

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

**Bericht zur Umsetzung der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 des
Personenbeförderungsgesetzes erlassenen Verordnung**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht zur Umsetzung der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlassenen Verordnung

mit Beiträgen von

PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH

Referat F5 Vernetzte Mobilität

Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Bericht	5
2.1	Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben oder sich in der Entwicklung befinden	5
2.2	Vollständigkeit und Zugänglichkeit der nach § 3a bereitzustellenden Daten	6
2.3	Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten nach § 3b und Vorschläge hinsichtlich der Verbesserung der Nutzung von Daten	9
2.4	Abkürzungen	10

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Einleitung

Grundlage des Beitrags ist die Berichtspflicht nach § 66 Abs 1. PBefG zur Umsetzung der nach § 57 Abs. 1 Nr. 12 PBefG erlassenen Mobilitätsdatenverordnung (MDV).

Basierend auf der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) aus dem Jahr 2021 besteht in Deutschland eine Datenbereitstellungspflicht (§§ 3a bis 3c, § 57 PBefG)¹ für die nach der Mobilitätsdatenverordnung (MDV) definierten Daten. Dies betrifft vorhandene Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr sowie vorhandene Daten zu den Zugangsknoten und deren Infrastruktur im Linien- und Gelegenheitsverkehr.²

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

¹ <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>

² <https://www.gesetze-im-internet.de/mdv/anlage.html>

2 Bericht

2.1 Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben oder sich in der Entwicklung befinden

Für die Zwecke dieses Berichts werden Dienstleistungsangebote im Folgenden bezogen auf ein konkretes Angebot an Endnutzer bzw. Anwendungsnutzer in Abgrenzung zu Forschungs- und Demonstrator-Vorhaben betrachtet. Weiterhin sind nur solche Dienstleistungsangebote inbegriffen, welche explizit auf die über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) bereitzustellenden Pflichtdaten beruhen und nach der Novellierung von 2021 entstanden sind. Nach § 3a PBefG sind Unternehmer und Vermittler verpflichtet, ihre Daten über den Nationalen Zugangspunkt nach dem Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz vom 15. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 148) bereitzustellen. Der Nationale Zugangspunkt ist eine zentrale digitale Schnittstelle für den Zugang zu Daten. In Deutschland nimmt die Mobilithek³ des BMV die Aufgaben des NAP wahr.

Eine ausführliche Recherche am Markt und in der Literatur hat keine nennenswerte Zahl von Dienstleistungsangeboten ergeben, die seit der Novellierung des PBefG 2021 entstanden oder in Entwicklung sind, und im Wesentlichen auf nach der MDV verpflichtend bereitgestellten Daten beruhen.

Das bedeutet nicht, dass in der Mobilithek keine Daten zur Verfügung stehen oder dass diese Daten nicht genutzt werden. Es bestehen Projekte, die die nach der MDV bereitgestellten Daten nutzen. Diese sind aber entweder bereits vor der Novellierung entstanden (bspw. Projekt SATURN⁴) oder explorieren das Potenzial ohne ein eindeutiges Angebot zu verstetigen (DB-Hackathon „Anschluss erreichen“⁵). Bei Angeboten, die ÖPNV-Daten nutzen (wie dem multimodalen Router Motis der Triptix GmbH), ist nicht eindeutig nachvollziehbar, inwieweit direkt Daten aus der Mobilithek genutzt werden, da die ÖPNV-Daten neben der Bereitstellung über die Mobilithek auch – bundesweit gebündelt vom DELFI e. V. oder regional von verschiedenen Akteuren insbesondere Verkehrsverbünden – auf deren Plattformen bereitgestellt werden. Das Datenangebot des DELFI e. V. ging der PBefG Novelle zeitlich voraus.

Zwar sind einzelne Dienstleistungsangebote zu identifizieren, die nach der Novellierung des PBefG 2021 entstanden sind (ohne direkte Kausalität zum Gesetz feststellen zu können). Es handelt sich dabei aber entweder um kleinere regionale Angebote und/oder ihr Mehrwert wird im Wesentlichen erst durch die Verknüpfung von weiteren, nicht durch die MDV regulierte Daten geschaffen, wie z.B. Parkplatzdaten oder Daten von Sharing-Unternehmen.

