

## Stellungnahme der Plattform Shared Mobility zum Referentenentwurf des Mobilitätsdatengesetzes im Rahmen der Verbändeanhörung

### Einleitung

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 Referentenentwurfs an und sehen darin ihre Geschäftsmodelle und den fairen Wettbewerb gefährdet. Im Einzelnen:

### 1. Abstufungen bei der Bereitstellung- und Nutzung von Mobilitätsdaten

Statische Daten können von den Mitgliedern der PSM als Open-Data zur Verfügung gestellt werden und werden bereits heute teilweise als solche über den National Access Point bereitgestellt.<sup>1</sup> Eine generelle Open-Data-Pflicht, insbesondere für dynamische Daten, sieht die PSM kritisch.

Aus dynamischen Daten<sup>2</sup>, insbesondere auch Verfügbarkeitsdaten, lassen sich Rückschlüsse auf das Geschäftsmodell sowie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Unternehmens ableiten. Zudem erlaubt die Offenlegung solcher Daten, marktfernen Unternehmen profitable Märkte sowie Stadtteile zu identifizieren, bestehende Wettbewerber anzugreifen und diese zu verdrängen. Das Resultat einer solch künstlichen Konsolidierung wäre ein Rückgang der Investitionsfreudigkeit bestehender Anbieter in neue (kleinere, suburbane und ländliche) Märkte sowie höhere Preise und weniger Angebot für Endkund\*innen. Diese sollen nun unentgeltlich und frei sowohl für kommerzielle als auch nicht kommerzielle Zwecke freigegeben werden, zum Beispiel um Wettbewerbern zu ermöglichen, neue, konkurrierende Produkte aufzubauen. Dies führt zu einem unfairen Wettbewerb und zu einer Benachteiligung der bereits aktiven Anbieter. **Aus diesen Gründen sollte die Bereitstellungspflicht für dynamische Daten nur zum Zwecke der Beauskunftung von Endkund\*innen im Rahmen von multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, für die öffentliche Hand zur Verkehrsplanung sowie behördlichen Aufgabenerfüllung und für**

<sup>1</sup> Abstellzonen, Parkverbotszonen und Geschäftsgebieten, Lage der Carsharing-Stationen, Fahrzeugklassen, Bedingungen, Zahlungsmöglichkeiten.

<sup>2</sup> Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter E-Roller (E-Scooter-Sharing), E-Bikes, Carsharing, sowie von Taxen und Mietwagen im Gelegenheitsverkehr.

**Forschungszwecke bereitgestellt werden. (Potenzielle) Wettbewerber werden durch eine Registrierungspflicht vom Datenbezug ausgeschlossen und sollten diese durch ein Weitergabeverbot für gelieferte Daten auch nicht von Dritten beziehen können.** Zu den genannten Zwecken teilen die Mitglieder der PSM bereits heute im Rahmen von Lizenzvereinbarungen mit zahlreichen Kommunen, Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten und Forschungseinrichtungen vielfach (dynamische) Daten. Dazu zählen auch zahlreiche Mobility-as-a-Service-Plattformen, die anbieterübergreifend Planen, Buchen, Nutzen und das Bezahlen von Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen

## 2. Entgelte, Lizenzvereinbarungen und Registrierungspflicht

Die für das Mobilitätsdatengesetz maßgebende Delegierte Verordnung 2024/490 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste lässt Lizenzvereinbarungen und Entgelte für die Nutzung der Daten grundsätzlich zu. Der Referentenentwurf sieht in §6 (1) jedoch die "unentgeltliche" Bereitstellung und Nutzung der Mobilitätsdaten vor, was die PSM und ihre Mitglieder kritisch sehen. **Dateninhaber sollten weiterhin in der Lage sein, Kosten für die Bereitstellung, Verbreitung und Erhebung ihrer Daten anzusetzen, weil diese von den Unternehmen über Jahre hinweg mit hohen Investitionen und enormen unternehmerischen Risiken erhoben wurden.**

Die Bedingungen für die Datennutzung können laut dem Referentenentwurf zwar in Lizenzvereinbarungen geregelt werden - jedoch nur in Form von "Standard-Lizenzen", die im Anschluss an das Inkrafttreten des Gesetzes vom Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten ausgearbeitet werden sollen. Es ist unklar, wie diese Standard-Lizenzen ausgestaltet werden, ob und welche Schutzmechanismen für wettbewerbsrelevante Daten diese enthalten werden. **Wie unter Punkt 1 erläutert, sollten die Lizenzvereinbarungen ein Weitergabeverbot für gelieferte Daten an Dritte enthalten, damit der Bezug von Daten durch (potenzielle) Wettbewerber ausgeschlossen werden kann. Es ist daher notwendig, dass diese Standard-Lizenzen bereits parallel zum Gesetzgebungsprozess definiert werden.**

In diesem Zusammenhang ist auch kritisch zu sehen, dass Daten über den NAP zukünftig ohne Registrierung zugänglich sein sollen. Damit wäre es für Dateninhaber nicht mehr nachvollziehbar, von wem und zu welchem Zweck seine Daten tatsächlich genutzt werden. **Deshalb fordert die PSM und ihre Mitglieder eine Registrierungspflicht, bei der zwischen der öffentlichen Hand, Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, Forschungseinrichtungen und Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen (Shared Mobility, Taxi- und Mietwagenunternehmen) unterschieden wird.** Dies würde Dateninhabern erlauben, wettbewerbsrelevante Daten nur Parteien mit einem berechtigten Interesse<sup>3</sup> zugänglich zu machen und (potenzielle) Mitbewerber von einer Nutzung auszuschließen. Private Shared Mobility Unternehmen sind zwar oftmals Partner, aber teilweise auch Wettbewerber multimodaler Auskunftssysteme.

Das Ziel der Bundesregierung muss daher in einem fairen Ausgleich zu den legitimen privatwirtschaftlichen Interessen der Shared Mobility Unternehmen stehen, deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit notwendig ist, um den Menschen in Deutschland überhaupt multimodale Mobilitätsdienste anbieten zu können. Das Resultat des Referentenentwurfs wäre zudem eine weitere Vermehrung und Verbreitung von verbraucherunfreundlichen und wenig genutzten multimodalen Auskunftssystemen, wie es sie heute bereits vielfach gibt. Der Entwurf ermöglicht lediglich eine

---

<sup>3</sup> Die öffentliche Hand, Reiseinformationsdienste sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste und Forschungseinrichtungen.

oberflächliche Integration der Mobilitätsdienste in die Auskunftssysteme, bei der die Kund\*innen bei der Auswahl und Buchung eines Angebots immer noch auf die Webseite oder App des Angebots weitergeleitet werden. Erfolgreiche und akzeptierte multimodale Auskunftssysteme, wie beispielsweise Jelbi, HVV Switch oder Redy, zeichnet dagegen einen hohen Grad an Integration (Tiefenintegration) zwischen den Mobilitätsanbietern und dem Auskunftssystem aus. Nur wenn die Buchung, Bezahlung und der Customer Service Support alles über eine App läuft, hat der Dienst für den/die Verbraucher\*in einen Mehrwert und stellt somit auch ein "Win-Win" für Dateninhaber und Auskunftssysteme dar. Eine solche Integration kostet allerdings enorm viel Zeit und Ressourcen auf beiden Seiten, erfordert detaillierte Abstimmungsprozesse und lässt sich somit nicht per Gesetz erzwingen.

Der Referentenentwurf nennt als Punkt 7 in der Zielstellung "die Ermöglichung anbieterübergreifender digitaler Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen". Die digitale Bezahlung wird allerdings explizit nicht in dem Entwurf geregelt, sondern wie oben beschrieben nur die oberflächliche Anzeige von multimodalen Dienstleistungen. Die PSM regt daher an, dieses Ziel aus dem Entwurf zu streichen.

### 3. Reziproke Datenteilungspflichten, Erfüllungsaufwand und handwerkliche Mängel

Der Referentenentwurf räumt dem Bundesamt für Logistik und Mobilität zur Durchführung des Gesetzes in §11 zahlreiche Kompetenzen gegenüber Dateninhabern ein, wie beispielsweise die Anordnung der Bereitstellung von Mobilitätsdaten oder die Beachtung der Vorgaben zu Standard-Lizenzen. Die PSM und ihre Mitglieder begrüßen dies grundsätzlich, da dadurch eine bessere Durchsetzung der bestehenden Pflichten zur Datenbereitstellung gewährleistet werden kann. **Unverständlich ist jedoch, das in Absatz 2 und 3 Behörden gemäß § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von den Durchsetzungsmaßnahmen ausdrücklich ausgenommen werden. Ein zentrales Ziel des Mobilitätsdatengesetzes sollte sein, die Digitalisierung der Verkehrsverwaltungen und Planungsämter deutschlandweit zu beschleunigen und zu vereinheitlichen.** 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. Um die Reziprozität zwischen privaten und öffentlichen Dateninhabern bei der Bereitstellung von Daten zu gewährleisten, ist es notwendig, dass das Bundesamt für Logistik und Mobilität auch gegenüber Behörden anordnungsbefugt ist.

Im Hinblick auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft, der im Entwurf mit nur 9 079 000 Euro beziffert wird, ist ebenso unklar, wie diese Zahl zustande gekommen bzw. errechnet worden ist. Weder die PSM, noch ihre Mitgliedsunternehmen, noch die im Bundesverband Carsharing (bcs) aktiven Unternehmen wurden im Zuge der Ermittlung dieser Zahl befragt. Die PSM schätzt die Kosten des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft um ein Vielfaches höher ein.

Der Referentenentwurf ist handwerklich unfertig, unübersichtlich und an manchen Stellen nicht mehr aktuell. So wird an einigen Stellen auf die EU Delegierte Verordnung 2017/1926 verwiesen, obwohl diese im November 2023 von der Verordnung 2024/490 abgelöst wurde. Es ist somit zum Beispiel völlig unklar, ob die neuen Anhänge der Verordnung 2024/490 oder wie in §4 (1) beschrieben die veralteten Anhänge der Verordnung 2017/1926 greifen.

Der Referentenentwurf ist in seiner jetzigen Form nicht zielgerecht und bedroht dabei existierende und funktionierende Geschäftsmodelle, um im Gegenzug abstrakte, kaum greifbare und bislang noch nicht



Plattform  
Shared  
Mobility

konzipierte Geschäftsideen zu ermöglichen. Gleichzeitig lässt das Gesetz einen Großteil der Mobilitätswelt, nämlich die Daten der öffentlichen Verwaltungen sowie der fast 50 Millionen privat genutzten PKW in Deutschland völlig außen vor. Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und die Geschäftsgrundlage der Shared Mobility Anbieter nicht zu gefährden, ist es unerlässlich, dass diese weiterhin die Kontrolle über ihre Echtzeitdaten behalten.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Verbändeanhörung teilzunehmen und stehen gerne für Rückfragen und weitere Diskussionen zur Verfügung.

Martin Becker, 1. Vorsitzender  
Dustin Williams, 2. Vorsitzender

Plattform Shared Mobility  
shared-mobility.eu

Geschäftsstelle  
c/o elfnullef GmbH  
Albrechtstr. 13, 10117 Berlin  
geschaeftsstelle@shared-mobility.eu  
Lobbyregister Nr.: R003678

Vertretungsberechtigt:

1. Vorsitzender Martin Becker  
2. Vorsitzender Dustin Williams

Arbeitsgruppe Mikromobilität  
Alexander Jung  
mikromobilitaet@shared-mobility.eu

Arbeitsgruppe Ridesharing  
Martin Kumstel  
ridesharing@shared-mobility.eu