

STELLUNGNAHME

zum Referentenentwurf für ein Mobilitätsdatengesetz (MDG) und einer Mobilitätsdaten-Bundeskoordinationsverordnung (BuMDV)

Berlin, 29.05.2024

Mobilitätsdaten spielen bei der digitalen Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft eine zunehmend wichtige Rolle. Die Anzahl und Menge der verfügbaren Mobilitätsdaten ist dabei durch technische Innovationen im Bereich der Mobilität und neue, datenbasierte, Geschäftsmodelle in den letzten Jahren gewachsen. Die Nutzung dieser Daten etwa für intermodale Mobilitätsangebote oder Smart-City-Projekte ermöglichen eine Vielzahl von Vorzügen, z.B. bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit, einer besseren Steuerung von Verkehrsflüssen, sowie der Einsparung von CO₂ im Verkehrssektor. Auch lässt sich, durch eine gesteigerte Attraktivität des ÖPNV und der verstärkten Nutzung von Sharing-Angeboten, der Flächenverbrauch für den Verkehrssektor reduzieren.

Die Bundesregierung hat dieses Potenzial erkannt und im Koalitionsvertrag ein Mobilitätsdatengesetz vereinbart. Es soll u.a. die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten in ausreichend hoher Qualität verbessern und bestehende Vorgaben aus der EU-Gesetzgebung bündeln. Für das Mobilitätsdatengesetz liegt nun der Entwurf vor. Zusätzlich wurden durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Verordnung zur Konkretisierung der Aufgaben des nach §7 MDG zu gründenden Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten vorlegt. eco – Verband der Internetwirtschaft hat zu den vorliegenden Entwürfen folgende Anmerkungen.

1. Zum Anwendungsbereich gemäß §1 MDG

Wie aus §1 hervorgeht, ergibt sich der Anwendungsbereich des Mobilitätsdatengesetzes im Wesentlichen aus der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, sowie den Delegierten Verordnungen (DelVO), die zur Ergänzung der Richtlinie erlassen wurden. Aus Sicht der Internetwirtschaft ist die sich aus der komplexen Rechtslage im Zusammenhang mit der Nutzung und der Bereitstellung von Daten ergebende Unsicherheit eines der größten Hemmnisse für mehr gemeinsame Nutzung von Mobilitätsdaten. eco unterstützt daher die Bündelung der Bestimmungen aus der europäischen Regulierung in einem Mobilitätsdatengesetz.

Mit diesem eng gefassten Anwendungsbereich für das Gesetz wurde nach Auffassung von eco jedoch die Chance verpasst, Regelungslücken, die sich aus der europäischen Rechtslage ergeben, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeugdaten zu schließen. Als Verband der Internetwirtschaft sieht eco einen hohen Mehrwert von Fahrzeugdaten für innovative, datengetriebene Geschäftsmodelle und würden eine Einbeziehung dieser Daten begrüßen.



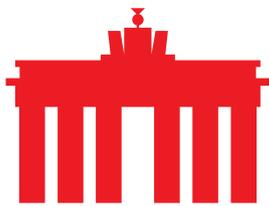
2. Zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten gemäß §4 und §5 MDG

Durch das Mobilitätsdatengesetz sollen bereits bestehende Bereitstellungspflichten für Dateninhaber von Mobilitätsdaten zusammengefasst werden. Sie umfassen gemäß § 5 auch den Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten und vom Linienbedarfsverkehr und vom gebündelten Bedarfsverkehr. Diese können vom Dateninhaber über ein vorhandenes Landessystem oder den Nationalen Zugangspunkt (NAP) bereitgestellt werden, um den Bestimmungen zu entsprechen. Um die Auffindbarkeit von Mobilitätsdaten zu verbessern und einheitliche Standards zu unterstützen, sollte nach Auffassung von eco eine zentrale Plattform das Ziel sein, auf der Datennutzer einfach auf interoperable und standardisierte Mobilitätsdaten zugreifen können. Aus Sicht der Internetwirtschaft ist hier eine europäische Lösung einer rein nationalen Lösung langfristig vorzuziehen.

Um darüber hinaus zusätzliche Bürokratie für Mobilitätsanbieter zu verhindern, muss nach Ansicht von eco aus dem Gesetz klar hervorgehen, dass nur solche Daten unter die Bereitstellungspflicht fallen, die bereits in digitalisierter und maschinenlesbarer Form erhoben werden und vorliegen. Im Zusammenhang mit der Bereitstellungspflicht für Dateninhaber von Mobilitätsdaten braucht es zudem klare Handreichungen bezüglich möglicher Konflikte mit der DSGVO. Dies ist aus Gründen der Rechtssicherheit unerlässlich, da sich etwa aus kleinen Datensätzen womöglich Bewegungsprofile bilden lassen.

