

## **Stellungnahme des ökologischen Verkehrsclub VCD zum Verordnungsentwurf Mobilitätsdatenverordnung des BMVI vom 29. 3. 2021**

Berlin, den 13.05.2021

Der ökologische Verkehrsclub VCD steht uneingeschränkt hinter den Zielen der Mobilitätsdatenverordnung.

Bei künftigen Novellierungen des Personenbeförderungsgesetzes, die nicht Gegenstand dieser Stellungnahme sind, treten wir ausdrücklich für uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten durch Dritte und damit für alle Bürger als Open Data ein.

Gewichtige Gründe sprechen für eine weitgehende allgemeine Öffnung von Mobilitätsdaten für Nachnutzungen, da öffentlicher Verkehr als wesentlicher Teil des Alltags stark im allgemeinen Interesse liegt und in vielfacher Weise aus staatlichen Mitteln finanziert wird, staatliche Infrastruktur nutzt und vielfach durch mindestens teilweise im Eigentum öffentlicher Körperschaften befindliche Unternehmen durchgeführt wird. Der Staat leistet somit Beihilfen und muss die Hoheit über die Mobilitätsdaten übernehmen und wettbewerbsneutrale Verfügbarkeit gewährleisten.

### **Zu A. Problem und Ziel**

Übergeordnete Ziele sind

- Erreichung eines Personenverkehrs ohne negative Klimawirkungen
- Verminderung des motorisierten Individualverkehrs insgesamt
- Erhöhung der Lebensqualität u. a. durch Begrenzung der Schadstoffeinträge und der Erderwärmung sowie Reduktion von Unfällen und Lärm

Die Bedeutung der Verpflichtung zur Bereitstellung von Daten für Linien- und Gelegenheitsverkehre liegt insbesondere bei den Erstgenannten darin, durch eine integrierte Nutzung mit dem Ziel „Mobilität aus einer Hand“ (Mobility as a Service, MaaS) Nutzungsverlagerungen primär vom motorisierten Individualverkehr zu nachhaltigeren Mobilitätsformen zu erreichen.

Alle Potenziale zur Steigerung der Attraktivität nachhaltiger Verkehre – ob artenrein oder intermodal – müssen auch durch die Verfügbarkeit von Daten für den gesamten Ablauf von Reisen – von der Planung über die Buchung und Durchführung bis hin zur Wahrnehmung von Fahrgastrechten, z. B. im Falle einer Fahrpreisrückerstattungsforderung bei Verspätungen und Ausfällen – genutzt werden.

Bei der Betrachtung der Informationsbedarfe zu berücksichtigende Aspekte sind

- Ankunftspünktlichkeit bzw. Verlässlichkeit einer pünktlichen Ankunft
- Reisen mit mehreren Personen, darunter Familien mit Ausflugs- und Urlaubsreisen, Geschäftsreisen, Freizeitgruppen, Schulklassen
- Mitnahme von Gepäck, Rollstühlen, Fahrrädern oder anderen Geräten zur Fortbewegung
- integrierte digitale Planungsmöglichkeiten für verkehrsträgerübergreifende (intermodale) Reisen unter bestmöglicher Vermeidung von Zugangshemmnissen und Brüchen bei den benötigten Informationsquellen

## **Datenaggregation und -analyse**

§7 Abs. 1 Nr. 3 lässt nur unveränderte, d. h. auch unverarbeitete, Verwendung der Daten zu.

Dies schließt Aggregation und Analyse von Daten aus. Nützliche Anwendungsmöglichkeiten sind aber z. B.

- Erstellung von Statistiken zur Einbeziehung in Reiseplanungen wie etwa Prognosen zur Pünktlichkeit
- Generieren von allgemeinen Kriterien zur optimalen Auswahl von Reisetagen, Verkehrsmitteln oder Verkehrsanbietern per Analysen

Mit diesen Möglichkeiten lässt sich die Qualität einer Mobilitätsberatung generell und unter Berücksichtigung individueller Bedürfnisse noch deutlich steigern.

Zu §7 Bestimmungen für die Weiterverwendung [...] Abs. 1 Nr. 4:

Der Textstruktur folgend schlagen wir unter dieser Nummer an den durch Unterstreichung gekennzeichneten Stellen folgende Ergänzungen vor: “sofern registrierte Dritte die Daten in per Aggregation oder anderer Verarbeitung entstandener Form oder um zusätzliche Informationen ergänzen, sind die Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bezogen wurden, durch eindeutige Quellenangaben und gegebenenfalls der Art der Verarbeitung kenntlich zu machen;”

## **Qualität der Daten**

Sowohl Datenbereitsteller als auch Anbieter auf solchen Daten basierender Reiseinformationen müssen zur Gewährleistung des uneingeschränkten Nutzens für Verbraucherinnen und Verbraucher dazu verpflichtet sein,

- alle relevanten Qualitätsaspekte zu erfüllen,
- die Ausgewogenheit der gesamten Informationen nicht durch unsachgemäße Auslassung, Verfälschung oder Irreführung zu beeinträchtigen.

