

Das Mobilitätsdatengesetz der Bundesregierung gefährdet das deutsche Carsharing

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) und seine Mitglieder unterstützen das Ziel, multimodale digitale Auskunftssysteme zu etablieren. Die deutschen Carsharing-Anbieter beliefern bereits heute 32 solcher Auskunftssysteme mit ihren Daten. Wir befürworten auch die Schaffung eines Mobilitätsdatengesetzes. Wir lehnen jedoch den von der Bundesregierung verabschiedeten Gesetzentwurf für ein Mobilitätsdatengesetz (MDG) ab. Das geplante Gesetz ist ein tiefer, schädlicher und unnötiger Eingriff in den Mobilitäts- und Carsharing-Markt.

Die größte Gefahr im BMDV-Entwurf geht von der Open-Data-Pflicht für alle Mobilitätsdaten aus. Für viele Datensätze im Carsharing ist eine Open-Data-Veröffentlichung kein Problem. Wenn aber die Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Fahrzeugen für jedermann und jede Nutzung zugänglich gemacht werden, dann führt dies zu gefährlichen Verwerfungen im deutschen Carsharing-Markt.

Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass im Mobilitätsdatengesetz für Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten von Fahrzeugen eine Ausnahme von der generellen Open-Data-Pflicht gemacht wird. Die betreffenden Daten sollen zwar für die behördliche Aufgabenerfüllung (zum Beispiel Verkehrsplanung) und zur Endkund*innen-Beauskunftung in multimodalen digitalen Auskunftssystemen zur Verfügung stehen, andere Nutzungen sollen jedoch einzeln von den Dateninhabern autorisiert werden können. Das geltende EU-Recht für Mobilitätsdaten lässt eine solche Regelung zu.

Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass im Mobilitätsdatengesetz Carsharing-Anbieter und Carsharing-Kund*innen besser vor unlauteren Geschäftspraktiken und der Verletzung von Datenschutzrechten geschützt werden.

Nachfolgend erläutern wir unsere Kritik im Einzelnen und machen konkrete Vorschläge, wie der Gesetzentwurf zum Mobilitätsdatengesetz verbessert werden kann.

Eine Open-Data-Pflicht für Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten von Carsharing-Fahrzeugen hat erhebliche schädliche Auswirkungen auf den Carsharing-Markt und die Carsharing-Anbieter

Eine Auswertung von Carsharing-Verfügbarkeitsdaten ermöglicht es, die Carsharing-Nachfrage und die darauf reagierende Auslastungssteuerung der Carsharing-Anbieter vollständig zu analysieren.

Wenn Carsharing-Verfügbarkeitsdaten jedem Interessierten für alle Zwecke zur Verfügung stehen, wird das zum Problem:

- Heute sind deutsche Carsharing-Anbieter fast als einzige in der Lage, die Auslastung und Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen langfristig im wirtschaftlichen Gleichgewicht zu halten. Anbieter aus aller Welt würden diese Fähigkeit gern kopieren. Die Open-Data Verpflichtung für Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten schafft den Wettbewerbsvorteil der deutschen Carsharing-Anbieter ab und vernichtet große Teile des Unternehmenswertes. Der wirtschaftliche Schaden für die Unternehmen geht in die Millionen.
- Auf der Basis einer Analyse der Carsharing-Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten lassen sich Carsharing-Systeme angreifen und vom Markt verdrängen. Wettbewerber können direkt bei einer Analyse der internen Finanzierungsbeziehungen zwischen den Standorten der Konkurrenz ansetzen und dann gezielt die nachfragestarken Standorte angreifen. Die Open-Data-Veröffentlichung von Carsharing-Verfügbarkeitsdaten erzeugt damit eine neue Art von Verdrängungs-wettbewerb, der davor nicht möglich war. Das ist auch ein Stück schlechte Industriepolitik: Zentrale Wettbewerbsvorteile der deutschen Carsharing-Branche werden vernichtet, zugleich können deutsche Carsharing-Anbieter keine vergleichbaren Datenbestände anderer Anbieter im Ausland nutzen, weil dort keine vergleichbaren Veröffentlichungspflichten existieren.
- In Deutschland sind Carsharing-Systeme bereits weit in die städtische Peripherie und den ländlichen Raum vorgedrungen. Unter den Bedingungen einer Open-Data-Verfügbarkeit von Verfügbarkeitsdaten fehlt für diese Expansion jede Return-on-Invest-Perspektive. Denn Carsharing-Anbieter sehen dann in Echtzeit, wo Wettbewerber Nachfragepotenzial neu erschlossen haben. Die eigenwirtschaftliche Expansion der Carsharing-Systeme in schwierige und nachfrageschwache Lagen wird daher zum Erliegen kommen. Das ist nicht im Interesse der Kommunen, die sich mehrheitlich einen Ausbau der Carsharing-Angebote wünschen.
- Auch der Bundesrat sieht in seinem Beschluss zum Mobilitätsdatengesetz (496/24) vor, dass betriebswirtschaftliche Daten zum Schutz der Wettbewerbsneutralität von der Bereitstellungspflicht nach § 4 Satz 1 ausgenommen sind.
- Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Fahrzeugen können leicht so angereichert werden, dass sie personenbeziehbar sind. Ist die Carsharing-Verfügbarkeit Open-Data bereitgestellt, wird es bald Software-Anwendungen geben, in die man Kennzeichen oder IDs von Carsharing-Fahrzeugen eingeben kann, um zu erfahren, wie lange diese gebucht und wo sie abgestellt wurden. Das ermöglicht nicht nur, die einzelnen Fahrten von Personen nachzuvollziehen – auch Bewegungsmuster und längere Abwesenheiten vom Wohnort lassen sich so ermitteln.

Im Ergebnis erzeugt die Open-Data-Pflicht für Verfügbarkeitsdaten ein teilweises Marktversagen im Carsharing-Markt, eine wirtschaftliche Destabilisierung der Carsharing-Angebote und Gefahren für die Datenschutzrechte natürlicher Personen. Das ist nicht im Allgemeininteresse. Carsharing ist nachgewiesenermaßen ein Werkzeug für Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehr. Ob auch digitale Dienste ein solches Werkzeug sein können, ist vollkommen unklar. Wir sind daher sicher, dass die undifferenzierte Open-Data-Pflicht dem Ziel widerspricht, den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu fördern und die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote zu erhöhen.

Wir fordern, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf folgende Weise nachgebessert wird:

- Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten von Carsharing-Fahrzeugen stehen nur für die behördliche Aufgabenerfüllung und zur Beauskunftung von Endkund*innen in multimodalen digitalen Auskunftssystemen zur Verfügung. Datennutzende müssen sich vor dem Bezug der Daten registrieren und verpflichten sich im Rahmen einer Standard-Nutzungsvereinbarung dazu, die bezogenen Daten durch definierte technische Routinen vor dem Zugriff durch Dritte zu schützen.

Im Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes fehlen Schutzmechanismen vor verzerrten Mobilitätsauskünften

Nach Maßgabe des derzeitigen Gesetzentwurfs darf mit bereitgestellten Mobilitätsdaten jedermann machen, was er will. Es werden umfassende Datenlieferpflichten der Dateninhaber formuliert, wichtige Pflichten für Datennutzer fehlen. Zwar wird vorgeschrieben, dass Mobilitätsdaten unverzüglich und vollständig in Informationsdienste übernommen werden müssen, die Dienste können aber das Ranking der Mobilitätsoptionen in einer Auskunft meistbietend versteigern. Da keine Registrierungspflichten für Datennutzende bestehen, lassen sich zudem Verstöße gegen die Pflicht zur Datenvollständigkeit und -aktualität in der Praxis kaum feststellen. Für Verbraucher*innen fehlt damit ein effektiver Schutz vor Mobilitätsauskünften, die von Geschäftsinteressen verzerrt sind.

Wir fordern, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf folgende Weise nachgebessert wird:

- Die in der europäischen Mobilitätsdatengesetzgebung vorgesehenen Pflichten bei der Verwendung von Mobilitätsdaten werden vollständig in deutsches Recht übernommen. Es wird eine generelle Registrierungspflicht für den Bezug von Mobilitätsdaten eingeführt.

Vorschlag für eine sachgerechte Überarbeitung des Mobilitätsdatengesetzes

Im Gesetzentwurf der Bundesregierung können diese Vorschläge auf folgende Weise umgesetzt werden (wegfallender Text ~~durchgestrichen und gelb markiert~~, neu hinzugefügter Text unterstrichen und gelb markiert):

Regierungsentwurf MDG	bcs-Vorschlag MDG
<p>§ 2 Zweck und Ziele des Gesetzes</p> <p>(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu stärken, Innovationen und neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen sowie eine bessere Datengrundlage zur behördlichen Aufgabenerfüllung bereitzustellen.</p> <p>(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck verfolgt dieses Gesetz insbesondere die</p>	<p>§ 2 Zweck und Ziele des Gesetzes</p> <p>(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu stärken, Innovationen und neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen, <u>eigenwirtschaftliche Geschäftsmodelle zu fördern</u> sowie eine bessere Datengrundlage zur behördlichen Aufgabenerfüllung bereitzustellen.</p> <p>(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck verfolgt dieses Gesetz insbesondere die</p>

<p>Ziele</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlich verfügbaren multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten zu ermöglichen 2. eine breite Verfügbarkeit und eine für die Weiterverwendung erforderliche Qualität von Mobilitätsdaten sicherzustellen, 3. Hürden bei der Nutzung von Mobilitätsdaten für potentielle Datennutzer zu minimieren, 4. verkehrsträgerübergreifend einheitliche Regeln für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu schaffen, <p>(...)</p>	<p>Ziele</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlich verfügbaren multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten zu ermöglichen 2. eine breite Verfügbarkeit und eine für die Weiterverwendung erforderliche Qualität von Mobilitätsdaten sicherzustellen, 3. Hürden bei der Nutzung von Mobilitätsdaten für potentielle Datennutzer zu minimieren, 4. <u>Dateninhaber vor einer missbräuchlichen oder schädlichen Verwendung ihrer Daten zu schützen.</u> 4. 5. verkehrsträgerübergreifend <u>möglichst</u> einheitliche Regeln für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu schaffen, <p>(...)</p>
<p>§ 4 Bereitstellung von Mobilitätsdaten; Verordnungsermächtigung</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Dateninhaber haben die in den Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 bezeichneten Daten und die zugehörigen Metadaten bereitzustellen. (2) Dateninhaber haben dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten sowie die zugehörigen Metadaten bereitzustellen. <p>(...)</p> <ol style="list-style-type: none"> (4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des 	<p>§ 4 Bereitstellung von Mobilitätsdaten; Verordnungsermächtigung</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Dateninhaber haben die in den Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 bezeichneten Daten und die zugehörigen Metadaten bereitzustellen. (2) Dateninhaber haben dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten sowie die zugehörigen Metadaten bereitzustellen. <p>(...)</p> <ol style="list-style-type: none"> (4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des

<p>Bundesrates den Detaillierungsgrad der Mobilitätsdaten des Schienenpersonenfernverkehrs, die nach Absatz 1 bereitzustellen sind, festzulegen.</p>	<p>Bundesrates den Detaillierungsgrad der Mobilitätsdaten des <u>Schienenpersonenfernverkehrs</u>, die nach Absatz 1 bereitzustellen sind, festzulegen.</p>
<p>§ 6 Datennutzung; Lizenzen; Verordnungsermächtigung</p> <p>(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich.</p> <p>(2) Mobilitätsdaten dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.</p> <p>(3) Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Im Fall des Satzes 1 sind vom Dateninhaber die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach Absatz 4 erlassenen Rechtsverordnung einzuhalten.</p> <p>(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates</p>	<p>§ 6 Datennutzung; Lizenzen; Verordnungsermächtigung</p> <p>(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich. <u>Die Kosten der Datenpflege durch die Dateninhaber gemäß § 8 übernimmt der Bund.</u></p> <p><u>(2) Für den Bezug der Mobilitätsdaten ist eine Registrierung erforderlich.</u></p> <p>(2)<u>(3)</u> Mobilitätsdaten dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.</p> <p><u>(4) Abweichend von Absatz 3 dürfen Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten von Fahrzeugen nur für die behördliche Aufgabenerfüllung und zur Beauskunftung in multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten genutzt werden. Weitere Nutzungen können die Dateninhaber erlauben. Datennutzer müssen Verfügbarkeits- und Auslastungsdaten von Fahrzeugen vor dem Zugriff Dritter schützen.</u></p> <p>(3)<u>(5)</u> Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Im Fall des Satzes 1 sind vom Dateninhaber die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach Absatz <u>6</u> erlassenen Rechtsverordnung einzuhalten.</p> <p>(4)<u>(6)</u> Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates</p>

<p>festzulegen, welche Standardlizenzen Dateninhaber zu verwenden haben.</p> <p>(5) Diensteanbieter haben Mobilitätsdaten, die über den nationalen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 unverzüglich und vollständig in die von ihnen bereitgestellten Dienste einzubeziehen.</p>	<p>festzulegen, welche Standardlizenzen Dateninhaber zu verwenden haben.</p> <p>(5)(7) Diensteanbieter haben Mobilitätsdaten, die über den nationalen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 unverzüglich und vollständig in die von ihnen bereitgestellten Dienste einzubeziehen. <u>Dabei müssen die Vorschriften in Artikel 8 Absatz 2 und 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 angewendet werden.</u></p>
---	---