

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(106. Sitzung am 15. März 2018)**

**TOP 3: Weiterentwicklung des Mobilitätsverbundes – digitale Transformation im VRN
und dessen Finanzierung**

Bereits 2013 hat die VRN GmbH den Weg eingeschlagen, den Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund auszubauen. Während zuvor der Arbeitsauftrag der VRN GmbH lautete: „Ein Fahrschein – ein Tarif – ein Verbund“, steht der Mobilitätsverbund für „Ein Angebot aus einem Guss für alles, was mit Mobilität zu tun hat“.

Hintergrund dafür ist, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wandelt. Auch im Verbundraum wird zunehmend bemerkbar, dass der Mobilitätswillige nicht mehr nur „monomodal“ also mit einem Verkehrsmittel unterwegs ist, sondern „multimodal“ (mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln) oder zumindest „intermodal“ (Nutzung verschiedener Verkehrsträger auf einem Weg). Er erwartet darüber hinaus nicht nur leicht zugängliche Informationen, sondern auch alles andere an Dienstleistungen, die ihm den Zugang und den Weg erleichtern. Denn im Zuge der Digitalisierung aller Lebenslagen ist das in anderen Bereichen schon Standard. Diese Bedürfnisse werden zunehmend auch von Branchenfremden erkannt (Disruptoren). Sie schieben sich zwischen Kunden und dem eigentlichen Erbringer der Wertschöpfung und füllen diese von ihnen selbst geschaffene Lücke als „Portal“ oder „Plattform“ auch selbst wieder aus. Dass man durchaus erfolgreich sein kann, zeigen vergleichbare Strukturen im Mietwagengeschäft, in der Touristikbranche oder in der Energie- oder Telekommunikationsbranche. Sie entwickeln daraus ihre eigenen Geschäftsmodelle, die sich je nach Herkunft selbst tragen müssen oder von Dritten im Hintergrund getragen werden. Darin liegt jedoch die große Gefahr für die öffentliche Hand. Sie hat im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge die Mobilitätsausübung zu gewährleisten. Disruptoren sind aber strikt wirtschaftlich tätig und jederzeit in der Lage, nichtlukrative Märkte sofort zu verlassen. Dann hat die öffentliche Hand ein Problem. Dem muss gegengesteuert werden. Dazu dient die Weiterentwicklung der Verkehrsverbände zu Mobilitätsverbänden, die letztlich den o.g. Plattformansatz selbst verwirklichen. Hier ist der VRN auf gutem Weg. Aber will der VRN weiterhin auf dem Mobilitätsmarkt erfolgreich sein, muss er sich neuen Mobilitätsformen und Digitalisierungstechniken öffnen.

Mittlerweile hat sich der Trend zur Multimodalität und Digitalisierung der Mobilität manifestiert. Befeuert wird er zunehmend durch den Gedanken des „Teilens“. Die Verfügbarkeit wird entscheidend, nicht der dauerhafte Besitz oder das Eigentum. Die steigende Nachfrage z.B. nach Mietfahrzeugen des örtlichen Carsharers Stadtmobil zeigt dies ebenso wie der Erfolg des 2014 in Betrieb genommenen VRN nextbike Fahrradvermietsystems. Im Zuge der Digitalisierung wird für uns auch mehr und mehr der „Big data – Ansatz“ entscheidend, d.h. der Umgang mit großen anonymisierten Datenmengen zum besseren Verstehen des Mobilitätsmarktes.

Die seit 2013 eingeläutete Strategie wirkt im VRN. Sie sieht vor, dass unter dem Dach des Mobilitätsverbundes alle nutzbaren Mobilitätsangebote zusammengeführt werden, ohne jedoch Monopolstrukturen zu schaffen oder zu begünstigen. Diese Integration ist weiter voranzubringen. Sie besteht bisher aus den Bausteinen „Informieren - Buchen - Begleiten - Abrechnen“ nach dem kundenfreundlichen Ansatz der single sign on Methode, d.h. der Kunde soll nur einen Ansprechpartner für seine Mobilitätswünsche haben, um es ihm so leicht und bequem wie möglich zu machen, d.h. Zugangshürden abbauen. Dieser Ansatz liegt im bundesweiten Trend. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der Dachverband des öffentlichen Verkehrs, folgt mit seinem Projekt „mobility inside“ bundesweit ebenfalls diesem Leitbild. Diese Bausteine sind mit zunehmender Digitalisierung zu ergänzen, um zum einen die Gefahr weiterer unbeherrschbarer disruptiver Entwicklungen zu begegnen, andererseits die Chancen der Digitalisierung selbst wahrzunehmen und gewinnbringend für den Mobilitätsmarkt der Zukunft einzusetzen.

Deswegen wird vorgeschlagen, die o.g Bausteine (bisherige „Drei-Schritte-Strategie“) um einen weiteren Baustein zu ergänzen („Vier-Schritte-Strategie“).

Die Vier-Schritte-Strategie

Im nachfolgenden soll aufgezeigt werden, wo der VRN sich derzeit befindet, welche Schritte noch vor ihm liegen und wie sie finanziell abgesichert werden müssen.