Damit bei Anwendung der Verordnung gegen real eintretende Fehlleistungen wirksam vorgegangen werden kann, sind über die in §§ 4 und 7 im Entwurf genannten Punkte hinausgehend weitere Vorkehrungen notwendig.

Mit dem Ansatz des Level Playing definiert „Ebenbürtigkeit“ begrifflich einen Maßstab für Qualität so, dass es zwischen den intern beim Datenbereitsteller genutzten und den zur Verfügung gestellten Daten keine nennenswerten inhaltlichen Verluste und zeitliche Verzögerungen geben darf. Dies

dürfte in der Praxis im Einzelfall prüfbar sein, weil die meisten Unternehmen Verkehrsunternehmen sind und die Daten in eigenen Angeboten selbst nutzen und für Verbraucher bereitstellen.

Nutzerinnen und Nutzer erwarten, dass Mobilitätsinformationen insbesondere bei der Reiseplanung nach Relevanz und in übersichtlicher und kompakter Form präsentiert werden. Der Informationsanbieter hat daher eine Auswahl bezüglich der darzustellenden Informationen zu treffen, wobei die Berücksichtigung eigener Geschäftsinteressen sicher auch eine Rolle spielen wird.

Der VCD setzt diesbezüglich darauf, dass die jeweiligen Mobilitätsanbieter mit einem Reiseinformationsdienst ihrer Wahl kooperieren oder durch eigene Front-End-Lösungen wie z. B. einer App dem Fahrgast bei entsprechender Abfrage auf Basis der in den NAP eingespeisten Informationen die Reise-, Tarif- und Fahrzeugdaten sowie Buchungsmöglichkeiten für alle nachfragbaren Relationen in Deutschland verbrauchergerecht kommunizieren und für etwaige Verletzungen der Angebotsneutralität der Markt Alternativen bereithält. Siehe hierzu auch den unten folgenden Abschnitt "Kosten und Lizenzen".

Valide Prognosen zu Fahrtverläufen im realen Betrieb können im Regelfall nur vom durchführenden Verkehrsunternehmen gemacht werden. Hier spielen betriebliche Abhängigkeiten wie Folgefahrten, Reserven und Personaleinsätze eine entscheidende Rolle. Datenbereitsteller müssen auch Prognosedaten in dem Umfang und der Aktualität zur Verfügung stellen, wie sie für eigene Zwecke genutzt werden.

Reiseinformationsanbieter sollen verpflichtet sein, auch diese Prognosedaten unverändert zu übernehmen oder aber verpflichtet werden, auf die Nutzung anderer (eigene oder aus externen Quellen stammender) Daten hinzuweisen.

Für die Interoperabilität sind neben Datenformaten auch allgemeine Schlüsselssysteme zur Identifikation von Objekten wie z. B. Stationen, einzelnen Fahrten, Fahrzeugarten etc. notwendig. Ein gutes Beispiel hierfür ist das deutsche zentrale Haltestellenverzeichnis (ZHV) mit der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (DHID). Auch das zur Unterstützung der Umsetzung von XÖV-Standards geschaffene XRepository (siehe <https://xrepository.de>) ist ein guter Ansatz. Daher sollen auch Daten dieser Art in die Anlage aufgenommen werden, sofern Standards oder geeignete Beispiele aus der Praxis zur Verfügung stehen.

Für die neuen Verkehrsformen möge sich das BMVI auch um eine weitere Standardisierung bemühen.

Beispiele:

- Linienbandverkehre
- Linienbedarfsverkehre
- Gebündelte Bedarfsverkehre
- Bedienformen mit virtuellen Haltepunkten

Zu §4 Anforderungen an den Datenaustausch und die Zusammenarbeit Abs. 1:

Wir schlagen folgende Formulierung vor, die eine weitere Detaillierung vermeidet: "Die bereitgestellten Daten müssen in qualitativer Hinsicht denen ebenbürtig sein, die der Unternehmer oder Vermittler selbst für eigene Zwecke nutzt."

## **Kosten und Lizenzen**

Wettbewerb unter Reiseinformationsdiensten hält der VCD für essentiell, um gute Qualität, Entwicklung von Mehrwerten, Angebotsvielfalt und Innovationen zu fördern.