3. Zur Datennutzung und Lizenzen gemäß § 6 MDG

Durch §6 werden die Nutzungsbedingungen für die gemäß § 4 und § 5 bereitgestellten Mobilitätsdaten konkretisiert. Dabei sollen die Bereitstellung sowie die Nutzung gemäß § 6 Absatz 1 und § 6 Absatz 2 unentgeltlich sein. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Nutzung für nicht-kommerzielle als auch für kommerzielle Zwecke. eco bewertet die kostenfreie Bereitstellung aller von dem Gesetz betroffenen Mobilitätsdaten kritisch. Für viele innovative Unternehmen der Datenwirtschaft ist die Erhebung und Aufbereitung von Daten das Ergebnis hoher Investitionen und bildet den Kern ihres Geschäftsmodells. Ohne diesen Einsatz könnten die vollen Potenziale von Mobilitätsdaten nicht genutzt werden. Im Sinne einer innovationsfördernden Datenpolitik ist es daher wichtig, dass Unternehmen von den erbrachten Dienstleistungen auch wirtschaftlich profitieren können und erstellte Datensätze zur Monetarisierung nutzen können. Im Mobilitätsdatengesetz sollte daher zumindest der im EU-Recht vorgesehene Spielraum für die Abdeckung der durch die Bereitstellung entstandenen Kosten genutzt werden. Ferner muss zwischen privatwirtschaftlich generierten Daten und Daten öffentlich finanzierter Unternehmen unterschieden werden. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass privatwirtschaftliche Anbieter einem hohen Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind und die Weitergabe von wettbewerbsrelevanten Daten zur freien Nutzung Geschäftsmodelle gefährden und die Wettbewerbsbedingungen zwischen privaten und öffentlichen Mobilitätsanbietern verzerren könnte.



Aus diesem Grund ist es aus Sicht der Internetwirtschaft unerlässlich, den Dateninhabern die Möglichkeit zu geben, bei begründetem Verdacht auf Missbrauch der zur Verfügung gestellten Daten deren Nutzung im Einzelfall zu untersagen. Daher sind klare Regeln für die Zugriffsrechte auf wettbewerbsrelevante Daten sowie deren Nutzung erforderlich. Dies sollte im weiteren Verfahren im Gesetz ergänzt werden. Darüber hinaus sollte eine Registrierung beim Nationalen Zugangspunkt weiterhin Voraussetzung für den Zugriff auf die bereitgestellten Daten sein. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um einen Missbrauch der bereitgestellten Daten verhindern zu können.

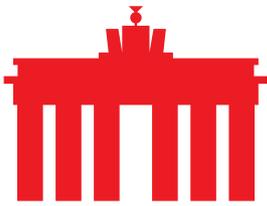
4. Zum Bundeskoordinator

Der vorliegende Entwurf sieht in §7 MDG die Schaffung eines Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten vor. Dieser soll gemäß §8 MDG die Qualität der bereitgestellten Daten überwachen und verbessern, Korrekturen an diesen vornehmen und weiteren Aufgaben erfüllen, die in dem Entwurf für die „Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators (BuMDV)“ dargelegt sind. Gemäß §2 der BuMDV zählen dazu u.a. auch die Identifizierung und Ansprache von Dateninhabern, Community Management, Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben zu Standards und Zusammenarbeit mit den Betreibern der Landessysteme und mit koordinierenden Stellen für Mobilitätsdaten auf Landesebene. Zudem soll gemäß §3 der BuMDV der Bundeskoordinator verschiedenen Leitlinien, etwa zu Datenformaten, Datenstandards und Spezifikationen und der zu nutzenden Standardlizenz.

Durch die zahlreichen Datenquellen sind gemeinsame Datenstandards im Bereich der Mobilitätsdaten unerlässlich, um die Nutzung, Zusammenführung und den Austausch der Daten zu ermöglichen. eco setzt sich dafür ein, dass diese im Rahmen von Multi-Stakeholder-Formaten entwickelt werden und zudem mindestens eine europaweite Interoperabilität sicherstellen. Dazu eignen sich nach Ansicht der Internetwirtschaft am besten die etablierten Normungsgremien. Zumindest muss die Einbindung aller relevanten Stakeholder in dem Prozess gewährleistet werden und auf bereits vorhandene Initiativen aufgesetzt werden.

Nach Ansicht der Internetwirtschaft ist die einfache Auffindbarkeit von Mobilitätsdaten essenziell. Daher begrüßt eco die Koordinierungsfunktion, die der Bundeskoordinator zwischen dem Nationalen Zugangspunkt und den Landessystemen übernehmen soll. Die Vielzahl an Portalen für die Bereitstellung von Daten erschwert bisher die Standardisierung und sorgt für zusätzliche Komplexität bei der Nutzung von Daten.

Aus dem Anhang des Mobilitätsdatengesetzes ersichtlich, dass für den Bundeskoordinator insgesamt 22 Planstellen vorgesehen sind. Angesichts des Umfangs der vorgesehenen Aufgaben könnte die Zahl der geplanten Stellen zu niedrig sein. Als Verband der Internetwirtschaft messen wir insbesondere auch der regelmäßigen Überprüfung der Datenqualität, der Pflege der Fachgemeinschaften sowie der technischen und fachlichen Unterstützung der Dateninhaber bei der Bereitstellung von Daten große Bedeutung zu. Der Bundeskoordinator muss in



diesem Zusammenhang eine Personalausstattung bekommen, die eine adäquate Erfüllung der vorgesehenen Aufgaben ermöglicht.

5. Fazit

Die Nutzung von Mobilitätsdaten ist für das Gelingen der Verkehrswende und das Erreichen der Klimaziele unerlässlich. Zudem können multimodale Verkehrsangebote für Bürger:innen einen wertvollen Beitrag zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen leisten und das vorhandene ÖPNV Angebot sinnvoll ergänzen. Darüber hinaus bilden Mobilitätsdaten auch die Grundlage für viele innovative Geschäftsmodelle. Eine effizientere Nutzung von Mobilitätsdaten durch Bündelung der bestehenden komplexen EU-Gesetzgebung und mehr Unterstützung bei der Erfüllung der bestehenden Bereitstellungspflichten durch einen zentralen Ansprechpartner sind daher positiv zu bewerten. Damit Investitionen in datengetriebene Geschäftsmodelle im Mobilitätsbereich weiterhin attraktiv bleiben, müssen aus Sicht der Internetwirtschaft jedoch einige Aspekte im weiteren Gesetzgebungsverfahren angepasst bzw. ergänzt werden. Zum einen sollte der Schutz wettbewerbsrelevanter Daten privatwirtschaftlicher Anbieter eine größere Rolle spielen und den Dateninhabern die Möglichkeit gegeben werden, nachzuvollziehen, wer die zur Verfügung gestellten Daten nutzt, um Missbrauch zu vermeiden. Zum anderen sollte der vorhandene Spielraum für die Monetarisierung der bereitgestellten Daten genutzt werden, damit insbesondere Investitionen in die Erhebung von Daten weiterhin attraktiv bleibt.

Um zusätzliche Bürokratie zu vermeiden, sollte zudem klargestellt werden, dass mit dem Gesetz keine Erhebungspflichten für Mobilitätsanbieter geschaffen werden. Die Einrichtung eines Bundeskoordinators als Ansprechpartner und Koordinator zwischen dem NAP und den Landessystemen ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Interoperabilität zwischen den Landessystemen und dem NAP kann die Auffindbarkeit von Mobilitätsdaten verbessern und die Nutzung vereinfachen. Bei der Definition gemeinsamer Datenstandards sollte unbedingt auf bereits bestehende Initiativen unter Einbeziehung aller relevanten Stakeholder aufgebaut und auf eine europaweite Interoperabilität geachtet werden. Langfristig sollte auch auf eine europäische Plattform für die Datenbereitstellung hingearbeitet werden.

Über eco: Mit rund 1.000 Mitgliedsunternehmen ist eco (www.eco.de) der führende Verband der Internetwirtschaft in Europa. Seit 1995 gestaltet eco maßgeblich das Internet, fördert neue Technologien, schafft Rahmenbedingungen und vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber der Politik und in internationalen Gremien. eco hat Standorte in Köln, Berlin und Brüssel. eco setzt sich in seiner Arbeit vorrangig für ein leistungsfähiges, zuverlässiges und vertrauenswürdigen Ökosystem digitaler Infrastrukturen und Dienste ein.