

Stellungnahme: Mobilitätsdatengesetz **Multimodale Reiseketten weiter stärken**

Mit dem Mobilitätsdatengesetz (MDG) soll ein einheitlicher Rahmen für die Erfüllung von Datenbereitstellungspflichten geschaffen werden. Dafür wird die Mobilitätsdaten-Infrastruktur institutionell und organisatorisch gestärkt. Für Dateninhaber und Datennutzer werden klare Regeln vorgegeben und mit dem Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten eine Anlaufstelle für technische und fachliche Unterstützung geschaffen. Mit den übergeordneten Zielen, die Ermöglichung und Verbesserung multimodaler Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste sowie die Sicherstellung einer verbesserten Datenverfügbarkeit und -qualität zu gewährleisten. Als etablierte Bausteine der Reiseketten tragen die Autovermieter insbesondere mit ihrer Präsenz an Verkehrsknotenpunkten wie Flughäfen oder Bahnhöfen zur Anschlussmobilität und Wertschöpfung im Reiseverkehr bei und nehmen eine Schlüsselrolle bei der Ergänzung der ÖPNV-Anbindung ein. Die Branche sieht dem Gesetzesentwurf optimistisch entgegen. Er kann zur Erreichung des übergeordneten Ziels einer stärkeren Integration multimodaler Reiseketten beitragen.

Im Detail:

Im Kern gilt für das Mobilitätsdatengesetz die Maxime, den Informationswert für die Planung der Reiseketten zu erhöhen. Der VIA begrüßt, dass der Entwurf für das Mobilitätsdatengesetz klassische Mietwagenanbieter (Selbstfahrervermietfahrzeuge) nicht explizit zur Bereitstellung dynamischer Daten wie die Echtzeit-Verfügbarkeit von Fahrzeugen verpflichtet und damit nicht über die europäische Regulierung hinausgeht. Flottenbetreiber – wie Autovermieter oder Carsharing-Unternehmen – spielen als Teil der Shared Mobility eine wichtige Rolle für die Mobilitäts- und Antriebswende. Sie kombinieren eine Vielzahl moderner Fahrzeugmodelle mit stark ausgelasteten Shared Mobility-Angeboten. Fahrzeuge von Flottenbetreibern weisen hohe Laufleistungen und Auslastungen auf und legen überdurchschnittlich viele umweltschonende Kilometer zurück. Gewährleistet wird dies durch den jungen Fahrzeugbestand, der stets den modernsten Standards entspricht und schon heute überdurchschnittlich elektrifiziert ist. Das ordnungspolitische Ziel eines höheren Informationswertes wird mit dem vorliegenden Ansatz verfolgt und den Besonderheiten des Geschäftsmodells der etablierten Autovermieter Rechnung getragen. Im Gegensatz zu verwandten nachfrageorientierten Mobilitätsdienstleistungen sind bei der Autovermietung keine einzelnen Fahrzeuge, sondern Modellklassen buchbar. Die geteilten Fahrzeuge werden dem Kunden durch das Flottenmanagement aktiv dort angeboten, wo er sie benötigt. Dieser Mechanismus funktioniert auf Basis von Vorreservierungen oder langfristigen Vereinbarungen. Das spontane "Walk-in"-Geschäft macht nur einen geringen Anteil aus, ist aber dennoch möglich. Die Echtzeit-Verfügbarkeit eines bestimmten Selbstfahrer-Mietfahrzeugs würde daher nicht zu einer besseren Planung von Reiseketten beitragen. Lediglich die Information, an welchen Standorten Selbstfahrerfahrzeuge auch kurzfristig buchbar sind.

Die Autovermieter sind mit ihrem flächendeckenden, deutschlandweiten Netzwerk von Mietwagenstationen ein entscheidender Mobilitätsbaustein im inner- und außerdeutschen Reiseverkehr. Sie tragen mit ihrer Rolle an Verkehrsknotenpunkten wie Flughäfen oder Bahnhöfen zur Anschlussmobilität und Wertschöpfung im Tourismussektor bei und nehmen eine Schlüsselrolle bei der Ergänzung der ÖPNV-Anbindung ein, die insbesondere in ländlichen Regionen unerlässlich ist. Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und dem

Einsatz sonstiger emissionsfreier Antriebsformen leisten die Autovermieter ihren Beitrag für die umweltschonende Zukunft multimodaler Reiseketten. Das Mobilitätsdatengesetz kann einen Beitrag dazu leisten, „klassische“ Verkehrsknotenpunkte wie Flughäfen und Bahnhöfe besser auf multimodale Konzepte der Anschlussmobilität auszurichten und diese Standorte zu vernetzten Mobilitäts-Hubs weiterzuentwickeln. Die Autovermieter sehen sich als integralen Bestandteil solcher Hubs, da sie mit ihren Fahrzeugen eine Brücke zu verschiedenen Fern- und Nahverkehrswegen schlagen und flächendeckend die Anschlussmobilität gewährleisten.

Nachbesserungsbedarf sieht VIA in folgenden Punkten:

- **Keine Bereitstellungs- und Erhebungspflicht:** Der Gesetzentwurf sieht keine Bereitstellungs- und Erhebungspflicht für Mobilitätsdaten vor, die noch nicht in digitaler Form vorliegen. Diese zentrale Aussage ist bisher nicht eindeutig im Gesetz verankert und sollte im Einklang mit den Diskussionen des Beteiligungsprozesses explizit ergänzt werden.
- **Klarstellung verpflichteter Unternehmen:** Auf Seite 21 bedient sich der Gesetzentwurf Daten des Unternehmensregisters, um die verpflichteten Dateninhaber nach Unternehmensklassen zu unterteilen und Kenngrößen zu definieren. Hier werden verpflichtete und nicht erfasste Mobilitätsdienste nebeneinander genannt. Das führt zu Unklarheiten und Auslegungsfragen. Die Tabelle sollte grundsätzlich angepasst werden, damit die Vermietung von Kraftwagen in dieser allgemeinen Ausführung nicht genannt wird oder weitere Informationen ergänzt werden, welche der genannten Beispiele tatsächlich als verpflichtete Dateninhaber laut MDG gelten.
- **Im Fahrzeug erzeugte Daten:** VIA unterstützt, dass im Fahrzeug erzeugte Daten nicht im Rahmen eines nationalen MDG reguliert werden sollen. Daher ist die Bundesregierung insbesondere für die neue EU-Legislaturperiode nach der Europawahl aufgefordert, sich für die Vorlage des Gesetzentwurfs einer sektorspezifische Regulierung durch die EU-Kommission einzusetzen.