

Stellungnahme

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mit Schreiben vom 16.05.2024 ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zugeleitet“ und eingeladen, diesen Entwurf bis zum 29.05.2024 zu kommentieren.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de) nimmt die Gelegenheit gerne wahr.

Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Wir begrüßen die im Entwurf formulierten Ziele des Mobilitätsdatengesetzes, insbesondere die „Ermöglichung und Verbesserung multimodaler Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste“ sowie „anbieterübergreifender digitaler Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen.“ Diese Vorhaben sind zentrale Bausteine für eine sozial-ökologische Verkehrswende. Sie fördern die Integration verschiedener Verkehrsmittel in das individuelle Reiseverhalten und erleichtern den Zugang zu umwelt- und klimaschonenden Mobilitätsangeboten jenseits des privaten Pkw. Eine nahtlose und benutzerfreundliche multimodale Mobilität erhöht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und von Sharing-Diensten, was langfristig zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und einer Verbesserung der Lebensqualität in urbanen und ländlichen Räumen führt.

Wir bewerten jedoch kritisch, inwiefern die im vorliegenden Gesetzesentwurf geplanten Regulierungen tatsächlich dazu beitragen, diese Ziele zu erreichen.

Dazu im Einzelnen:

Zu § 5: Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten, vom Linienbedarfsverkehr und vom gebündelten Bedarfsverkehr

Die Ausweitung der bislang nur im Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vorgesehenen Verpflichtung zur Bereitstellung von dynamischen und historischen Auslastungsinformationen auf den Schienenpersonenverkehr – ohne dass dafür eine EU-rechtliche Notwendigkeit besteht – sollte differenzierter vorgenommen werden. Bei bestellten Linienverkehren im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die mit Steuermitteln (ko-)finanziert werden, besteht ein nachvollziehbares öffentliches Interesse an diesen Daten. Als Grundlage für Forschungszwecke, für die kommunale und regionale Verkehrsplanung oder für Echtzeit-Reiseinformationssysteme können frei zugängliche Auslastungsinformationen dazu beitragen, den SPNV im Interesse der Nutzer und Steuerzahler zu verbessern. Gleichwohl drohen hier Zielkonflikte zwischen dem öffentlichen Interesse an den Daten und den ebenfalls begründeten unternehmerischen Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die je nach Ausgestaltung der Verkehrsverträge ein wirtschaftliches Auslastungsrisiko tragen.

Noch deutlicher wird dies im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), der in Deutschland seit der Bahnreform 1994 eigenwirtschaftlich organisiert ist. Insbesondere in diesem Verkehrsmarkt stellen Auslastungsinformationen (dynamisch und historisch) sensible Daten dar, die im Sinne eines fairen Wettbewerbs vor dem Zugriff von konkurrierenden Unternehmen geschützt sein sollten. Hier kann daher keine generelle Open-Data-Pflicht zur Anwendung kommen.

Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass der Flugverkehr (und auch der motorisierte Individualverkehr) nach dem vorliegenden Entwurf von der Pflicht zur Bereitstellung von Auslastungsdaten gänzlich ausgenommen ist. Diese ungleichmäßige Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger ist nicht nachvollziehbar und wird auch nicht begründet. Sie würde vielmehr die ungleichen intermodalen Wettbewerbsbedingungen zuungunsten des umwelt- und klimaschonenden Schienenverkehrs weiter verschärfen. Dies lehnen wir entschieden ab.

Zu § 5 Absatz 3: Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderung und zu Stellflächen für Hilfsmittel

In der Gesetzesbegründung werden zu § 5 Absatz 3 keine näheren Ausführungen gemacht; bzw. die Erläuterungen „Zu Absatz 3“ auf Seite 29 beziehen sich offensichtlich auf § 5 Absatz 4 des Gesetzestextes. Dennoch



