

Auf einen Blick

Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – Mobilitätsdatenverordnung

Bitkom-Bewertung

Bitkom begrüßt die vom Deutschen Bundestag und Bundesrat verabschiedete Novelle zum Personenbeförderungsgesetz. Die Modernisierung des PBefG schafft damit einen lang ersehnten gesetzlichen Rahmen für eine moderne, digitale und kundenorientierte Mobilität. So wird durch die Novelle eine längst überfällige Rechtssicherheit für Pooling-Anbieter geschaffen. Die umfangreichen Potenziale neuer Mobilitätsformen werden durch die Gesetzesnovelle jedoch nicht in Gänze ausgeschöpft. Durch die vorliegenden Mobilitätsdatenverordnung zum PBefG werden nun Bereitstellungspflichten von Daten der Mobilitätsanbieter konkretisiert. Aus Bitkom-Sicht bedarfs es im VO-Entwurf weiterer Konkretisierung einzelner Aspekte bezogen auf die unterschiedlichen Mobilitätsdienste und Verkehrsarten.

Das Wichtigste

Der vorliegende Referentenentwurf sieht eine Reihe wichtiger Punkte vor. Dazu gehören:

- Die Mobilitätsdatenverordnung führt nicht zu einer Verpflichtung, weitere Daten zu generieren, die bisher gar nicht vorlagen.

Kritisch zu beurteilen sind hingegen folgende Punkte:

- Die Verordnung unterscheidet nicht zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsdiensten und deren Verkehrsarten,
- grundsätzlich sollten aus unserer Sicht die Datenbereitsteller auch Zugriff auf die im Nationalen Zugangspunkt zur Verfügung gestellten Daten haben, damit eine Gleichbehandlung der Akteure gewährleistet wird,
- der VO-E definiert die Vorgaben zur technischen Ausgestaltung der elektronischen Datenbereitstellung nicht ausreichend.

Bitkom-Zahl

62 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger würden gerne People Mover nutzen

lt. einer Studie von [Bitkom Research](#)

Stellungnahme Verordnungsentwurf des BMVI – Mobilitätsdatenverordnung

Seite 2|4

Verordnungsentwurf des BMVI – Mobilitätsdatenverordnung

12. Mai 2021

Seite 2

Bitkom
Bundesverband
Informationswirtschaft,
Telekommunikation
und Neue Medien e.V.

Michael Pfefferle
Bereichsleiter Smart City & Smart Re-
gion

T +49 30 27576-107
m.pfefferle@bitkom.org

Albrechtstraße 10
10117 Berlin

Präsident
Achim Berg

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernhard Rohleder

1 Allgemeine Anmerkungen

Bitkom begrüßt die vom Deutschen Bundestag und Bundesrat verabschiedete Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), auch wenn die Gesetzesänderung mit Blick auf die Chancen neuer Mobilitätsangebote nur ein halber Schritt in die richtige Richtung ist. Mit dem PBefG wird nun ein wichtiger Rahmen für moderne, digitale und nutzerorientierte Mobilitätslösungen geschaffen. Durch die vorliegenden Mobilitätsdatenverordnung zum PBefG werden nun Bereitstellungspflichten von Daten der Mobilitätsanbieter zur Ermöglichung einer effizienten, sicheren und umweltverträglichen Mobilität der Zukunft, zur Ermöglichung einer effizienteren Verkehrslenkung, der Kontrolle der Einhaltung von Pflichten aus dem PBefG (etwa Rückkehrpflicht) sowie zur Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste konkretisiert. Aus unserer Sicht bedarf der VO-E weiterer Konkretisierung in den einzelnen Aspekten. So formuliert der VO-E bspw. Anforderungen an Datensätze von Mobilitätsdienstleistern, die diese jedoch aufgrund der Verkehrsart grundsätzlich nicht erheben. Zudem weisen wir darauf hin, dass das PBefG keine Rechtsgrundlage für die Verpflichtung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten im Gelegenheitsverkehr begründet. Die Bereitstellung von Echtzeitdaten (bspw. dynamische Echtzeitpreise) lassen Rückschlüsse auf Geschäftsmodelle zu und bedürfen daher besonderen Schutz.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zum Referentenentwurf Stellung nehmen zu können und gehen nachfolgend auf die einzelnen Aspekte im Detail ein.

2 Detailkommentierung

Anwendbarkeit und Praxistauglichkeit der Datensätze je Verkehrsart sicherstellen

Die vorgesehenen Datensätze, die zur Beförderung von Personen im Linien- bzw. Gelegenheitsverkehr bereitzustellen sind, sind teilweise nicht genau auf die darunterfallenden Verkehrsarten zugeschnitten bzw. werden durch diese gar nicht erhoben. Dies betrifft z. B. die zu teilende Information zu Fahrplänen oder Routen im Linienbedarfsverkehr, welche von Linienbedarfsverkehren, die bedarfsorientiert flexibel

Stellungnahme

Verordnungsentwurf des BMVI – Mobilitätsdatenverordnung

Seite 3|4

fahren, de facto nicht existieren. Gleiches gilt z. B. auch für Angaben zu „Stationen für den gebündelten Bedarfsverkehr“, verglichen mit Taxistandorten, die bei Poolingverkehren de facto nicht existieren. Entsprechend müssen die in den Anlagen genannten Datenkategorien auf ihre Anwendbarkeit und Praxistauglichkeit überprüft und angepasst werden.

