

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

- a) **zu dem Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/14387 –**

Den MobilPass jetzt einführen – Für eine attraktive, ökologische, bezahlbare Mobilität von morgen

- b) **zu dem Antrag der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/18674 –**

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

A. Problem

zu a)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie fordern, das bestehende System aus verschiedenen digitalen Lösungen, Apps und Diensten im Mobilitätsbereich zu vereinfachen und weiterzuentwickeln. Damit der Verkehrssektor die Klimaziele erreiche, sei es notwendig, dass mehr Menschen den Mix aus ÖPNV, Fahrrad und Sharing-Systemen nutzen und das eigene Auto keine Notwendigkeit mehr sei, um mobil zu sein. Um auch ohne tiefere IT- und Onlinekenntnisse leicht an einen Fahrausweis zu kommen und Tarifübersichten und Angebote intuitiv nachvollziehen zu können, fordern die Antragsteller, die Entwicklung eines Mobilpasses in Form eines anbieterneutralen Standards für alle vorhandenen und künftigen Mobilitäts-Apps zu fördern und eine regionale Mobilitätsgarantie zu schaffen, um Mobilität für alle zu ermöglichen.

zu b)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der die Schaffung der Voraussetzungen für eine Seamless Mobility, also die flexible, einfache und verkehrsanbieterübergreifende Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote sowie deren friktionslose Kombination fordert. Grundvoraussetzung für die moderne Mobilität sei dabei die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger über gemeinsame, marktbasierende, wettbewerbsorientierte Plattformen als One-Stop-Shops sowie das Voranbringen der Intermodalität mit frei verfügbaren Daten.

B. Lösung

zu a)

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

zu b)

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

zu a)

Annahme des Antrags.

zu b)

Annahme des Antrags.

D. Kosten

zu a) und b)

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 19/14387 abzulehnen;
- b) den Antrag auf Drucksache 19/18674 abzulehnen.

7. Oktober 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Thomas Jarzombek
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Thomas Jarzombek

I. Überweisung

zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/14387** in seiner 149. Sitzung am 5. März 2020 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen.

zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/18674** in seiner 156. Sitzung am 23. April 2020 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

zu a)

Die Antragsteller verfolgen mit ihrem Antrag das Ziel, dass alle Bürgerinnen und Bürger – egal wo in Deutschland – auf einen regelmäßigen und zuverlässigen Mobilitätsservice zugreifen können. Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, die Entwicklung eines MobilPasses in Form eines anbieterneutralen Standards für alle vorhandenen und künftigen Mobilitäts-Apps zu fördern und voranzutreiben und eine gesetzliche Verpflichtung zur Nutzung offener Standards und der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Anbietern einzuführen. Des Weiteren solle eine gesetzliche Grundlage für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen öffentlichen, privaten, nationalen wie internationalen Unternehmen und Mobilitätsdiensten geschaffen werden, die jetzt und in Zukunft die Beförderung von Personen anbieten wollten. Eine gemeinwohlorientierte Gestaltung der Plattformökonomie im Allgemeinen und im Bereich der Mobilitätsplattformen im Besonderen solle gefördert werden und die nationale Gesetzgebung sei so anzupassen, dass öffentliche Verkehrsunternehmen die Anforderungen der novellierten PSI-Richtlinie (Directive (EU)2019/1024) umsetzen. Die Bundesregierung solle bei der Entwicklung eines MobilPasses in Form eines anbieterneutralen Standards die Rechte der Verbraucherinnen und Verbraucher an erste Stelle stellen und sich für eine kohärente Beachtung und Umsetzung geltender Datenschutzbestimmungen und höchster IT-Sicherheitsstandards einsetzen.

zu b)

Die Antragsteller führen aus, dass nur eine einfache, flexible und bezahlbare Nutzung der frei verfügbaren Daten im Verkehrssektor die Umsetzung des Seamless-Mobility-Konzepts gewährleiste und so die individuelle Mobilität von morgen – in der Stadt und auf dem Land – sichere.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung daher auffordern, 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. Ferner solle die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Standardisierung von offenen Plattformen mit einheitlichen Schnittstellen hinwirken, sodass die Daten bspw. mithilfe der Blockchain-Technologie gemeinsam, sicher und wettbewerbsorientiert auf den offenen Plattformen für One-Stop-Shops genutzt werden könnten.

Des Weiteren solle die Experimentierklausel in § 2 Absatz 7 PBefG so verändert werden, dass

- die praktische Erprobung neuartiger Technologien und Geschäftsmodelle nicht auf vier Jahre begrenzt bleibe,
- die zeitliche Befristung auf vier Jahre für innovative und digitale Mobilitätsdienste aufgehoben werde und

- das damit verbundene Anhörungsverfahren in § 14 PBefG so verändert werde, dass Verzögerungen und Umsetzungsschwierigkeiten minimiert würden.

Der Ausbau intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen solle vorangetrieben werden, um den Verkehr integrativ zum SeamlessMobility-Konzept effizienter zu gestalten und die damit verbundene Belastung der Umwelt zu minimieren. Ferner solle die Bundesregierung die digitale Infrastruktur in Deutschland flächendeckend und leistungsstark insoweit befähigen, dass neue Geschäftsmodelle für den Mobilitätsbereich sowohl in den Städten als auch außerhalb der urbanen Räume über digital verfügbare Apps zu nutzen seien.

Schließlich fordern die Antragsteller, dass die Bundesregierung die Rahmenbedingungen für eine schnelle Verwirklichung des autonomen Fahrens setzen solle.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

zu a)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/14387 in seiner 107. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/14387 in seiner 86. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Antrag auf Drucksache 19/14387 in seiner 61. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

zu b)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/18674 in seiner 107. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Antrag auf Drucksache 19/18674 in seiner 61. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 66. Sitzung am 4. März 2020 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu den beiden Anträgen beschlossen und diese in seiner 71. Sitzung am 6. Mai 2020 durchgeführt. Die Anhörungsteilnehmer haben dazu schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in der Zusammenstellung auf Ausschussdrucksache 19(15)352-A-H enthalten sind.

Folgende Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen:

- Dr. Karl-Heinz Krempels, Lehrstuhl für Informatik, RWTH Aachen
- Maxim Nohroudi, Door2Door GmbH
- Oliver Wolff, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
- Stefan Gerwens, Leiter Ressort Verkehr, ADAC e. V.
- Hilmar von Lojewski, Beigeordneter des Deutschen Städtetages
- Prof. Dr. Justus Haucap, Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE)

- Marion Jungbluth, Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.
- Michael Heider, BVG

Wegen des Inhalts der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 71. Sitzung verwiesen.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Anträge auf Drucksachen 19/14387 und 19/18674 in seiner 86. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** befürwortete den Ansatz von Open Data und ergänzte, dass er alternativlos sei. Sie halte es für ein Übel, dass öffentlich finanzierte Anbieter ihre Fahrplan- und Verkehrsflussdaten nicht offen zur Verfügung stellten. Das, was in der ÖPNV-Landschaft seit Jahren passiere, sei schlicht und ergreifend ein „Trauerspiel“. Auch die gute Initiative „Mobility Inside“ werde offensichtlich unentwegt ausgebremst. Sie glaube, dass dort, wo öffentlicher Verkehr öffentlich finanziert werde, diese Daten auch zur Verfügung gestellt werden müssten. Wenn man mehr Nutzer in den öffentlichen Nahverkehr bekommen wolle, dann müssten diese Daten auch auf allen Plattformen verfügbar sein. Der durch die BVG in Berlin geschlossene Exklusivvertrag mit Google sei nicht das „level playing field“, ebenso die Verfügbarkeit von Mobilfunk in den U-Bahnen, die auch nur exklusiv mit einem Anbieter verabredet worden sei. Man müsse aber anerkennen, dass es einen Anspruch von privaten Unternehmen gebe, Geschäftsgeheimnisse zu wahren. Sie schlug daher vor, interfraktionell über die Frage nachzudenken, wie man Standards zu diesem Thema vereinbaren könne.

Die **Fraktion der SPD** führte zum Antrag der Fraktion der FDP aus, dass die das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betreffenden Punkte in der Findungskommission zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes erörtert wurden und die Thematisierung im Antrag somit nicht erforderlich sei. Punkt 1 des Antrages halte sie für zu ungenau und undifferenziert. Der letzte Punkt des Antrages sei bereits durch Regierungshandeln erledigt.

Den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN halte sie für sehr interessant, er bleibe aber in vielen Teilen zu vage. Sie befürworte den Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU, das Thema fraktionsübergreifend zu diskutieren. Die Forderung aus dem Antrag, alle öffentlichen Verkehrsunternehmen dazu zu verpflichten, sich an einer Genossenschaft zu beteiligen, unterstütze sie nicht. Ferner verstoße die Aufforderung an die Bundesregierung, sich für einheitliche Tarifsysteme einzusetzen und einfachere Tarife in den Bundesländern zu schaffen, gegen den Gedanken des Föderalismus. Die Forderung nach Barrierefreiheit in Fahrzeugen des Nah- und Fernverkehrs sei ebenfalls entbehrlich, weil dies bereits im PBefG enthalten sei und ab dem 1. Januar 2022 Pflicht werde.

