

04.08.2023

Stellungnahme der Plattform Shared Mobility zu den Eckdaten für das Mobilitätsdatengesetz (MDatenG)

Die PSM begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung, einen einheitlichen Rechtsrahmen und Standards, sowohl für die öffentliche Hand als auch privatwirtschaftliche Akteure, für das Teilen von Mobilitätsdaten zu schaffen. Die Mitgliedsunternehmen der PSM erkennen den öffentlichen Wert ihrer Mobilitätsdaten an, insbesondere deren Wert, um Erkenntnisse über die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen in Deutschland zu gewinnen, Kommunen und Behörden bei der Infrastrukturplanung zu unterstützen sowie zur Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätsformen beizutragen. Die Mitglieder der PSM nehmen bereits heute eine Vorreiterrolle beim Teilen von Daten ein. Ob Mikromobilitätsunternehmen oder Vermittlungsplattform in der Personenbeförderung, ob auf gesetzlicher Grundlage oder auf freiwilliger Basis, alle Mitgliedsunternehmen der PSM teilen bereits heute Daten mit den Kommunen, in denen sie tätig sind oder mit dem National Access Point.

Die PSM unterstützt daher das Ziel des geplanten Mobilitätsdatengesetzes, eine nahtlose und multimodale Mobilität für die Menschen zu ermöglichen. Allerdings mahnen die PSM und ihre Mitglieder einige Punkte des Eckpuntepapiers an und sehen darin ihre Geschäftsmodelle und den fairen Wettbewerb gefährdet. Im Einzelnen:

Zu Eckpunkt Nr.3: Bereitstellung als offene Daten

Als Branchenverband technologieoffener Unternehmen sehen wir nicht nur die Relevanz eines Zugangs zu Daten, sondern auch das schützenswerte Gut dahinter. Für ein wettbewerbsfähiges Europa ist die Schaffung eines regulatorischen Umfeldes essenziell, welches es Unternehmen ermöglicht, im internationalen Wettbewerb zu bestehen.

Dies setzt die Gewährleistung der Hoheit eigener Daten voraus:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG):
§3a und §3b PBefG machen deutlich, dass Mobilitätsdaten des Gelegenheitsverkehrs nach den §§ 47, 49 und 50 PBefG keine offenen Daten sind, sondern der Zugriff dieser Daten nur in klar geregelten Fällen den Ordnungsbehörden, Ländern, Bundesministerien und ggfs. multimodalen Reiseinformationsdiensten zur Erfüllung ihrer gesetzlich geregelten Aufgaben zur Verfügung stehen.
- Daten zu Einzelfahrten im Gelegenheitsverkehr:
Diese Daten sind hochsensibel. Ihre Bereitstellung als offene Daten läuft Gefahr, Rechte und Freiheiten einzelner Verkehrsbeteiligter im Hinblick auf den Schutz ihrer persönlichen Daten zu gefährden. Dieses Risiko besteht insbesondere für

Fahrpersonal- und Fahrgastdaten im Rahmen von Taxi- und Mietwagenfahrten des Gelegenheitsverkehrs, da hier i.d.R. Einzelfahrten stattfinden, anders als bspw. im Schienenverkehr. Insbesondere den Vorschlag, Daten über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) offen für Nutzer beziehbar zu machen, lehnen wir kategorisch ab.

- Verfügbarkeitsdaten sowie Flottenzahlen:

Daten zur Verfügbarkeit und der Flottenzahl in Echtzeit sind in der Shared Mobility Branche wettbewerbsrelevant und sollten weiterhin dem Geschäftsgeheimnis unterstehen und nur vertrauenswürdigen Dritten, z.B. den Kommunen, verpflichtend zur Verfügung gestellt werden. Verfügbarkeitsdaten von Shared Mobility Fahrzeugen können und werden bereits heute für zahlreiche Auskunftssysteme bereitgestellt, allerdings nur wenn diese Daten als Auskunft für Endkund*innen verwendet werden. Den Shared Mobility Unternehmen muss weiterhin zugestanden werden, eine andere etwaige Nutzung dieser Daten durch Dritte im Einzelfall zu erlauben oder zu untersagen. Durch die Ermöglichung von Nutzungslizenzen sollte sichergestellt werden, dass Verfügbarkeitsdaten Wettbewerbern nicht grundsätzlich zur Verfügung stehen. Dies würde auch weiterhin dem Zweck genügen, inter- und multimodale Reiseauskünfte zu vereinfachen bzw. zu ermöglichen.

Der Erhalt der eigenen Datenhoheit ist in diesem Zusammenhang ausdrücklich notwendig. Für die Sicherstellung einer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Anbietern ist es dringlichst zu verhindern, Unternehmen zur Bereitstellung dieser Daten zu verpflichten. Vielmehr sollten Anreizsysteme geschaffen werden, die eine Datenteilung nach eigenem Ermessen incentivieren (etwa durch kostenpflichtige Modelle zur Verfügungstellung).

Zu Eckpunkte Nr.4: Vorziehen der von der EU vorgesehenen Bereitstellungspflichten

Ein Vorziehen der von der EU vorgesehenen Bereitstellungspflichten bewerten wir als sehr kritisch, da dies zu einer zeitlichen Zersplitterung der Rechtsordnungen innerhalb der EU führt. Einige der wichtigsten Mobilitätsanbieter in Deutschland sind EU-weit tätig. Für diese Unternehmen wird eine mehrfache Anpassung betrieblicher Prozesse im Zusammenhang mit Bereitstellungspflichten nötig. Die Konsequenzen wären Belastungen durch Mehrkosten und unnötigen bürokratischen Aufwand. Zudem würde eine Verschärfung der Pflichten auf Bundesebene Unternehmen in Deutschland im internationalen Vergleich klar benachteiligen. Während die angepasste Delegierte Verordnung 1926/2017 der Europäischen Kommission voraussichtlich Schutzvorkehrungen für sensible Daten von Mobilitätsanbietern vorsehen wird, fehlt eine solche Vorkehrung in den Eckpunkten vollständig.

Zu Eckpunkt Nr.6: Verpflichtungen zu Qualitätsverbesserungen für Datennutzer und Dateninhaber

Aus der Praxis ist bekannt, dass Datenerhebungen in unterschiedlichen Qualitäten erfolgen. Sofern juristische Personen bei der Datenerhebung dem im Mobilitätsdatengesetz definierten Datenqualitätsstandard nicht genügen, sollten sie aus der Pflicht, Daten zu teilen, ausgeschlossen werden, insbesondere dann, wenn eine qualitative Verbesserung der erhobenen Daten mit zusätzlichen Kosten verbunden wäre.

Zu Eckpunkt Nr.7 und Nr.8: Die Rolle von Bund und Ländern bei der Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Ein zentrales Ziel des Mobilitätsdatengesetzes sollte sein, die Digitalisierung der Verkehrsverwaltungen und Planungsämter deutschlandweit zu beschleunigen und zu vereinheitlichen. Behörden auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene müssen befähigt werden, mit Mobilitätsdaten zu arbeiten und diese selbst zu teilen. Das Mobilitätsdatengesetz sollte daher die Berichtspflichten der öffentlichen Hand verschärfen.

Die zuständigen öffentlichen Stellen sind ein wichtiger Datenlieferant, damit eine datengestützte Mobilitätswende gelingen kann. Sie müssen in der Lage sein, die relevanten Informationen, die im Zuge amtlichen Handelns anfallen, digital und zeitnah zur Verfügung zu stellen. Sie müssen außerdem sicherstellen, dass diese Daten einheitliche Datenqualität, -formate und -standards erfüllen. Beispiele sind z.B. Infrastrukturdaten wie Gehwegbreiten, Daten zur Parkraumverteilung nach Fahrzeugkategorien, Straßenraum-bezogene Bescheide wie Sondernutzungserlaubnisse und Statistiken zu Konzessionen oder Fahrpersonal im Bereich der Personenbeförderung und sonstige relevante Daten, die nicht dem Registergesetz unterliegen.

Das Mobilitätsdatengesetz sollte öffentliche Verwaltungen in die Pflicht nehmen, die Digitalkompetenzen des Personals durch Fördermaßnahmen (wie z.B. Schulungen, Bereitstellung digitaler Projektmanagementplattformen etc.) sicherzustellen, sodass ein zielgerichteter und kompetenter Umgang mit Daten gewährleistet werden kann.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit als Teil der Verbändeanhörung eine Stellungnahme zu den Eckpunkten des Mobilitätsdatengesetzes einzubringen. Allerdings möchten wir noch einmal darauf hinweisen, dass die Frist, zumal während der Urlaubszeit, sehr kurzfristig angesetzt ist und eine fachliche Bearbeitung für einen kleinen Verband nur schwer möglich ist. Wir bitten daher, bei weiteren Anhörungen angemessene Fristsetzungen entsprechend zu berücksichtigen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Becker

1. Vorsitzende der PSM