

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.  
zum Referentenentwurf Zweite Verordnung zur Änderung der  
Mobilitätsdatenverordnung

Sozialverband VdK Deutschland e. V.  
Abteilung Sozialpolitik  
Linienstraße 131  
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300  
Telefax: 030 9210580-310  
E-Mail: [sozialpolitik@vdk.de](mailto:sozialpolitik@vdk.de)

Berlin, 23.03.2022

*Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über zwei Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit über 70 Jahren bestehenden Verband aus.*

*Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.*

*Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.*

## **1. Zu den Zielen und Maßnahmen der Verordnung**

In Zukunft sollen unter anderem Verspätungen im ÖPNV in Echtzeit auf dem Smartphone oder an der Haltestelle ablesbar sein. Hierzu schafft die vorliegende Verordnung einen Rechtsrahmen. Mit der Verordnung soll eine bessere Vernetzung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Davon verspricht sich der Gesetzgeber einen Zugewinn an Ressourcen- und Energieeffizienz. Darüber hinaus kann es zu mehr Komfort für die Nutzer führen. Notwendig dafür ist eine zentrale Erfassung von sogenannten statischen und dynamischen Daten. Statische Daten bilden zum Beispiel die Ausstattung einer Haltestelle mit einem Aufzug ab. Dynamische Daten bilden ab, ob ein Bus pünktlich kommt oder wie viele Passagiere darin sitzen. Um diese Informationen zu bündeln, wird ein Nationaler Zugangspunkt eingerichtet. Die personenbefördernden Unternehmen oder Vermittler solcher Leistungen werden dazu verpflichtet, ihre Daten über diesen Nationalen Zugangspunkt zu veröffentlichen. Diese Verpflichtungen werden in der Mobilitätsdatenverordnung geregelt.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Als VdK begrüßen wir die Modernisierung des Personenbeförderungsrechts und die damit verbundene Novellierung der Mobilitätsdatenverordnung. In Echtzeit Informationen zu ihrer Verbindung abrufen zu können, wird unseren Mitgliedern den Alltag erleichtern.

Wichtig ist dafür, dass verpflichtend möglichst viele Informationen über die Barrierefreiheit der Verkehrsmittel geliefert werden. Auch über die Barrierefreiheit an den Haltepunkten muss informiert werden. Zudem müssen die Informationen barrierefrei dargestellt werden. Auch das Buchen und Bezahlen muss barrierefrei möglich sein. Diese allumfassende Barrierefreiheit wird bisher noch nicht erreicht. Bisher unterliegen lediglich die öffentlichen Anbieter den Bestimmungen des neu gefassten § 12 Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG). Dort wird festgeschrieben, dass Websites und mobile Anwendungen barrierefrei sein müssen. Für private Anbieter gilt dies jedoch nicht. Damit droht der Ausschluss von blinden und sehbehinderten Menschen von der Nutzung privater Angebote im ÖPNV. Gleichzeitig steigt der Anteil von den Privaten am Mobilitätsmix in den letzten Jahren stetig.

Die Mobilitätsdatenverordnung bietet die Chance, einen Überblick über die Barrierefreiheit im ÖPNV zu erlangen. Der VdK fordert schon lange, Informationen darüber umfassend und systematisch zu erheben. Hierzu wäre es vonnöten, dass alle Kriterien der Barrierefreiheit in den Katalog, der durch die Akteure zu übermittelnden Angaben, aufgenommen werden. Bisher sind verpflichtende Angaben zur Barrierefreiheit der Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten aber nicht vorgesehen.

Es sollten auch dynamische Daten zur Auslastung der Plätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufgenommen werden. Diese Daten sind die Voraussetzung dafür, dass diese Menschen ihr Recht auf Mobilität wahrnehmen können.

Im Folgenden nimmt der Sozialverband VdK Deutschland zu ausgewählten Punkten Stellung.

## 2. Zu den Regelungen im Einzelnen

### 2.1. Datenformate; Feststellung der tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung (§ 3)

Die in § 3 geregelten Vorgaben zu den Daten zur Auslastung beziehen bisher die für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen reservierten Plätze und Stellflächen nicht ein. Es wäre gut, wenn für diese speziell ausgewiesenen Plätze ebenfalls vergleichbare Messwerte erstellt und kommuniziert werden könnten. Dies würde Menschen, die auf solche Plätze angewiesen sind, ihre Fahrten und deren Planung erheblich erleichtern.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Der VdK fordert eine Überprüfung der Messinstrumente und -vorgänge. Überprüft werden soll, ob die Auslastung der Plätze für mobilitätseingeschränkte Reisende gesondert ausgewiesen werden kann. Falls dies möglich ist, fordern wir eine Aufnahme dieser Kriterien in den Katalog der zur Verfügung zu stellenden Daten.

### 2.2. Registrierung von Dritten (§ 6)

In § 6 ist geregelt, unter welchen Bedingungen sich Unternehmen beim Nationalen Zugangspunkt registrieren können. Diese haben dann Zugriff auf die zur Verfügung gestellten Daten. Die Erfassung der Angaben zur Barrierefreiheit bietet die Chance, Missstände aufzuspüren. So kann festgestellt werden, wo noch zu wenige Verkehrsmittel und Haltepunkte barrierefrei sind. Dies ist wichtig, um in der Folge mehr Barrierefreiheit herstellen zu können. Die Verbände von Menschen mit Behinderungen haben die Politik und Verkehrsunternehmen seit jeher dabei unterstützt, die Barrierefreiheit im ÖPNV auszubauen.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Der VdK fordert, dass die Verbände der Menschen mit Behinderung die Möglichkeit erhalten, auf die Daten zur Barrierefreiheit zugreifen zu können. Dadurch könnte die Unterstützung durch die Verbände in Zukunft noch zielgerichteter stattfinden.

### 2.3. Verwendung von Daten durch Dritte (§ 7)

In § 7 wird geregelt, dass Dritte, die Daten veröffentlichen, diese nicht in einer irreführenden Art und Weise darstellen dürfen. Es werden also Vorgaben zur Darstellungsweise durch die Unternehmen gemacht.

## **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Der VdK erwartet, dass die Daten barrierefrei dargestellt werden. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen werden von Informationen, die barrierebehaftet zur Verfügung gestellt werden, ausgeschlossen. Dies bezieht sich beispielsweise auf Apps, die nicht mit VoiceOver von iOS beziehungsweise TalkBack von Android kooperieren. An Haltestellen geschieht dies, wenn die Fahrgastinformationen nur schriftlich oder akustisch bereitgestellt werden. Wir als VdK befürworten eine Ausgabe, die mindestens auf dem Zwei-Sinne-Prinzip basiert.<sup>1</sup>

Deshalb fordern wir als VdK, dass in § 7 eine Verpflichtung zur barrierefreien Veröffentlichung der Daten aufgenommen wird.

Im Zuge der Beratungen zum Personenbeförderungsgesetz hat der VdK bereits folgende Forderung formuliert: Sämtliche Fahrgastinformationen, aber auch Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, müssen im Linien- und Gelegenheitsverkehr barrierefrei angeboten werden. Hierzu müssen sowohl in § 3 Absatz 1 Nr. 1a wie auch in § 3 Absatz 1 Nr. 2a entsprechende Ergänzungen vorgenommen werden. Diese Forderung möchten wir an dieser Stelle noch einmal erneuern.

## **2.4. Anlage**

In der Anlage werden die Vorgaben aus den vorherigen Paragraphen in Tabellenform konkretisiert. Hier finden sich die detaillierten Vorgaben zu den geforderten Daten, deren Formate und Standards. Es werden auch die Vorgaben zur Barrierefreiheit konkretisiert. Sie umfassen im Linienverkehr Angaben dazu, ob die Verkehrsmittel Niederflur oder rollstuhlgängig sind. Im Gelegenheitsverkehr werden Informationen zur Barrierefreiheit nach § 64c PBefG gefordert. Dazu gehört auch die Anzahl barrierefreier Fahrzeuge im Taxen- und gebündelten Bedarfsverkehr. Bei den Zugangsknoten werden die Barrierefreiheit der Zugänge (Rolltreppen, Fahrstühle) und Verkaufsstellen und Ticketautomaten erfasst. In der Novelle wird vorgeschlagen, dass diese Informationen stetig aktualisiert werden sollen.

## **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Als VdK begrüßen wir es sehr, dass die dynamischen Daten zum aktuellen Betriebsstatus der Infrastruktur aufgenommen wurden. Dies sollte schnellstmöglich und konsequent implementiert werden. Sobald es die Möglichkeit zum Abruf dieser Daten geben wird, werden diese von Menschen mit Behinderung in ihre Reisepläne integriert. Sollten sie dann die Erfahrung machen, dass defekte Aufzüge als funktionierend angekündigt sind, würde dies großes Frustrationspotenzial bieten. Die Funktionstüchtigkeit dieser Systeme sollte regelmäßig überprüft werden, um derlei Situationen zu verhindern.

---

<sup>1</sup> Vgl.: <https://barrierefreie-mobilitaet.de/haltestellen/dynamische-fahrgastinformation/>