Bundesrat Drucksache 189/22

28.04.22

Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zweite Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

A. Problem und Ziel

Die multimodale Mobilität verspricht in vielerlei Hinsicht ein hohes Nutzungspotential. So steigt durch eine bessere Vernetzung des öffentlichen Verkehrs unmittelbar die Ressourcen- und Energieeffizienz im Verkehr. Transparente Echtzeitinformationen über Personenbeförderungsdienstleistungen tragen dazu bei, dass vorhandene Infrastrukturen effizienter und damit auch nachhaltiger als bisher genutzt werden können. Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Potentiale ist die Zugänglichkeit zu den dafür notwendigen Daten. Mit den §§ 3a bis 3c des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBI, I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBI. S. 822) geändert worden ist, wird daher eine Pflicht für personenbefördernde Unternehmer oder Vermittler solcher Leistungen begründet, die bei der Ausführung ihrer Beförderungsdienstleistungen entstehenden statischen und dynamischen Daten über den Nationalen Zugangspunkt zu veröffentlichen. Diese Verpflichtung tritt für statische Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. September 2021, für statische Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Januar 2022 sowie für dynamische Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Juli 2022 in Kraft. Zur Wahrung größtmöglicher Synergieeffekte werden hierbei auf Länderebene betriebene Systeme bei der Datenbereitstellung eng eingebunden.

Zur Umsetzung der Bereitstellungspflicht von statischen Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, c sowie Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr am 20. Oktober 2021 eine Mobilitätsdatenverordnung (BGBI. I S. 4728) erlassen. Mit den nachfolgenden Regelungen soll diese Mobilitätsdatenverordnung um technische Vorgaben an die Bereitstellung von dynamischen Daten im Linien- und Gelegenheitsverkehr sowie zu Zugangsknoten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b des Personenbeförderungsgesetzes ergänzt werden, damit eine zweckentsprechende Nutzung dieser Daten ab dem 1. Juli 2022 möglich ist.

B. Lösung

Nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 des Personenbeförderungsgesetzes erlässt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates und nach Anhörung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik durch Rechtsverordnung die zur Durchführung der Datenbereitstellung und Datenverwendung nach den §§ 3a bis 3c des Personenbeförderungsgesetzes notwendigen Vorschriften.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bezüglich der Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand wird nach § 62 Absatz 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien vom 1. September 2000, zuletzt geändert durch Beschluss der Bundesregierung vom 11. September 2019 (GGO) auf die Darstellung im Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBI. I S. 822) verwiesen. Es ist nicht erkennbar, dass durch den Vollzug dieser Rechtsverordnung weitere Haushaltsausgaben betroffen sind.

E. Erfüllungsaufwand

Bezüglich der Darstellung des Erfüllungsaufwandes wird nach § 62 Absatz 2 GGO auf die Darstellung des Erfüllungsaufwandes im Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBI. I S. 822) verwiesen. Bei den nachfolgenden Regelungen handelt es sich lediglich um eine Konkretisierung der im Personenbeförderungsgesetz bereits enthaltenen Verpflichtungen. Auf den dort festgestellten Erfüllungsaufwand für die Wahrnehmung dieser Pflichten wird deshalb Bezug genommen. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand fällt bei der Durchführung dieser Rechtsverordnung nicht an.

F. Weitere Kosten

Keine.

Bundesrat Drucksache 189/22

28.04.22

Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zweite Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

Bundeskanzleramt Staatsministerin beim Bundeskanzler Berlin, 27. April 2022

An den Präsidenten des Bundesrates Herrn Ministerpräsidenten Bodo Ramelow

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassende

Zweite Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen Sarah Ryglewski

Zweite Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

Vom ...