Für kleine und regionale Anbieter sollen Nachteile durch geringe technische und bürokratische Hürden sowie die Förderung von White-Label-Lösungen im Front-End-Bereich minimiert werden. Über Datenbereitstellungen hinaus können und müssen perspektivisch auch Ticket- und SaaS-Vertrieb über „Open House“-Lizenzierungsverfahren für Dritte geöffnet werden.

Kosten und Rechte zur Nutzung der Daten und Zugangspunkte müssen daher in der Verordnung geregelt werden. Eine Regelung nach Open Data Standards ist auch aus Gründen der Vereinfachung von Nutzungsprozessen anzustreben. Sollte das nicht möglich sein, dann dürfen nur die Kosten belastet werden, die durch die Zurverfügungstellung direkt anfallen (Grenzkosten).

## **Weitere bereitzustellende Daten**

Die nachstehend genannten Daten sind für bestimmte Reisende bedeutend und sollten ergänzend aufgenommen werden.

Ergänzungen zur Anlage, Kategorie "Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr"

- Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten: "Zahlungsmethoden mit Liste der akzeptierten Zahlungs- bzw. Kartensysteme"
- Fahrzeuge: zu Eigenschaften "Fahrradbeförderung, Kinderbereiche"
- Abweichungen vom Fahrplan: "Umleitungen mit geänderten Stationen und Plattformen"
- weitere Information "Fundbüros": "regionale Zuständigkeiten"

Ergänzung zur Anlage, Kategorie "Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr"

- Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten: "Zahlungsmethoden mit Liste der akzeptierten Zahlungs- bzw. Kartensysteme"

## **Tarifdaten**

Preisinformationen und Konditionen sind ein maßgeblicher Faktor für die Auswahl von Verkehrsmitteln bei der Reiseplanung.

Trotz schon vorhandener verbundübergreifender ÖPNV-Tarife ergeben sich in den Bereichen länderübergreifender Verkehr, kombinierter Nah- und Fernverkehr und Kombination verschiedener Verkehrsträger weiterhin regelmäßig Situationen, wo Preise und Konditionen bei mehreren Anbietern unabhängig zu ermitteln sind, da Reisende naturgemäß „best price“ für eine ermittelte Reisekette zu nutzen wünschen.

Dazu benötigen auch reine Reiseinformationsdienste ohne eigenen Ticketvertrieb, die z. B. nur bei der Vermittlung, Auswahl oder beratend tätig sind, exakte und verbindliche Preise. Solche exakten Resultate sind angesichts vielfältiger preisbildender Parameter, der Komplexität der Rohdaten aus vielen Quellen in der Praxis eine große Herausforderung.

Die uneingeschränkte Werthaltigkeit der Daten mit der nötigen Homogenität und Vollständigkeit soll daher als Ziel definiert werden, das in zeitlichen Schritten beschrieben wird.

Illustration preisbildender Parameter:

- Tarifgebiete oder Sondertarife wie Kurzstrecke; relationsbezogene, streckenbezogene oder zeitbezogene (Grund-)Tarife
- Anzahl und Alter der Reisenden
- Rabatte basierend auf Reisedaten, z. B. Reisedatum oder Uhrzeit, Kontingente, Ausmaß zeitlicher oder räumlicher Flexibilität, Buchungsstand, voraussichtliche Auslastung, Gewährung von Umtausch- oder Rückgaberechten
- Rabatte basierend auf Kundendaten, z. B. in Kombination mit bereits vorhandenen Tickets, Wahrnehmung von Mitnahmerechten für Personen, Rabattkarten, Vielfahrerstatus oder anderweitigen Rabattberechtigungen, Bestpreis-Anrechnung, Bonität
- Zulässige Übergänge zwischen Tickets und Tarifen, darunter ggf. Erfordernis bestimmter Übergangsstellen oder Halt
- Mitnahme von Fahrrädern o. ä. oder Tieren
- Abhängige Kombinierbarkeit obiger Parameter

Generell muss auch für Tarifdaten gelten, dass alle Daten zur Verfügung gestellt werden, die vom Tarifgeber für eigene Zwecke genutzt werden.

Es sollte perspektivisch geprüft werden, ob nicht auch die Preisberechnungsfunktionen der Tarifgeber selbst genutzt werden könnten.

Weitere Forderungen entnehmen Sie bitte dem VCD-Positionspapier zur Open Data im öffentlichen Verkehr: [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Oeffentlicher\\_Personenverkehr/OpenData/VCD\\_Positionspapier\\_Open\\_Data\\_final.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Oeffentlicher_Personenverkehr/OpenData/VCD_Positionspapier_Open_Data_final.pdf)

Kontakt:

Bastian Kettner, Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität beim VCD

E-Mail: [bastian.kettner@vcd.org](mailto:bastian.kettner@vcd.org)