³ <https://mobilithek.info>

⁴ <https://mobilithek.info/blog/forschungsprojekt-saturn>

⁵ <https://data.deutschebahn.com/opendata/Veranstaltungen/Anschluss-erreichen-Hackathon-13704734>

Aus quantitativer Sicht können somit keine neu entstandene und kausal zurechenbare, breit verfügbare Dienstleistungsangebote durch die Novellierung des PBefG festgestellt werden. Dies wird zum Teil daran liegen, dass die im gesetzlichen Auftrag genannte „umfassende Bereitstellung“ von Mobilitätsdaten suggeriert, dass Daten flächendeckend oder alle benötigten Daten in den betrachteten geographischen Räumen zur Verfügung stehen sollten. Dies konnte jedoch nicht vollumfänglich erreicht werden, da die Datenbereitstellungspflicht gemäß PBefG nicht zeitgleich auch mit einer Erhebungs- und Digitalisierungsverpflichtung verknüpft wurde.

2.2 Vollständigkeit und Zugänglichkeit der nach § 3a bereitzustellenden Daten

Einleitend muss klargestellt werden, dass das PBefG keine Verpflichtung zur Digitalisierung von Informationen beinhaltet. Bei Unternehmen und Vermittlern vorliegende analoge Informationen müssen aufgrund des PBefG nicht in maschinenlesbare, digitale Formate gebracht werden und fallen damit auch nicht unter die Datenbereitstellungspflichtung.

Ebenso ist bei der Betrachtung zu berücksichtigen, dass die Verpflichtung zur Datenlieferung nach § 3a (1) Pkt. 3 PBefG nicht für Einzelunternehmen gilt.

Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr

Die Daten zu Angeboten im liniengebundenen öffentlichen Verkehr werden in Deutschland durch den DELFI e. V. von den Dateninhabern eingesammelt und in deutschlandweiten Datensätzen über die Mobilithek zur Verfügung gestellt. Die geografische Abdeckung hierbei ist nahezu vollständig. Allerdings sind nicht alle im PBefG genannten Datenarten vollständig enthalten.

Zentraler Datensatz sind das **Haltestellenverzeichnis**⁶ und die deutschlandweiten **Fahrplansolldaten**⁷ zu den Verkehrsmitteln Bahn (Fernverkehr), Bahn (Regionalverkehr, S-Bahn), U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Bus, Fernbus, O-Bus sowie Schiffsverkehr. Diese umfassen Informationen zu

- Betriebskalender
- Umsteigepunkte
- Netztopologien, Routen und Linien
- Betreiber
- Statische Fahrpläne
- Betriebszeiten
- Fahrzeugdetails, Ausstattung

Datenlücken existieren in Bezug auf die **Kontaktdaten** der jeweiligen Anbieter. Diese sind in den Datensätzen nicht vollständig enthalten, um das Datenvolumen

⁶ <https://mobilithek.info/offers/631185048592105472>

⁷ <https://mobilithek.info/offers/552567007080263680>

der ohnehin sehr umfangreichen Daten nicht unnötig zu vergrößern. Diese Daten sind grundsätzlich verfügbar und über Betreiber-IDs zuzuordnen. Sollen alle Kontaktinformationen in den Datensätzen enthalten sein, sind Anpassungen der technischen Systeme, die diese Daten liefern, erforderlich. Allerdings ist fraglich, ob dieser Aufwand gerechtfertigt ist, da diese Informationen für die Reiseauskunftsdienste nicht unbedingt erforderlich sind.

Ebenfalls Defizite gibt es bei den Daten über **Preise und Tarifstrukturen** sowie **Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten**. Diese Informationen sind in den DELFI-Daten derzeit noch nicht enthalten und auch nicht anderweitig über die Mobilithek verfügbar. Ein Grund ist das Fehlen europaweit vereinheitlichter Datenmodelle für diese Art von Daten. Derzeit läuft ein europäisches Projekt European Fare Information Profile (EFIP) zur Erarbeitung eines entsprechenden Standards. Mit einer Veröffentlichung ist in 2027 zu rechnen. Danach kann mit einer steigenden Verfügbarkeit derartiger Informationen gerechnet werden.

Auch Informationen zur **Barrierefreiheit** und zum **Umweltstandard** der eingesetzten Fahrzeuge sind heute nur vereinzelt verfügbar. Der Datenstandard NeTeX erlaubt die Weitergabe solcher Informationen. Allerdings liegen solche Informationen bei den Datenlieferanten verbreitet noch nicht in digitalisierter Form vor und fallen somit nicht unter die Bereitstellungsverpflichtung. Für die Verbesserung der Datenbereitstellung müssten größere Anpassungen an den datenliefernden Systemen der Verkehrsbetriebe vorgenommen werden. Die mangelnde Finanzierung solcher Anpassungen wird oft als Argument angeführt, warum diese Daten nicht verfügbar gemacht werden.

