

21.07.21

Vk - In

Verordnung

des Bundesministeriums

für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mobilitätsdatenverordnung - MDV

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 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 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens 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.

Die nachfolgenden Regelungen sollen die technischen Vorgaben an die Bereitstellung von statischen Daten im Linienverkehr nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes (Dateneingang), die Datenweitergabe (Datenausgang) und die zu verwendenden Datenformate sowie die Zusammenarbeit mit dem Nationalen Zugangspunkt konkretisieren, damit eine zweckentsprechende Nutzung der Daten ab dem 1. September 2021 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.

21.07.21

Vk - In

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Mobilitätsdatenverordnung - MDV

Bundeskanzleramt
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

Berlin, 21. Juli 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Mobilitätsdatenverordnung - MDV

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hendrik Hoppenstedt

Mobilitätsdatenverordnung – MDV

Vom ...

Auf Grund des § 57 Absatz 1 Nummer 12, auch in Verbindung mit § 3a Absatz 2 Satz 3, des Personenbeförderungsgesetzes 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:

§ 1

Gegenstand der Rechtsverordnung

Diese Verordnung konkretisiert:

1. die Pflichten der Unternehmer und der Vermittler nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes zur Bereitstellung der in der Anlage aufgeführten Daten über den im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Bundesanstalt für Straßenwesen betriebenen Nationalen Zugangspunkt – auch unter Einbeziehung von in den Ländern betriebene –Systeme –, die einzusetzenden Datenformate, die technischen Anforderungen an den Datenaustausch und die Datenweitergabe;
2. die Anforderungen an die Registrierung von Erbringern bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1; L 125 vom 14.5.2019, S. 24) (Dritte) beim Nationalen Zugangspunkt sowie die Anforderungen an die Weiterverwendung von Daten insbesondere durch Dritte.

§ 2

Zusammenarbeit mit dem Nationalen Zugangspunkt; Erfüllungsgehilfe

(1) Unternehmer und Vermittler haben gegenüber dem Nationalen Zugangspunkt anzugeben:

1. den Namen, eine zustellungsfähige Anschrift im Inland, die Telefonnummer und E-Mail-Adresse sowie eine Kontaktperson und die Telefonnummer sowie die E-Mail-Adresse dieser Person,
2. bei juristischen Personen auch den Firmennamen, den Namen einer vertretungsberechtigten Person und die Telefonnummer sowie die E-Mail-Adresse dieser Person.

Im Fall der freiwilligen Bereitstellung von in § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes bezeichneten Daten durch einen Einzelunternehmer nach § 3a Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes ein Nachweis über die Einwilligung zur Verwendung personenbezogener Daten im Sinne des Artikels 4 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S.1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S.35) gegenüber dem Nationalen Zugangspunkt zu erbringen.

(2) Wird zur Bereitstellung der Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes ein Erfüllungsgehilfe nach § 3a Absatz 4 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt, hat dieser gegenüber dem Nationalen Zugangspunkt anzugeben:

1. den Namen und eine zustellungsfähige Anschrift sowie eine Kontaktperson unter Angabe von deren Telefonnummer und E-Mail-Adresse,
2. die Erklärung, dass die Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes ausschließlich über den Erfüllungsgehilfen an den Nationalen Zugangspunkt übermittelt werden,

Der Erfüllungsgehilfe hat gegenüber dem Nationalen Zugangspunkt einen Nachweis zu erbringen, für wen die Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes bereitgestellt werden und dass der Erfüllungsgehilfe ermächtigt ist, alle Rückmeldungen des Nationalen Zugangspunktes zur Bereitstellung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes für den Unternehmer und Vermittler entgegenzunehmen.

Im Fall der freiwilligen Bereitstellung von in § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes bezeichneten Daten durch einen Einzelunternehmer nach § 3a Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes hat der Erfüllungsgehilfe ferner den Nachweis über die in Absatz 1 Satz 2 bezeichnete Einwilligung des Unternehmers zu erbringen.

(3) Die nach den Absätzen 1 und 2 geforderten Angaben, Nachweise und Erklärungen durch Unternehmer, Vermittler und den Erfüllungsgehilfen sind elektronisch zu übermitteln.

