

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0080/2020/IV

Datum:

16.03.2020

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**"Konzept für Sharing- und MaaS-Anbieter in
Heidelberg" und "Multimobilitätsapp für Heidelberg"**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 30. November 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	10.11.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Drucksache:

0080/2020/IV

00315380.doc

...

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, die vorliegende Situationsanalyse zu Möglichkeiten der Förderung des multimodalen Verkehrs und zur Entwicklung einer App für multimodalen Verkehr zur Kenntnis zu nehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Eine softwareseitige Lösung zur Etablierung multimodaler Verkehrsmöglichkeiten ergibt nur regional oder überregional Sinn. Der Verkehrsverbund arbeitet seit längerem daran. Die Aufgaben sind komplex, es gibt derzeit nirgends eine umfassende Lösung. Multimodalität wird bei der Planung der Infrastruktur berücksichtigt.

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

1.4 „Konzept für Sharing- und MaaS-Anbieter in Heidelberg“ und „Multimobilitätsapp für Heidelberg“

Informationsvorlage 0080/2020/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und erteilt Herrn Sebastian Wolf von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), der der Sitzung online zugeschaltet ist, das Wort für seinen Vortrag (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0080/2020/IV).

Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Grädler, Stadtrat Föhr, Stadtrat Bartesch, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Michelsburg

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Wie funktioniert die Bezahlung beim Jelbi-System der BVG?
- Warum hat die BVG das System nicht selbst entwickelt, sondern einen Partner ausgewählt, und wie lange hat die Entwicklung gedauert?
- Wie verhält es sich mit den Daten?
- Gibt es über die Jelbi-App ein Mobilitätsbudget?
- Sind die in der App aufgeführten Anbieter die einzigen Anbieter, die es in Berlin gibt? Falls nein: Wie viele Marktanteile an den verschiedenen Mobilitätsangeboten hat die App?
- Wie entwickeln sich die Zahlen? Wie groß ist die Akzeptanz?
- Wie ist der Horizont für einen Ausbau der Standorte auch in weniger zentralen Regionen und wie verhält es sich mit dem Thema „Monopolbildung“? Gibt es Nachteile für Anbieter, die nicht Teil der App sind?
- Gibt es Daten und Statistiken, die zeigen, was sich während der Corona-Zeit geändert hat?
- Wie viele Jelbi-Stationen sind in Berlin geplant beziehungsweise werden noch gebraucht, um die gesteckten Ziele zu erreichen und wie verhält es sich mit den dafür notwendigen Verkehrsflächen?
- Gibt es Anreize für das ordnungsgemäße Abstellen von E-Scootern oder negative Konsequenzen, wenn die Scooter nicht ordnungsgemäß beziehungsweise verkehrsbehindernd abgestellt worden sind?

- Neben den insgesamt acht Jelbi-Stationen gebe es natürlich die Möglichkeit vor allem Fahrräder und E-Scooter an anderen Stellen abzustellen. Gibt es einen Maximalpreis pro Monat, um alles nutzen zu können?

Herr Wolf erläutert die Zahlungsweise des Jelbi-Systems der BVG. Ein Angebot für ein Mobilitätsbudget vor allem in Bezug auf betriebliche Mobilität sei geplant und gehe demnächst in die Testphase. Die Daten bleiben grundsätzlich bei der BVG. Die Anbieter bekommen die Daten zur Verfügung gestellt, die sie brauchen, um ihre Leistung zu erbringen. Datenhoheit und Datensicherheit werden dabei gewährleistet. Aus Kapazitätsgründen sei es nicht möglich gewesen, die App selbst zu entwickeln. Die App wurde innerhalb eines halben Jahres auf den Markt gebracht. Die Marktanteile seien in allen Segmenten hoch, teilweise liegen sie bei 100 %. Dementsprechend sei auch die Akzeptanz. Für alle Anbieter sei es jederzeit möglich, ihr Interesse an der Aufnahme in die Jelbi-App zu bekunden und danach in die App integriert zu werden. Die Preisgestaltung obliege den einzelnen Anbietern. Ein Wandel des Mobilitätsverhaltens in Corona-Zeiten sei unverkennbar. Flächen werden von den Anbietern größtenteils schon mitgebracht oder es werden Parkflächen für die Jelbi-Nutzung umgewandelt. Bei Planungen neuer Wohnquartiere werden entsprechende Flächen teilweise bereits vorgesehen. Das ordnungsgemäße Abstellen von Fahrzeugen werde weitestgehend mit Hilfe von finanziellen Anreizen gesteuert. Über die Einführung einer monatlichen Flatrate wurde zwar nachgedacht, der damit verbundene Preis wäre jedoch für den Endnutzer unattraktiv. Eine Alternative wäre die Einführung von „smarten Paketen“, wie zum Beispiel einer Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Fahrkarte plus 150 mit Fahrradnutzung oder 100 Kilometer (km) Autonutzung.

Im Anschluss an die Diskussion zum ersten Vortrag übergibt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain Herrn Markus Müller vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) das Wort.

Bei der an den Vortrag von Herrn Müller (siehe Anlage 01 zur Drucksache 0080/2020/IV) anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Grädler, Stadtrat Föhr, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Leuzinger

Die folgenden Punkte werden angesprochen:

- Der Ansatz der VRN erscheine wenig nutzerfreundlich.
- Es entstehe der Eindruck, dass sich die Mobilitätsdienstleister nicht am Portal beteiligen wollen.
- Warum kam es zu der Entscheidung, die App selbst zu entwickeln?
- Könnte sich die VRN vorstellen, im Rahmen einer Ausschreibung eine tiefenintegrierte Plattform entwickeln zu lassen, damit man nur eine App benötigt, um alles nutzen zu können?

- Wie viele Menschen nutzen die App und wie viele mieten über die App ein Produkt (nicht Bus und Bahn)?
- Wie sieht es bei einem vollintegrierten System mit der Haftung aus?
- Woran liegt es, dass der Anbieter TIER nur zu 80 Prozent integriert ist?
- Wird beim Handy-Ticket der VRN-E-Tarif/Luftlinientarif angeboten?
- Warum ist der VRN nicht dazu bereit, Haftungsrisiken einzugehen?
- Wie hoch sind die Millionenbeträge, die investiert wurden?
- Wie korreliert das VRN-System mit „Mobility inside“, in das die RNV investiert?

Herr Müller erläutert, dass der VRN versucht habe, das System aus der Sicht des Kunden zu entwickeln. Zudem dürfe der VRN keine Gewinne mit dem Vertrieb von Verkehren machen. Deswegen wurde der Ansatz gewählt, nur als Vermittler tätig zu sein. Eine Komplettwicklung, wie beim Jelbi-System sei beim VRN nicht möglich. Es werde lediglich der Prozess des Buchens und des Geldeinzugs abgegeben. Die Daten gehören weiterhin dem VRN und werden den Mobilitätsdienstleistern zur Verfügung gestellt. Ein Vertragsverhältnis entstehe zwischen dem Kunden und dem Dienstleister. Für das Projekt gebe es eine Förderung durch das „Saubere-Luft-Programm“. Man befinde sich derzeit mitten im Förderprozess. Deshalb sei keine Ausschreibung mehr möglich und auch nicht sinnvoll, da man sich bereits mitten beziehungsweise am Ende des Entwicklungsprozesses befinde, für den schon ein hoher Invest nötig war, welchen die Verbundmitglieder gezahlt haben. Monatlich werden über die App 18-20 Millionen Auskünfte angefordert. Die Zahlen der alternativen Mobilitätsdienstleister dagegen betragen zwischen 50.000 und 100.000. Die Haftungsfrage obliege auch bei einer Vollintegration dem Mobilitätsdienstleister, während beim Jelbi-System die BVG haftbar sei. Der Anbieter TIER sei nur zu 80 Prozent integriert, weil noch zu klären sei, wer die Beseitigung vorhandener technischer Hemmnisse zahlen müsse. Der Luftlinientarif könne nicht angeboten werden. Stattdessen werde das Baden-Württemberg-Ticket abgebildet. Mit einer ID können all jene die Mobilitätsdienstleistungen nutzen, die an die Plattform angeschlossen sind. Die Stadt Heidelberg habe die App als Mitgesellschafter bei der VRN schon mitbezahlt. Im Rahmen des Green City-Projekts und zur Schaffung der Plattform seien Millionenbeträge in die Infrastruktur geflossen, die Voraussetzung für die Entwicklung der App war. Derzeit sei eher der Baden-Württemberg-Tarif als Mobility inside in das System integrierbar, da dieser für den Kunden sinnvoller sei.

Stadtrat Michelsburg **zieht** den **Antrag** der SPD-Fraktion, der als Tischvorlage (Anlage 03 zur Drucksache 0080/2020/IV) verteilt worden ist, für den TOP 1.4 **zurück** und **kündigt an**, den **Antrag zu TOP 11 zu stellen**.

Somit empfiehlt der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität dem Gemeinderat, die vorliegende Situationsanalyse zu Möglichkeiten der Förderung des multimodalen Verkehrs und zur Entwicklung einer App für multimodalen Verkehr zur Kenntnis zu nehmen.

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Gemeinderates vom 10.11.2020

Ergebnis der öffentlichen Beschlussfassung des Gemeinderates im elektronischen Verfahren vom 10.11.2020

13.2 "Konzept für Sharing- und MaaS-Anbieter in Heidelberg" und "Multimobilitätsapp für Heidelberg" Informationsvorlage 0080/2020/IV

Im Rahmen des elektronischen Verfahrens sind bis zum Stichtag 10.11.2020 folgende **Rückmeldungen** eingegangen:

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen widerspricht der abschließenden Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren ohne Angabe von Gründen.

Da somit ein Widerspruch vorliegt, wird **festgestellt**, dass die **Vorlage** im elektronischen Umlaufverfahren **nicht zur Kenntnis genommen** ist.

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Aus dem Gemeinderat wurden zwei Anträge mit dem Thema Multimodalität gestellt, es waren dies die Anträge 0029/2020/AN "Konzept für Sharing- und MaaS-Anbieter in Heidelberg" und 0027/2020/AN "Multimobilitätsapp für Heidelberg". In dieser Vorlage sollen zu beiden Anträgen Informationen gegeben werden.

1. MaaS-Dienstleister

Sogenannte MaaS-Angebote (Mobility-as-a-Service) beschreibt die Abkehr des Besitzes von Mobilitätsangeboten (meist der eigene Personenkraftwagen (Pkw)) hin zur Nutzung von Services, die Mobilität anbieten. Rückgrat ist dabei der öffentliche Personen(nah)verkehr. Weit verbreitet sind darüber hinaus Carsharing-, Mietfahrrad- und Elektroroller-Angebote, die bereits auch in Heidelberg vorhanden sind. Ergänzt wird dies durch weitere Sharing-Angebote wie Ridesharing (Mitfahrgelegenheiten). Dies plant in Heidelberg beispielsweise die Firma Matchrider für bestimmte Routen ins Neuenheimer Feld anzubieten. Weitere Ridesharingkonzepte versuchen auf unterschiedliche Weise, sich zu etablieren. Meist noch nicht integriert sind unter anderem Taxi- und Mietautoanbieter.

2. Multimobilitätsapp für Heidelberg

Es handelt sich also um zusätzliche Verkehrsangebote, die multi- und intermodale Reiseketten ermöglichen sollen. Hierfür gibt es verschiedene Anbieter, die diese Services bündeln und über eine einzige App anbieten wollen. Dabei ist sinnvollerweise eine Auskunftsfunktion, Buchungsfunktion und Bezahlungsfunktion für eine bequeme Nutzung notwendig. Relativ weit sind die Entwicklungen in Helsinki und Tallinn gediehen, auch in Berlin macht die App „Jelbi“ Fortschritte. Während die verkehrsmittelübergreifende Auskunftsfunktion schon weit verbreitet ist, wollen viele Verkehrssystemanbieter ihre Daten und insbesondere die Buchungsfunktion selbst anbieten und nicht Drittanbietern überlassen, da sie nachvollziehbarerweise fürchten, den Kontakt zu ihren Kunden zu verlieren. Andere Dienstleister haben überhaupt kein Interesse, Teil einer multimodalen Lösung zu sein.

Die Nachfragewünsche nach Mobilität (insbesondere bei der Nutzung eines komplexen Angebotes) gehen durch ihre Verflechtungen mit dem Umland meist über die Stadtgrenzen hinaus – dies belegt auch der bundesweite Spitzenplatz Heidelbergs bei der Zahl der Berufseinspendler, die nicht in Heidelberg wohnen wollen oder können. Die Fragestellung ist also mindestens im regionalen Kontext zu sehen. Eine rein städtische Insellösung ergibt keinen Sinn; mutmaßlich nur wenige Nutzer wären bereit, sich eine App nur für den Verkehr in Heidelberg aufzuspielen. Auch stünde der Entwicklungs- und Pflegeaufwand einer solchen Lösung in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist bei der Integration der Angebote sehr aktiv und arbeitet mit den Anbietern von Carsharing, Fahrrädern und Elektrorollern eng zusammen. Eine Buchung der Fahrscheine und der Nextbike-Fahrräder ist bereits in der myVRN-App möglich, die Buchung der Tier-Elektroroller funktioniert über einen Link über deren App. Perspektivisch wird eine Integration dieses Angebots ebenfalls angestrebt und hängt von der Implementierung der entsprechenden Schnittstelle auf Seiten der Firma Tier ab. Die „Interaktive Karte“ wird um die Darstellung der Taxis und der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erweitert. Regionale Angebote und Ausschreibungen werden daher bereits durch und in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund gemacht und geplant.

Auch überregionale Lösungen, die baden-württembergweit, bundesweit oder sogar europa- weit agieren, werden vorangetrieben. Dabei versuchen die Appanbieter, über eine hohe Marktabdeckung die Anbieter der Verkehrssysteme zur Zusammenarbeit zu bewegen. Beispiele hierfür sind die Apps Moovel und Moovit. Aber auch seitens der öffentlichen Hand werden Lösungen entwickelt.

Jedoch muss festgestellt werden, dass bislang keine App die hochgesteckten Erwartungen umfassend erfüllt. Viele stellen Insellösungen dar, die nur regional begrenzt arbeiten oder ein Zusammenspiel weniger, ganz bestimmter Verkehrsmittel und begrenzter Funktionalität abdecken. Entsprechend muss dem Wunsch, noch in diesem Jahr eine solche Lösung anzubieten, eine Absage erteilt werden. Dies resultiert primär aus den oben genannten unterschiedlichen Zielvorstellungen der Dienstleister. Auf der technischen Seite sind komplexe Datenaustauschvorgänge und Schnittstellen zu bewältigen. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass sich (wie bei der Plattformökonomie häufig zu sehen) eine oder zwei ubiquitär verfügbare Lösungen durchsetzen, so dass derzeit die Gefahr besteht, viel Geld und Personaleinsatz in eine bald schon überholte Entwicklung fehlzuinvestieren.

Softwareseitig kann die Stadtverwaltung durch die Bereitstellung von Daten bei der Etablierung von Mobility-as-a-Service-Angeboten helfen. Die städtischen Daten sollen zukünftig über den bundesweiten Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) sowie die sich im Ausbau befindliche Plattform des Landes zur Verfügung gestellt werden. In den Verhandlungen mit den Verkehrssystemanbietern wiederum kann die Stadt diese zur Daten- und Schnittstellenfreigabe bewegen. Beides sind Prozesse, die bereits angestoßen sind und für die Umsetzung aufgrund ihrer Komplexität Zeit benötigen.

3. Ausweitung des Bedienungsgebietes des Free-Floating-Car-Sharing

Hinsichtlich der Ausweitung des Bedienungsgebietes des Free-Floating-Car-Sharing gibt es folgende Rückmeldung des Anbieters: „Wir haben die Heidelberger Altstadt ganz bewusst aus dem JoeCar-Gebiet herausgelassen. Würde die Altstadt für Free-Floating freigegeben, käme es zu einem endlosen Parkplatzsuchverkehr in der Hoffnung, einen der wenigen Anwohnerparkplätze zu ergattern. Kostenpflichtige Parkhäuser können nicht genutzt werden. Free-Floating in allen Stadtteilen anzubieten, ist eine Kostenfrage. Ein wirtschaftlicher Betrieb im gesamten Stadtgebiet ist nicht möglich. Einige Free-Floating-Anbieter in anderen Städten haben ihre Bedienegebiete schon wieder verkleinert.“

4. Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse der multimodalen Mobilität

Die städtische Infrastruktur wird bereits seit längerer Zeit auf die neuen Angebotsformen ausgerichtet. So wurden und werden zahlreiche Mobilitätsstationen hergestellt, bei denen möglichst zeitsparend und komfortabel zwischen den Verkehrsträgern gewechselt werden kann. Dies ist insofern wichtig, dass die bei Multimodalität systeminhärenten Fahrzeugwechsel möglichst zeitsparend möglich sein müssen. Dies ist besonders auch bei den Hauptumsteigeplätzen (Hauptbahnhof, S-Bahn-Stationen) zu berücksichtigen. Auch der Ausbau der Radwege ist für die Etablierung der Multimodalität förderlich. Eine weitere Maßnahme könnte theoretisch die Begünstigung von Kraftfahrzeugen mit mehreren Insassen beim Parken oder eigenen Fahrstreifen sein, wie dies in anderen Ländern und Großstädten teilweise üblich ist; dies ist allerdings in der Straßenverkehrsordnung (noch) nicht vorgesehen. Entsprechende Diskussionen über die Verteilung des vorhandenen Straßenraums sind darüber zu führen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Nicht betroffen.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mutlimodalität fördert den Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation Verkehrsverbund Rhein-Neckar
02	Präsentation Jelbi
03	Sachantrag der SPD Gemeinderatsfraktion vom 12.10.2020 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 14.10.2020