Seit nahezu 40 Jahren ist die elektronische Fahrplanauskunft EFA in Betrieb. Mit dem Ausbau des Internets in den 1990iger Jahren auch für jedermann zugänglich (Baustein 1).

Auch der Baustein 2 (verkehrsmittelübergreifende Information und Auskunft) ist seit 2017 umgesetzt (elektronische Mobilitätsauskunft des VRN). Über eine Mio. Seitenaufrufe im Monat (davon die Hälfte alleine in der elektronischen Mobilitätsauskunft) beweisen, dass das Angebot des VRN nachgefragt wird.

Mit Hochdruck arbeitet der VRN an dem dritten Baustein, dem Buchen, dem virtuellen Begleiten während der Fahrt und dem Abrechnen aller in Anspruch genommenen Mobilitätsangebote. Die zunehmende Digitalisierung hilft hier zwar, die verschiedenen Mobilitätsanbieter so zu vereinen, dass der Kunde den Eindruck einer inneren Geschlossenheit des Mobilitätssystems erhält, obwohl dies real nicht so sein muss, sofern alle Akteure gut vernetzt sind. Die Anzahl von proprietären Systemen aber lässt eine schnelle, unkomplizierte und „billige“ Integration und Vernetzung nicht zu. Auch wenn mittels „API“ Schnittstellen meist eine technische Lösung gefunden wird, bleiben noch viele sonstige Themen im Prozessbeginn und -ablauf zu klären. Sie sind personal- und ressourcenintensiv und können in aller Regel nicht anderweitig kompensiert werden. Mit der Integration der Systemfunktionalitäten von Stadtmobil und VRN nextbike wird der VRN aber noch in diesem Jahr einen deutlichen Schritt vorankommen.

Die Digitalisierung eröffnet aber mehr Möglichkeiten, die der VRN in einem Baustein 4 umsetzen möchte. Das massenweise Produzieren von (anonymisierten) Daten der Bevölke-

zung, die digitale Form ihres Vorliegens und die Fähigkeiten, auch ohne Großrechnereinsatz diesen Datenbestand nach bestimmten Mustern abzusuchen und daraus Folgerungen abzuleiten, führt zu neuen Angebotsmöglichkeiten im Mobilitätsmarkt. Diese „big data“ Technik, die mittels „smart data“ Strukturen nutzbar gemacht werden kann, lässt es zu, noch mehr maßgeschneiderte, besser nutzbare Mobilitätsangebote zu bilden. Sie hilft, Nachfrage zu steuern und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrserbringung zu verbessern. Mobilitätsangebote können gezielter gemacht werden, Streuverluste damit vermieden werden. Mit Hilfe dieser Techniken kann der VRN einen Beitrag dazu leisten, die großen Herausforderungen der Zukunft zu meistern, die weltweit wie auch im Verbundraum in gleicher Weise vorhanden sind:

- Weiteres Verkehrswachstum in der Metropolregion,
- Umlenken auf klimaschonende umweltgerechte Mobilitätsformen zur Senkung der Verkehrsbelastung auf den Straßen,
- Abfedern der Nachteile aus dem demografischen Wandel insbesondere für den ländlichen Raum im Verbundgebiet.

Zugleich eröffnen sich aber auch Anwendungsmöglichkeiten für „innerbetriebliche“ Zwecke wie z.B. das Verfolgen der Inanspruchnahme eines Verkehrsangebots über Tagesganglinien oder die Optimierung von Einnahmeaufteilungsregeln.

Dabei dürfen die Risiken der Digitalisierung nicht ausgeblendet werden. Da Erzeuger der meisten Daten Personen sind, ist die Einhaltung eines strikten Datenschutzes beim Umgang mit personenbezogenen Daten zu gewährleisten und das Vertrauen darauf auch zu gewinnen. Ansonsten führt die Digitalisierung zum Gegenteil dessen, was wir bezwecken – die Attraktivierung des ÖPNV zu steigern. Auch die Fragen der Datenhoheit und der Verwertung der Daten bergen ein Risiko. Wenngleich im Sinne eines „open data“ Ansatzes Daten frei zugänglich sein sollen und dies durch EU-Recht auch bald rechtsverpflichtend so vorgegeben wird, kann das nicht bedeuten, dass auf Kosten der öffentlichen Hand aufbereitete Datensammlungen von Dritten ohne weiteres für kommerzielle Zwecke genutzt werden dürfen. Hier gilt es, vernünftige interessensgerechte Regelungen zu finden.

Künftige Entwicklung der Finanzierung

Die Umsetzung des Bausteins 3 ist eingeleitet und wird zu höheren Aufwendungen führen. Die weitere digitale Transformation kann nicht mehr mit Hilfe der Erlöse und Auflösung von früher gebildeten Rücklagen abgedeckt werden. Zwar werden Erlöse auch durch Nutzung anderer Finanzquellen wie z.B. von Förderprogrammen gesteigert werden können. Vorstellbar ist auch das vorsichtige und schrittweise Einführen einer Nutzerfinanzierung. Das führt aber nicht zu einer nachhaltigen und abgesicherten Finanzierungsbasis des eingeleiteten Transformationsprozesses in der VRN GmbH. Dieser muss schneller in Angriff genommen werden. Wir haben deshalb die mittelfristige Finanzplanung auf eine Fünfjahresperiode verlängert, um den Finanzierungsbedarf in einer möglichst aussagekräftigen Periode darzustellen. Es sind drei Szenarien gebildet worden, die sich insbesondere beim Umsetzungsumfang der digitalen Transformation und dem Tempo der Weiterentwicklung des Mobilitätsverbundes unterscheiden.

