

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Jan Korte, Heidrun Bluhm, Annette Groth, Ulla Jelpke, Katrin Kunert, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Petra Pau, Harald Petzold (Havelland), Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Einsatz von Open Data bei der Deutschen Bahn AG

Offene Daten sind die Grundlage für transparente Prozesse, Partizipationsmodelle, neue Bildungs- und Kulturangebote, wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt und auch neue kommerzielle Anwendungen. Die Bedeutung von Open Data hebt sowohl die Europäische Kommission in der digitalen Agenda für Europa wie auch die Bundesregierung in ihrer digitalen Agenda hervor. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD wird unter der Überschrift „Neue Mobilitätskultur und Vernetzung“ eine Verfügbarmachung von Verkehrsdaten gefordert. Besonders in diesem Bereich könnten mittels offener Daten innovative und ökologische Konzepte umgesetzt werden.

Eine Vielzahl von Ländern, Städten, Institutionen und Verkehrsverbänden stellen bereits offene Daten bereit. Beispielhaft sei hier auf die Niederlande verwiesen, die Verkehrsdaten kostenlos in einem offenen Format und auch zur Offline-Nutzung zur Verfügung stellen. Positiv zu nennen ist ebenfalls der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Zahlreiche weitere internationale Unternehmen, die offene Verkehrsdaten zur Verfügung stellen, finden sich auf der Internetseite des Google Transit Data Feed (www.code.google.com/p/googletransitdatafeed/wiki/PublicFeeds) oder der GTFS Data Exchange (www.gtfs-data-exchange.com/).

Datensätze der Deutschen Bahn AG (DB AG) fehlen hierbei weitestgehend. Verfügbare Verkehrsdaten der DB AG sind lediglich Rekonstruktionen bzw. Teilmengen von Verkehrsdaten anderer Quellen. Ebenfalls verfügbar ist die „Open Bahn API“, eine von Hobbyentwicklern programmierte Schnittstelle. Diese zieht die verfügbaren Informationen von der Internetseite der DB AG und stellt sie Dritten zur Verfügung. Die Möglichkeiten dieser Programmierschnittstelle sind jedoch begrenzt. Gleichzeitig ist die Nutzung der „Open Bahn API“ verglichen mit einem direkten Zugriff auf Verkehrsdaten der DB AG ineffizient. Die Begründung der DB AG für diese restriktive Datenpolitik ist ein möglicher Mangel an Qualität bei externer Fahrplanauskunft (www.zeit.de „Die Bahn gibt ihre Daten lieber Google statt allen“ vom 17. September 2012).

Dabei gehören die Datensätze der DB AG, die einer der größten Mobilitätsanbieter in Deutschland ist, zu den bedeutendsten Datensätzen für innovative und ökologische Mobilitätsanwendungen im Bundesgebiet. Die DB AG selbst jedoch stellt diese Daten lediglich ausgewählten Partnern exklusiv zur Verfügung. Einer dieser Partner ist das Unternehmen Google (www.spiegel.de „Netzwelt: Online-Karten: Googles lückenhafter Bahn-Fahrplan“ vom 17. September 2012).

In der Folge kann Google Mobilitätsanwendungen entwickeln und bereitstellen, die andere Marktteilnehmer wegen fehlender Verkehrsdaten nicht entwickeln können. Das benachteiligt insbesondere junge Start-up-Unternehmen, aber auch Hobbyentwickler.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie will die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vereinbarte Zielsetzung im Abschnitt „Neue Mobilitätskultur und Vernetzung“ (in der es unter anderem heißt „Dazu fördern wir verkehrsträgerübergreifende Datenplattformen auf Open-Data-Basis, die über Mobilitätsangebote, Staus, Verspätungen und Fahrplandaten informieren“) umsetzen?
2. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung mit Blick auf die Verfügbarmachung von Verkehrsdaten der DB AG?
3. Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung in Einklang zu bringen, dass die DB AG Verkehrsdaten nicht in geeigneter Weise zur Verfügung stellt, die Europäische Kommission in ihrer Digitalen Agenda für Europa jedoch den Mehrwert von Open Data betont?
4. Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung in Einklang zu bringen, dass die DB AG Verkehrsdaten nicht in geeigneter Weise zur Verfügung stellt, die Bundesregierung in ihrer Digitalen Agenda jedoch den Mehrwert von Open Data betont?
5. Aus welchen Gründen stellt die DB AG ihre Daten nach Kenntnis der Bundesregierung ausgewählten Partnern (z. B. Google) zur Verfügung, aber nicht allen Interessenten, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Beweggründen?
6. Mit welchen Unternehmen bzw. Initiativen hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung Absprachen zur Nutzung von Verkehrsdaten getroffen bzw. ist dabei, Absprachen zu treffen, und welche Inhalte haben diese Absprachen?
7. Nach welchen Kriterien werden diese Partner ausgesucht?
8. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass ein diskriminierungsfreier Zugriff auf die Daten der DB AG erfolgen kann?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Bereitstellung von Daten der DB AG an ausgewählte Partner andere Wettbewerber, die ebenfalls die Daten nutzen wollen, benachteiligt (bitte mit Begründung)?
10. Erzielt die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung Erlöse mittels ihrer Verkehrsdaten?
11. Welche Studien sind der Bundesregierung bekannt, die sich mit der Thematik der Wertschöpfung rund um Open Data befassen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?
12. Inwieweit bezieht die Bundesregierung offene Verkehrsdaten der DB AG in Überlegungen zu Mobilitätskonzepten (Stichwort Telematik) mit ein?
Welche Anforderungen stellt die Bundesregierung hinsichtlich der Formate, in denen die DB AG Daten zur Verfügung stellen sollte bzw. stellt?
Sieht die Bundesregierung das Datenformat GTFS (General Transit Feed Specification) als mögliche Grundlage für die Bereitstellung von Daten der DB AG?

