

Antrag

der Abgeordneten Joana Cotar, Uwe Schulz, Dr. Michael Ependiller, Marcus Bühl, Jörn König, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Digitaler Staat für mehr Nachhaltigkeit – Echtzeitfahrgastinformationen des öffentlichen Personennahverkehrs unverzüglich integrieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Deutschland gibt es trotz der bisherigen Anstrengungen keine zentrale Plattform, welche Echtzeitdaten öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen durchgängig und für Bedarfsträger diskriminierungsfrei zur Verfügung stellt. Viele lokale, regionale und bundesweite Anbieter von Verkehrsdienstleistungen haben bereits ihre Fahrzeugflotten mit echtzeitfähiger Infrastruktur ausgestattet und arbeiten auch mit Verbundpartnern zum Austausch verschiedener Daten zusammen – allerdings noch lange nicht alle und vor allem nicht zentral.

Dass ein starkes Interesse an Innovation, Effizienzsteigerung und Umweltschutz bei den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) besteht, zeigt die Partnerinitiative von Verkehrsverbänden und -unternehmen mit der Initiative „Deutschland mobil 2030“ (www.deutschland-mobil-2030.de/). Auch die unter anderem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) begleitete Plattform DELFI (Verein zu Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation e. V.) (www.delfi.de/ueber-delfi) oder der von Verkehrsbetrieben ins Leben gerufene Verbund OpenData ÖPNV (www.opendata-oepnv.de/organization) zielen darauf ab, den Austausch von Verkehrs- und Fahrgastinformationen zu zentralisieren und verfügbar zu machen. All diese Betreiber gehen in die richtige Richtung – aber die Tatsache, dass im Jahre 2019 DELFI beispielsweise nur 17 Partnerorganisationen hat, dass es nicht großflächig mit privaten externen Anbietern wie Taxiunternehmen oder Fahrradvermietungen kooperiert und lediglich neun Verkehrsverbände der OpenData-Plattform angeschlossen sind (www.opendata-oepnv.de/organization), zeigt deutlich, dass die Bemühungen der Bundesregierung verstärkt werden müssen. Auch dass bei der Plattform DELFI die Punkte „Echtzeitinformation“, „Erweiterte intermodale Fahrplanauskunft“ und „Ticketing, elektronische Abrechnung“ unter der Rubrik „Zukünftige Entwicklung“ zu finden sind, spricht für eine zu langsame Entwicklung in diesen Bereichen.

Aufgrund der immer noch nicht vollständigen Standardisierung und Interoperabilität beim Austausch von Echtzeitdaten ist es für kleine und mittelständische Unternehmen schwierig, innovative Produkte und Dienstleistungen basierend auf Echtzeitinformationen des ÖPNV in Deutschland voranzubringen. Kernvoraussetzung ist der weitestgehend freie Zugang zu allen Echtzeitfahrgastinformationen. Hier müssen technische

und rechtliche Zugangshürden abgebaut werden, um besonders kleinen und mittelständischen Unternehmen Zugang zu ermöglichen.

Je länger in Deutschland substantielle Innovationen in diesem Bereich nicht ermöglicht werden, desto größer wird der Wettbewerbsvorteil der ausländischen Unternehmen, auch in anderen Technologien. Beispielsweise vereint Google Maps seine bisher verfügbaren Daten mit künstlicher Intelligenz (<https://venturebeat.com/2019/06/27/how-google-maps-uses-machine-learning-to-predict-bus-traffic-delays-in-real-time/>) und kann Nutzern bessere Echtzeit-Routenempfehlungen vorschlagen (<https://kommunal.de/oepnv-echtzeitdaten-von-google-entlasten-pendler>). Wie wichtig Echtzeitinformationssysteme für deutsche Unternehmen sind, ist daran zu erkennen, dass Daimler, Audi und BMW den finnischen Kartendienst HERE 2015 kauften und die Weiterentwicklung von Echtzeitinformationssystemen für Smart City Mobility aktiv vorantreibt (<https://mobility.here.com/smart-city-mobility-7-major-cities-getting-it-right>). Es liegt im deutschen Interesse, die Entwicklung dieser Zukunftstechnologien auch in Deutschland weiterzuentwickeln.