(4) Die Absätze 1, 2 und 3 sind entsprechend anzuwenden, soweit Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes vorrangig über Systeme bereitgestellt werden, die in den Ländern einzeln oder in einem gemeinsamen Systemverbund betrieben werden. Der Nationale Zugangspunkt hat auf seiner Website Informationen zu den Betreibern dieser Systeme und zu der Beschaffenheit der Systeme vorzuhalten. Hierzu stellen die Betreiber dieser Systeme dem Nationalen Zugangspunkt die notwendigen Informationen zur Verfügung.

§ 3

Datenformate

Bei der Bereitstellung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes sind die in der Anlage bezeichneten elektronischen Formate und Datenmodelle sowie die bereitzuhaltenden Schnittstellen zu verwenden. Rei-

seinformationen im Sinne der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sind auf der Grundlage der in dieser Verordnung vorgesehenen Datenformate bereitzustellen.

§ 4

Allgemeine Anforderungen an die Datenbereitstellung zur Gewährleistung eines funktionsfähigen Datenabrufs

(1) Unternehmer und Vermittler haben bei dem Aufbau ihrer Dienste und Systeme sicherzustellen, dass die Interoperabilität gewährleistet ist, insbesondere, dass die bereitzustellenden Daten zu den in § 3b des Personenbeförderungsgesetzes genannten Zwecken verwendet werden können. Unternehmer und Vermittler müssen die Funktionsfähigkeit der Schnittstellen regelmäßig überprüfen sowie technische Störungen unverzüglich beheben. Soweit ein Erfüllungsgehilfe eingesetzt wird, gelten die Pflichten für diesen entsprechend.

(2) § 6 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist, ist anzuwenden.

§ 5

Datenweitergabe

(1) Behörden des Bundes, der Länder und der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie nach § 6 registrierte Dritte erhalten über den Nationalen Zugangspunkt Zugang zu den in der Anlage genannten Daten zu den in § 3b Absatz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Zwecken. Der Zugang nach Satz 1 erfolgt diskriminierungsfrei über eine vom Nationalen Zugangspunkt nach § 8 angebotene Standardschnittstelle, die einen dauerhaften elektronischen Abruf ermöglicht.

(2) Der Nationale Zugangspunkt hat über die Abrufe Aufzeichnungen anzufertigen, die Informationen enthalten zu den abgerufenen Daten, dem Anlass des Abrufs, dem Tag und der Uhrzeit der Abrufe, der Kennung der datengebenden und datenabrufenden Stelle und die Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Personen ermöglichen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen.

(3) Sofern ein registrierter Dritter die Daten zu anderen Zwecken als den in § 3b Absatz 1 Nummer 3 des Personenbeförderungsgesetzes genannten verwendet oder gegen die Vorgaben nach § 6 Absatz 1 Satz 2 oder Satz 4 oder nach § 7 Nummer 2 oder 5 verstößt, muss der Nationale Zugangspunkt unmittelbar nach Kenntniserlangen dem Dritten den Zugang zu den Daten nach Absatz 1 entziehen. Sofern ein registrierter Dritter gegen die Vorgaben in § 7 Nummer 1, 3 oder 4 verstößt, kann der Nationale Zugangspunkt nach Kenntniserlangen dem Dritten den Zugang zu den Daten nach Absatz 1 entziehen.

§ 6

Registrierung von Dritten

(1) Dritte haben sich beim Nationalen Zugangspunkt zu registrieren. Für die Registrierung sind die folgenden Angaben erforderlich:

1. der Name und eine zustellungsfähige Anschrift, die Telefonnummer sowie die E-Mail-Adresse,
2. bei juristischen Personen zusätzlich der Firmenname, der Name einer vertretungsberechtigten Person sowie die Telefonnummer und die E-Mail-Adresse dieser Person,
3. der Name einer Kontaktperson sowie die Telefonnummer und die E-Mail-Adresse dieser Person.

