

DELFI e.V. · Am Hauptbahnhof 6 · 60329 Frankfurt am Main

An:
**Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur**

Ihr Ansprechpartner:
Marco Gennaro

Durchwahl:
+49 (069) 27 307-730

E-Mail:
marco.gennaro@delfi.de

Datum: 04.12.2020

Stellungnahme des DELFI e.V. zum „Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß dem vorliegenden Referentenentwurf sollen Anbieter von Personenbeförderungsdiensten und Mobilitätsplattformbetreiber künftig dazu verpflichtet werden, wesentliche Daten zu ihren Dienstleistungen für Kommunen und Dritte über standardisierte Schnittstellen bereitzustellen. Als „wesentlich“ gelten dabei mindestens Informationen über die Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, Preise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit.

Von besonderer Relevanz für den DELFI e.V. sind vor allem die Ausführungen im Artikel 6 der PBefG Novelle: „Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes“ (Mobilitätsdatenverordnung).

Eine Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten für alle Marktteilnehmer und Verkehrsformen ist auch aus Sicht des DELFI e.V. grundsätzlich wünschenswert. Diese sollte nach unserem Verständnis und im Sinne eines integrierten Mobilitätsangebotes, aber nicht nur Marktteilnehmer mit Genehmigungen nach PBefG, sondern auch den Eisenbahn-Fernverkehr, den Luftverkehr und Dritte (bspw. internationale Plattformökonomie) umfassen. Nur so kann eine umfassende und nachhaltige Versorgung von Mobilitätsplattformen auf nationaler Ebene und insbesondere des Nationalen Zugangspunktes gemäß der Del.Vo 2017/1926 sichergestellt werden. Wichtig ist dabei auch, eine

Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V.

Geschäftsstelle:
Am Hauptbahnhof 6
D-60329 Frankfurt am Main
Tel: +49 69 27307-730
Fax: +49 69 27307-736
E-Mail: info@delfi.de

Vorstand:
Jürgen Roß (Vorsitzender)
Wolfgang Schroeder
Ludwig Kleintje
Geschäftsführer:
Marco F. Gennaro

Vereinsregister
Frankfurt am Main
Registerblatt VR 15875
USt-Id.Nr. DE308933425

Bankverbindung:
Tanus Sparkasse
IBAN DE17 5125 0000 0000 3383 62
BIC HELADEF1TSK

www.delfi.de

Konsistenz zu weiteren Bundesinitiativen z.B. zum Datenraum Mobilität oder zum kürzlich beschlossenen Vernetzungsleitfaden zur Digitalen Vernetzung im ÖPV sicherzustellen.

Des Weiteren bedarf es einer stärkeren inhaltliche Differenzierung und Konkretisierung hinsichtlich der bereitzustellenden Mobilitätsdaten sowie der jeweiligen technischen und organisatorischen Modalitäten der Bereitstellung. Die vorgesehenen Verpflichtungen sollten dabei auf vorhandene und bewährte Organisationsstrukturen, Prozessen und Strategien aufbauen, die auf Bundes-, Landes- und Verbundebene bereits existieren. Insbesondere die Nutzung der bestehenden Strukturen im Rahmen von DELFI ist hier unbedingt angezeigt. Datenbereitstellungen auf Verkehrsunternehmensebene sind in diesem Kontext unserer Ansicht nach weder effizient noch im Ergebnis zielführend.

Mit Blick auf die Rolle von DELFI erachten wir die Berücksichtigung folgender Punkte für sinnvoll:

- Die Rolle des DELFI e.V. als koordinierende und datenaggregierende Instanz der Länder (und des Bundes) sollte in der Mobilitätsdatenverordnung festgeschrieben werden (DELFI als Datenkoordinator ÖV).
- Diese Rolle, und die damit einhergehenden Aufgaben, sollten sich sowohl auf die Bereitstellung von statischen als auch von dynamischen Daten beziehen.
- Hinsichtlich statischer Daten betreibt der DELFI e.V. bereits seit einigen Jahren erfolgreich eine Integrationsplattform und macht den dort produzierten deutschlandweiten, routingfähigen „DELFI-Datensatz“ seit 01.12.2019 über den NAP öffentlich zugänglich.
- Im Bereich der Beauskunftung barrierefreier Reiseketten verfolgt DELFI eine Roadmap zur Flächenertüchtigung. Die zentralen Systemkomponenten von DELFI sind bereits in der Lage Daten zur Barrierefreiheit deutschlandweit zu Verarbeiten und Weiterzugeben.
- Hinsichtlich dynamischer Daten setzt der DELFI e.V. zurzeit sein Echtzeitdaten Konzept im Rahmen des BMVI Fördermittelprojektes „Deutschlandweite Echtzeitdaten“ (DEEZ) um. Im Ergebnis werden noch in 2022 alle Echtzeitdaten des ÖPV in Deutschland technisch zentral bereitgestellt werden können.
- In der DELFI-Strategie 2030 setzen sich die DELFI-Partner weitere wichtige Zielsetzungen, die die Umsetzung der Mobilitätsdatenverordnung unterstützen können. Dies gilt insbesondere für die §3 a) und b) genannten Daten zur Auslastung, zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge, Bereitstellung über DELFI vorzusehen. Technisch ließen sich die in Aufbau befindlichen Echtzeitsysteme des DELFI e.V. hierfür leicht ertüchtigen.
- Ebenfalls empfehlen wir, die vorhandenen Strukturen (Verkehrsverbund/Land/DELFI) auch im Kontext anderer Datenkategorien, bspw. „Daten zu Zugangsknoten“ und „Daten zu nachfrageorientierten Verkehren“ und „Verkaufsstellen“, zu nutzen.

