

# Referentenentwurf

## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Erste Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

(MDVÄndV)

#### A. Problem und Ziel

Die multimodale Modernität verspricht in vielerlei Hinsicht ein hohes Nutzungspotential. So steigt durch eine bessere Vernetzung des öffentlichen Verkehrs unmittelbar die Resourcen- 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 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. 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 im Linienverkehr nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am [ ] eine Mobilitätsdatenverordnung erlassen. Mit den nachfolgenden Regelungen soll diese Mobilitätsdatenverordnung um technischen Vorgaben an die Bereitstellung von statischen Daten zu Zugangsknoten und deren Infrastruktur nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 c des Personenbeförderungsgesetzes sowie um technische Vorgaben an die Bereitstellung von statischen Daten im Gelegenheitsverkehr nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes ergänzt werden, damit eine zweckentsprechende Nutzung dieser Daten ab dem 1. Januar 2022 möglich ist.

#### B. Lösung

Nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 des Personenbeförderungsgesetzes erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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 (BGBl. 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 (BGBl. 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.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

## Erste Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

### (MDÄndV)

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 (BGBl. I S. 1690), von denen § 3a Absatz 2 Satz 3 durch Artikel 1 Nummer 4 und § 57 Absatz 1 Nummer 12 durch Artikel 1 Nummer 30 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 288) eingefügt worden sind, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik:

### Artikel 1

Die Mobilitätsdatenverordnung vom [...] [BGBl. ...] wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nummer 1 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
  - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
    - bb) In Satz 1 Nummer 2 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
    - cc) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Erfüllungsgehilfe hat gegenüber dem Nationalen Zugangspunkt einen Nachweis zu erbringen, für wen die Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes bereitgestellt werden und dass der Erfüllungsgehilfe ermächtigt ist, alle Rückmeldungen des Nationalen Zugangspunktes zur Bereitstellung dieser Daten für den Unternehmer und Vermittler entgegenzunehmen.“
    - dd) In Satz 3 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.

- c) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
3. In § 3 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
4. In § 8 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
5. Die Anlage wird wie folgt ergänzt:

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standards geforderte(s) Datenformat(e)	Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) Datenformat(e)
<b>Daten zu Zugangsknoten und deren Infrastruktur</b>	Zugangsknoten	Geokoordinaten von Haltestellen, Haltestellenbereiche, Haltepunkten, Bahnhöfen und anderen Zugangsknoten unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV-432)	statisch	NeTeX-EU-Profil / VDV-462 (XML) oder Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	GTFS (CSV), Geodaten als (Geo)JSON, GML
	Infrastruktur an Zugangsknoten	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	statisch	NeTeX-EU-Profil/ VDV-462 XML) oder Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	GTFS CSV), Geodaten als (Geo)JSON, GML
<b>Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr</b>	Unternehmer oder Vermittler	Name des Anbieters, Kontaktdaten des Anbieters (Telefon, Webseite, E-Mail, Sonstige), Beschreibung der Dienstleistung	statisch	NeTeX-EU-Profil (XML), JSON	XML, CSV
	Bediengebiet und -zeiten	Gebiete, in denen die Beförderungsdienstleistung angeboten wird; ggf. ab wann Dienste im entsprechenden Gebiet angeboten werden	statisch	GeoJSON oder Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	XML, CSV, GML
	Standorte	Geokoordinaten, Adresse, Beschreibung von	statisch	(Geo)JSON oder Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	XML, CSV, GML

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standards geforderte(s) Datenformat(e)	Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) Datenformat(e)
		Taxenständen und anderen Stationen (Betriebssitz und Abstellort) sowie deren Anzahl			
	Preise/Beförderungsentgelte	Gängiger Basis-/Normalpreis bzw. Beförderungsentgelt; Sonderprodukte; Allgemeine Geschäftsbedingungen oder Beförderungsbedingungen soweit sie den Preis oder das Beförderungsentgelt betreffen.	statisch	NeTEx-EU-Profil/VDV-462 (XML)	GTFS (CSV), XML, CSV
	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	Vertriebskanäle (Webseite, App, Verkaufsstellen), Zahlungsarten und -möglichkeiten	statisch	JSON	XML, CSV
	Daten zum Umweltstandard und der Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge	Informationen zu den eingesetzten Fahrzeugen (inklusive Fahrzeugtyp und Angaben zu Barrierefreiheit und Umweltstandard) sowie deren Ordnungsnummer	statisch	NeTEx-EU-Profil/VDV-462 (XML), JSON	XML, CSV