Keine weitere Verpflichtung zur Datengenerierung

Die Mobilitätsdatenverordnung führt nicht zu einer Verpflichtung, weitere Daten zu generieren, die bisher gar nicht vorlagen. Dies folgt daraus, dass sich die Verpflichtung nach § 3a Abs. 1 Satz 1 auf Daten bezieht, die im Zusammenhang mit der Personenbeförderung „entstehen“. Wenn z. B. ein Verkehrsunternehmen mangels technischer Ausstattung keine Echtzeit-Informationen über Verspätungen hat, dann hat es auch keine Daten, die weitergeleitet werden können. Andernfalls hätte das Gesetz ausdrücklich eine Verpflichtung zur Erhebung bestimmter Daten einführen müssen. Grundsätzlich muss gelten: Datensätze, die nicht ermittelt werden (können), müssen nicht geteilt werden.

Faire Wettbewerbsbedingungen bei der Bereitstellung von wettbewerbskritischen Informationen ermöglichen

Bestimmte Daten von privaten als auch von öffentlichen Mobilitätsanbietern sind von wettbewerblicher Relevanz. Dabei kommt u. a. die dynamische Weitergabe von Preisinformationen der Offenlegung von Geschäftsgeheimnissen gleich. Grundsätzlich sollten aus unserer Sicht die Datenbereitsteller auch Zugriff auf die im Nationalen Zugangspunkt zur Verfügung gestellten Daten haben, damit eine Gleichbehandlung der Akteure gewährleistet wird.

Geschäftssensible Echtzeitdaten müssen geschützt werden

Nach unserem Verständnis schafft das PBefG keine Rechtsgrundlage für die Pflicht zur Tiefenintegration in externe Buchungsplattformen zum Zweck einer Durchbuchung durch Drittanbieter. Da keine Buchungsoption bezweckt wird, erfüllt die Pflicht zur Bereitstellung dynamischer Echtzeitdaten durch Anbieter des Gelegenheitsverkehrs keine der drei Zweckbestimmungen nach § 3b Absatz 1 und 2 PBefG. Historische Daten in aggregierter Form sind für die Zwecke der Überprüfung und Kontrolle, Verkehrsplanung und Verkehrlenkung sowie zur Erbringung von multimodalen Reiseinformationsdiensten jeweils ausreichend. Bei den zu teilenden Echtzeitdaten, z. B. dynamische Echtzeitpreise, handelt es sich größtenteils um sensible Daten, die business-sensible Rückschlüsse auf Geschäftsmodelle ermöglichen. Sie müssen entsprechend geschützt werden.

Stellungnahme Verordnungsentwurf des BMVI – Mobilitätsdatenverordnung

Seite 4|4

Vorgaben zur technischen Ausgestaltung nicht ausreichend

Laut § 8 VO-Entwurf kann der Betreiber des Nationalen Zugangspunkts die technische Ausgestaltung der elektronischen Datenbereitstellung sowie deren Datenweitergabe näher bestimmen. Die im VO-Entwurf genannte Übersicht zur technische Ausgestaltung könnte durch den Nationalen Zugangspunkt daher im Nachhinein grundlegend verändert werden, was bei unüblichen oder ständig wechselnden Datenformaten zu einer enormen Belastung für Unternehmen werden könnte. Die Verordnung sollte die technische Ausgestaltung daher abschließend festlegen.

Die Datenherausgabe sollte in jedem Fall über das DEFAS-System erfolgen, dort können die Daten ohne technische Hürden weitergegeben werden. Andernfalls führt dies zu hohem operativem Aufwand bzgl. Datenkonvertierung und Bereitstellung.

Aufgrund der vor allem international weit verbreiteten Nutzung von GTFS-RT sollte dieses Format als gleichberechtigter Standard für alle Verkehrsarten anerkannt werden. GTFS-RT wird von zahlreichen großen Anbietern von Reiseinformationsdiensten verwendet und hat im Gegensatz zu anderen Formaten den Vorteil, dass sowohl statische als auch dynamische Daten abgebildet werden können. Dank der einfachen Nutzbarkeit in grenzüberschreitenden Verbindungen fördert eine Nutzung von GTFS-RT aktiv die Erweiterung des – bisher oft an Landesgrenzen scheiternden – europaweiten Linienverkehrs.

Bitkom vertritt mehr als 2.700 Unternehmen der digitalen Wirtschaft, davon gut 2.000 Direktmitglieder. Sie erzielen allein mit IT- und Telekommunikationsleistungen jährlich Umsätze von 190 Milliarden Euro, darunter Exporte in Höhe von 50 Milliarden Euro. Die Bitkom-Mitglieder beschäftigen in Deutschland mehr als 2 Millionen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig oder in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 80 Prozent der Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, jeweils 8 Prozent kommen aus Europa und den USA, 4 Prozent aus anderen Regionen. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem weltweit führenden Digitalstandort zu machen.