

Antrag

der Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Seamless Mobility – Vernetzt und digital in Baden-Württemberg unterwegs

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie das Konzept der Seamless Mobility in Bezug auf den Nutzen in Baden-Württemberg bewertet;
2. welche Rolle das Konzept der Seamless Mobility in der Digitalisierungsstrategie des Landes spielt;
3. wie viele baden-württembergische Verkehrsverbünde derzeit die aktuellen Fahrplandaten in standardisierter, maschinenlesbarer Form der Öffentlichkeit – als Open Data – frei verwendbar zur Verfügung stellen;
4. welche Rolle Daten, insbesondere Open Data, in diesem Kontext spielen;
5. wie sich die Downloadzahlen der „bwegt Bus&Bahn App“ sowie der „EVA-BW-Verkehrsauskunft App“ im Zeitverlauf seit ihrem Start entwickelt haben;
6. welche Kosten für das Marketing der „bwegt Bus&Bahn App“ sowie der „EVA-BW-Verkehrsauskunft App“ im Zeitverlauf seit ihrem Start entstanden sind und welche weiteren Marketingmaßnahmen (inkl. Kosten) in der Zukunft geplant sind;
7. wie sie die Bedeutung von Ridesharing-Angeboten in Bezug auf symbiotische und autonome Mobilität bewertet und fördert;
8. mit welchen Maßnahmen und unter welchem Finanzvolumen der Ausbau intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen vorangetrieben wird, um den Verkehr integrativ zum Seamless Mobility-Konzept effizienter zu gestalten und die damit verbundene Belastung der Umwelt zu minimieren;

Eingegangen: 02.06.2020 / Ausgegeben: 01.07.2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. welche Rolle dabei die Blockchain-Technologie spielen kann;
10. ob sie die derzeitige digitale Infrastruktur in Baden-Württemberg zur Bereitstellung und Nutzung flächendeckender Seamless Mobility-Anwendungen für ausreichend erachtet.

02.06.2020

Karrais, Haußmann, Dr. Timm Kern, Brauer,
Fischer, Hoher, Keck, Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Die Digitalisierung bietet Innovationen in fast allen Lebensbereichen. Auch im Verkehrssektor sind digitale Angebote essenziell, 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. 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, wengleich vorhandene Verkehrsangebote besser ausgelastet werden, ohne zusätzlich neue Infrastruktur schaffen zu müssen. Ein Werkzeug für die Umsetzung der Digitalisierung ist die Nutzung von Blockchains. 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. 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, in dem 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.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. Juni 2020 Nr. 4-0141.5/558 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie das Konzept der Seamless Mobility in Bezug auf den Nutzen in Baden-Württemberg bewertet;

„Seamless Mobility“, also vernetzte Mobilität v. a. in Form möglichst nahtlos ineinandergreifender Mobilitätsdienstleistungen, ist als potenzialreich für innovative, insb. nachhaltige Mobilitätskonzepte zu bewerten. Durch digital vermittelte, medienbruchlos buchbare und den Ansprüchen von Usability und User Experience gewachsene Mobilitätsdienstleistungen können Hürden zur Nutzung neuer, insbesondere klimafreundlicher, Mobilitätsformen möglicherweise abgebaut werden. Zur Umsetzung von „Seamless Mobility“ ist jedoch die Kooperation unterschiedlicher, auch privatwirtschaftlich organisierter Mobilitätsdienstleister bei Vertriebskonzepten, aber auch beim Austausch von digitalen Daten nötig.

2. welche Rolle das Konzept der Seamless Mobility in der Digitalisierungsstrategie des Landes spielt;

Seamless Mobility wurde beispielsweise bei dem durch das Ministerium für Verkehr geförderten Entwicklungsprojekt moveBW, das im Rahmen der Digitalisierungsstrategie digital@BW verortet war, konzeptionell berücksichtigt und in Pilotanwendungen sowohl hinsichtlich technischer Umsetzbarkeit als auch hinsichtlich der Entwicklung möglicher Formen für einen Dauerbetrieb erprobt. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse sind Grundlage der oben dargelegten Einschätzung (siehe Frage 1).

Die Projektergebnisse von moveBW werden durch den Aufbau einer landesweiten Mobilitätsdatenarchitektur und durch den Betrieb dazu nötiger Technologiekomponenten wie etwa einer Datenplattform zur Fusion und Bereitstellung unterschiedlicher digitaler Informationen mit Verkehrsbezug verstetigt. Das Open-Data-Prinzip ist dabei wesentliche Richtschnur. Unter dem Titel MobiData BW koordiniert die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg diesen Aufbau, in dessen Rahmen beispielsweise mit der Einrichtung der genannten Datenintegrationsplattform wie auch mit der Gewinnung erster Datengeber bereits wichtige Zwischenergebnisse erreicht wurde. Durch die Bereitstellung von zusammengeführten Mobilitätsdaten in einer leistungsfähigen technischen Umgebung werden Grundlagen für künftige integrierte Mobilitätsdienstleistungen in unterschiedlichen Betreibermodellen gelegt.

3. wie viele baden-württembergische Verkehrsverbände derzeit die aktuellen Fahrplandaten in standardisierter, maschinenlesbarer Form der Öffentlichkeit – als Open Data – frei verwendbar zur Verfügung stellen;

4. welche Rolle Daten, insbesondere Open Data, in diesem Kontext spielen;

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Alle 22 Verkehrsverbände stellen ihre Fahrplandaten als Open Data entweder über *nvbw.de* oder über die Webseite des Verkehrsverbands frei verwendbar zur Verfügung.

5. *wie sich die Downloadzahlen der „bwegt Bus&Bahn App“ sowie der „EVA-BW-Verkehrsauskunft App“ im Zeitverlauf seit ihrem Start entwickelt haben;*

Siehe hierzu die tabellarische Übersicht in *Anlage 1*.

6. *welche Kosten für das Marketing der „bwegt Bus&Bahn App“ sowie der „EVA-BW-Verkehrsauskunft App“ im Zeitverlauf seit ihrem Start entstanden sind und welche weiteren Marketingmaßnahmen (inkl. Kosten) in der Zukunft geplant sind;*

Für die „bwegt Bus&Bahn App“ lassen sich seit 2017 (damals Umstellung von 3-Löwen-Takt) keine explizit hierfür angefallenen Marketingkosten gesondert darstellen. Die App fand Erwähnung in den unterschiedlichen Print- und Onlinepublikationen der Marke „bwegt“.

Für die App EVA-BW sind bislang keine Marketingaufwendungen entstanden.

7. *wie sie die Bedeutung von Ridesharing-Angeboten in Bezug auf symbiotische und autonome Mobilität bewertet und fördert;*

Die Digitalisierung macht die Bündelung unterschiedlicher Fahrtwünsche und die dynamische Disponierung von Fahrzeugen deutlich einfacher. Dadurch werden neue Verkehrsangebote wie Ridesharing (also die nicht-kommerzielle Mitnahme weiterer Personen auf einer Fahrt, die ohnehin stattfinden würde) und Ridepooling (hierbei werden unterschiedliche Fahrtwünsche gebündelt und in dynamisch disponierten Kleinfahrzeugen kommerziell durchgeführt) ermöglicht.

Ridepooling hat das Potenzial, ein wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrsangebots bzw. des Umweltverbunds zu werden. Es bietet die Möglichkeit, Mobilität im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr effizient, kostengünstig und umweltfreundlich zu organisieren. Allerdings wird Ridepooling voraussichtlich erst dann wirtschaftlich betrieben werden können, wenn es ohne Fahrer/in/Fahrer, also mit autonom betriebenen Fahrzeugen, durchgeführt wird. Bei einer rein individuellen, nicht geteilten Nutzung von autonomen Fahrzeugen stellt sich jedoch die Aufgabe einer genauen Abschätzung von verkehrlichen Folgen und deren Gestaltung.

Das Ministerium für Verkehr hat 2019 zur Einreichung von Projektanträgen zum Ridepooling aufgerufen. Dabei legt das Ministerium für Verkehr Wert darauf, dass die Ridepooling-Angebote das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen und nicht mit ihm konkurrieren.

Angesichts der sehr geringen durchschnittlichen Pkw-Besetzungszahlen (1,2 Personen pro Pkw im Berufsverkehr, 1,5 Personen pro Pkw generell; Quelle: MiD 2008, Ergebnisbericht, S.91) würden mehr Fahrgemeinschaften dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Ridesharing ist dabei eine Form, i. d. R. einmalige gemeinsame Fahrten zu organisieren. Die Bildung von dauerhaften Fahrgemeinschaften insbesondere im Berufsverkehr stellt eine weitere Möglichkeit der gemeinsamen Fahrzeugnutzung dar. Das Ministerium für Verkehr unterstützt im Zuge des Förderprogramms „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ Unternehmen und Behörden u. a. dabei, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Bildung von Fahrgemeinschaften anzuregen.