Im Ergebnisbericht der Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 des infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH im Auftrag des BMVI wird das Thema Echtzeitinformationen/Open Data nicht vertieft, obwohl festgehalten wird, dass Multimodalgruppen (Personengruppen, die in der Regel verschiedene Verkehrsmittel benutzen) überdurchschnittlich mobile Echtzeitdienste nutzen. Der Begriff „OpenData“ wird in dem Zusammenhang gar nicht erwähnt. Ähnlich verhält es sich mit dem vom BMVI herausgegebenen „Gesamtplan Bundesverkehrswegeplan 2030“. Nicht einmal im Kapitel „Innovative Konzepte für den Verkehrsstandort Deutschland“ wird das Thema OpenData in Verbindung mit Echtzeitinformationen angesprochen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile). Lediglich in Bezug auf LKW-Parkleitsysteme werden Echtzeitinformationssysteme erwähnt.

Damit sich das vorhandene Innovationspotential in Deutschland entfalten kann, muss die Bundesregierung die Öffnung der Echtzeitfahrgastinformationen mit stärkerer Priorität vorantreiben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Aufbau eines nationalen digitalen Verkehrsinformationsverbundes mit dem Ziel einer harmonisierten Bereitstellung von Soll- und Istfahrplan-Daten über eine Plattform zu priorisieren,
2. Anbieter konzessionspflichtig betriebener ÖPNV-Leistungen zu verpflichten, ihre Fahrplandaten (Sollfahrplan sowie – soweit vorhanden und möglich – Echtzeit-Istfahrplan) unter einer standardisierten Nutzungslizenz diskriminierungsfrei zu veröffentlichen. Bedarfsträger (Nutzer) von Fahrplandaten sollen diese kostenfrei und ohne Zweckbindung nutzen dürfen. Dies soll bei Neuvergabe oder Verlängerungen von Gebiets- und Streckenkonzessionen zum Vertragsbestandteil werden,
3. sich mittels ihres Einflusses auf Plattformanbieter von Echtzeitinformationsanbietern für eine Meta-Schnittstelle einzusetzen, die zusammenfassend Zugriff auf alle verfügbaren Echtzeitfahrplaninformationen anbietet,
4. öffentliche Verkehrsverbände auf regionaler, Landes- und Bundesebene aktiv bei der Ausstattung mit Echtzeitfahrgastinformationen im Rahmen bestehender Förderprojekte stärker zu unterstützen (wichtig ist die Einbindung von Verbindungen in ländlichen Räumen),

5. sich für Regelungen einzusetzen, welche vorsehen, dass neben den eigentlichen Fahrplaninformationen auch alle zur Verarbeitung der Daten benötigten Standards, Normen etc. kostenfrei offengelegt werden.

Berlin, den 11. September 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Für kleine und mittelständische Unternehmen gibt es noch zu viele Hürden für einen effizienten Markteintritt. Das in Deutschland vorhandene Potential für innovative Verkehrskonzepte kann nur ausgeschöpft werden, wenn es einen diskriminierungsfreien Zugang zu Echtzeitfahrgastinformationen gibt. Die Bundesregierung hat die Chance, hier regulativ innovationsfreundliche Maßnahmen umzusetzen.

Die Bundesregierung hat die Möglichkeit, mitzuentcheiden, wie Echtzeitinformationen zur Verfügung gestellt werden. Beispielsweise kann sie über den DELFI-Lenkungsausschuss Einfluss auf die Priorisierung von Open Data innerhalb der „Strategie DELFI-2020“ nehmen (www.delfi.de/ueber-delfi/prinzip/organisation).

Zudem hat die Bundesregierung die Möglichkeit, durch verschiedene Förderprojekte (mFUND, Mobilität21, Mobilitätsdatenplatz (MDM) etc.) über die Entwicklung von Echtzeitdaten und deren Bereitstellung mitzubestimmen. Auch im Rahmen des für die kommenden zehn Jahre gültigen Investitionsabkommens mit der Deutschen Bahn kann die Bundesregierung ihr politisches Gewicht für vernünftige Regelungen nutzen (www.berlin.de/aktuelles/berlin/5845580-958092-bahngewinn-sackt-trotz-steigender-fahrga.html). Weiterhin kann die Bundesregierung auf gesetzgeberischem Wege erreichen, dass zumindest im Bereich des konzessionierten ÖPNV die einzelnen Verkehrsunternehmen verpflichtend ihre Fahrplandaten unter eine offene, idealerweise deutschlandweit standardisierte Nutzungslizenz stellen.

