

**Antwort****der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Jan Korte, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/3388 –**

**Einsatz von Open Data bei der Deutschen Bahn AG**

## Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://www.code.google.com/p/googletransitdatafeed/wiki/PublicFeeds)) oder der GTFS Data Exchange ([www.gtfs-data-exchange.com/](http://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](http://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.

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?

Auf dem Weg in die Informationsgesellschaft stehen Deutschland und Europa vor gravierenden Umwälzungen bei der Nutzung digitaler Medien. Der digitale Wandel, den die Bundesregierung in ihrer Digitalen Agenda 2014 bis 2017 aufgreift, ist Herausforderung und Chance zugleich für die Mobilität von morgen.

Im Mittelpunkt für die Entwicklung der Mobilität der Zukunft steht dabei die Nutzung von jederzeit und überall verfügbaren, hochgenauen Informationen, insbesondere die Vernetzung von schon vorhandenen und zukünftig zu erwartende Daten zu sinnvollen Anwendungen. Im Bereich des Datenaustauschs zur Optimierung des Verkehrsmanagements hat die Bundesregierung schon einiges erreicht. Ein wichtiger Baustein ist der Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM). Dieser ist im November 2012 offiziell zur allgemeinen Nutzung freigegeben worden.

Mit der geplanten Initiative „Modernitätsfonds“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen auf Basis vorhandener Datenbestände und unter Einbeziehung und Nutzung aktueller Forschungsthemen neue Nutzungs- und Vernetzungsmöglichkeiten auch für verkehrsträgerübergreifende Fragestellungen für den Bereich Mobilität und Verkehr entwickelt werden.

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?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beantwortet Fragen aus dem Verantwortungsbereich des in private Rechtsform überführten Unternehmens Deutsche Bahn AG (DB AG) vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996 hinsichtlich der Auslegung der §§ 105 und 108 der Geschäftsord-

nung des Deutschen Bundestages (vgl. Bundestagsdrucksache 13/6149). Die DB AG veröffentlicht ihre Verkehrs- und Fahrplandaten im Rahmen der geltenden gesetzlichen Regelungen. Die Digitale Agenda ist keine Basis für eine derartige Verpflichtung.

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?

Die DB AG veröffentlicht ihre Verkehrs- und Fahrplandaten im Rahmen der geltenden gesetzlichen Regelungen.

Ob und gegebenenfalls warum nicht allen Interessenten Daten zur Verfügung gestellt werden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

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)?

Zu den Fragen 8 und 9 wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. Erzielt die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung Erlöse mittels ihrer Verkehrsdaten?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

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?

Der Bundesregierung sind insbesondere folgende Studien bekannt:

- Graham Vickery: „Review of recent studies on PSI re-use and related market“ (2011),
- Steria Mummert: „Beyond Efficiency“ (2012),
- demosEUROPA, Warsaw Institute for Economic Studies, Microsoft: „Big & Open Data in Europe“ (2013),
- Technologiestiftung Berlin: „Digitales Gold“ (2014).

Entsprechend den Erkenntnissen dieser Potentialanalysen fördert die Bundesregierung im Rahmen ihrer Open-Data-Initiativen eine (kommerzielle wie auch nicht-kommerzielle) Weiterverwendung ihrer Daten, z. B. mit dem Aufbau des Datenportals GovData, im Bereich der Geodaten mit dem Geodatenzugangsgesetz oder mit der Unterzeichnung der G8-Open-Data-Charta und dem Beschluss des Aktionsplans zur Umsetzung der Charta.

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?

Die Bundesregierung sieht im Geodatenzugangsgesetz (GeoZG) eine Verpflichtung der DB AG, georeferenzierte Verkehrsnetzdaten „Schiene“ kostenfrei öffentlich mit INSPIRE-konformen Geodatendiensten und Metadaten bereitzustellen. Zur konkreten Umsetzung dieser Verpflichtung werden derzeit Gespräche zwischen der DB AG und dem BMVI geführt.

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?

Es wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

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)?

Im FuE-Projekt DELFIplus (FuE – Forschung und Entwicklung) sind für das Arbeitspaket „Grundlagen einer nationalen Datenintegrationsplattform“ rund 1,3 Mio. Euro (Netto) eingeplant. Gemäß dem Verkehrsministerkonferenz-Beschluss vom Herbst 2014 zur Strategie DELFI 2020 streben Länder und die DB AG an, im ersten Halbjahr 2016 einen nationalen Datensatz für öffentliche Verkehrsinformationen bereitzustellen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

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?

Die Projekte sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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.“)?

Es wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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?

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) werden von der DB AG jährlich die dem Fahrplan zugrunde liegenden Informationen in Form der VzG (Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten) für alle Strecken im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Verfügung gestellt. Der Fahrplan wird auf den Streckendaten basierend mit den Daten der Nutzer (u. a. abhängig vom Fahrzeugpark) erstellt.

Im Rahmen der Eisenbahn-Aufsicht hat das EBA Zugang zu LeiDis-NK (Leit-system Disposition Netz-Kunden) der DB Netz AG, um behördliche Überwachungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen effizient und zielgerichtet zu planen (zum Beispiel bei Güterzugkontrollen oder Begleitfahrten auf Triebfahrzeugen). Der Zugang stellt einen Hilfsdienst der DB Netz AG gemäß § 5a Absatz 5 Nummer 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dar.

Ansonsten werden dem EBA Fahrplaninformationen nicht generell, sondern im Einzelfall auf Anforderung vorgelegt, wenn dies zur Erfüllung der Aufgaben des EBA notwendig wird, beispielsweise im Rahmen von Stilllegungsverfahren oder Verfahren zur Kapazitätsreduzierung nach § 11 AEG, im Rahmen von Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG oder im Rahmen von Verfahren des Überlasteten Fahrwegs (§§ 16 ff. der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV). Die Öffentlichkeit wird über die Verfahren nach § 11 AEG auf den Internetseiten des EBA informiert, ebenso werden Planfeststellungsbescheide veröffentlicht. Die Verfahren nach EIBV werden gemäß den dortigen Vorgaben unter Beteiligung der Nutzer der Schienenwege, der Regulierungsbehörde und der betroffenen Länder durchgeführt.

Weitere Fahrplaninformationen – hierzu zählen auch die in Frage 20 angesprochenen Verspätungen – liegen dem EBA nicht vor.

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?

Die Infrastrukturdaten der Strecken werden in Dateiform von der DB AG als schützenswerte Betriebsdaten zur Verfügung gestellt; dazu zählt auch der Zustand in Form von Abweichungen von der zulässigen Geschwindigkeit abschnittsweise auf den Strecken (dauernd oder temporär). Ansonsten erfolgt die Datenübermittlung an das EBA im Einzelfall, sofern zur Erfüllung der Aufgaben (z. B. Kapazitätsverfahren, Planfeststellung etc.) erforderlich (vgl. Antwort zu Frage 19).

Darüber hinaus sind Verkehrsdaten zur Streckennutzung und Streckenverlauf über öffentliche Portale der DB (z. B. Nutzungsbedingungen) zugänglich. Solche Informationen sind im Wesentlichen auch im öffentlich zugänglichen und erhältlichen Eisenbahnatlas der Fa. Schweers und Wall enthalten.

21. Sollten dem Eisenbahn-Bundesamt keine Verkehrsdaten und bzw. oder Fahrplaninformationen der DB AG vorliegen, inwieweit kann das Eisenbahn-Bundesamt seiner Aufsichtspflicht nachkommen?

Die DB AG ist eigenverantwortlich für den Betrieb der Infrastruktur; das EBA überwacht die Einhaltung der Regeln und Vorschriften im Rahmen von Prozesskontrollen vor Ort. Sofern zur Erfüllung der aufsichtlichen Aufgaben erforderlich, werden die Daten dem EBA von der DB AG zur Verfügung gestellt.

Bei den Kontrollen blickt das EBA in erster Linie auf das sichere Betreiben der Infrastruktur. Bei nicht regelkonformen Streckenzustand wird in Stichproben überprüft, ob die Instandhaltungsregularien und ggf. Kompensationsmaßnahmen (z. B. Langsamfahrstellen) eingehalten werden. Erforderlichenfalls werden im Rahmen der Eisenbahnaufsicht einzelfallbezogene Maßnahmen angeordnet.

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?

Es wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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?

Solche Fälle sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Es wird entsprechend auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*