Auf Grund des § 57 Absatz 1 Nummer 12, auch in Verbindung mit § 3a Absatz 2 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBI. I S. 1690), in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBI. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBI. I S. 5176), von denen § 57 Absatz 1 Nummer 12 durch Artikel 1 Nummer 30 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBI. I S. 822) angefügt und § 3a Absatz 2 Satz 3 durch Artikel 1 Nummer 4 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBI. I S. 822) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Anhörung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik:

Artikel 1

Die Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBI. I S. 4728), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Januar 2022 (BGBI. I S. 21) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 1 Nummer 1, § 2 Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 1 Satzteil vor Nummer 1, Nummer 2, Satz 2 und 3, Absatz 4 Satz 1 und § 8 Absatz 2 Satz 1 werden jeweils die Wörter "Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a" gestrichen.
- 2. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- "§ 3 Datenformate; Feststellung der tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung im Linienverkehr".
 - b) Der Wortlaut wird Absatz 1 und in dessen Satz 1 werden die Wörter "Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a" gestrichen.
 - c) Die folgenden Absätze 2 bis 4 werden angefügt:
 - "(2) Für Kraftfahrzeuge, Obusse und Straßenbahnen im Linienverkehr sind die Daten zur prognostizierten oder tatsächlichen Auslastung unter der Angabe der gewählten Alternative für jede Linienfahrt bereitzustellen.
 - (3) Die Auslastung ist auf einer der drei folgenden Auslastungsstufen anzugeben:
 - 1. "geringe Auslastung": Belegung von weniger als 50 Prozent aller Sitzund Stehplätze,
 - 2. "moderate Auslastung": Belegung von zwischen 50 Prozent und 75 Prozent aller Sitz- und Stehplätze,

- 3. "hohe Auslastung": Belegung von mehr als 75 Prozent aller Sitz- und Stehplätze.
- (4) Zur Ermittlung der Auslastungsstufe für eine Linienfahrt ist der Quotient aus den zur Verfügung stehenden Sitz- und Stehplätzen und den tatsächlich belegten Sitz- und Stehplätzen oder den prognostizierten belegten Sitz- und Stehplätzen im jeweiligen Fahrzeug zugrunde zu legen. Abweichend von Satz 1 ist im Linienverkehr mit Fernbussen bei der Ermittlung der Auslastungsstufe für eine Linienfahrt der Quotient aus den zur Verfügung stehenden Sitzplätzen und den tatsächlich belegten Sitzplätzen oder den prognostizierten belegten Sitzplätzen zugrunde zu legen."
- 3. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

"Anlage (zu § 1 Nummer 1, §§ 3 und 5 Absatz 1)

| Datenkategorie | Konkrete Daten u Informationen | und Detailinformationen | Datenart | Datenmo- dell(e)/- standards | Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) |
|---|-----------------------------------|--|----------|---|--|
| | | | | gerorderte(s) Datenformat(e) | * |
| Daten im Zusam- menhang mit der Beförderung von | Unternehmer oder V mittler | Ver- Name des Unternehmers oder des Vermitt- s lers, Kontaktdaten (Telefon, Webseite, E- Mail), Beschreibung der Dienstleistung | statisch | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML) | GTFS (CSV) |
| | Fahrpläne | (Soll-) Fahrpläne mit An- und Abfahrtszeisten an den jeweiligen Haltestellen unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV 432), Haltezeiten, Anschlüsse, Betriebszeiten und Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tages -kategorien und Kalendertagen | statisch | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML) | GTFS (CSV) |
| | Routen | Netztopologie unter Verwendung der s deutschlandweit einheitlichen Haltestellen- ID (VDV 432), Streckendaten, Liniennetz, Bediengebiet beim Linienbedarfsverkehr | statisch | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML) oder Geodaten ge- mäß INSPIRE- Vorgaben | GTFS (CSV), Geodaten als (Geo)JSON, GML |
| | Tarifstruktur/Preise | Gängige Basis-/Normaltarife, Fahrgastka-tegorien, gängige Tarifprodukte, Sondertarifprodukte, Tarifzonen, grundlegende Tarifinformationen in Bezug auf Rückerstattung/Ersatz/Umtausch/Übertragung einschließlich Verkaufsdauer, Gültigkeitsperioden, eingeschränkte Streckenführung/Tarifzonenabfolge, Mindestaufenthalt | statisch | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML) | VDV-KA, GTFS (CSV) |