Der Nationale Zugangspunkt ist befugt, die in Satz 2 genannten Registrierungsdaten zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies für seine Aufgabenerfüllung nach dieser Verordnung erforderlich ist. Änderungen der Angaben nach Absatz 1 Satz 2 sind vom Dritten unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Registrierung sowie die Übermittlung von Änderungsmitteilungen erfolgen elektronisch..

§ 7

Verwendung von Daten durch Dritte

Für Dritte gilt in Bezug auf die nach § 5 Absatz 1 abgerufenen Daten, dass

1. die Daten unter Zuordnung zum jeweiligen Unternehmer oder Vermittler und dessen jeweiligem Beförderungsangebot zu verwenden sind;
2. die Daten vorbehaltlich von Nummer 3 unverändert in den jeweiligen elektronischen, insbesondere appbasierten Mobilitäts- oder Reiseinformationsdienst zu integrieren sind; hierbei dürfen die Dateninhalte nicht verfälscht oder in anderer Weise als zu dem in § 3b Absatz 1 Nummer 3 des Personenbeförderungsgesetzes bestimmten Zweck verwendet werden;
3. in den Fällen, in denen sie die Daten um zusätzliche Informationen ergänzen, die Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bezogen wurden, durch eindeutige Angabe der Quelle kenntlich zu machen sind;
4. sie dafür Sorge zu tragen haben, dass im elektronischen, insbesondere appbasierten Mobilitäts- und Reiseinformationsdienst der jeweils aktuelle Stand der Daten verwendet wird;
5. sie die Mobilitäts- oder Reiseinformationen so zu veröffentlichen haben, dass die Darstellung nicht irreführend ist und die Entscheidungsfreiheit der Endnutzer bei der Auswahl von Mobilitäts- oder Reisewegen nicht beeinträchtigt wird.

§ 8

Vorgaben zur technischen Ausgestaltung

(1) Der Betreiber des Nationalen Zugangspunktes kann die technische Ausgestaltung der Datenbereitstellung sowie der Datenweitergabe nach Anhörung der Beteiligten und Branchenverbände näher bestimmen. Im Hinblick auf die IT-Sicherheit sind dabei die Vorgaben und Empfehlungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik zu berücksichtigen.

(2) Erfolgt die elektronische Datenbereitstellung nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes über Systeme, die in den Ländern einzeln oder in einem gemeinsamen Systemverbund betrieben werden, bestimmen diese die technische Ausgestaltung der elektronischen Datenbereitstellung gegenüber dem Unternehmer oder dem Vermittler. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Die Systeme der Länder müssen jederzeit gewährleisten, dass eine Datenweitergabe an den Nationalen Zugangspunkt auch in Echtzeit möglich ist.

§ 9

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Anlage

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detaillinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standard(s), geforderte(s) Datenformate	Alternative(s) Datenmodell, geforderte(s) Datenformat(e)*
Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr	Unternehmer oder Vermittler	Name des Unternehmers oder des Vermittlers, Kontaktdaten (Telefon, Webseite, E-Mail, Sonstige), Beschreibung der Dienstleistung	statisch	NeTeX-EU-Profil / VDV-462 (XML)	GTFS (CSV)
	Fahrpläne	(Soll-)Fahrpläne mit An- und Abfahrtszeiten an den jeweiligen Haltestellen unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV 432), Haltezeiten, Anschlüsse, Betriebszeiten und Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen	statisch	NeTeX-EU-Profil / VDV-462 (XML)	GTFS (CSV)
	Routen	Netztopologie unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV 432), Streckendaten, Liniennetz, Bediengebiet beim Linienbedarfsverkehr	statisch	NeTeX-EU-Profil / VDV-462 (XML) oder Geodaten gemäß INSPIRE- Vorgaben	GTFS (CSV), Geodaten als (Geo)JSON, GML
	Tarifstruktur / Preise	Gängige Basis-/Normaltarife, Fahrgastkategorien, 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 Bezahlungsmöglichkeiten	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)

* können ergänzend
bereitgestellt werden oder
alternativ zum geforderten
Datenformat, bis dieses produktiv
eingesetzt wird