Bei den Informationen zu aktuellen **Verspätungen und Ausfällen** hat es in den letzten Jahren deutliche Fortschritte gegeben. Auch wenn sicherlich noch nicht von einer 100 %igen Verfügbarkeit ausgegangen werden darf, werden alle verfügbaren Daten von den Verkehrsunternehmen bzw. Landessystemen standardisiert an DELFI weitergegeben und sind auf der Mobilithek verfügbar.

Informationen zur **Auslastung** von Fahrzeugen können technisch weitergegeben werden. Allerdings werden solche Daten nur von einigen Unternehmen erhoben und zur Verfügung gestellt. Die Abdeckung in den Datensätzen ist daher gering.

Daten zu **Bahnhöfen, Haltestellen und andere Zugangsknoten** liegen im Haltestellenverzeichnis von DELFI auf der Mobilithek vor. Informationen zu deren **Barrierefreiheit** und Ausstattungsmerkmalen, insb. dem **Betriebsstatus**, sind allerdings nicht deutschlandweit über die Mobilithek verfügbar. Es gibt lediglich einzelne Angebote, z.B. für Baden-Württemberg⁸ und Bremen/Niedersachsen⁹, oder aus Forschungsprojekten¹⁰, allerdings liegen solche Daten in unterschiedlichen, nicht harmonisierten Datenformat vor.

⁸ <https://mobilithek.info/offers/-7950436594240060646>

⁹ <https://mobilithek.info/offers/814888419202080768>

¹⁰ <https://mobilithek.info/offers/754670881017339904>

Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr

In Deutschland gab es laut den aktuellsten Zahlen des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) vom Jahr 2024 18.876 **Taxibetriebe**. Für dieses Jahr liegen allerdings keine Informationen über die Verteilung der Betriebe auf die unterschiedlichen Rechtsformen vor. Für die Jahre bis 2020 existieren diese Zahlen. In 2019 gab es 24.095 Taxibetriebe, davon entfielen 20.602 auf Einzelunternehmen, was einem Anteil von 85,5 % entspricht. In 2020 waren es 20.878 Betriebe, davon 17.734 bzw. 84,9 % Einzelunternehmen¹¹. Unter der Annahme eines konstanten Anteils an Eigenunternehmen von 85 % kann für den aktuellen Stand von ca. 2.700 Taxibetrieben, die nach PBefG § 3a zur Datenlieferung verpflichtet sind, ausgegangen werden.

Im **Mietwagensektor** ist die Entwicklung noch dynamischer und die Verfügbarkeit von belastbaren Zahlen schwierig. Laut DESTATIS gab es 2024 im Bereich der Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis) 2.462 Unternehmen. Der Anteil an Einzelunternehmen lag in den Jahren 2019/2020 bei 53 %, so dass im Mietwagensektor mit aktuell ca. 1.150 datenlieferpflichtigen Unternehmen zu rechnen ist.

Insgesamt führt dies zu ca. 3.850 Unternehmen, die Daten zu Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr an die Mobilithek liefern müssen.

Die Situation hinsichtlich der Datenverfügbarkeit auf der Mobilithek stellt sich aktuell (Juni 2026) folgendermaßen dar: es existieren ca. 510 Datenangebote mit Bezug zu Anbietern von Gelegenheitsverkehr. Davon werden 255 von Erfüllungshelfern bereitgestellt, der Rest von Betreibern von Taxi- oder Mietwagenunternehmen direkt.

Jeder Taxi-/Mietwagenbetrieb muss zwei Datenangebote auf der Mobilithek bereitstellen. Zum einen sind dies die statischen Informationen zum Unternehmen selbst sowie u.a. zum Bediengebiet, den Preisen und der Fahrzeugflotte. Zum anderen sind dynamische Daten zu liefern, aus denen die aktuelle georeferenzierte Verfügbarkeit von Fahrzeugen hervorgeht. Unter Berücksichtigung der 510 auf der Mobilithek zu findenden Datenangebote kann somit von einer Zahl von Daten liefernden Betrieben von 255 ausgegangen werden. Damit und der oben dargestellten Gesamtzahl an datenlieferpflichtigen Unternehmen liegt der Anteil an Unternehmen, die ihrer Datenlieferpflicht nachkommen bei ca. 6,6 %. Selbst große Anbieter/Vermittler von Taxi- und Mietwagendienstleistungen liefern keine Daten. Z. B. gab der Anbieter Freenow im Oktober 2024 an, dass er in Deutschland mehr als 20.000 Taxi vermittelt, deren Echtzeit-Verfügbarkeitsdaten damit vorhanden und über die Anbieter-App abrufbar sein sollten.¹² Diese Daten sollten nach PBefG auch über die Mobilithek verfügbar gemacht werden, was derzeit nicht der Fall ist.

