand Shuttle ÖPNV etabliert oder private Anbieter mit deren Lösungen und in das bestehende Angebot integriert und dadurch eine verlässliche und komfortable Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen.

Zentrales Erfolgskriterium neuer Mobilitätskonzepte ist ein ganzheitlicher Ansatz und eine Integration in ein nachhaltiges Gesamtsystem - technisch, tarifär und regulatorisch. Mit der fortschreitenden Digitalisierung und weiteren Innovationen wurde der Weg für multimodale und intermodale Plattformlösungen geebnet, die die gesamte Reisekette abbilden.

Für eine nationale Plattform, die allen Fahrgästen uneingeschränkt zugänglich ist, bestehen noch erhebliche Hürden. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Die vorgelegten Anträge greifen wichtige Aspekte auf, auf die wir folgt eingehen:

Wir unterstützen

1. Das Zielbild der fahrgastorientierten, diskriminierungsfreien und verkehrsträgerübergreifenden Mobilität.

Mobilität sollte unserer Auffassung nach für jeden zugänglich sein, unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht oder Einkommen. Wir befürworten das vorgestellte Konzept einer regionalen Mobilitätsgarantie. Diese ist nur zu gewährleisten, wenn der ÖPNV eine zentrale Position in der Mobilitätslandschaft einnimmt und gemeinsam mit innovativen Partnern neue Angebote realisiert. Die Werkzeuge des klassischen Angebots mit starrer Linienführung und festem Fahrplan reichen insbesondere außerhalb der Ballungszentren nicht aus, Mobilität sicher zu gewährleisten. Die in den Anträgen aufgeführten On-Demand Verkehre schließen bereits heute diese Lücken, sowohl in Städten in Schwachlastzeiten oder als Zu- und Abbringerverkehre zur Schiene für Pendler als auch im ländlichen Raum zur Grund- oder Feinerschließung von Gebieten. Beispiele hierfür sind der MyBus der Duisburger Verkehrsgesellschaft, der IsarTiger der MVG in München oder im ländlichen Raum die FreYfahrt in Freyung, der Hopper im Landkreis Offenbach oder der Hofer Landbus im Landkreis Hof. Diese Dienste sind öffentliche Verkehre und unterliegen den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für atypische Linienverkehre. Es bestehen neben den Rechten auch die Pflichten des ÖPNV. Zugänglichkeit (finanziell durch Tarifbindung aber auch Barrierefreiheit) ist somit für alle Bevölkerungsgruppen sichergestellt.

2. Datagovernance und Open Data

Daten sind ein wesentlicher Faktor bei Planung, Umsetzung und Betrieb von Mobilitätsdiensten. Unser Unternehmen hat eine Software zur Analyse des

bestehenden Mobilitätsangebots unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage nach Mobilität und für die Planung, Simulation und Betriebsoptimierung flexibler Bedienformen entwickelt. Dadurch ist es möglich, Verkehre ökonomisch und ökologisch sinnvoll und nachhaltig zu gestalten und zu optimieren.

Dadurch sind ressourceneffiziente und an den tatsächlich an den Bedürfnissen der Menschen angelegte Mobilitätsangebote möglich. Ebenso eine künstliche Intelligenz basierte Vorhersage von Nachfrage für die Betriebs- und Flottenplanung, Wissensbasierte Modelle sind jedoch nur mit einer qualitativ und quantitativ angemessenen Datengrundlage möglich. Aus diesem Grund unterstützen wir die in den Anträgen vorgebrachten Vorstöße zur Verfügbarmachung von Daten (zeitnah, maschinenlesbar, standardisiert), sowohl privater Anbieter als auch öffentlicher Anbieter, sofern die Offenlegung dieser Daten Gemeinwohlrelevanz hat.

Die Fahrgast-/Kundendaten müssen auch in einer Plattformlösung höchsten Schutz und höchste Sicherheit genießen.

3. Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen

Wie bereits ausgeführt unterstützen wir faire Wettbewerbsbedingungen im Sinne gleicher Rechte und Pflichten des PBefG. Mobilität ist Daseinsvorsorge und darf nicht den wirtschaftlichen Interessen einzelner Unternehmen zum Opfer fallen. Rosinenpickerei einzelner Anbieter und Kannibalisierung des ÖPNV soll durch Betriebs- und Beförderungspflichten unterbunden werden. Aufgaben und Beförderungsentgeltverteilung müssen insbesondere bei intermodalen Reiseketten auf digitalen Plattformen rechtssicher geklärt sein.

Ein zentrales Hemmnis für betriebsgebietübergreifende Mobilitätsangebote und Reiseketten ist in der Tariflandschaft und den Verbündestrukturen begründet. Eine Modernisierung dieses Systems ist geboten. Wir unterstützen zudem den "best-Price Ansatz".

Wir unterstützen ausdrücklich die Förderung der Digitalisierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen und durch Bund und Länder und die finanzielle Unterstützung von KMUs.

Ferner befürworten wir den zügigen Ausbau digitaler Infrastruktur, die die Grundlage für die flächendeckende Verfügbarkeit neuer digitaler Mobilitätsangebote und innovativer Technologien wie dem autonomen Fahren bildet.

Als Unternehmen leben wir die Philosophie der offenen Schnittstellen und der Tiefenintegration in die bestehenden und derzeit auch entstehenden Systeme und Plattformen des ÖPNV (MobilityInside, RMVplus etc.). Die gesetzliche

Festschreibung einheitlicher Standards und Schnittstellen ist mit Blick auf die historisch gewachsene Diversität der Systeme im ÖV jedoch nicht praktikabel.

Die politisch gelenkte Verständigung auf einheitliche technische Industriestandards hat sich in der Vergangenheit als schwierig und nur bedingt zielführend erwiesen. (vgl. AG Normen und Standards der Plattform Industrie 4.0 beim BMWi)

Wir lehnen ab

1. Öffnung des PBefG über Ausweitung § 2(7)

Die im zweiten Antrag vorgeschlagene Öffnung des PBefG durch Entfristung und Ausweitung der Experimentierklausel lehnen wir ab.

Das derzeit geltende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) entstammt dem analogen Zeitalter. Daher sind viele der neuen Mobilitätsangebote wie das gewerbliche Ride-Pooling dem bisherigen PBefG unbekannt. Der aktuelle Rechtsrahmen erlaubt die Einführung neuer Mobilitätskonzepte in Deutschland nur bedingt. Eine Genehmigung solcher Dienste nach geltendem Recht ist zwar möglich, stellt aber die lokalen Genehmigungsbehörden und Antragsteller vor große Herausforderungen.

Eine Modernisierung des Personenbeförderungsrechtes ist notwendig, um die Potentiale neuer Mobilität auszuschöpfen und aktuelle Verkehrsprobleme wie Umweltbelastung, Stau und Parkraum zu bewältigen. Gleichwohl muss eine Modernisierung mit Augenmaß vorgenommen werden. Eine Liberalisierung des Marktes durch eine zu weite Öffnung des PBefG kann zu gravierenden negativen Effekten führen – verkehrlich, ökologisch und sozial.

Die im Antrag geforderten Lockerungen der Experimentierklausel ist unserer Auffassung nach der falsche Weg. Es bedarf einer echten Reform mit Augenmaß im Geiste der Schutzpflichten des PBefG.

Mit freundlichen Grüßen



Maxim Nohroudi