| Buchungs- und Bezahl- möglichkeiten | Vertriebskanäle (Webseite, App, Verkaufsstellen), Zahlungsarten und -möglichkeiten | statisch | NeTEx-EU- Profil (XML) | CSV, JSON |
|--|---|-----------|--------------------------------------|--|
| Daten zum Umweltstandard und der Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge | Fahrzeugart (Bus, U-Bahn, Straßenbahn, Kleinfahrzeug), Eigenschaften (Antriebsart einschließlich der Schadstoffklasse, Niederflur oder rollstuhlgängig, Anzahl Sitz- und Stehplätze) | statisch | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML) | GTFS (CSV) |
| Ausfälle, Störungen | Statusänderungen bezogen auf Fahrplan, eingesetztes Fahrzeug oder Routen, Umleitungen unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV 432), Abweichungen zum standardmäßig eingesetzten Fahrzeug | dynamisch | SIRI PT, ET, SX (XML) | GTFS-RT (Protocol buffers), (Geo)JSON, CSV, VDV 453/454 (XML) |
| Verspätungen | Abweichungen vom Soll-Fahrplan unter Verwendung der deutschlandweit einheitli- chen Haltestellen-ID (VDV 432) | dynamisch | SIRI PT, ET (XML) | GTFS-RT (Protocol buffers), (Geo)JSON, CSV, VDV 453/454 (XML) |
| Voraussichtliche Ab- fahrts-/Ankunftszeit | Voraussichtliche Ankunftszeit an der Haltestelle oder am Haltepunkt und voraussichtliche Abfahrtszeit von der Haltestelle oder vom Haltepunkt unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen ID (VDV 432) | dynamisch | SIRI PT, ET, VM (XML) | GTFS-RT (Protocol buffers), VDV 453 /454 (XML), (Geo)JSON, CSV |
| Tatsächliche oder prog- nostizierte Auslastung | Gemessener oder prognostizierter Auslastungsgrad "hoch" (75 bis 100%), "moderat" (50 bis 75%) oder "gering" (0 bis 50%) des eingesetzten Fahrzeugs oder Obusses oder der eingesetzten Straßenbahn, bezogen auf den jeweiligen Fahrtabschnitt, unter Anwendung der Bestimmungen des Regel- | dynamisch | SIRI VM, ET, SM (XML) | GTFS-RT (Protocol buffers), VDV-454 (XML), CSV |

| | XML, CSV L), | oder XML, CSV, GML ge- | GTFS (CSV), XML, CSV |
|---|---|---|--|
| | NeTEx-EU- Profil (XML), JSON | GeoJSON oder Geodaten ge- mäß INSPIRE- Vorgaben | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML) |
| | statisch | statisch | statisch |
| werks VDV 7052 zur Erstellung von Auslastungsinformationen in der Fahrgastkommunikation | Name des Anbieters, Kontaktdaten des Anbieters (Telefon, Webseite, E-Mail), Be- schreibung der Dienstleistung | Gebiete, in denen die Beförderungsdienstleistung gemäß behördlicher Genehmigung angeboten wird (Taxi-, Mietwagen- und gebündelter Bedarfsverkehr) inklusive Angaben zum Pflichtfahrgebiet (Taxiverkehr); ggf. Angaben ab wann Dienste im entsprechenden Gebiet angeboten werden (Mietwagen- und gebündelter Bedarfsverkehr) | a) Taxenverkehr: Beförderungsentgelt nach § 51 PBefG; Sonderprodukte nach § 51 Abs. 1 S. 4 PBefG; Allgemeine Beförderungsbedingungen soweit sie den Preis oder das Beförderungsentgelt betreffen. b) Mietwagenverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr Gängiger Basis/Normalpreis, Sonderprodukte sowie behördlich nach § 51a Abs. 1 oder 2 PBefG festgelegte Entgelte inkl. Angaben zum zeitlichen oder räumlichen Geltungsbereich. Allgemeine Geschäftsbedingungen soweit sie den Preis oder das Beförderungsentgelt betreffen |
| | Unternehmer oder Ver- mittler | Bediengebiet und -zeiten | Preise / Beförderungs- entgelte |
| | Daten im Zusam- menhang mit der Beförderung von | genheitsverkehr | |