Datenprotokolle und Serviceschnittstellen

Der Nationale Zugangspunkt unterstützt die im Folgenden genannten Protokolle/ Schnittstellen für Datengeber und Datennehmer. Die Protokolle/ Schnittstellen können unabhängig voneinander gewählt werden. Details der Verwendung der Protokolle werden vom Nationalen Zugangspunkt festgelegt und in dessen technischer Dokumentation 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 Schnittstellenspezifikation in der Spezifikationssprache WSDL werden zur Erzeugung der Schnittstellenimplementierung zur Verfügung gestellt.
- MQTT: Der Nationale Zugangspunkt ist über das MQTT-Protokoll sowohl datengeber- als auch datennehmerseitig ansprechbar.

Werden Daten über Webservices mit anderen WSDL-Spezifikationen oder über andere Serviceschnittstellen (z.B. OGC-konforme WMS/WFS) bereitgestellt, insbesondere um Dritten eine nach Aufrufparametern gestaltete, datennehmerspezifische Antwort zu übermitteln, kann der Nationale Zugangspunkt für die Speicherung der Metadaten der Webservices und zur Vermittlung des Datenaustausches zwischen Datengeber und Datennehmer genutzt werden. Der Aufruf der Dienste findet jedoch direkt zwischen Datennehmer- und Datengebersystem statt.

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 wird daher eine Pflicht für personenbefördernde oder die Beförderung Vermittelnde zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Daten begründet, die bei der Ausführung von Personenbeförderungsdienstleistungen entstehen.

Hierdurch soll eine effektivere Kontrolle von Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes 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 Personenbeförderungsgesetzes auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit zwingend erforderlich. Die Verkehrsträgerübergreifende Bereitstellung und Nutzarmachung 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 des Personenbeförderungsgesetzes 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 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. Die nachfolgenden Regelungen gelten damit zunächst nur für die Bereitstellung von statischen Daten im Linienverkehr. Es ist jedoch geplant, diese Verordnung zum 1. Januar 2022 und 1. Juli 2022 um die für die Bereitstellung der übrigen Datenkategorien notwendigen Regelungen zu ergänzen.

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 erfolgen, wobei diese Systeme dann als Erfüllungsgehilfe fungieren können. Insofern braucht es im Rahmen dieser Rechtsverordnung konkretisierende Regelungen, wie die technische Bereitstellung sowie eine effiziente Zusammenarbeit der verschiedenen Plattformen unter Beachtung einschlägiger Grundsätze des Datenschutzes erfolgen kann.

Regelungen zur Datenweitergabe – d.h. den Datenausgang – enthält § 3b PBefG. Dieser beschreibt zunächst den Kreis der Verwender. Dies sind neben Behörden auf der Ebene von Bund, Ländern und Gemeinden sowie Gemeindeverbänden auch Anbieter von Mobilitäts- oder Reiseinformationsdiensten – sogenannte „Dritte“. „Dritte“ können dabei auch Unternehmer oder Vermittler nach dem Personenbeförderungsgesetz sein, die neben der Ausführung von Personenbeförderungsdienstleistungen ihren Geschäftsbetrieb um weitere Informations- und Mobilitätsangebote erweitern wollen. Die Datenverarbeitungsbefugnis richtet sich dabei grundsätzlich nach den den vorgenannten Empfängern jeweils zugewiesenen gesetzlichen Aufgaben. Auf die Geltung der Regelungen des deutschen und europäischen Kartellrechts und insbesondere auf § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I, S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 3 des Gesetzes vom 9. März 2021 (BGBl. I S. 327) geändert worden ist, sowie auf Artikel 101 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EG Nr. C 115 vom 9.05.2008, S. 47 und ABl. EU L 112/21 vom 24.4.2012) wird hingewiesen.