## **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

In den vergangenen Jahren haben viele neue digital basierte Angebote den Personenbeförderungsmarkt erreicht, die von der Echtzeitdarstellung des Fahrplans über einen app-basierten Buchungs- und Bezahlprozess bis hin zu neuartigen bedarfsorientierten Bedienformen reichen. „Multimodalität“ umfasst dabei zum einen die Möglichkeit zum integrierten Ticketing aber auch die Bereitstellung von Echtzeitinformationen z.B. als Applikationen zum Einsteigen, Fahren und späteren Bezahlen. Unternehmen, die diese Dienste anbieten, treten alleine oder in Kombination auf: als Vermittler von Angeboten, als Beförderer von Personen, oder als Betreiber von Systemen, die Verkehrsmittel zur Verfügung stellen, auf. Heute lassen sich Ihre Angebote in der Regel nur einzeln buchen und können nicht direkt kombiniert werden. Es ist das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, dass 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 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.

### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Mit den §§ 3a bis 3c Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird daher eine Pflicht für Personenbefördernde oder die Beförderung Vermittelnde zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Daten begründet, die bei der Ausführung von Dienstleistungen nach dem PBefG entstehen.

Hierdurch soll eine effektivere Kontrolle von Vorgaben des PBefG ermöglicht und so für einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsformen gesorgt werden. Darüber hinaus kann die Nutzung entsprechender Daten durch Länder und Gemeinden sowie Gemeindeverbände – etwa für die Verkehrslenkung – einen Beitrag für einen effizienteren und klimafreundlicheren Verkehr leisten. Dies ist vor dem Hintergrund der mit § 1a bezweckten regulatorischen Neuausrichtung des PBefG auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit zwingend erforderlich. Die Verkehrsträgerübergreifende Bereitstellung und Nutzbarmachung aktueller Daten ist nicht zuletzt notwendige Voraussetzung, um die Entwicklung datenbasierter, multimodaler Mobilitäts- oder Reiseinformationsdienste weiterzuentwickeln. Die nachfolgenden Regelungen knüpfen von daher an die Erwägungen der Europäischen Kommission in der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 an und entwickeln diese weiter.

§ 3a Absatz 1 PBefG verpflichtet den Unternehmer und den Vermittler zur Bereitstellung von 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 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 PBefG zum 1. Januar 2022 sowie für dynamische Daten nach § 3a

Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b PBefG zum 1. Juli 2022 in Kraft. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat vor diesem Hintergrund bereits eine Mobilitätsdatenverordnung erlassen, die die Bereitstellung von statischen Linienverkehrsdaten regelt.

Die nachfolgenden Regelungen enthalten notwendige Ergänzungen für die Bereitstellung weiterer Datenkategorien zum 1. Januar 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 Verkehr und digitale Infrastruktur 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 weiteren statischen Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c sowie Nummer 2 Buchstabe a 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 Verkehr und digitale Infrastruktur 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 c sowie Nummer 2 Buchstabe a 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 statischer Daten an die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste an und ist mit dieser vereinbar.

## **VI. Regelungsfolgen**

Zu den Regelungsfolgen wird auf die Ausführungen hierzu im Rahmen des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 288) 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 Verkehr und digitale Infrastruktur 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 des Personenbeförderungsgesetzes 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 c sowie Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c betrifft Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr (Bahnhöfe, Haltestellen und andere Zugangsknoten sowie Daten zu deren Barrierefreiheit; hierunter fallen auch Daten zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzüge), Nummer 2 Buchstabe a betrifft Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr (Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und -zeiten, Standorte und Stationen einschließlich ihrer Anzahl, Preise, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, Daten zur Barrierefreiheit sowie zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge) Dies entspricht dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen im PBefG zum 1. Januar 2022.

#### **Zu Nummer 2:**

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus Nummer 1.

#### **Zu Nummer 3:**

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus Nummer 1.

#### **Zu Nummer 4:**

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus Nummer 1.

**Zu Nummer 5:**

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus Nummer 1.

**Zu Artikel 2**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten.