

Antrag

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Seamless Mobility innovativ gestalten – Vernetzt und digital in ganz Deutschland unterwegs

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Digitalisierung schreitet immer weiter voran, alle Bereiche des beruflichen und privaten Lebens profitieren von diesem technischen Fortschritt. Ob im Gesundheitsbereich, in der Verwaltung oder im Tourismus – digitale Applikationen sind mittlerweile ein fester Bestandteil. Auch im Verkehrssektor sind digitale Angebote essentiell, immer mehr Menschen tragen die individuelle Mobilität in der Hosentasche. Zunehmend planen die Menschen per Smartphone unter Einbeziehung des aktuellen Wetters, der Verkehrslage oder der aktuellen Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel ihre Wege. Das Konzept der Seamless Mobility, also die flexible, einfache und verkehrsanbieterübergreifende Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote sowie deren friktionslose Kombination, ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität der Zukunft und eine Chance für jeden Einzelnen.

Der besondere Anreiz in der Digitalisierung besteht darin, komplexe Systeme für die Nutzer verständlich darzustellen sowie Informationen individualisiert zugänglich zu machen, ohne die Fahrgäste dabei zu einem „gläsernen Menschen“ zu machen. Daten zum Standort von Personen und Fahrzeugen, zu Tarifen oder Routenauskünften können miteinander verknüpft und so effizienter genutzt werden (www.vcd.org/themen/mul-

timodalitaet/schwerpunktthemen/digitalisierung-mobilitaet/). Mithilfe der Nutzerdaten in Echtzeit wird die Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehrssektor erleichtert, bspw. über markt- und wettbewerbsorientierte Tarifmodelle. Den Fahrgästen wird so eine neue Flexibilität eröffnet, wenngleich vorhandene Verkehrsangebote besser ausgelastet werden, ohne zusätzlich neue Infrastruktur schaffen zu müssen. Bereits heute können Autofahrer im Individualverkehr Staus umgehen, indem sie eine andere Route wählen, welche ihnen durch Navigationsgeräte sowie -Apps vorgeschlagen wurde. Die so effizientere Route mindert die Umweltbelastung und die Fahrer gewinnen mehr Zeit, die sie nicht wartend im Auto verbringen müssen. Darüber hinaus sollte die Digitalisierung auch Einzug in den weiteren Verkehrsbereich halten. Mit dem Ausbau intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen könnten Ampeln vermehrt bedarfsgesteuert geregelt und mit Countdown-Anzeigen ausgestattet werden, um grüne Wellen effektiv zu steuern. Auch beim SmartParking, im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder bei der app-basierten Darstellung von verfügbaren Ladestationen für alternative Antriebe wie Wasserstofftankstellen ist die Digitalisierung eine wesentliche Grundvoraussetzung. Dies ist insbesondere außerhalb der urbanen Ballungszentren von großer Bedeutung. In den ländlichen Gebieten ist im Vergleich zu den Städten bereits heute der ÖPNV nur rudimentär bzw. gar nicht ausgebaut. Eine flächendeckende und leistungsstarke, digitale Infrastruktur ist daher essentiell, sodass sich neue Geschäftsmodelle auch im ländlichen Raum etablieren können. So könnten Taxi-, Mietwagen- und Car-Sharing-Anbieter flexibel und bedarfsgerecht der Nachfrage einzelner Personen oder Personengruppen nachkommen, die app-basierend den gewünschten Beförderungsdienst ordern. Dazu ist eine Anpassung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vonnöten, um die praktische Erprobung neuartiger Technologien und Geschäftsmodelle ohne einen zeitlichen Rahmen grundsätzlich zu ermöglichen.