| | Buchungs- und Bezahl- möglichkeiten | Vertriebskanäle (Webseite, App, Verkaufsstellen), Zahlungsarten und -möglichkeiten | statisch | NOSſ | XML, CSV |
|--|---|--|-----------|--|--|
| | Daten zum Umweltstan- dard und der Barrierefrei- heit der eingesetzten Fahrzeuge | Fahrzeugart, Eigenschaften (Antriebsart einschließlich der Schadstoffklasse sowie Angaben zur Barrierefreiheit nach § 64c PBefG inkl. der Anzahl barrierefreier Fahrzeuge im Taxen- und gebündelten Bedarfsverkehr) sowie die Ordnungsnummer der Fahrzeuge | statisch | NeTEx-EU- Profil/VDV-462 (XML), JSON | XML, CSV |
| | Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten | entfällt | dynamisch | JSON, XML | CSV |
| | Verfügbarkeit von Fahr- zeugen im Verkehr in Echtzeit | Geokoordinaten, Fahrzeugtyp und Barriere- freiheit von für eine Fahrt verfügbaren Fahrzeugen unter Verwendung der Ord- nungsnummer in Echtzeit | dynamisch | (Geo)JSON, XML | GML |
| | Auslastung | Auslastungsgrad (freie Sitzplätze, freie barrierefreie Sitzplätze) | dynamisch | JSON, XML | GML |
| Daten zu Zugangs- | Zugangsknoten | a) Linienverkehr: | statisch | a) Linienverkehr: | a) Linienverkehr: |
| Infrastruktur im Li- nien- und Gelegen- heitsverkehr | | Geokoordinaten von Haltestellen, Haltestellenbereichen, Haltepunkten, Bahnhöfen und anderen Zugangsknoten unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV-432) | | NeTEx-EU- Profil / VDV 462 (XML) oder Geodaten ge- mäß INSPIRE- Vorgaben | GTFS (CSV), Geodaten als (Geo)JSON, GML b) Gelegenheits- verkehr: |
| | | Geokoordinaten und Adresse vom Betriebssitz oder anderen behördlich zugelassenen Stellen oder anderen Abstellorten als den Betriebssitz | | b) Gelegenheits- verkehr: | XML, CSV, GML |

| | GTFS (CSV), Geodaten als (Geo)JSON, GML | GTFS-RT (Protocol buffers), (Geo)JSON, CSV, GML |
|---|---|--|
| (Geo)JSON oder Geodaten gemäß INSPI- RE-Vorgaben | NeTEx-EU- Profil/ VDV-462 XML) oder Geodaten ge- mäß INSPIRE- Vorgaben | SIRI FM, SX (XML) oder Geodaten ge- mäß INSPIRE- Vorgaben |
| | statisch | dynamisch |
| | Bahnsteige oder Plattformen, Zugänglichkeit wie Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge, Fußwege, barrierefreie Zugangsmöglichkeiten, Standorte von Verkaufsstellen und Ticketautomaten (inkl. Angaben zu deren Barrierefreiheit) sowie allgemeine Informationen wie Öffnungszeiten | Statusänderungen an beschreibenden Eigenschaften einer Haltestelle/eines Haltepunktes (Bereiche, Masten, Haltepositionen) einschließlich Angaben zur vorübergehenden oder dauerhaften Stilllegung unter Angabe des Zeitpunkts oder Zeitraums der Stilllegung unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV 432). Aktueller Zustand der Infrastruktur (wie z.B. geschlossene Zu-/Ausgänge, Bahnsteige, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen, Aufzüge, eingeschränkte barrierefreie Zugangsmöglichkeiten). |
| | Infrastruktur an Zugangsknoten | Aktueller Betriebsstatus der Zugangsknoten und von dort vorhandener Infrastruktur |
| | | |

* können ergänzend bereitge- stellt werden oder altern bar tenformativ zum geforderten Datenformat, bis dieses produktiv eingesetzt wird.

Datenprotokolle und Serviceschnittstellen

unabhängig voneinander gewählt werden. Details der Verwendung der Protokolle werden vom Nationalen Zugangspunkt festgelegt und in dessen technischer Dokumentation Der Nationale Zugangspunkt unterstützt die im Folgenden genannten Protokolle/ Schnittstellen für Datengeber und Datennehmer. Die Protokolle/ Schnittstellen können beschrieben.