¹¹ <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/47415/table/47415-0006/>

¹² <https://www.free-now.com/de/presse/freenow-erreicht-gewinnzone/>

2.3 Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten nach § 3b und Vorschläge hinsichtlich der Verbesserung der Nutzung von Daten

Eine tiefgehende Diskussion über die intendierte und eingetretene Wirkung der §§ 3a bis 3c PBefG hat im Rahmen der umfangreichen Stakeholderbeteiligung zum geplanten Mobilitätsdatengesetzes (MDG) bereits stattgefunden, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwischen September 2022 und Juni 2023 durchgeführt hat. Im Gesetzesentwurf des Mobilitätsdatengesetzes heißt es: „Der Stakeholderprozess hat themen- und verkehrsübergreifend vier wesentliche Handlungsfelder aufgezeigt: erstens bessere Durchsetzung der bestehenden Pflichten zur Datenbereitstellung, zweitens die Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität der Daten, drittens einfache Zugänglichkeit der Daten und viertens Rechtsklarheit für alle Beteiligten.“¹³ Damit griff der Gesetzentwurf des MDG die neuralgischen Probleme der Nicht-Bereitstellung von Mobilitätsdaten auf Grundlage des PBefG auf. Auch die für die Weiterverwendung in Endkundendiensten als hinderlich empfundenen Einschränkungen der Datennutzung in § 3b wurden im MDG berücksichtigt. Der Entwurf zum MDG ist im Frühjahr 2025 infolge der Diskontinuität verfallen.

Wesentliche Bestandteile des MDG Gesetzesentwurfs wurden in die Novelle des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz (IVSG) aufgenommen. Die Erkenntnisse aus dem Stakeholder-Beteiligungsprozess führten zum gesetzgeberischen Handeln in Bezug auf die Datenverfügbarkeit. Das Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt wurde am 26.03.2026 vom Deutschen Bundestag in zweiter und dritter Lesung beschlossen. Es ist am 21.5.2026 in Kraft getreten. Damit tritt die MDV mit Ablauf des 30. November 2028 außer Kraft und im PBefG werden zum 01.12.2028 die Paragraphen § 1 Absatz 3, § 2 Absatz 1b und die §§ 3a bis 3c gestrichen.¹⁴

Im Gesetzgebungsverfahren zum IVS-Gesetz wurden bereits Stellungnahmen von Branchenvertretern, Verbänden und Sachverständigen berücksichtigt. Insbesondere die Problematiken der Datenverfügbarkeit und -qualität werden durch das IVSG adressiert. Wesentlich in diesem Zusammenhang ist die Übertragung zahlreicher Aufgaben an die Nationale Stelle gemäß § 9 IVSG, die bei der BAST angesiedelt ist. Dies wird schrittweise zur Verbesserung der Datenverfügbarkeit und -qualität beitragen, sobald diese Stelle mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet ist. Die Aufgaben umfassen u.a. die Identifizierung und Ansprache von Dateninhabern (Erstansprache, auch bei der Identifizierung von Fehlern), die Beratung von Dateninhabern zu den Vorgaben der Datenbereitstellung, die Ausarbeitung und Veröffentlichung von Leitlinien für die Datenbereitstellung, regelmäßige stichprobenartige Überprüfung der Quantität und Qualität der bereitgestellten Daten aber

¹³ BT-Drucksache 20/13954: <https://dserver.bundestag.de/btd/20/139/2013954.pdf>

¹⁴ <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2026/148/VO>

auch das regelmäßige Durchführen von Analysen zur Datennutzung und die Ansprache der Datennutzer.

Während des Gesetzgebungsprozesses zum IVSG wurde die Option einer Sanktionierungsmöglichkeit bei Nicht-Befolgung der Datenbereitstellungspflicht geprüft. Regelungen zur Sanktionierung sind im novellierten IVSG zunächst nicht enthalten, jedoch soll die Nationale Stelle Dateninhaber bzw. Datennutzer ansprechen, soweit eine Nichterfüllung von Pflichten nach dem IVSG festgestellt wird. „Zu etwaigen unbeabsichtigten Nebenfolgen und Vollzugsproblemen, insbesondere in Bezug auf die Erforderlichkeit von Sanktionsvorschriften bei Nichteinhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes“¹⁵ ist in dem fünf Jahre nach Inkrafttreten zu erstellenden Evaluierungsbericht zu berichten.

2.4 Abkürzungen

DELFI	Durchgängige elektronische Fahrgastinformation
IVSG	Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz
MDV	Mobilitätsdatenverordnung
NAP	Nationaler Zugangspunkt für Mobilitätsdaten (National Access Point)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

¹⁵ § 15 Abs. 2, 7 IVSG.