8. *mit welchen Maßnahmen und unter welchem Finanzvolumen der Ausbau intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen vorangetrieben wird, um den Verkehr integrativ zum Seamless Mobility-Konzept effizienter zu gestalten und die damit verbundene Belastung der Umwelt zu minimieren;*

Der Beitrag intelligenter Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu „Seamless Mobility“ besteht aus Maßnahmen der Verkehrssteuerung, der Verkehrsdatenbereitstellung und der Verkehrsinformation. Mit intelligenter Verkehrssteuerung können beispielsweise ÖPNV-Bevorrechtigungen umgesetzt werden. Mit Verkehrsinformation (hier: on-trip) können dem Verkehrsteilnehmer Echtzeit-Informationen zur Verkehrslage, zu aktuellen Reisezeitverlusten und – zukünftig – zu alternativen Verkehrsmitteln vermittelt werden. Entsprechende Pilotprojekte befinden sich in

Planung oder bereits in der Umsetzung. Auch die weiterentwickelte Straßenverkehrszentrale BW wird in Kooperation mit Partnern in diese Richtung wirken.

Für verkehrstelematische Anlagen (vorwiegend auf Bundesfernstraßen) wurden im Jahr 2019 13,0 Mio. Euro investiert. Zusätzlich entfielen auf Projekte aus dem Bereich Digitalisierung im Straßenwesen, die „Seamless Mobility“ dienen, rund 1,4 Mio. Euro im Jahr 2019.

Die Straßenverkehrszentrale BW ist strukturell mit einem Finanzvolumen von zehn Mio. Euro jährlich ausgestattet. Hiermit werden verschiedene Projekte wie bspw. die Erhebung und Bereitstellung von Verkehrsdaten, die Entwicklung eines Radverkehrsinformationssystems sowie die Erstellung des Baustellen- und Ereignis-Management-Systems verfolgt.

9. welche Rolle dabei die Blockchain-Technologie spielen kann;

Die Blockchain-Technologie ist eine generisch nutzbare Datenmanagement-Lösung, die potenziell in unterschiedlichen Bereichen des Verkehrswesens eingesetzt werden kann. Im Rahmen von Mobilitäts-Service-Systemen könnte Blockchain nach jetzigem Stand der Erkenntnisse als eine sichere Lösung (im Sinne von Datenschutz und Angriffssicherheit) für Anwendungen in den Bereichen Identitätsmanagement und Bezahlung zum Einsatz kommen. Im Kontext plattformartiger Geschäftsmodelle kann die Blockchain-Technologie außerdem zum Clearing zwischen verschiedenen beteiligten Anbietern eingesetzt werden. Zu den Chancen der Blockchaintechnologie siehe das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellte Gutachten „Chancen und Herausforderungen von DLT (Blockchain) in Mobilität und Logistik“ (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/blockchain-gutachten.pdf?__blob=publicationFile).

10. ob sie die derzeitige digitale Infrastruktur in Baden-Württemberg zur Bereitstellung und Nutzung flächendeckender Seamless Mobility-Anwendungen für ausreichend erachtet.

Die im Kontext von Frage 2 erwähnte Plattform zur Integration und Bereitstellung von Mobilitätsdaten weist einen regional sowie funktional skalierbaren Charakter auf. Sie stellt somit auch bei voranschreitenden Anwendungsfällen, u. a. im Bereich „Seamless Mobility“, eine tragfähige technische Grundlage dar.

Hermann
Minister für Verkehr

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Installationszahlen EVA-BW App und bewegt Bus&Bahn App - Stand Juni 2020

Datum	Installationen			
	Android		Apple iOS/iPad OS	
	EVA-BW App	bewegt Bus&Bahn App	EVA-BW App	bewegt Bus&Bahn App
vor Q3 2018	13.269	157.247	5.984	170.260
Q3 2018	1.582	9.955	239	4.740
Q4 2018	1.826	10.174	154	4.450
Q1 2019	883	8.906	:	8.560
Q2 2019	791	9.905	178	6.670
Q3 2019	913	11.971	196	4.060
Q4 2019	1.112	11.400	163	4.930
Q1 2020	1.425	11.187	131	4.520
Summe	21.801	230.745	7.045	208.190