ist dahinter die grundsätzlich positive Absicht erkennbar, Fahrgästen mit Beeinträchtigungen die Nutzung des Schienenpersonenverkehrs zu erleichtern. Ihnen soll in Zukunft ermöglicht werden, sich vor und während einer Reise darüber informieren zu können, ob ihnen in bestimmten Zügen Vorrangplätze und Stellflächen für Hilfsmittel aktuell zur Verfügung stehen (sofern es ihnen nicht ohnehin möglich ist, diese Plätze und Flächen kostenlos zu reservieren). Aktuell sind solche Daten allerdings nicht vorhanden. Selbst wenn mit hohem zusätzlichen technischen Aufwand die Echtzeit-Auslastung von Vorrangplätzen und Stellflächen für Hilfsmittel ermittelt würde, so würde dies nichts darüber aussagen, ob die Plätze und Flächen auch tatsächlich von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und ihren Hilfsmitteln belegt sind. Dies könnte dazu führen, dass ein Mensch, der auf diese Plätze und Flächen angewiesen ist, fälschlicherweise die Information erhält, diese seien für ihn nicht verfügbar – obwohl sie tatsächlich von Fahrgästen belegt werden, die nicht mobilitätseingeschränkt sind und den Platz für anspruchsberechtigte Mitreisende frei machen würden. Insofern bestünde bei einer generellen Verpflichtung zur Erhebung und Bereitstellung solcher Daten sogar das Risiko, die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit Beeinträchtigungen zu verschlechtern, anstatt sie zu verbessern. §5 Absatz 3 sollte daher gestrichen werden.

Zum Gesetzesentwurf allgemein:

Verbraucher vor unvollständigen oder irreführenden Informationen schützen

Eine höhere Attraktivität multimodaler und anbieterübergreifender Informations- und Buchungsdienste wird nur dann erreicht, wenn sich die Verbraucher auf die Güte und Neutralität der Informationen verlassen können. Dem Entwurf fehlt es aus unserer Sicht allerdings an wirksamen Regelungen für die Nutzung und Weiterverbreitung der über den NAP zur Verfügung gestellten Daten an die Endkunden. Solange nicht klar ist, wie sichergestellt werden soll, dass die bereitgestellten Mobilitätsdaten nicht-diskriminierend, korrekt und vollständig weiterverwendet werden, ist der Verbraucherschutz nicht gewährleistet.

Es werden zwar für einen späteren Zeitpunkt Leitlinien in Aussicht gestellt, „die von Dateninhabern und Datennutzern einzuhalten sind.“ Es wird aber im Gesetzesentwurf nicht näher ausgeführt, welche Themen und Vorgaben in diesen Leitlinien enthalten sein werden und wann die entsprechende Rechtsverordnung veröffentlicht werden soll.

Dahingegen wird eine Registrierungspflicht bereits jetzt in der Gesetzesbegründung „grundsätzlich“ ausgeschlossen, um die



Zugangshürden zum NAP zu minimieren. Doch eine verpflichtende Registrierung für die Weiterverwender der Daten ist die notwendige Voraussetzung, um unkompliziert nachvollziehen zu können, wer die Daten auf welche Weise verwendet. Ohne eine Registrierungspflicht würden die noch zu definierenden Leitlinien für Datennutzer somit wirkungslos bleiben. Das berechnigte Interesse der Verbraucher als auch der Datenbereitsteller überwiegt an dieser Stelle – zumal eine simple digitale Registrierung keine wesentliche Hürde für den Zugang zum NAP darstellt. Es sollte daher eine Registrierungspflicht gesetzlich vorgesehen werden.

Fehlende Regelungen zur anbieterübergreifenden Buchung und Bezahlung

Die „Ermöglichung anbieterübergreifender digitaler Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen“ wird zwar als eines der Ziele des Mobilitätsdatengesetzes explizit genannt. Es ist allerdings nicht nachvollziehbar, inwiefern das Gesetz auf dieses Ziel einzahlt. Es enthält keine entsprechenden Regelungen und auch in der Begründung wird kein Bezug zu diesem Vorhaben hergestellt. Um die Benutzerfreundlichkeit multimodaler Mobilitätsangebote zu fördern, sollte das BMDV aber in enger Abstimmung mit den betroffenen Branchenakteuren auf europäischer Ebene darauf hinwirken, klare Rahmenbedingungen für einen anbieterübergreifenden Vertrieb von Mobilitätsdienstleistungen zu definieren, die die Interessen aller Beteiligten berücksichtigen.

Berlin, 29.05.2024

