



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **Öffentliche Nutzbarkeit von Fahrplänen (Open Data)**

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Bundesregierung sieht im Geodatenzugangsgesetz (GeoZG) eine Verpflichtung der Deutschen Bahn AG, georeferenzierte Verkehrsnetzdaten „Schiene“ kostenfrei öffentlich mit INSPIRE-konformen Geodatendiensten und Metadaten bereitzustellen (BT-Drs. 18/3674). Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) stellt Bus- und Bahn-Fahrplandaten aus Berlin und Brandenburg in einem offenen Format bereits zur Verfügung (<http://daten.berlin.de/kategorie/verkehr>).

1. Welche gesellschaftlichen, verkehrlichen, wirtschaftlichen oder sonstigen Potenziale sieht die Landesregierung in öffentlich nutz- und weiterverwendbaren Fahrplandaten und Echtzeitinformationen?

Antwort:

Sinn von Fahrplaninformationen ist es, diese öffentlich zugänglich zu machen und damit die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen. Die Daten Dritten für eigene Auskünfte zugänglich zu machen, ist grundsätzlich sinnvoll. Dies sollte vor allem über Schnittstellen zur vorhandenen Auskunft erfolgen, um die Auskunftsqualität sicherstellen zu können. Aber auch die Weitergabe der Daten selbst an Dritte kann ein sinnvoller Weg sein, um die Information über den Nahverkehr zu verbessern.

2. Stellt der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH Bus- und Bahn-Fahrplandaten sowie Echtzeitinformationen in einem offenen Format zur öffentlichen Weiterverwendung nach Open Data-Grundsätzen zur Verfügung? Wenn nein, ab wann ist dies gegebenenfalls geplant?

Antwort:

Über eine vereinfachte Bereitstellung zur Nutzung der Fahrplandaten laufen derzeit Gespräche zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.

3. Ist es dem Land als Besteller von Verkehrsleistungen möglich, mit den Auftragnehmern zu vereinbaren, dass Fahrplandaten einschließlich Echtzeitverkehrsinformationen zur öffentlichen Weiterverwendung nach Open Data-Grundsätzen zur Verfügung gestellt werden? Wenn ja, wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht?

Antwort:

Ja. Gegenwärtig gibt es entsprechende Regeln in den neueren Verkehrsverträgen. Dieses bezieht sich aber nur auf den Schienenpersonennahverkehr. Für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (insbesondere Buslinienverkehr) ist das Land nicht Aufgabenträger.

4. Ist es dem Land als Förderer kommunaler Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs möglich, die Förderung von der Auflage abhängig zu machen, dass Fahrplandaten einschließlich Echtzeitverkehrsinformationen zur öffentlichen Weiterverwendung nach Open Data-Grundsätzen zur Verfügung gestellt werden? Wenn ja, wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht?

Antwort:

Von dieser Möglichkeit wird nicht Gebrauch gemacht.

5. Sieht die Landesregierung im Geodatenzugangsgesetz (GeoZG) eine Verpflichtung von Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbänden, georeferenzierte Verkehrsnetzdaten „Schiene“ kostenfrei öffentlich mit INSPIRE-konformen Geodatendiensten und Metadaten bereitzustellen? Wer ist wozu genau verpflichtet?

Antwort:

Fahrplandaten (wie z.B. Abfahrtszeiten) sind keine Daten bzw. Geodaten, welche unter die INSPIRE-Richtlinie fallen und damit von den betreffenden geodatenhaltenden Stellen mit INSPIRE-konformen Geodatendiensten und Metadaten bereitzustellen sind.

Georeferenzierte Verkehrsnetzdaten sind hingegen vom Anwendungsbereich der INSPIRE-Richtlinie und den die Richtlinie umsetzenden Gesetzen – dem Geodatenzugangsgesetz des Bundes (GeoZG) sowie dem Geodateninfrastrukturgesetz des Landes (GDIG) - erfasst und sind daher durch die geodatenhaltenden Stellen grundsätzlich INSPIRE-konform bereitzustellen.

Eine Verpflichtung zur Geodatenbereitstellung von Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbänden lässt sich direkt aus der INSPIRE-Richtlinie ableiten. Es fallen alle direkten und mittelbaren, bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Anwendungsbereich der INSPIRE-Richtlinie. Nichtbundeseigene Bahnen, die sich im öffentlichen Eigentum von z.B. Kommunen oder Gebietskörperschaften befinden, fallen ebenfalls darunter. Auch die kommu-

nalen Verkehrsunternehmen mit ihren Straßen-, U- und Stadtbahnen sind dem Anwendungsbereich zuzurechnen. Keine rechtliche Verpflichtung besteht für nichtbundeseigene Bahnen im privaten Eigentum.

Bei der INSPIRE-konformen Datenbereitstellung werden die geodatenhaltenden Stellen von der Koordinierungsstelle GDI-SH im Landesamt für Vermessung und Geoinformation unterstützt.

Die georeferenzierten Verkehrsnetzdaten des INSPIRE-Themas „Verkehrsnetze“ werden derzeit auf Grundlage des Digitalen Landschaftsmodells des Amtlichen Topographisch-Kartographischen Informationssystems (ATKIS Basis-DLM) über Geodatendienste bereitgestellt und sind über Metadaten recherchierbar. Such- und Darstellungsdienste sollen der Öffentlichkeit unter gewissen Voraussetzungen grundsätzlich kostenlos zur Verfügung stehen. Für Downloaddienste gilt dies nicht.

6. Welche sonstigen Verkehrsinformationen (z.B. über Parkplätze) könnten nach Einschätzung der Landesregierung im Fall ihrer freien Verwendbarkeit zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger beitragen?

Antwort:

Grundsätzlich ist eine durchgängige Information über alle Verkehrsmittel sinnvoll. Dazu gehören auch Informationen über freie Parkplätze. Diese Informationen liegen gegenwärtig allerdings nicht vor.