Hinsichtlich der Weiterverwendung der Daten sollte die Möglichkeit zur Umwandlung und Bereitstellung der zugelieferten Daten in andere Formate als das ursprüngliche Lieferformat erlaubt und explizit angeführt werden. Eine diesbezügliche Einschränkung seitens der Datenlieferanten über Nutzungsbedingungen sollte ausgeschlossen werden. (Beispiel Lieferung in VDV 452, Bereitstellung u.a. in NeTeX und GTFS).

Falls die vorgesehene Verpflichtung neben der Bereitstellung vorhandener Daten auch eine Erzeugung neuer Daten vorsieht, ist gerade im Bereich dynamischer Daten zu beachten, dass diese bei

weitem noch nicht flächendeckend vorliegen. Es mangelt oft noch an einer ausreichenden technischen Infrastruktur in den Fahrzeugen, um dynamische Daten in ausreichender Güte zu generieren. Vor diesem Hintergrund sollten sowohl zeitliche als auch finanzielle Aspekte der Umsetzung in der Mobilitätsdatenverordnung Berücksichtigung finden. Eine „Flächenertüchtigung“ in diesem Sinne ist wichtig, wird sich jedoch weder kurzfristig noch ohne entsprechende Förderkulisse erreichen lassen.

Konkrete Anmerkungen zu einzelnen Passagen des Artikels 6 des Entwurfes:

§ 1 Anwendungsbereich

„(3) Die nach § 3a des Personenbeförderungsgesetzes bereitzustellenden Daten müssen zugänglich sein, das heißt jederzeit in einem maschinenlesbaren Format angefordert oder erhalten werden können.“

>> Wer fordert hier bei wem an? Wenn dies die Perspektive des NAP-Nutzers darstellt, dann liegt die Verantwortung nicht allein bei den im Sinne des PBefG Verpflichteten, sondern insbesondere auch bei dem Betreiber des NAP, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

„ ... Im Übrigen erfolgt die Bereitstellung von Daten und Informationen entsprechend der in Anlage 1 vorgegebenen Formate oder gleichwertiger Formate. ...“

>> Was sind „gleichwertige“ Formate? Wonach definieren sich diese? Nach Inhalt, nach Verbreitung? Wir empfehlen hier, auf unspezifische Formulierungen zu verzichten und möglichst konkrete Vorgaben zu geben. Von der Spalte „Alternative Datenformate“ in der vorliegenden Form würden wir daher eher abraten. Grundsatz sollte die Anwendung europäischer bzw. kompatibler deutscher Schnittstellen sein so wie dies gemäß §1 (3) auch vorgesehen ist. So werden in der Anlage bspw. ergänzende nationale Standards des VDV im Bereich Auskunftssysteme und Echtzeit (VDV 431 (TRIAS), VDV 436 (OMP), VDV 454) oder Tarif (PKM) bisher nicht erwähnt. Die Festlegungen, wie sie beispielsweise im aktuellen Entwurf des BMVI Vernetzungsleitfadens zur Digitalen Vernetzung im ÖPV getroffen wurden, sollten berücksichtigt werden.