Neben einer Registrierung beim Nationalen Zugangspunkt unterliegen Erbringer von Mobilitäts- oder Reiseinformationsdiensten speziellen Anforderungen bei der Verwendung der Daten zur Erstellung von Informationsdiensten gegenüber Endnutzern. Es bedarf von daher auch Regelungen, die beim Datenausgang auf eine stets transparente, neutrale und sorgsame Verwendung der überlassenen Daten abzielen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Diese Rechtsverordnung konkretisiert die technischen Vorgaben an den Dateneingang und den Datenausgang bei der Bereitstellung von statischen Daten im Linienverkehr nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes. Sie konkretisiert darüber hinaus die zu verwendenden Datenformate sowie die Anforderungen an funktionsfähige Schnittstellen zum Datenaustausch. Soweit die Bereitstellungspflicht Daten nach der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 abzielt, gelten die dort genannten Datenformate als Zielformate. Für einen Übergangszeitraum werden auch abweichende Datenformate akzeptiert.

Die Rechtsverordnung konkretisiert des Weiteren die Voraussetzungen an die Registrierung von sogenannten Dritten, d. h. Anbieter von Mobilitäts- oder Reiseinformationsdiensten beim Nationalen Zugangspunkt. Hintergrund ist, dass der Nationale Zugangspunkt eine zweckentsprechende Verwendung der Daten sicherstellen will. Darüber hinaus ent-

hält diese Rechtsverordnung Regelungen zur Verwendung der überlassenen Daten durch diese Dritten. Insofern will der Verordnungsgeber gewährleisten, dass Endnutzern transparente und diskriminierungsfreie Mobilitäts- und Reiseangebote unterbreitet werden. Im Übrigen geht der Verordnungsgeber davon aus, dass sich marktseitig nur diejenigen durchsetzen werden, die qualitativ hochwertige Produkte anbieten.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlässt nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 des Personenbeförderungsgesetzes mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung des Personenbeförderungsgesetzes erforderlichen Vorschriften, die die in § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes 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 im Linienverkehr 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 § 1:

§ 1 beschreibt die unterschiedlichen Anwendungsbereiche und die Zielrichtung der nachfolgenden Regelungen.

Zu § 2:

§ 2 regelt in den Absätzen 1, 2 und 3 die Art und Weise der Kommunikation zwischen Unternehmer, Vermittler, Erfüllungsgehilfen und Nationalem Zugangspunkt. Veraltete Kontaktdaten sind vom Nationalen Zugangspunkt unverzüglich zu löschen. Wird ein Erfüllungsgehilfe beauftragt, erfolgt die Meldung der nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bereitzustellenden Daten ausschließlich durch den Erfüllungsgehilfen. Der Erfüllungsgehilfe ist weiterhin zentraler Ansprechpartner für den Betreiber des Nationalen Zugangspunktes. Absatz 3 regelt, dass die Kommunikation auf elektronischem Wege erfolgt. Absatz 4 sieht Regelungen vor, soweit die Bereitstellung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a – d.h. Linienverkehrsdaten – über ein in den Ländern betriebenes System erfolgt. Ein solches System kann dann als Erfüllungsgehilfe im Sinne von § 3a Absatz 4 oder 5 PBefG in Betracht kommen, wodurch auch die Regelungen des Absatzes 2 Anwendung finden. Der Nationale Zugangspunkt hält auf seiner Website eine Übersicht über die verschiedenen Systeme der Länder einschließlich der notwendigen Kontaktdaten vor. Idealerweise werden Unternehmer oder Vermittler mittels Verlinkung auf die zuständigen Systeme weitergeleitet. Damit die Zusammenarbeit zwischen Nationalen Zugangspunkt und Systemen der Länder reibungslos funktioniert und es zu keiner doppelten Bereitstellung von Daten kommt, ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit unter Austausch der notwendigen Informationen zwingend erforderlich.

Zu § 3:

Mit § 3 werden die zu verwendenden Datenformate konkretisiert: Für Reiseinformationen gelten dabei die Vorgaben der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste. Wo diese auf europäischer Ebene noch nicht hinreichend konkretisiert sind, können in einem Übergangszeitraum alternative Datenformate eingesetzt werden. Weitergehende Informationen zu den bereitzustellenden Daten, den einzusetzenden elektronischen Formaten und die notwendigen Schnittstellen enthält die Anlage.