Minimalszenario:

Die Umsetzung der digitalen Transformation wird nicht weitergeführt. Die Umsetzung des bereits begonnenen Bausteins 3 (Informieren – Buchen - Begleiten – Abrechnen) wird abgebrochen. Lediglich die Weiterführung des Kerngeschäfts und die Sicherung des erreichten Standes des Mobilitätsverbundes sind zu finanzieren.

Bewertung:

Das Minimalszenario friert den Ausbauzustand des Mobilitätsverbundes ein. Das wäre angesichts der fortschreitenden Digitalisierung des gesamten Lebens keine Stagnation, sondern ein Rückschritt, der weder dem Mobilitätsmarkt der Zukunft gerecht wird noch einer offensiven Verkehrspolitik der Zweckverbandsmitglieder entspricht. Da es zudem an jeglichen Möglichkeiten wenigstens der Unterstützung Dritter als Anbieter von digitalen Mobilitätsdienstleistungen fehlen würde, könnte auch nicht gesteuert werden, wie sich die Mobilitätsangebote entwickeln werden. Eine Erhöhung der Umlage ist dennoch notwendig, weil wie oben dargestellt auch dieser „eingefrorene“ Zustand höhere Aufwendungen verursacht.

Dies hat nachfolgende Auswirkungen auf die Entwicklung der Verbandsumlage.

	2019	2020	2021	2022	2023
Steigerung gegenüber Vorjahr	525.600	774.800	473.200	293.600	84.200

Maximalszenario:

Bei dieser Alternative wird die digitale Transformation mit der größtmöglichen Geschwindigkeit umgesetzt. Sie unterstellt die Bildung eines neuen Teams in der Abteilung DMO mit fünf Spezialisten, das sich auf eine rasche Umsetzung des big data Konzeptes konzentriert. Eingerechnet sind auch die notwendigen Aufwendungen für Hard- und Software sowie die Kosten einer Kooperation mit leistungsstarken Partnern aus der Region.

Bewertung:

Die Entwicklung des Mobilitätsverbundes würde in diesem Szenario mit der allgemeinen Digitalisierung des Lebens Schritt halten. Es wären insbesondere bei den smart data Anwendungen schnelle sichtbare Erfolge möglich, weil das Datensammeln und -auswerten effizienter wäre. So könnte die Information über viele mobilitätsnahe Dienstleistungen wie z.B. Lage, Verweildauer und Vorbuchen einer Ladesäule für E-Autos mit Fahrtempfehlungen verknüpft werden. Auch die hochaktuelle Entwicklung im Bereich des anonymisierten Bezahls mittels Blockchain-Technik könnte aktiv begleitet werden. Der VRN würde sich als Mobilitätsdienstleister etablieren, den Aufgabenträgern umfangreiches know how zur Verfügung stellen können und sich als bundesweiter Vorreiter bei der Anwendung von big data Strukturen in einem Verbundraum empfehlen. Angesichts der vielen Firmen /Einrichtungen, die im Verbundraum ansässig sind und bei der Digitalisierung zum Teil Weltmarktführer sind (SAP, SAS, Fa. ITK Rülzheim, Fraunhofer Institute an der Universität Kaiserslautern) bestünde die Möglichkeit, Allianzen eingehen zu können, die eine nachhaltige Wirkung erzeugen würden.

Dabei würde die Umlage wie folgt steigen.

	2019	2020	2021	2022	2023
Steigerung gegenüber Vorjahr	970.600	1.604.800	843.200	663.600	454.200

Vorzugsszenario:

Um die Erhöhung der Umlage zu begrenzen, wird ein Szenario gebildet, das es erlaubt, neben dem bisher Erreichten die digitale Transformation maßvoll weiterzutreiben. Der wesentliche Unterschied zu dem Maximalszenario besteht darin, die notwendigen Personale zu begrenzen und Sachkosten zu verringern. An der Strategie, Allianzen einzugehen, würde aber festgehalten. Dann entsteht folgendes Bild:

	2019	2020	2021	2022	2023
Steigerung gegenüber Vorjahr	760.600	1.384.800	723.200	543.600	334.200

Beschlussvorschlag 106.3/18

Die Verbandsversammlung stimmt der Strategie zur Weiterentwicklung des Mobilitätsverbundes und der Finanzierung eines Vorzugsszenarios „digitale Transformation“ im Wege einer Umlageerhöhung zu. Die Mittel für eine Finanzierung sind in die mittelfristige Finanzplanung (2019 – 2023) der Zweckverbandsumlage aufzunehmen.