Ein Werkzeug für die Umsetzung der Digitalisierung ist die Nutzung von Blockchains. Diese Datenbanktechnologie ermöglicht es, Informationen mithilfe einer dezentralen, von vielen Teilnehmern gemeinsam genutzten Datenbank fälschungssicher zu übermitteln, sodass Kopien ausgeschlossen sind. Transaktionen können so schnell und sicher in einem Netzwerk mit vielen Beteiligten abgeschlossen werden (www.ibm.com/de-de/blockchain/what-is-blockchain). Übertragen auf den Bereich der Seamless Mobility können mithilfe der Blockchain die Administration vereinfacht, Transparenz geschaffen und einzelne Prozessschritte durch deren Automatisierung beschleunigt werden. Einer dieser Prozessschritte ist beispielsweise die Rechnungsabwicklung zwischen verschiedenen Verkehrsmittelanbietern. Oftmals werden die Verträge zwischen einzelnen Anbietern vierteljährlich oder teilweise seltener abgerechnet, während dies unter Einsatz von Blockchain in Echtzeit vollzogen werden kann (www.ibm.com/downloads/cas/5WD6NDKB). Die Blockchain vereinfacht dabei den Abrechnungsprozess, indem sie Datentransparenz schafft und durch Smart Contracts die jeweilige Geschäftslogik der Einnahmeaufteilung zeigt. Jeder Block in der Blockchain bezieht sich auf den vorherigen und enthält Informationen, wie bspw. den Preis, die vom jeweiligen Verkehrsanbieter bestätigt werden und dann unveränderbar sind. Dadurch lassen sich weitere Verkehrsanbieter ganz einfach hinzufügen (www.deutschebahn.com/de/Digitalisierung/technologie/Neue-Technologien/blockchain-3241170). Das Konzept der Seamless Mobility als flexible, einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote und deren übergangslose Kombination lässt sich so realisieren.

Grundvoraussetzung für die moderne Mobilität ist dabei die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger über gemeinsame, marktbasierende, wettbewerbsorientierte Plattformen als One-Stop-Shops sowie das Voranbringen der Intermodalität mit frei verfügbaren Daten. In Abhängigkeit der Kooperationsbereitschaft der Verkehrsbetreiber bringen solche Plattformen diese mit den Fahrgästen zusammen, indem bspw. über eine App der Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln door-to-door angezeigt wird.

Nur eine einfache, flexible und bezahlbare Nutzung der frei verfügbaren Daten im Verkehrssektor gewährleistet die Umsetzung des Seamless-Mobility-Konzepts und sichert so die individuelle Mobilität von morgen – in der Stadt und auf dem Land.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr zu verpflichten, seine aktuellen Fahrplandaten in standardisierter, maschinenlesbarer Form der Öffentlichkeit – als Open Data – frei verwendbar zur Verfügung zu stellen;
2. auf europäischer Ebene auf eine Standardisierung von offenen Plattformen mit einheitlichen Schnittstellen hinzuwirken, die für eine erfolgreiche Umsetzung des Seamless-Mobility-Konzepts notwendig sind, sodass die Daten bspw. mithilfe der Blockchain-Technologie gemeinsam, sicher und wettbewerbsorientiert auf den offenen Plattformen für One-Stop-Shops genutzt werden können;
3. die Experimentierklausel in § 2 Abs. 7 PBefG so zu verändern, dass die praktische Erprobung neuartiger Technologien und Geschäftsmodelle nicht auf vier Jahre begrenzt wird, um den Unternehmen bei gegebenenfalls entstehendem Bedarf eine erneute Antragstellung oder Nichtbewilligung zu ersparen und diesen ausreichend Zeit für den Gewinn von Erkenntnissen und Erfahrungen einzuräumen;
4. die Experimentierklausel in § 2 Abs. 7 PBefG so zu verändern, dass bis zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes die zeitliche Befristung auf vier Jahre, vor allem für innovative und digitale Mobilitätsdienste, aufgehoben wird;
5. die Experimentierklausel in § 2 Abs. 7 PBefG sowie das damit verbundene Anhörungsverfahren in § 14 PBefG so zu verändern, dass Verzögerungen und Umsetzungsschwierigkeiten minimiert werden;
6. den Ausbau intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen voranzutreiben, um den Verkehr integrativ zum Seamless-Mobility-Konzept effizienter zu gestalten und die damit verbundene Belastung der Umwelt zu minimieren;
7. die digitale Infrastruktur in Deutschland flächendeckend und leistungsstark insoweit zu befähigen, dass neue Geschäftsmodelle für den Mobilitätsbereich sowohl in den Städten als auch außerhalb der urbanen Räume über digital verfügbare Apps zu nutzen sind;
8. das autonome Fahren als Chance sowohl für die individuelle Mobilität als auch den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland zu verstehen und die Rahmenbedingungen für eine schnelle Verwirklichung zu setzen.

Berlin, den 21. April 2020

Christian Lindner und Fraktion