Die **Fraktion der AfD** betonte, dass die Bereitstellung von Fahrplaninformationen die Grundlage für Mobilitätsdatennutzung und dazugehörige Anwendungen sei. Der im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderte Mobilitätspass sei ein Transportmittel für bestimmte ideologische Vorstellungen. Es solle zudem das „Füllhorn“ der Steuergelder „ausgekippt“ werden, um Kindern und Jugendlichen bis zur Erreichung des 18. Lebensjahrs die kostenfreie Nutzung des Nahverkehrs zu ermöglichen. Das sei ein Bereich, in dem man eher über ein 365-Euro-Ticket nachdenken solle. Der Ansatz des Antrages gehe in Richtung Verkehrslenkung und Erziehung der Anwender, was die AfD-Fraktion nicht teile.

Der Antrag der Fraktion der FDP hingegen atme einen freiheitlichen Geist und lasse das ideologische Beiwerk weg. Bei aller Sympathie für Technologie sei man sich jedoch nicht sicher, ob die Nutzung von Blockchain-Verfahren bei dieser Thematik sinnvoll sei. Auch beim autonomen Fahren stelle sich die Frage, ob man nicht in der Diskussion noch eher am Anfang sei, speziell bei der Lösung diesbezüglicher ethischer Fragen.

Die **Fraktion der FDP** äußerte, dass es in dieser Debatte darum gehe, wie man es schaffe, dass Menschen den ÖPNV attraktiver wahrnehmen und dieser besser werde. Man benötige neue Technologien, um hier nach vorne zu kommen, wobei die Blockchain-Technologie eine Lösung sein könne. Es sei wichtig, dass gerade Staatsunternehmen hier eine Vorbildrolle einnehmen und als Nachfrager auf dem Markt aufträten, damit auch die Unternehmen eine Chance hätten, diese neuen Technologien in Deutschland zu implementieren und voranzutreiben. Die Einladung der Fraktion der CDU/CSU, einen überfraktionellen Antrag aufzusetzen, nehme sie gerne an.

Die **Fraktion DIE LINKE.** äußerte zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dass die Forderung nach einer öffentlich neutralen und diskriminierungsfreien Drehscheibe für Mobilitätsdaten und zur Buchung von Tür-zu-Tür-Mobilitätsketten überfällig sei. Das Mobilitätsverhalten insbesondere junger Menschen zeige, dass bereits jetzt intermodale Mobilitätsangebote aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken seien. Der Ansatz der Seamless Mobility im Antrag der Fraktion der FDP sei vom Grundgedanken her unterstützenswert, weil er die Hürden zur intermodalen Nutzung alternativer Mobilitätsangebote senken und durch die Verwendung digitaler Infrastruktur Informationen kompakt und transparent zur Verfügung stellen wolle. Markt- und wettbewerbsorientierte Tarifmodelle sollten dazu dienen, Angebot und Nachfrage auf dem Verkehrsmarkt besser abzustimmen. Das solle Carsharing-Fahrzeuge besser auslasten, könne aber auch höhere Tarife im ÖPNV zu Spitzenzeiten zur Folge haben. Auch wenn die Experimentierklausel bei innovativen Mobilitätskonzepten auf dem Land – z. B. bei in den ÖPNV-integrierten Bürgerbussystemen – zur Anwendung komme und sich die neuen Angebote bewährten, bestehe die Gefahr, dass im Zuge der geforderten PBefG-Liberalisierung auch die Aufhebung des Poolingverbotes für Mietwagen und die Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen durchgesetzt werde.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** befürwortete die im Antrag der Fraktion der FDP geforderten offenen Standards, kritisierte jedoch die Forderung nach Änderung der Experimentierklausel im PBefG.

Zu ihrem eigenen Antrag räumte sie ein, dass man bei der Forderung nach Genossenschaften in der Tat streiten könne. Die Frage, die dahinter stehe, sei, wie man auf dem Verkehrsmarkt einen diskriminierungsfreien Zugang für den Fahrgast schaffen könne. Ziel dieses Vorschlags sei es, alle Verkehrsunternehmen beim Bilden der Plattformen zu beteiligen. Die Initiative „Mobility inside“ sei angesprochen worden, was man unterstütze. Allerdings fehle es an der Abschluss- bzw. Weiterführungsperspektive. Da müsse sich die Bundesregierung überlegen, wie es da weitergehen solle, zumal das Thema E-Ticketing-System im Koalitionsvertrag enthalten sei. Die negative Darstellung dessen, was im ÖPNV der Stadt Berlin passiere, sei ungerechtfertigt. Der VBB sei für die erste Open-Data-Schnittstelle ausgezeichnet worden, die deutschland- bzw. europaweit existiere, was bis heute marktführend sei. Ansonsten weise sie darauf hin, dass auch ein Unternehmen wie die BVG mit öffentlichen Geldern, aber auch zu einem guten Teil – zu über 50 Prozent – durch Gelder der Fahrgäste finanziert sei. Deswegen gehörten die Daten nicht per se der öffentlichen Hand.

zu a)

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/14387.

zu b)

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/18674.

Berlin, den 7. Oktober 2020

Thomas Jarzombek
Berichtersteller