- HTTPS: Komplette Datensätze (sowohl zeichenbasiert als auch binär-kodiert) können per HTTPS-Protokoll ausgetauscht werden.
- SOAP: Komplette XML-kodierte Datensätze können per SOAP-Protokoll (basierend auf HTTPS) ausgetauscht werden. Entsprechende Schnittstellenspezifikationen in der Spezifikationssprache WSDL werden zur Erzeugung der Schnittstellenimplementierung zur Verfügung gestellt.
- Der Nationale Zugangspunkt wird um ein Messagebroker-Protokoll erweitert."

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Mit der Verpflichtung von Verkehrsunternehmen oder Vermittlern zur Bereitstellung von Daten, die bei der Ausführung von Beförderungsleistungen nach dem PBefG anfallen, will das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Grundlage für die Entwicklung weitergehender digitaler Informations- und Mobilitätsdienste im öffentlichen Verkehr schaffen. Durch neue digitale Anwendungen sollen die unterschiedlichen Verkehrsmittel und Dienstleistungen einfacher und gezielter als bisher von Tür zu Tür kombiniert oder auch bedarfsgerecht einzeln genutzt werden können.

Die Potentiale der multimodalen Mobilität versprechen einen hohen Nutzen. Durch eine bessere Vernetzung des öffentlichen Verkehrs wird dessen Nachfrage gestärkt. Dies fördert unmittelbar die Ressourcen- und Energieeffizienz im Verkehr. Transparente Informationen, darunter auch Echtzeitinformationen, zu allen Mobilitätsangeboten tragen dazu bei, dass die Infrastrukturen besser gemäß den vorhandenen Kapazitäten genutzt werden können. Bedarfsangebote versprechen unter anderem eine kostengünstige Mobilitätsgrundversorgung in Randregionen und zu Randzeiten. Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Potentiale sind die Zugänglichkeit zu den dafür notwendigen Mobilitätsdaten und offene Vertriebssysteme der Anbieter von Personenbeförderungsdienstleistungen.

Durch die Bereitstellung von bestimmten Daten soll zudem eine effektivere Kontrolle von Vorgaben des PBefG ermöglicht und so für einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsformen gesorgt werden.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

§ 3a Absatz 1 PBefG verpflichtet den Unternehmer und den Vermittler zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Daten, die bei der Ausführung von Beförderungen im Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und § 44 PBefG oder bei der Ausführung von Beförderungen im Gelegenheitsverkehr nach den §§ 47, 49 und § 50 PBefG entstehen. Diese Verpflichtung ist für statische Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a PBefG sowie nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 2 Buchstabe a PBefG zum 1. September 2020 bzw. zum 1. Januar 2022 in Kraft getreten. Für dynamische Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b des PBefG tritt sie zum 1. Juli 2022 in Kraft. Ab dem 1. Juli 2022 ist somit § 3a Absatz 1 PBefG vollständig in Kraft.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat vor diesem Hintergrund und zur Konkretisierung dieser gesetzlichen Pflichten am 20. Oktober 2021 eine Mobilitätsdatenverordnung erlassen (BGBI. I S. 4728), die am [.....] an aktuelle Datenbereitstellungspflichten angepasst worden ist (BGBI. I...). Die nachfolgenden Regelungen enthalten notwendige technische Ergänzungen für die Bereitstellung weiterer Datenkategorien zum 1. Juli 2022.

Von der Pflicht zur Datenbereitstellung erfasst werden nur Daten, die bei der Ausführung von Verkehren nach dem PBefG entstanden und die damit bereits vorhanden, ggf. aber noch nicht digitalisiert sind. Eine Generierung von Daten ist damit nicht verbunden.

Die Bereitstellung hat über den von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr betriebenen Nationalen Zugangspunkt zu

erfolgen. Sie kann arbeitsteilig auch über Systeme der Länder oder der Gemeinden erfolgen, wobei diese Systeme dann als Erfüllungsgehilfe fungieren.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Diese Rechtsverordnung konkretisiert die technischen Vorgaben an den Datenein- und den Datenausgang bei der Bereitstellung von dynamischen Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b PBefG. Soweit die Bereitstellungspflicht auf Daten nach der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 abzielt, gelten die dort genannten Datenformate als Zielformate. Für einen Übergangszeitraum werden auch abweichende Datenformate akzeptiert.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr erlässt nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung des PBefG erforderlichen Vorschriften, die die in § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b PBefG genannte Verpflichtung zur Bereitstellung dort genannter Daten durch den Unternehmer und den Vermittler sowie zu deren Verwendung hinsichtlich