13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Informationen der DB AG einerseits öffentlich und häufig sogar unentgeltlich zugänglich sind (z. B. Bahnhofstafeln, Abfahrtspläne, Internetfahrplan), diese andererseits jedoch nicht in einem offenen Format der Allgemeinheit zur Verfügung stehen?
14. Inwieweit liegen bei der DB AG Echtzeitdaten über Regionalbahn- und Regionalexpress-Züge sowie Regionalbahnhöfe vor, und weshalb sind diese nicht im DB-AG-eigenen „Zugradar“ erfasst?
15. Welche Fördermittel stehen nach Kenntnis der Bundesregierung Projekten, die sich mit offenen Verkehrsdaten befassen, zur Verfügung (bitte nach abgeschlossenen, laufenden und geplanten Mitteln aufschlüsseln)?
16. Welche Fördermittel oder andere Mittel wurden der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung für Projekte, die sich mit der Veröffentlichung von Verkehrsdaten bzw. der Datenthematik allgemein beschäftigen, zur Verfügung gestellt?
17. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Initiativen verschiedener Bundesländer (beispielsweise Berlin-Brandenburg), die die Bereitstellung von Verkehrsinformationen – oftmals in Echtzeit – unterstützen?
Leitet die Bundesregierung daraus einen Handlungsbedarf ab?
Plant die Bundesregierung, sich mit einer Bereitstellung von weiteren Verkehrsdaten (z. B. der DB AG) oder anderweitig an solchen Projekten zu beteiligen?
18. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung gegenüber der DB AG vor dem Hintergrund der EU-Richtlinie 2003/98/EC, die verhindern soll, dass eine Benachteiligung einzelner Marktteilnehmer durch eine exklusive Datennutzung einzelner Unternehmen stattfindet („The re-use of documents shall be open to all potential actors in the market, even if one or more market players already exploit added-value products based on these documents. Contracts or other arrangements between the public sector bodies holding the documents and third parties shall not grant exclusive rights.“)?
19. Welche Fahrplaninformationen liegen dem Eisenbahn-Bundesamt in welchem Format vor, und in welcher Form werden diese der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, bzw. warum werden diese Informationen nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?
20. Welche weiteren Verkehrsdaten (insbesondere zur Streckennutzung, zum Streckenverlauf, zum Streckenzustand und zu Verspätungen) liegen dem Eisenbahn-Bundesamt vor, welche davon werden in welchem Format der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, bzw. warum nicht zur Verfügung gestellt?
21. Sollten dem Eisenbahn-Bundesamt keine Verkehrsdaten und bzw. oder Fahrplaninformationen der DB AG vorliegen, inwieweit kann das Eisenbahn-Bundesamt seiner Aufsichtspflicht nachkommen?
22. Wenn die Bundesregierung der Ansicht sein sollte, dass die Veröffentlichung von Verkehrsdaten die DB AG im Wettbewerb benachteiligt, ist dann die DB AG bereits durch andere gesetzliche Verpflichtungen zur Bereitstellung von Informationen im Wettbewerb benachteiligt, und wie will die Bundesregierung gegen diese Benachteiligung vorgehen?
23. Welche Fälle in anderen europäischen Staaten sind der Bundesregierung bekannt, in denen durch die Öffnung der Fahrplandaten Nachteile oder Schäden für die Anbieter bzw. Träger der Öffentlichen Verkehre entstanden sind?

24. Inwieweit kann die Bundesregierung die Befürchtung der DB AG nachvollziehen, dass es mit offenen Verkehrsdaten zu einem Qualitätsverlust bei der Fahrplanauskunft für den Endkunden kommen würde?
25. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Bereitstellung von offenen Verkehrsdaten in anderen europäischen Staaten (z. B. Schweden, Niederlande, Schweiz) zu einem Qualitätsverlust für den Kunden bei der Datenauskunft geführt, wie die DB AG dies befürchtet?

Berlin, den 19. November 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion