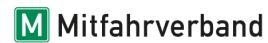


# Stellungnahme - Eckpunkte Mobilitätsdatengesetz

Stellungnahme mit Anmerkungen zum Dokument "230721 Eckpunkte MobDatenG\_BMDV"



Berlin, den 4. August 2023

Der Mitfahrverband e.V. begrüßt die Initiative der Bundesregierung zur Gestaltung eines Mobilitätsdatengesetzes:

- Das vorliegende Dokument "230721 Eckpunkte MobDatenG\_BMDV" umfasst zahlreiche positive Aspekte bezüglich der Bereitstellung von Mobilitätsdaten und ihrer freien Nutzung unter CC0 Lizenz.
- Besonders wichtige Anliegen sehen wir in der Datenstandardisierung und der Datenqualitätssicherung.
- Wir begrüßen eine unabhängige Definition der Rollen eines „Datenkoordinator“ und einer „Datenaufsicht“.
- Besonders positiv sehen wir das Engagement des Bundes auch in der Zusammenarbeit mit den Ländern. Hier wünschen wir uns, dass der Bund auch eine führende Rolle bei der Harmonisierung der Regelungen auf europäischer Ebene übernimmt, denn gerade Mobilität darf nicht an politischen Grenzen halt machen. Hier verweisen wir gerne auf Frankreich, wo diese Aufgaben bereits heute vorbildlich umgesetzt werden. Insbesondere für unser Thema "privater Fahrgemeinschaften bzw. Mitfahrvermittlungen" hat Frankreich sehr vorbildliche Entwicklungen vorzuweisen.

Während die analoge Welt des Verkehrs mit statischen Hinweisen (Schildern und festen Fahrplanaushängen) die Mobilitätsbedürfnisse nur grob und allgemein unterstützen konnte, ermöglicht die Digitalisierung mehr Individualität in der Mobilität insbesondere bei der flexiblen und spontanen Wahl und Kombination der Verkehrsmittel.

Als Mitfahrverband freuen wir uns auf einen konstruktiven Austausch.

## Ansprechpartner

Martin Hovekamp  
Vorstandsmitglied  
Mitfahrverband e.V. (gemeinnützig)  
[www.mitfahrverband.org](http://www.mitfahrverband.org)  
Tel: +49 221 42316999 - [post@mitfahrverband.org](mailto:post@mitfahrverband.org)  
Landsberger Allee 61, 10249 Berlin

Vereinsregister: VerR 38932 B

Vorstandsmitglieder: Frank Gerhardt, Uwe Hömer, Martin Hovekamp, Stephan Tschierschwitz, Robin Weidner, goFLUX Mobility GmbH (Wolfram Uerlich), Match Rider GmbH (Benedikt Kramm), ride2Go GmbH (Sven Domroes), RRive GmbH (Jan Loescher)

## Stellungnahme - Eckpunkte Mobilitätsdatengesetz

Als Mitfahrverband e.V. nehmen wir zu den folgenden Punkten Stellung und geben anschließend noch Hinweise zu problematischen Punkten im Eckpunktepapier.

### Fahrgemeinschaften als Mobilitätsdaten

Als Mitfahrverband e.V. sehen wir in privaten Fahrgemeinschaften ein großes Potenzial für den Klimaschutz durch Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Darüber hinaus werden durch Fahrgemeinschaften ohnehin stattfindende Pkw-Fahrten mit einem höheren Besetzungsgrad sinnvoll genutzt. Es wird daher empfohlen, "Fahrgemeinschaften" explizit in die Liste der Mobilitätsoptionen in den Mobilitätsdaten aufzunehmen.

Als Mitfahrverband befürworten wir, dass insbesondere individuelle Fahrgemeinschaften (nur die Routendaten) auch als offene Daten zur Verfügung gestellt werden können. Dabei werden die Persönlichkeitsrechte durch Trennung der reinen Routendaten von den persönlichen Kontaktdaten gewahrt.

Die Daten für Fahrgemeinschaften haben

- (a) zum Teil statischen Charakter (regelmäßige Angebote auf konstanten Mitfahrlinien)
- (b) und zum Teil dynamischen Charakter hinsichtlich Treffpunkt und Treffzeit, die jeweils in Echtzeit verfügbar sein sollten.
- (c) Für entsprechende Analysen und Prognosen sind auch die historischen Angebotsdaten und die der realisierten Fahrgemeinschaften zumindest als statistische Daten sehr relevant.

Da die Angebotsdaten über eine Vielzahl von Vermittlungsagenturen erhoben und vernetzt werden, ist eine Standardisierung und Qualifizierung der Datenlieferanten wichtig. (Frankreich hat hierzu gute Ansätze, deren Übertragbarkeit auf deutsche Verhältnisse zu prüfen ist).

### Infrastruktur

- Treffpunkte für Fahrgemeinschaften in Form von physischen Mitfahr-Haltepunkten (z.B. Mitfahrbänke, Haltestellen, Hubs/Säulen) und weiteren virtuellen Haltepunkten (Pick-Up/Drop-Off) sind wichtige Mobilitäts-Datenpunkte und sollen auch in Verbindung mit dem ÖPNV-Netz (Linien- und Bedarfsverkehr) genutzt werden.
- Für Fahrgemeinschaften sind in der Infrastruktur Umweltspuren und City-Mautzonen sowie P+M und P+R Parkplätze mit ihren jeweiligen Auslastungszahlen besonders relevante Mobilitätsdaten.
- Die im Bedarfsverkehr anfallenden individuellen Fahrtwünsche sollen (analog zu Mitfahrgelegenheiten) als dynamische Routendaten in Echtzeit bereitgestellt werden, so dass jeweils kurzfristig die volkswirtschaftlich optimale Bedienform für den Kundenwunsch vermittelt werden kann.