- a) Art und Inhalt der bereitzustellenden Daten und Datenformate
- b) Art und Weise der Erfüllung
- c) technische Anforderungen und Interoperabilität
- c) Zulassung von Dritten zur Bereitstellung und Nutzung des Nationalen Zugangspunktes
- e) Nutzungsbedingungen und
- f) Regelungen zur Weiterverwendung der Daten durch Dritte zur Bereitstellung multimodaler Mobilitäts- und Reiseinformationsdienste

näher ausgestalten. Hierbei ist das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik anzuhören, soweit die Sicherheit informationstechnischer Systeme betroffen ist.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Rechtsverordnung knüpft hinsichtlich der Bereitstellung dynamischer Daten an die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste an und ist mit dieser vereinbar. Die vorbezeichnete Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 bezieht sich ausschließlich auf die Bereitstellung statischer Daten. Somit verbleibt dem nationalen Gesetzgeber hinsichtlich der Bereitstellung dynamischer Daten der volle Handlungsspielraum.

VI. Regelungsfolgen

Zu den Regelungsfolgen wird auf die Ausführungen hierzu im Rahmen des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBI. I S. 822) verwiesen. Weitergehende Ausführungen insbesondere zu den Gesetzesfolgen und dem Erfüllungsaufwand sind aufgrund der dortigen, umfassenden Ausführungen nach § 62 Absatz 2 der GGO entbehrlich.

VII. Befristung; Evaluierung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird die Regelungen zur Bereitstellung von Daten, die bei der Ausführung von Personenbeförderungsdienstleistungen entstehen, und damit auch die nachfolgenden technischen Regelungen nach § 66 Absatz 1 PBefG evaluieren.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Nummer 1 erweitert den Gegenstand der Mobilitätsdatenverordnung um die Konkretisierung der Verpflichtung zur Bereitstellung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und d sowie Nummer 2 Buchstabe b PBefG. § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b betrifft dabei dynamische Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr (Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels), § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d betrifft dynamische Daten zu Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Zugangsknoten (aktueller Betriebsstatus des Zugangsknotens und der dort vorhandenen Infrastruktur). § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b betrifft schließlich dynamische Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr (Verfügbarkeit von Fahrzeugen an Stationen und im Verkehr inklusive deren Auslastung in Echtzeit sowie Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten). Dies entspricht dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen im PBefG zum 1. Juli 2022.

Zu Nummer 2

Hierbei handelt es sich um eine Regelung zur Bestimmung der Auslastung eines Kraftfahrzeugs, eines Obusses oder einer Straßenbahn im Linienverkehr. Daten zur Auslastung sind dabei grundsätzlich für jede Linienfahrt als Auslastungsstufe bereitzustellen. Der Unternehmer hat anzugeben, ob es sich um prognostizierte oder tatsächliche Auslastungsangaben handelt. Um eine bundesweit einheitliche Darstellung der Klassifizierung zu erzielen, wird zwischen drei Auslastungsstufen unterschieden: "hoch" (zwischen 75 und 100 Prozent), "moderat" (zwischen 50 und 75 Prozent) und "gering" (zwischen 0 und 50 Prozent). Jeder Auslastungsstufe sollte das Verhältnis zwischen den zur Verfügung stehenden und belegten Steh- und Sitzplätzen zugrunde liegen. Im Linienverkehr mit Fernbussen bezieht sich der Auslastungsgrad nur auf die belegten Sitzplätze.

Maßgeblich für die Prognose ist eine ex ante Einschätzung des Unternehmers vor Fahrtbeginn. Sie ist haltepunktbezogen und tages- sowie uhrzeitbezogen durchzuführen, da ein auf die gesamte Fahrt bezogener Durchschnittswert bei einer Linienfahrt, die sowohl durch Randbezirke mit geringer Auslastung als auch durch zentrale Gebiete mit hoher Auslastung führt, verfälschte Ergebnisse liefern und einen Fahrgast, der nur zwischen in

Randgebieten gelegenen Haltestellen mitfahren will, fälschlicherweise von der Mitfahrt abhalten könnte.

Zu Nummer 3

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus Nummer 1.