Zu § 4:

§ 4 stellt in Absatz 1 klar, dass die Bereitstellung und Weitergabe multimodaler Daten nur dann funktionieren kann, wenn alle Beteiligten einheitliche technische Standards einsetzen, so dass eine zweckentsprechende Verwendung der Daten durch den in § 3b PBefG vorgesehenen Verwenderkreis möglich ist

Hierzu ist eine stichprobenweise Kontrolle der bereitgestellten Datensätze regelmäßig erforderlich. Absatz 2 stellt insofern klar, dass § 6 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes Anwendung findet.

Zu § 5:

§ 5 regelt in den Absätzen 1 bis 3 die Modalitäten des Datenabrufs. Die Datenweitergabe darf dabei ausschließlich für die in § 3b Absatz 1 und 2 PBefG vorgesehenen Verwendungszwecke und an die dort genannten Verwender erfolgen. Die Datenweitergabe erfolgt in regelmäßigen Intervallen über eine eingerichtete Standardschnittstelle. Dies gewährleistet die notwendige Aktualität der Daten insbesondere zur Erbringung von multimodalen Mobilitäts- und Reiseinformationsdiensten gegenüber Verbraucherinnen und Verbrauchern. Den Genehmigungsbehörden eröffnet die Aktualität der Daten stärkere Aufsichtsmöglichkeiten gegenüber Unternehmen und Vermittlern zum Beispiel bei der Überprüfung der Rückkehrpflicht.

Absatz 2 enthält die datenschutzrechtlichen Anforderungen an den Betrieb einer solchen Standardschnittstelle. Die Einhaltung dieser Anforderungen ist vom Nationalen Zugangspunkt sicherzustellen.

Keine Datenweitergabe darf nach Absatz 3 Satz 1 in den Fällen erfolgen, wo Daten verfälscht oder bewusst zweckentfremdet eingesetzt werden sollen. Der Nationale Zugangspunkt muss des Weiteren von der Datenweitergabe absehen, wenn ein Anbieter von Mobilitäts- und Reiseinformationsdiensten über keine oder keine aktualisierte Registrierung verfügt, die abgerufenen Daten bewusst zweckwidrig verwendet werden oder dass aufgrund einer bewusst irreführenden Darstellung der abgerufenen Daten die Gefahr droht, dass die Entscheidungsfreiheit des Endnutzers beeinträchtigt wird. In allen anderen Fällen liegt es nach Absatz 3 Satz 2 im Ermessen des Nationalen Zugangspunktes, den Zugang zu den Daten zu entziehen.

Zu § 6:

Die Vorschrift enthält in den Absätzen 1 und 2 ein elektronisches Registrierungsverfahren, welches der Dritte zu durchlaufen hat. Hierbei hat der Dritte allgemeine Angaben (insbes. Name und eine zustellungsfähige Anschrift sowie den Namen einer Kontaktperson) zu übermitteln. Satz 3 enthält einen Hinweis zur datenschutzrechtlichen Erforderlichkeit. Änderungen der Angaben nach Satz 2 sind Nationalen Zugangspunkt unverzüglich mitzuteilen (Satz 4). Veralterte Kontaktdaten sind vom Nationalen Zugangspunkt unverzüglich zu löschen.

Registrierung und Kommunikation erfolgen ausschließlich elektronisch nach den Vorgaben des Nationalen Zugangspunktes. Der Nationale Zugangspunkt wird eine Auflistung der registrierten Mobilitäts- und Reiseinformationsdienste auf seiner Website vorhalten und diese regelmäßig aktualisieren.

Zu § 7:

§ 7 regelt in den Nummern 1 bis 5 die Modalitäten zur Weiterverwendung der zur Verfügung gestellten Daten durch Dritte. Die Vorgaben richten sich damit an solche Dienstleister, die multimodale Mobilitäts- oder Reiseinformationsdienste gegenüber Endnutzern anbieten wollen. Inhaltlich orientiert sich § 7 an Artikel 8 der Delegierten Verordnung (EU)

2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste.