§ 2 Verpflichtete

„(1) Unternehmer im Sinne von § 2 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Vermittler im Sinne von § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes sind verpflichtet ...“

„(2) Vermittler im Sinne des Absatz 1 sind Betreiber von Mobilitätsdatenplattformen ...“

>> Ohne Koordination der Datenbereitstellung (Datenkoordinator ÖV/DELFI) besteht die große Gefahr redundanter Daten auf dem NAP. Beispiel statische Daten: Fahrplandaten einer Linie des Unternehmers (A) werden vom Betreiber einer regionalen Mobilitätsdatenplattform (B) sowie vom Betreiber einer überregionalen Mobilitätsdatenplattform (C) verwendet. (A), (B) und (C) sind gleichermaßen zur Lieferung der Fahrplandaten an den NAP verpflichtet. Im Ergebnis liegen die Daten dort dreifach, wahrscheinlich in unterschiedlichen Aktualitäten und Qualitäten, vor. Bei einer Bereit-

stellung über einen Datenkoordinator und -integrator DELFI, würden diese Daten nicht redundant, sondern zeitlich und inhaltlich konsolidiert vorliegen.

„(3) Unternehmer und Vermittler stellen bei der Entwicklung oder dem Aufbau ihrer Dienste und Systeme sicher, dass sie ausschließlich auf der Grundlage marktüblicher Systeme basieren.“

>> Die Verwendung ausschließlich marktüblicher Systeme könnte als Innovationshemmnis angesehen werden. Forderung ist ja nach unserem Verständnis dagegen, offene Systeme sicherzustellen. Deshalb empfehlen wir die Formulierung „ausschließlich auf der Grundlage offener Systeme erfolgen bzw. europäische und nationale Standardschnittstellen verwenden“

§ 3 Datenbereitstellung

„(b) Daten zu Zugangsknoten wie zum Beispiel Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Terminals sowie deren Barrierefreiheit. Hierunter fallen auch Daten und Informationen zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzügen sowie deren aktueller Betriebsstatus.“

>> die laut Referentenentwurf Verpflichteten sind meist nicht verantwortlich für die Zugangsknoten. Daten zur Infrastruktur der Zugangsknoten werden i.d.R. nicht von den Verpflichteten originär generiert und liegen diesen entsprechend in der Regel nicht vor. Dies gilt insbesondere für die Infrastruktur im Eisenbahnwesen, wo die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht die geeigneten Adressaten für die Lieferverpflichtung sind. Hier wären die Wege der Bereitstellung inhaltlich und organisatorisch zu regeln und – ggfs. jenseits des PBefG – eine Lieferverpflichtung der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen vorzusehen.

Unabhängig davon empfehlen wir, die bestehende DELFI-Partnerschaft (DELFI Konvention) zu nutzen und die Datenbereitstellung auch dieser Infrastrukturdaten an den NAP über DELFI zu organisieren.

§ 4 Zweckändernde Verwendung; Nutzungsrechte

„(1) Die zur Datenbereitstellung Verpflichteten können die Nutzung und Weiterverwendung der Daten und Informationen durch Nutzungsbestimmungen regeln ...“

>> hier sollte die freie Umwandlung der Datenformate bei der Weiterverwendung explizit aufgenommen werden. Diese darf nicht über Nutzungsbestimmungen der Verpflichteten eingeschränkt oder gar untersagt werden.

Anlage

Datenformate allein sind nicht ausreichend, um standardisierte Datenbereitstellungen zu gewährleisten. Es müssen auch einschlägige Schnittstellen/Spezifikationen genannt werden, die letzt-

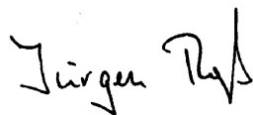
lich entscheidend sind für Inhalt, Qualität und Verwertbarkeit der gelieferten Daten. Hier liegen für eine Reihe von in der Verordnung genannten Daten bisher keine Schnittstellendefinitionen bzw. –spezifikationen vor. Dies gilt national, insbesondere aber auf Europäischer Ebene, wo z.B. sowohl eine Konkretisierung der Service Level 2 und 3 der Del. VO 2017/1926 noch aussteht als auch eine europaweite Spezifikation der SIRI-Schnittstellen.

Darüber hinaus sollten in der Kategorie der Daten zu nachfrageorientierten Verkehrsangeboten auch in Standardisierung befindliche Schnittstellen berücksichtigt werden, insbesondere IXSI (Interface for X-Sharing Information).

Des Weiteren ist zu bedenken, dass mit Ausnahme des klassischen ÖPNV, entsprechende Schnittstellen und Standards oft erst noch geschaffen werden müssen. Sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene.

Wir hoffen Ihnen wertvolle und nützliche Hinweise zu dem aus unserer Sicht bestehenden wesentlichen Anpassungs-/und Konkretisierungsbedarf gebegeben zu haben. Für einen weiteren Austausch in dieser Sache stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Roß
Vorstand DELFI e.V.



Marco F. Gennaro
Geschäftsführer DELFI e.V.