

---

# EU-Initiative „Multimodal Digital Mobility Services“ (MDMS)

---

Öffnung des Vertriebs für digitale Plattformen

21. Juni 2023  
Annika Degen

# Mobility as a Service (MaaS)

---



MMTIS = delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 über multimodale Reiseinformationsdienste

MDMS = neue EU-Verordnung über multimodale digitale Mobilitätsdienste

# Hintergrund

---

## Europäisches Parlament: [Initiativbericht](#) über multimodale integrierte Ticketsysteme (2015)

- Verkehrssektor bekommt +/- 10 Jahre Zeit, um die Bereitstellung von Echtzeitinformationen und multimodalen Fahr- und Flugscheinen zu verbessern.
- Wenn die Branche keine hinreichende Verbesserung schafft, soll die EU-Kommission legislativ tätig werden.

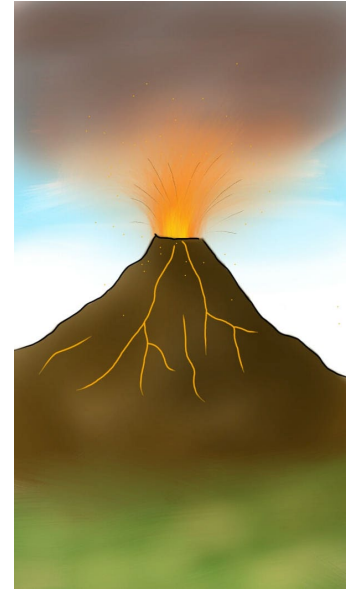
Diverse **Studien** in den vergangenen Jahren

## [EU-Strategie](#) über eine intelligente und nachhaltige Mobilität (2020)

- Kommission kündigt Gesetzesinitiative im Bereich multimodales Ticketing an.

## Multimodal Passenger Mobility Forum (MPMF) (2022)

- Expertengremium, berät die EU-KOM zur MDMS-Initiative
- VDV hat einen Sitz darin (Elmar Sticht/Annika Degen).



# VDV-Aktivitäten

## Positionspapier (Mai 2022)

- Hinweise, wie die Regulierung gestaltet sein sollte, damit sie für den ÖV passt
- auf deutsch und englisch

## Veranstaltung in Brüssel (Sept. 2022)

- Best Practice-Beispiele von MDMS-Plattformen in Deutschland
- Diskussion über EU-Regulierung

## Gespräche, Gespräche, Gespräche,...

- DG MOVE: Arbeitsebene und Hierarchie
- Austausch mit anderen Verbänden
- schriftliches Input zu Detailfragen



# MDMS-Verordnung

---

## Definition von „MDMS“

- Sämtliche digitalen Plattformen und Apps, die mehr als einen Betreiber anzeigen.
- 3 Abstufungen:
  - Level of service 01 – Reiseinformationen (mit Daten aus MMTIS)
  - Level of service 02 – Metasuchmaschine
  - Level of service 03 – MDMS, die Fahrscheine direkt an den Kunden verkaufen

## Kommission erwägt 3 mögliche Regulierungsansätze (policy options 1-3):

1. Weicher Ansatz: hauptsächlich Empfehlungen und Unterstützung der Branche, Lösungen zu finden
2. Fokus auf dem Verlinken von Mobilitätsoptionen / Fahrscheinen (per „deep link“)
3. Verpflichtung zur Öffnung des Vertriebs für bestimmte (große & gemeinwirtschaftliche) Mobilitätsanbieter

# MDMS-Verordnung: Policy Option 1

---

- **Neutrale Darstellung** von Suchergebnissen / Verkehrsunternehmen müssen **akkurate Daten** an MDMS liefern
- MDMS müssen öffentlichen Behörden die für das Verkehrsmanagement wichtigen Daten geben
- Einzelne Branchen sollen **selbst freiwillige FRAND-Prinzipien** für Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und MDMS erarbeiten (Flugverkehr, ÖPNV, Schiene, Bus/Reisebus)
- Verkehrsbranche soll sich **selbst** auf die Nutzung multimodaler **booking/payment API standards** einigen; andernfalls legt die EU-Kommission API-Normen gesetzlich fest
- **Rail journey continuation**: Branche soll **selbst** Regelung festlegen, die bestimmte Anforderungen erfüllen: offen für alle, verlässlich für Fahrgäste und MDMS, und sämtliche Bahndienste umfassend. Andernfalls legt die EU-Kommission Regeln gesetzlich fest (Weiterbeförderung mit dem **selben Betreiber**)
- Unterstützung **freiwilliger Selbstverpflichtungen** der MDMS, den **CO2-Fußabdruck** der Mobilitätsoptionen anzugeben
- Unterstützung **freiwilliger Selbstverpflichtungen** der MDMS, sich an **SUMPs** zu orientieren und die **aktive Mobilität** für erste/letzte Meile anzuzueigen

