

Beschlussempfehlung und Bericht

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

zu dem Antrag der Abgeordneten Joana Cotar, Uwe Schulz,
Dr. Michael Ependiller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/22436 –

Digitaler Staat für mehr Nachhaltigkeit – Echtzeitfahrgastinformationen des öffentlichen Personennahverkehrs unverzüglich integrieren

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie kritisieren, dass es in Deutschland bislang keine zentrale Plattform gebe, die Echtzeitdaten öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen durchgängig und für Bedarfsträger diskriminierungsfrei zur Verfügung stelle. Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung daher auffordern, den Aufbau eines nationalen digitalen Verkehrsinformationsverbundes mit dem Ziel einer harmonisierten Bereitstellung von Soll- und Istfahrplan-Daten über eine Plattform zu priorisieren und sich mit verschiedenen weiteren Maßnahmen für den diskriminierungsfreien Zugang zu Echtzeitfahrgastinformationen einzusetzen.

B. Lösung

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

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/22436 abzulehnen.

Berlin, den 7. Oktober 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/22436** in seiner 176. Sitzung am 17. September 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass es für kleine und mittelständische Unternehmen noch zu viele Hürden für einen effizienten Markteintritt gebe. Das in Deutschland vorhandene Potenzial für innovative Verkehrskonzepte könne nur ausgeschöpft werden, wenn es einen diskriminierungsfreien Zugang zu Echtzeitfahrgastinformationen gebe. Die Antragsteller kritisieren, dass es in Deutschland dafür bislang keine zentrale Plattform gebe, die Echtzeitdaten öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen durchgängig und für Bedarfsträger diskriminierungsfrei zur Verfügung stelle. Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung daher auffordern, den Aufbau eines nationalen digitalen Verkehrsinformationsverbundes mit dem Ziel einer harmonisierten Bereitstellung von Soll- und Istfahrplan-Daten über eine Plattform zu priorisieren und sich mit verschiedenen weiteren Maßnahmen für den diskriminierungsfreien Zugang zu Echtzeitfahrgastinformationen einzusetzen. So sollten Anbieter konzessionspflichtig betriebener ÖPNV-Leistungen zur diskriminierungsfreien Veröffentlichung ihrer Fahrplandaten verpflichtet werden. Außerdem solle die Bundesregierung ihren Einfluss für die Schaffung einer Meta-Schnittstelle nutzen und öffentliche Verkehrsverbünde aktiv bei der Ausstattung mit Echtzeitfahrgastinformationen im Rahmen bestehender Förderprojekte stärker unterstützen sowie sich für Regelungen einsetzen, nach denen neben den eigentlichen Fahrplaninformationen auch alle zur Verarbeitung der Daten benötigten Standards und Normen etc. kostenfrei offengelegt werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Antrag auf Drucksache 19/22436 in seiner 61. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Antrags.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/22436 in seiner 86. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Antrag sei inhaltlich überholt. Das Eckpunktepapier der vom BMVI eingesetzten Findungskommission zum Personenbeförderungsgesetz vom 19. Juni 2020 verweise bereits darauf, dass Echtzeitdaten effiziente, sichere und intelligente Lösungen für die Mobilität der Zukunft ermöglichen. Durch sie werde laut diesem Papier eine Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste möglich. Durch eine effizientere Verkehrslenkung könnten sie zur Stauvermeidung beitragen, sowie einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz liefern. Vor diesem Hintergrund sollten Anbieter von Personenbeförderungsdienstleistungen und Mobilitätsplattformbetreiber nach finnischen Vorbild dazu verpflichtet werden, standardisierte wesentliche Daten, also Echtzeitdaten, zu ihren Dienstleistungen für Kommunen und Dritte über standardisierte Schnittstellen bereit zu stellen. Daher seien alle relevanten Maßnahmen schon auf den Weg gebracht. Man brauche keine „Staats-App“ und keinen staatlichen Druck auf die Plattformanbieter für eine Metaschnittstelle oder den Verrat von Geschäftsgeheimnissen, wie man Nummer 5 des Antrags interpretieren könne. Die Maßnahmen würden im PBefG verankert und die technische Lösung werde den Experten überlassen.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die im Antrag gezogenen Folgerungen liefen ins Leere, weil die entsprechenden Maßnahmen bereits ergriffen würden. Die Forderungen griffen auch zu kurz. Man müsse die Debatte auf den Fernverkehr ausweiten. Derartige Anwendungen müssten die gesamte Strecke umfassen, die oft den Fernverkehr beinhalte. Bei der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität sei bereits der Datenraum Mobilität beschrieben worden. Man müsse die mögliche Verknüpfung von Individualverkehr und ÖPNV in die Überlegungen einbeziehen, da in vielen Regionen die Teilnahme am ÖPNV eine Anfahrt mit dem eigenen Fahrzeug voraussetze. Fahrpläne könne man wohl unproblematisch intermodal zusammenfassen. Problematisch sei aber die Frage nach den Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen. Bei der im Antrag vorgeschlagenen Metaschnittstelle könne auf alle Daten zugegriffen werden. Es sei aber fraglich, ob ein Verkehrsunternehmen Interesse daran haben könne, seine kompletten Echtzeitinformationen der Konkurrenz zur Verfügung zu stellen, die dann ihrerseits die Verspätungsquote und andere Dinge exakt berechnen könne. Diskutieren könne man über eine Treuhänderdatenplattform, die Daten bereithalte, ohne dass jeder auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zugreifen könne.

Die **Fraktion der AfD** betonte, sie unterstütze den ÖPNV überall dort, wo er von den Menschen freiwillig und gerne genutzt werde. In dem von den anderen Fraktionen genannten Eckpunktepapier sei wieder von Verkehrslenkung die Rede, was den Bereich der Freiwilligkeit überschreite. Ihr Ziel sei es, dass Daten zur freien Verfügung stünden, und zwar auch für möglicherweise im Wettbewerb zueinander stehende Akteure, die das Ziel hätten, die bestmögliche Verkehrsinformation anzubieten. Dafür seien die genannten Informationen nötig; das habe mit Betriebsgeheimnissen nichts zu tun. Wenn jemand Verkehrsdaten bereitstelle, müsse er auch bestimmte Erläuterungen dazu geben, damit eine effektive Nutzung möglich werde. So müssten auch Autohersteller Informationen darüber geben, welche Daten über die Wartungsschnittstelle ausgelesen werden können, damit Autos in freien Werkstätten gewartet werden können. Der erste Schritt bestehe darin, dafür zu sorgen, dass die „Soll“-Verkehrsdaten und die „Ist-Daten“, bereitstünden, damit der Nutzer wisse, ob sein Verkehrsmittel pünktlich oder verspätet sei. Wenn dieser Datenverbund existiere, könne man darauf weiter aufbauen.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie meine, Open Data sei ein Bereich, der gar nicht hoch genug geschätzt werden könne. Open Data biete enormes Innovationspotential und sei gerade für kleine Start-up-Unternehmen von großer Bedeutung. Sie selbst habe einen Antrag zum Thema „Seamless Mobility“ eingebracht, der sich mit Open Data, Standardisierung und den Dingen befasse, die notwendig seien, um wirklich eine innovationsbasierte Mobilität für die Menschen in Deutschland zu schaffen. Der Antrag der Fraktion der AfD springe zu kurz. Es gebe viele Fragen, die nicht beantwortet würden. So stelle sich auch die Frage, in welcher Form die geforderten Echtzeitinformationen zur Verfügung gestellt würden. Es gebe noch viele ungeklärte Punkte. Entscheidend sei in diesem Bereich, dass nicht nur die großen Unternehmen profitierten, sondern kleine mittelständische Unternehmen und Startups davon einen Nutzen hätten. Das sei in diesem Antrag nicht in ausreichender Form berücksichtigt.

Die **Fraktion DIE LINKE** erklärte, mit dem Antrag erhebe die Fraktion der AfD die Forderung nach einer digitalen Mobilitätsdatendrehscheibe beziehungsweise Plattform, die auch von anderen Fraktionen gefordert werde. Es gebe aber wichtige Unterschiede zu den anderen Anträgen. Der Unterschied zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN liege zum einen darin, dass die Fraktion der AfD in der Plattform lediglich eine Drehscheibe zum Austausch von Soll- und Ist-Fahrplandaten sehe, nicht jedoch auch eine Möglichkeit der unkomplizierten Buchung von Tickets und Services. Auf die Chance, dass diese Plattform nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch europaweit einen Mobilitätsdatenaustausch und Buchungen ermöglichen könnte, gehe die Fraktion der AfD nicht ein. Zum anderen liege der Schwerpunkt des Antrags nicht in der Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit oder der Förderung intermodaler Mobilitätsketten. Hier gehe es aus ihrer Sicht vielmehr um das Wohl der deutschen Automobilkonzerne und insbesondere um das Wohl von privaten Mobilitätsanbietern, denen die Fraktion der AfD einen effektiven Markteintritt ermöglichen wolle.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, man merke dem Antrag der Fraktion der AfD an, dass sie mit dem Antrag ungewohntes Terrain beschreite. Im Forderungsteil passten einige Elemente nicht zusammen. Es fehlten beispielsweise Aussagen zur PSI-Richtlinie. Eine Kernfrage sei, wie man ein Level playing field zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen und den Mischformen schaffen könne, wenn zunächst immer die Publikation der Daten öffentlicher Unternehmen im Vordergrund stehe. Um hier gerade bei der kombinierten Mobilität Fortschritte zu erzielen, brauche man alle Daten. Aus längere Sicht müsse man dahin kommen, dass man die öffentlichen wie die privaten Unternehmen gleich behandle, da nur das aus Sicht der Fahrgäste Sinn mache. Man wolle im Ergebnis, dass vernetzte Verkehre entstünden.

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

Berlin, den 7. Oktober 2020

Michael Donth
Berichtersteller

