
VDV-Stellungnahme zum Entwurf der Mobilitätsdatenverordnung (Stand 29. März 2021)

I. Klarstellung erforderlich: Keine Pflicht zur Generierung von Daten

Die Pflichten zur Bereitstellung von Daten nach den neuen § 3a PBefG beziehen sich nur auf Daten, die bei den Unternehmen bereits vorhanden sind. Es wurde keine Pflicht zur Generierung von Daten eingeführt, insbesondere keine Pflicht zur technischen Nachrüstung mit automatischen Fahrgastzählgeräten und Ähnlichem. Dies entspricht dem Willen der Regierungsfraktion und lässt sich deutlich aus dem Wortlaut von § 3a PBefG ableiten (Daten ... die ... „entstehen“ ...)

Der Entwurf der Mobilitätsdatenverordnung könnte in diesem Punkt aber missverstanden werden, denn die Anlage enthält bei den dort genannten Datenkategorien keine Einschränkung.

Wir bitten daher um eine Klarstellung im Verordnungstext bzw. deren Anlage. In § 1 Nr. 1 sollte daher formuliert werden: „... Bereitstellung der in der Anlage aufgeführten, **elektronisch vorhandenen** Daten ...“ In der Anlage sollte in den beiden Überschriftsfeldern „Konkrete Daten und Informationen“ wie folgt ergänzt werden: **„soweit elektronisch vorhanden“**

Sollte dies aus regelungstechnischen Gründen nicht in Frage kommen, wäre mindestens in der Begründung zur Verordnung eine entsprechende Klarstellung erforderlich. „Die Verpflichtungen des § 3a PBefG beziehen sich auf die Daten, die bei den Unternehmen vorhanden sind. Die Verordnung regelt daher insbesondere die technische Bereitstellung der Daten, aber nicht die Generierung von Daten.“

II. Ausschluss „Dritter“ nach § 5 Abs. 2

Der Verweis auf § 3b Abs. 1 Nr. 3 PBefG ist wohl so gemeint, dass der Dritte die Daten (nur) „zur Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer“ verwenden darf. Dies ist allerdings nicht hinreichend klar und sollte präzisiert werden.

Nach der Begründung zu § 5 muss der Dritte ausgeschlossen werden. Nach dem Gesetzestext wird dem Nationalen Zugangspunkt aber nur die *Möglichkeit* eingeräumt, den Zugang zu entziehen. Dies sollte entsprechend der Begründung zwingend sein.

Außerdem muss in § 5 auch der Fall aufgenommen werden, dass der Dritte gegen die Vorgaben des § 7 verstößt (dazu siehe unten III.) Daher wird insgesamt folgender Wortlaut vorgeschlagen:

*„Sofern ein registrierter Dritter **die Daten zu anderen Zwecken als den in § 3b Absatz 1 Nummer 3 PBefG genannten verwendet oder gegen die Vorgaben nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 und 2 und § 7 verstößt, hat der Betreiber des Nationalen Zugangspunktes unmittelbar nach Kenntniserlangung dem registrierten Dritten den Zugang zu den Daten nach Absatz 1 zu entziehen.**“*

III. Bestimmungen zur Verwendung der Daten durch Dritte (§ 7)

Die Regeln zur Verwendung der Daten durch Dritte in § 7 werden ausdrücklich begrüßt, es besteht allerdings noch einiger Ergänzungsbedarf.

Die Verordnung legt nicht fest, was folgt, wenn der Dritte sich nicht an § 7 hält. Damit die Regelung wirksam ist, muss es aber eine Sanktionierungsmöglichkeit von Verstößen geben. Daher wird vorgeschlagen, dass in die Regelung über die Entziehung des Zugangs zu den Daten nach § 5 Abs. 2 aufgenommen wird, dass der Zugang auch bei Verstößen gegen § 7 zu entziehen ist. Der Wortlaut ist oben unter II. dargestellt.

Außerdem sollte § 7 um eine weitere Ziffer ergänzt werden, die klarstellt, dass Dritte die Daten zur Reiseinformation, aber nicht ohne Weiteres zum Ticketing verwenden dürfen. Eine zusätzliche Ziffer 7. sollte daher sinngemäß lauten:

„7. die Verwendung für den Verkauf von Fahrausweisen ist unzulässig, es sei denn, dass eine Vereinbarung zwischen dem Dritten und dem betreffenden Verkehrsunternehmen besteht.“

Außerdem beachtet die Verordnung den Grundsatz der Datensouveränität nicht ausreichend. Die MMTIS-VO gibt die Möglichkeit, Entgelte (Grenzkosten) für die Datenabgabe zu erhalten. Die Mobilitätsdatenverordnung hat keine ähnliche Regelung. Hiermit entfällt eine Kompensation für Aufwände bei Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Die Bundesregierung hat das Projekt Datenraum Mobilität mit dem Ziel gestartet, den Akteuren im Mobilitätsmarkt die Souveränität ihrer Daten und eine auf europäischen Werten basierenden fairen Umgang auch gegenüber Hyperscalern und Datenunternehmen zu sichern. Die Daten der Verkehrsangebote stellen ein wichtiges Asset der Unternehmer und Vermittler dar, über dessen gemeinsame Verwendung sie einen fairen Austausch finden. Eine kostenlose, ungehinderte Bereitstellung für alle Informationsanbieter bevorzugt dagegen Quasimonopolistische Hyperscaler. Für diese wäre eine faire Einnahmenaufteilung kein Hinderungsgrund, für die Verkehrsunternehmen dagegen ein gewisser Ausgleich für den Verlust dieser wichtigen Kundenschnittstelle. Die tatsächliche Regelung und der Abschluss eines digitalen Vertrages wird aktuell im Rahmen des Projektes Datenraum Mobilität (DRM) erstellt. Der NAP und der DRM folgen derselben Architektur. Dementsprechend wäre eine solche digitale vertragliche Vereinbarung in gleicher Weise verwirklichtbar.

In § 7 sollte daher eine weitere Ziffer 8. eingefügt werden, die sicherstellt, dass eine Verwendung der Daten durch Dritte eine vertragliche, entgeltliche Regelung voraussetzt.

IV. Registrierungsdaten

Wir schlagen vor, bei den Vorschriften über die Registrierungsdaten der Anbieter von Mobilitäts- und Reiseinformationsdiensten (Dritte) sicherzustellen, dass diese bei Problemen tatsächlich kontaktiert werden können. § 6 Abs. 1 Satz 1 sollte daher wie folgt gefasst werden:

Die Registrierung hat die folgenden Angaben zu erhalten:

1. den Namen und die **ladungsfähige** Anschrift des Dritten **innerhalb der Europäischen Union**, Telefonnummer **mit werktäglicher telefonischer Erreichbarkeit** sowie eine E-Mail-Adresse, ...

V. Keine Geltung für Bahnhöfe nach AEG

In der Mobilitätsdatenverordnung bzw. deren Begründung sollte klargestellt werden, dass mit Bahnhöfen im Sinne des § 3a Abs. 1 Nr. 1 c) PBefG nur Omnibus-Bahnhöfe gemeint sein können. Das Personenbeförderungsgesetz kann keine Pflichten der Betreiber von Bahnhöfen usw. nach AEG und EBO

festlegen. Dementsprechend können diese auch nicht den Verpflichtungen der Mobilitätsdatenverordnung unterfallen.

Die heutigen Systeme (DELFI, Länder, Verbände) übermitteln auch Daten der Eisenbahnen und zu Bahnhöfen und dies soll selbstverständlich auch so bleiben. Allerdings kann dies nicht in der auf das PBefG gestützten Verordnung geregelt werden.

VI. Vorgaben zur technischen Ausgestaltung, § 8

§ 8 Satz 1 bestimmt, dass der Nationale Zugangspunkt die technische Ausgestaltung näher bestimmen kann; Satz 3 sieht Entsprechendes für die Ländersysteme vor. Das ist auch angesichts der laufenden technischen Entwicklung eine sinnvolle Lösung. Wir regen allerdings an, dass dann zuvor die wesentlichen Betroffenen anzuhören sind, insbesondere um den Aufwand für Verkehrsunternehmen und Länder auf ein vertretbares Maß zu beschränken, falls vorhandene IT-Systeme für die Unterstützung von Schnittstellenformaten nachgerüstet werden müssen. Daher sollte in Satz 1 und Satz 3 der Einschub: „nach Anhörung der betroffenen Verbände“ oder eine ähnliche Formulierung aufgenommen werden.

Damit werden nicht nur die Belange der Betroffenen gewahrt, sondern vor allem auch praktische Probleme vermieden.

VII. Herausnahme des Mietomnibusverkehrs

Es wird angeregt, an geeigneter Stelle klarzustellen, dass der Mietomnibusverkehr nach § 49 Abs. 1 PBefG nicht unter die Verpflichtungen der Mobilitätsdatenverordnung fällt. Die PBefG-Novelle war insgesamt auf den ÖPNV, den Fernlinienbusverkehr (Personenfernverkehr nach § 42a) und den On-demand-Verkehr mit PKW (einschließlich des Mietwagens nach § 49 Abs. 4) gerichtet. Der Mietomnibusverkehr sollte daher, wie auch bei Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen nach § 48 PBefG der Fall ist, ausgenommen bleiben. Im Mietomnibus darf nur „ein zusammengehöriger Personenkreis“ befördert werden. Allgemein abrufbare Echtzeit-Informationen sind daher auch im Fahrgastinteresse nicht erforderlich.

VIII. Anhang

Zum Anhang der Verordnung sind in einer gesonderten Datei einige Änderungsvorschläge teils technischer, teils inhaltlicher Art enthalten. Wir möchten insbesondere darum bitten, dass die Verordnung keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Daten und keinen darüber hinausgehenden Detaillierungsgrad fordert. Viele Verkehrsunternehmen und Verbände stellen bereits heute umfangreiche Daten für die Fahrgäste zur Verfügung. Dies soll auch zukünftig weiterentwickelt werden. Die Mobilitätsdatenverordnung muss sich aber auf das gesetzliche Maß beschränken.