Reiseketten setzen sich im Regelfall aus einer Vielzahl von Informationen zu unterschiedlichen Akteuren entlang der nachgefragten Route zusammen. Insofern müssen die verwendeten Daten nach Nummer 1 dem jeweiligen Unternehmer oder dem Vermittler eines Beförderungsangebotes eindeutig zugeordnet werden können, d. h. über die Herkunft der Daten muss Klarheit herrschen. Dies umfasst nach Nummer 2, dass die Daten – vorbehaltlich der nach Nummer 3 zulässigen Ergänzungen – nicht verfälscht oder anders als zu den gemäß § 3b Absatz 4 PBefG zugelassenen Zwecken verwendet werden dürfen. Damit ist ausgeschlossen, dass die Daten zweckwidrig zum Tracking von Personen eingesetzt werden. Nicht ausgeschlossen ist, dass die verwendeten Daten zum Vorteil des Endnutzers qualitativ aufgewertet oder mit Zusatzinformationen für diesen versehen werden. Sie müssen – bei einer zulässigen Ergänzung – mit einer Angabe der Quelle versehen sein.

Die von Dritten verarbeiteten Daten umfassen Daten verschiedener Akteure entlang der Wertschöpfungskette. Veröffentlichungen müssen stets aktuell sein. Um einen einheitlichen hohen Qualitätsstandard zu gewährleisten, ist es von daher erforderlich, die Originalquelle sowie Datum und Uhrzeit der letzten statischen Aktualisierung anzugeben. Dies will Nummer 4 sicherstellen.

Mobilitäts- und Reiseinformationsdienste können Endnutzer über mehrere Reisemöglichkeiten mit unterschiedlichen Verkehrsbetreibern informieren. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass transparente und diskriminierungsfreie Kriterien genutzt werden, wenn Dienstleister die Reiseoptionen in eine Rangfolge einordnen. Von daher regelt Nummer 5, dass die Daten auf diskriminierungsfreie Weise zum Austausch und zur Weiterverwendung zur Verfügung stehen müssen.

Zu § 8:

Die technische Ausgestaltung der elektronischen Datenbereitstellung nach § 3 (Dateneingang) und des elektronischen Datenabrufs nach § 5 (Datenausgang) kann der Nationale Zugangspunkt nach § 8 Absatz 1 näher bestimmen. So kann er insbesondere auch Lösungen zum Lastmanagement vorsehen. Dateneingang und Datenausgang sind so auszugestalten, dass eine automatisierte Verarbeitung der ein- und ausgehenden Daten IT-sicher möglich ist. Der Nationale Zugangspunkt wird in diesem Zusammenhang die Datenschnittstelle für den Dateneingang und für den Datenausgang jeweils definieren, einrichten und dann freigeben. Sie soll so gewählt werden, dass sie üblichen technischen Standards entspricht. Im Hinblick auf die IT-Sicherheit sollen dabei die Vorgaben und Empfehlungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik Berücksichtigung finden, insbesondere sollen die spezifizierten Mindestanforderungen an sichere Cloud Dienste im Kriterienkatalog C5 (Cloud Computing Compliance Criteria Catalogue) eingehalten werden. Die Betroffenen sowie deren Verbändevertreter sind vor Erlass einer entsprechenden Verfügung anzuhören. Der Nationale Zugangspunkt stellt die getroffenen Regelungen für alle Beteiligten transparent nachvollziehbar auf seiner Internetseite zur Verfügung.

Werden Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a PBefG über ein auf in den Ländern installiertes System an den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt, bestimmt nach Absatz 2 der Betreiber dieses Systems die technischen Anforderungen an den Dateneingang. Auch in diesem Fall sind die Betroffenen sowie die entsprechenden Verbändevertreter zuvor anzuhören. Die Vorgaben und Empfehlungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik sind entsprechend Absatz 1 zu berücksichtigen.

Zu § 9:

§ 9 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Zur Anlage:

Die Anlage systematisiert die bereitzustellenden Daten, konkretisiert diese und regelt die zu verwendenden elektronischen Formate sowie übergangsweise geltende Alternativformate.