## Fahrplan für Fahrgemeinschaften

Die offenen Angebotsdaten für Fahrgemeinschaften sollen auch für die Anzeige auf Mitfahr-Abfahrtstafeln dienen. Diese Daten können auch von ÖPNV- und MaaS-Anbietern mit ihren Angeboten kombiniert werden. (Das mFUND-Projekt Mitanand in München ist ein gutes, aktuelles Beispiel für die Integration von Mitfahr- und ÖPNV-Angeboten).

## Auslastung

Durch Fahrgemeinschaften werden die benötigten Pkw besser ausgelastet (höherer Besetzungsgrad) und mit jeder Fahrgemeinschaft wird ein zusätzliches Fahrzeug eingespart, was sich auf das Gesamtverkehrsaufkommen für alle Verkehrsteilnehmer sehr positiv auswirkt (verringerter Stau / weniger Zeitverlust, verringelter Ressourcenverbrauch und weniger Emissionen).

Wir befürworten die Erhebung von Auslastungszahlen durch realisierte Fahrgemeinschaften (siehe Frankreich) und durch eine automatisierte Erhebung aus vernetzten Fahrzeugen mit freiwilliger Datenspende und entsprechender Bevorzugung von Fahrgemeinschaften im fließenden (Umweltpuren, Mautzonen) und ruhenden Verkehr (Parkberechtigung).

## Datenstandard und Datenqualität

Ein funktionierender Datenaustausch erfordert ein hohes Maß an Standardisierung der Datenformate und der zugehörigen APIs. Ein wesentliches Element ist dabei die Festlegung und Fortentwicklung von Daten- und Qualitätsstandards und deren Überprüfung mit öffentlichem Monitoring.

## „Datenkoordinator“ und „Datenaufsicht“

Wir begrüßen die Einrichtung der unabhängigen Funktionen des „Datenkoordinators“ und der „Datenaufsicht“ für Mobilitätsdaten und deren Qualität. Hier verweisen wir gerne auf Frankreich, wo diese Aufgaben bereits heute vorbildlich umgesetzt werden, so dass auch eine europäische Harmonisierung gut vorankommen kann.

## Frankreich als Vorbild für Fahrgemeinschaften

Basierend auf unseren Erkenntnissen empfehlen wir dem Verkehrsministerium den Blick nach Frankreich<sup>1</sup>, respektive dem französischen Verkehrs- und dem Energieministerium, die erst Anfang dieses Jahres eine umfassende Gesetzesvorlage für Fahrgemeinschaften auf den Weg gebracht haben. Die Handhabung, Qualitätssicherung und Aufsicht von Mobilitätsdaten werden hier zentral gesteuert und standardisiert in ein Zertifizierungssystem übersetzt. Wir sehen hier in einem regulatorischen Rahmen inhaltliche Überschneidungen von Fahrgemeinschaften, und empfehlen die Prüfung der regulatorischen Voraussetzungen und inwieweit diese auf das deutsche Rechtssystem übertragbar sind.

---

<sup>1</sup> Detailliert zu finden im „Nationalen Plan - Fahrgemeinschaften im Alltag“ der französischen Regierung im Original: [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22243\\_plan-Covoiturage\\_DP\\_V2maj.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/22243_plan-Covoiturage_DP_V2maj.pdf)

Eine übersetzte Version kann beim Mitfahrverband angefordert werden: [post@mitfahrverband.org](mailto:post@mitfahrverband.org)

## Problematische Punkte im Eckpunktepapier

Wir möchten noch auf folgende Punkte hinweisen:

- *“Im Mobilitätsdatengesetz werden beide Seiten zur Zusammenarbeit bei der Fehlerkorrektur verpflichtet.“*

Hier besteht ein Problem bei der  gegenseitigen Verpflichtung, zur Qualitätssicherung beitragen zu müssen:

- Bei offenen Daten ohne Registrierung ist die Seite der Datennutzenden i.d.R. nicht bekannt und kann daher auch nicht verpflichtet werden.
- Eine Ausdehnung der Verpflichtung auf die Datennutzenden - insbesondere auf ehrenamtlich Tätige - könnte falsche Anreize setzen, Daten von unzureichender Qualität zu liefern.

- *“API-Abrufe (rate limit) zum Schutz der technischen Systeme beschränkt.“*

Wer definiert wann und wie eventuell notwendige "rate limits"? Diese dürfen nicht zur Ausrede für den Einsatz unzureichender IT-Infrastrukturen werden.

Mindestanforderungen an die Servicequalität der Datenbereitstellung sind in einer entsprechenden Verordnung zu definieren.

- *“Daten offen ohne Registrierung zugänglich und grundsätzlich kostenlos über den NAP bereitgestellt werden“*

- Hier ist noch zu diskutieren, ob eine einfache (freiwillige oder verpflichtende) Registrierung auf der Datennutzerseite auch Vorteile für die Nutzer bieten kann, indem ein Kommunikationsweg zu ihnen eröffnet wird, der im Rahmen von Datendienständerungen, Datenqualitätsprozessen und Datennutzungsberichten hilfreich sein kann.
- Dass alle Mobilitätsdaten „grundsätzlich kostenlos“ bereitgestellt werden, ist sehr zu begrüßen. Allerdings sollte hier klargestellt werden, ob und wie von diesem Grundsatz abgewichen werden kann. Ansonsten sollte “grundsätzlich” durch “immer” ersetzt werden.