

08.11.21

Vk - Fz - In - U

Verordnung

des Bundesministeriums

für Verkehr und digitale Infrastruktur

Erste Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

A. Problem und Ziel

Die multimodale Mobilität 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.

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 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728) 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.

08.11.21

Vk - Fz - In - U

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

Erste Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

Bundeskanzleramt
Staatsminister bei der Bundeskanzlerin

Berlin, 4. November 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Bodo Ramelow

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Erste Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

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

Erste Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

Vom ...

Auf Grund des § 57 Absatz 1 Nummer 12, auch in Verbindung mit § 3a Absatz 2 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes), 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. 822) 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 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nummer 1 werden die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
 - bbb) In Nummer 2 werden die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
 - bb) 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.“
 - cc) In Satz 3 werden die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.

c) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Absätze 1, 2 und 3 sind entsprechend anzuwenden, soweit Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes vorrangig über Systeme bereitgestellt werden, die in den Ländern, Gemeinden oder Gemeindeverbänden einzeln oder in einem gemeinsamen Systemverbund betrieben werden.“

3. In § 3 werden die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.

4. § 8 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Erfolgt die elektronische Datenbereitstellung nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a des Personenbeförderungsgesetzes über Systeme, die in den Ländern, Gemeinden oder Gemeindeverbänden 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, Gemeinden oder Gemeindeverbände müssen jederzeit gewährleisten, dass eine Datenweitergabe an den Nationalen Zugangspunkt auch in Echtzeit möglich ist.“

5. Die Anlage wird wie folgt gefasst:

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standards geforderte(s) Datenformat(e)	Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) Datenformat(e) *
Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr	Unternehmer oder Vermittler	Name des Unternehmers oder des Vermittlers, Kontaktdaten (Telefon, Webseite, E-Mail), 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 Tages -kategorien 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, Min-	statisch	NeTEx-EU-Profil/VDV-462 (XML)	VDV-KA, GTFS (CSV)

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standards geforderte(s) Datenformat(e)	Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) Datenformat(e) *
		destaufenthalt			
	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	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)
Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr	Unternehmer oder Vermittler	Name des Anbieters, Kontaktdaten des Anbieters (Telefon, Webseite, E-Mail), Beschreibung der Dienstleistung	statisch	NeTEx-EU-Profil (XML), JSON	XML, CSV
	Bediengebiet und -zeiten	Gebiete, in denen die Beförderungsdienstleistung gemäß behördlicher Genehmigung angeboten wird (Taxi-, Mietwagen- und gebündelter Bedarfsverkehr) inklusive Angaben zum Pflichtfahrgebiet (Taxiverkehr); ggf. Angaben ab wann Dienste im entsprechenden Gebiet angeboten werden (Mietwagen- und gebündelter Bedarfsverkehr)	statisch	GeoJSON oder Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	XML, CSV, GML
	Preise/Beförderungsentgelte	a) Taxenverkehr: Beförderungsentgelt nach § 51 PBefG; Sonderprodukte nach § 51 Abs. 1 S. 4	statisch	NeTEx-EU-Profil/VDV-462 (XML)	GTFS (CSV), XML, CSV

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standards geforderte(s) Datenformat(e)	Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) Datenformat(e) *
		<p>PBefG; Allgemeine Beförderungsbedingungen soweit sie den Preis oder das Beförderungsentgelt betreffen.</p> <p>b) Mietwagenverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr</p> <p>Gängiger Basis/Normalpreis, Sonderprodukte sowie behördlich nach § 51a Abs. 1 oder 2 PBefG festgelegte Entgelte inkl. Angaben zum zeitlichen oder räumlichen Geltungsbereich. Allgemeine Geschäftsbedingungen soweit sie den Preis oder das Beförderungsentgelt betreffen.</p>			
	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	Vertriebskanäle (Webseite, App, Verkaufsstellen), Zahlungsarten und -möglichkeiten	statisch	JSON	XML, CSV
	Daten zum Umweltstandard und der Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge	Fahrzeugart, Eigenschaften (Antriebsart einschließlich der Schadstoffklasse sowie Angaben zur Barrierefreiheit nach § 64c PBefG inkl. der Anzahl barrierefreier Fahrzeuge im Taxen- und gebündelten Bedarfsverkehr) sowie die Ordnungsnummer der Fahrzeuge.	statisch	NeTEx-EU-Profil/VDV-462 (XML), JSON	XML, CSV
Daten zu Zugangsknoten und deren Infrastruktur im Linien- und Gelegen-	Zugangsknoten	<p>a) Linienverkehr:</p> <p>Geokoordinaten von Haltestellen, Haltestellenbereiche, Haltepunkten, Bahn-</p>	statisch	<p>a) Linienverkehr:</p> <p>NeTEx-EU-Profil / VDV 462 (XML) oder Geoda-</p>	<p>a) Linienverkehr:</p> <p>GTFS (CSV), Geodaten als</p>

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	Datenart	Datenmodell(e)/-standards geforderte(s) Datenformat(e)	Alternative(s) Datenmodell(e) Geforderte(s) Datenformat(e) *
heitsverkehr		höfen und anderen Zugangsknoten unter Verwendung der deutschlandweit einheitlichen Haltestellen-ID (VDV-432). b) Gelegenheitsverkehr: Geokoordinaten und Adresse vom Betriebssitz oder anderen behördlich zugelassenen Stellen oder anderen Abstellorten als den Betriebssitz.		ten gemäß INSPIRE-Vorgaben b) Gelegenheitsverkehr: (Geo)JSON oder Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	(Geo)JSON, GML b) Gelegenheitsverkehr: XML, CSV, 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

* 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.

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 PBefG 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 am 20. Oktober 2021 bereits eine Mobilitätsdatenverordnung erlassen (BGBl. I S. 4728), 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. 822) 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 PBefG 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 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 Aufzügen), 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.

Die Ergänzung der Gemeindeverbände in Absatz 4 Satz 1 ist erforderlich, da nicht nur Ländern und Gemeinden, sondern auch Gemeindeverbänden die Möglichkeit eingeräumt werden soll, sich bei der Datenbereitstellung auf ihrer jeweiligen Ebene installierter Systeme zu bedienen, die als Erfüllungsgehilfe agieren.

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 bzw. hinsichtlich der Ergänzung der Gemeindeverbände um eine Folgeänderung aus Nummer 2.

Zu Nummer 5:

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus Nummer 1.

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten.