

## Stellungnahme zum Entwurf der Mobilitätsdatenverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs zur Mobilitätsdatenverordnung und der Möglichkeit Stellung zu nehmen. Ergänzend zu den Stellungnahmen unserer Mitgliedsunternehmen wären folgende Punkte aus unserer Sicht wichtig:

- **Grundlegende Kritikpunkte:** Bei der Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten droht aus unserer Sicht weiterhin die unübersichtliche Dreifachregulierung über PBefG, PSI-Richtlinie und delegierte EU-VO 2017/1926. Empfehlenswert wäre, an dieser Stelle nur auf die bereits in der Umsetzung befindliche delegierte EU-VO 2017/1926 abzustellen und darüber hinaus erforderliche Daten genauer zu bezeichnen. Kritische Punkte sind vor allem, dass
  - die Fristen zur Umsetzung nicht eindeutig geregelt sind,
  - die Datenlieferung den Unternehmen als Verpflichtung auferlegt wird, ohne den Erhebungsaufwand hierzu in Relation zu setzen oder die Ausnahme von „Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen“ genauer zu definieren,
  - ignoriert wird, dass der Rechtsrahmen der EU aus diesen Gründen nur ein Teilen von Daten vorsieht, wenn diese Daten (a) vorhanden sind und es (b) technisch möglich ist, ebenso ist dort eine Entgeltregelung vorgesehen,
  - Daten generell über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) geteilt werden sollen, statt abgestufte Verfahren zu differenzieren, wer welche Daten für welche Zwecke erhält; insbesondere fehlt eine Aufstellung, welche Daten für eine behördliche Kontrolle erforderlich sind,
  - sich Anwendungsbereiche zwischen PBefG/Mobilitätsdatenverordnung, PSI-Richtlinie und delegierte EU-VO 2017/1926 überschneiden und sich Vorgaben aus diesen Datenregimen (soweit bereits absehbar) teilweise widersprechen.
- **Differenzierung von Daten:** Das modernisierte PBefG sieht vor, bestimmte Datensätze aus Regulierungszwecken an relevante Behörden zu übermitteln. Die VO spiegelt eine Differenzierung von Regulierungsdaten und Daten für die Allgemeinheit nicht wider. Aus wettbewerbsrelevanten Gesichtspunkten wäre hier eine Abgrenzung der Daten erforderlich.
- **Datenformate:** Das branchenübliche Datenformat GTFS-RT sollte im VO-Entwurf ergänzt werden. GTFS-RT gilt als etablierter Standard für die Verknüpfung von intermodalem Verkehr und wird von den meisten großen Anbietern von Reiseinformationsdiensten verwendet. Eine ausschließliche Vorgabe des VDV-Formats würde international agierende Unternehmen benachteiligen.
- **Nutzung durch Dritte:** Der vorliegende Entwurf regelt keine konkrete Zuständigkeit für die Wahrnehmung und Umsetzung von Informationspflichten/Betroffenenrechten

gegenüber betroffenen Personen. Zudem wird keine Informationspflicht des NAP gegenüber den Unternehmen/Vermittlern bei erfolgter Datenweitergabe an Dritte vorgesehen. Hier besteht Konkretisierungspotenzial. Weiterhin ist eine Klarstellung des Verwendungszwecks der Daten für die reine Reisebegleitung und nicht das Ticketing notwendig.

- **Datenkategorie:** Fahrzeugpositionen und Auslastungsdaten werden in einigen Verkehrsunternehmen als personenbezogene Daten nach DSGVO betrachtet und gelten daher als besonders schützenswert. Aus diesem Grund sollte diese Datenkategorie gestrichen werden. Statt der Echtzeitstandortdaten könnte die Übermittlung von prognostizierten Abfahrt- und Ankunftszeiten für eine qualitativere Reisendeninformation sorgen.
- **Datenschutzrechtliche Anforderungen:** Erforderliche Maßnahmen zur Erfüllung von datenschutzrechtlichen Anforderungen im Sinne der DSGVO insbesondere in Bezug auf die Anonymisierung und Verschlüsselung personenbezogener Daten bei dynamischen Datensätzen werden im VO-Entwurf nicht konkretisiert. Die klare Benennung der datenschutzrechtlichen Anforderungen im VO-Entwurf an die Unternehmen ist daher nötig.
- **Technische Ausgestaltung:** Der VO-Entwurf räumt dem Betreiber des Nationalen Zugangspunktes den Handlungsraum ein, die technische Ausgestaltung der elektronischen Datenbereitstellung nachträglich zu ändern. Bei kontinuierlichem Wechsel von Daten- und Sonderformaten wäre eine fortdauernde Anpassung der Schnittstellen von unternehmerischer Seite mit einem hohen Aufwand verbunden, dem mit einer abschließenden Festlegung der technischen Auslegung entgegnet werden könnte.
- **Datenschutzmaßnahmen des NAP:** Zur Wahrung der Persönlichkeitsrechte im Hinblick auf bereitgestellte dynamische Standortdaten sollte der VO-Entwurf um Schutzmaßnahmen des NAP zum Schutz dieser Rechte ergänzt werden.
- **Mehrfachaufwand vermeiden:** Vor allem im Linienverkehr existieren bereits Übermittlungen von Echtzeitdaten von Verkehrsunternehmen an Datensysteme der Aufgabenträger. Hier sollte eine erneute Erfassung von Echtzeitdaten aufgrund der Mobilitätsverordnung vermieden werden und ein Verweis auf existierende Echtzeitdaten erfolgen
  - Ebenso übermitteln die Verkehrsunternehmen ihre Echtzeitdaten an die bestehenden Landessysteme. Die Datenformate der Branchensysteme sowie Verkehrsunternehmen decken sich jedoch nicht mit den erforderlichen Datenformaten des NAP. Infolge dessen muss sichergestellt werden, dass ein Landessystem zum Datenempfang zur Verfügung steht oder alternativ das Branchenformat vom NAP ergänzt wird.
- **Entgelte:** Gegenüber der MMTIS-VO sieht der vorliegende Entwurf keine Möglichkeit vor, ein Entgelt für die Datenabgabe zu erhalten. Somit entfällt eine Kompensation für jegliche Aufwände durch die Unternehmen und stellt des Weiteren einen Eingriff in die Datensouveränität der Unternehmen dar. Die Möglichkeit eines Entgelts für die Datenabgabe im Sinne einer Aufwandsentschädigung sollte ergänzt werden.

Da mit der Umstellung der vorhandenen Strukturen und der Erfassung von Echtzeitinformation ein erheblicher Aufwand einher geht, schlagen wir vor zur Beschleunigung der Umsetzung ein entsprechendes Förderprogramm aufzusetzen.