## MDMS-Verordnung: Policy Option 2

- **Neutrale Darstellung** von Suchergebnissen / Verkehrsunternehmen müssen **akkurate Daten** an MDMS liefern
- MDMS müssen öffentlichen Behörden die für das Verkehrsmanagement wichtigen Daten geben
- Kommission legt freiwillige **FRAND-Prinzipien** für Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und MDMS fest
- **MDMS, die Metasuchmaschinen sind**, müssen vertragliche Beziehungen (auf FRAND-Grundlage) mit allen interessierten Verkehrsunternehmen/Betreiber eingehen, die geographisch/modal zum MDMS passen, um auf deren Fahrscheine zu **verlinken**
- Alle Verkehrsunternehmen (Fern- und Regionalverkehr) müssen vertragliche Beziehungen (auf FRAND-Grundlage) mit interessierten MDMS eingehen, die auf die Fahrscheine des VU **verlinken** möchten
- Mitgliedstaaten müssen Aufsichts- bzw. Durchsetzungsbehörden einrichten
- Gesetzlich festgelegte booking/payment API-Normen werden genutzt, wenn einer der Vertragspartner möchte
- **Rail journey continuation**: MDMS-Verordnung legt Regeln fest (Weiterreise mit verschiedenen Betreibern); Details können durch die Branche oder per Umsetzungsrechtsakt ausgearbeitet werden
- MDMS müssen **CO2-Fußabdruck** der Mobilitätsoptionen angeben (falls Daten vorhanden)
- MDMS müssen sich an **SUMPs** orientieren; **aktive Mobilität** für erste/letzte Meile

# MDMS-Verordnung: Policy option 3

- **Neutrale Darstellung** von Suchergebnissen / Verkehrsunternehmen müssen **akkurate Daten** an MDMS liefern
- MDMS müssen öffentlichen Behörden die für das Verkehrsmanagement wichtigen Daten geben
- Kommission legt freiwillige **FRAND-Prinzipien** für Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und MDMS fest
- B2B-MDMS müssen FRAND-Prinzipien anwenden bei (neuen?) Verträgen mit Betreibern/VUs
- Besonders „große“ **MDMS (50%+ des Marktes) müssen vertragliche Beziehungen** (auf FRAND-Grundlage) mit interessierten VUs/Betreibern eingehen und auf deren Fahrscheine verlinken/diese verkaufen (je nach MDMS).
- Besonders „große“ **Verkehrsunternehmen (50%+ des Marktes) UND essentielle Verkehrsunternehmen (gemeinwirtschaftliche Verkehre) müssen vertragliche Beziehungen** (auf FRAND-Grundlage) mit interessierten MDMS eingehen und diesen ermöglichen, auf die Fahrscheine des VU zu verlinken/diese zu verkaufen
- **Berichtspflichten** für MDMS und Verkehrsunternehmen/Mobilitätsanbieter
- Mitgliedstaaten müssen Aufsichts- bzw. Durchsetzungsbehörden einrichten
- Gesetzlich festgelegte booking/payment API-Normen werden genutzt, wenn einer der Vertragspartner möchte
- **Rail journey continuation:** MDMS-Verordnung legt Regeln fest (Weiterreise mit verschiedenen Betreibern); Details können durch die Branche oder per Umsetzungsrechtsakt ausgearbeitet werden
- MDMS müssen **CO2-Fußabdruck** der Mobilitätsoptionen angeben (falls Daten vorhanden)
- MDMS müssen sich an **SUMPs** orientieren; **aktive Mobilität** für erste/letzte Meile



# MDMS-Verordnung: Diskussionspunkte mit der EU-Kommission

---

## Welche Tickets?

- ursprünglich: sämtliche Fahrscheine inkl. Abonnements
- inzwischen: **sämtliche Fahrscheine außer Abonnements**

## Anwendungsbereich?

- ursprünglich: auch städtische Verkehre (z.B. Stadtbusse) im Anwendungsbereich
- inzwischen: Kommission möchte **Stadtverkehr („tägliche Mobilität“)** raushalten
- Fokus auf Regional- und Fernverkehr

## Umgang mit integrierten Tarifprodukten?

- z.B. Verkehrsverbünde & integrierte Tarife in Städten: Wer darf bzw. muss Tickets über Plattformen vertreiben?  
Welche Tickets werden dann angeboten?
- S-Bahnen sind einerseits Eisenbahnen, andererseits in städtische Tarife integriert...
  - Hier muss noch eine Lösung gefunden werden.

# Was nun?

---

## MMTIS

- Derzeit **öffentliche Konsultation** zum Entwurf des neuen Gesetzestextes (Deadline: 28. Juni 2023)
- Link: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-EU-weites-multimodales-Reisen-neue-Spezifikationen-fur-Reiseinformationsdienste\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-EU-weites-multimodales-Reisen-neue-Spezifikationen-fur-Reiseinformationsdienste_de)
- Veröffentlichung der del. Verordnung im **September 2023**

## MDMS

- Detaillierte Analyse der neuen Vorschläge & schriftliches Feedback an die EU-Kommission
- Entscheidung der Kommission für einen der drei Ansätze (oder eine Mischung daraus)
- Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs im **Herbst 2023**

---

# Vielen Dank.

---

Annika Degen, VDV-Europabüro  
[degen@vdv.de](mailto:degen@vdv.de)

---