



08. Dezember 2023

Gemeinsame Stellungnahme der Plattform Shared Mobility (Bolt, Lime, Uber, Voi), MILES, TIER Mobility SE, SHARE NOW zu den Eckpunkten für das Mobilitätsdatengesetz (MDatenG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat von einigen Unternehmen und Verbänden der Shared Mobility Branche schon im Zuge der Verbändeanhörung zu den Eckpunkten des geplanten Mobilitätsdatengesetzes größtenteils kritische Rückmeldungen erhalten. Aufgrund der Risiken, die die hier beteiligten Verbände und Unternehmen in einem an den Eckpunkten angelehnten Mobilitätsdatengesetz sehen, wenden wir uns noch einmal gesondert und gemeinsam an Sie mit dem Appell, notwendige Änderungen an den Eckpunkten vorzunehmen um die Wettbewerbsfähigkeit der Branche auch zukünftig zu gewährleisten.

Grundsätzlich begrüßen wir das Ziel der Bundesregierung, die Rahmenbedingungen für die Etablierung von multimodalen digitalen Auskunftssystemen - sowie einen einheitlichen Rechtsrahmen und Standards für das Teilen von Mobilitätsdaten - zu schaffen. Viele von uns sind bereits heute multimodale digitale Mobilitätsdienstleister und/oder kooperieren mit multimodalen Auskunftssystemen, und viele von uns teilen bereits heute eine Vielzahl an statischen und dynamischen Daten mit Kommunen und Multimodalplattformen. Dieses Ziel der Bundesregierung muss allerdings 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.

Unsere zentralen Kritikpunkte am geplanten Mobilitätsdatengesetz sind die vorgesehene Open-Data-Pflicht, sowie die fehlende Reziprozität der Datenteilungspflicht für MaaS Plattformen. Ohne diese Anpassungen würde das Mobilitätsdatengesetz dem Sharing Markt irreparable Schäden zufügen sowie unfaire Wettbewerbsbedingungen schaffen. Private Shared Mobility Unternehmen sind zwar oftmals Partner, aber teilweise auch Wettbewerber multimodaler Auskunftssysteme. Insbesondere aus Echtzeitdaten, wie beispielsweise Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen, 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 solchen unorganischen Konsolidierung wäre ein Rückgang der Investitionsfreudigkeit bestehender Anbieter in neue (kleinere) Märkte sowie höhere Preise und weniger Angebot für Endkund*innen.

Shared Mobility Anbieter müssen daher auch zukünftig zwingend die Hoheit über die eigenen Echtzeitdaten in der Hand haben. Ihnen muss die Möglichkeit eingeräumt werden, diese wettbewerbsrelevanten Daten über Nutzungsvereinbarungen und Lizenzen abzusichern. So könnten beispielsweise stattdessen Anreizsysteme geschaffen werden, die eine Datenteilung nach eigenem Ermessen incentivieren (etwa durch kostenpflichtige Modelle zur Verfügungstellung).

Darüber hinaus beisst sich die Open-Data-Pflicht mit bereits existierenden Verpflichtungen und Rechtsrahmen, wie beispielsweise den Datenteilungspflichten im Personenbeförderungsgesetz, die eine Datenteilungspflicht für Mobilitätsunternehmen nur in klar geregelten Fällen und ausschließlich an Ordnungsbehörden vorsieht und geht zudem über existierende europäische Gesetzgebung hinaus. Die Ziele der Europäischen Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (MMTIS) und des Mobilitätsdatengesetzes sind nicht deckungsgleich: Während die Überarbeitung von MMTIS auf EU-Ebene darauf abzielt, ein europäisches Repository für Mobilitätsdaten zu schaffen und die Verbindung zwischen den Inhabern von Verkehrsdaten und den Nutzern zu verbessern, schreibt sie nicht vor, dass die Mobilitätsdaten in einer vollständig offenen und freien Weise geteilt werden müssen. In der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 ist eindeutig festgelegt, dass die Mobilitätsbetreiber ihre eigenen Geschäftsbedingungen und API-Registrierungsprozesse festlegen können, um ein gewisses Maß an Kontrolle über den Datenzugang und die Wiederverwendung zu behalten.

Die vollständige Öffnung der MaaS-APIs der Mobilitätsanbieter im Rahmen des DE-Mobilitätsdatengesetzes würde es den Mobilitätsanbietern fast unmöglich machen, den Überblick darüber zu behalten, wo ihre Fahrzeuge integriert sind und wie sie genutzt werden. Auch würde es den Mobilitätsbetreibern sehr schwer fallen, auszuwählen, bei welchem MaaS-Partner sie integriert werden möchten oder nicht (d.h. ein Betreiber könnte in eine Plattform integriert werden, mit der er normalerweise nicht in Verbindung gebracht werden möchte, ohne dass es eine Möglichkeit gibt, dies tatsächlich nachzuvollziehen).

Wir fordern das Bundesministerium für Digitales und Verkehr daher auf, die Eckpunkte des Mobilitätsdatengesetzes noch einmal grundlegend zu überarbeiten, um die einseitige Bevorteilung einzelner Marktteilnehmer zu verhindern.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Platform Shared Mobility (Bolt, Lime, Uber, Voi)
Miles
Tier Mobility SE
SHARE NOW