

Mobilitätsdaten fair teilen – Innovationen fördern

Die Mobilität der Zukunft ist digital, vernetzt, sicher und smart. Dies bietet enorme Potenziale: mehr Komfort und Anbindung, mehr Verkehrssicherheit, mehr Kapazität, mehr Energieeffizienz und mehr Nachhaltigkeit. Auf dem Weg dorthin muss ein klarer rechtlicher Rahmen geschaffen werden, auf dessen Basis Forschung, Innovationen, bessere Mobilitätsangebote, höhere Nutzerzahlen und zukunftsfähige Arbeitsplätze im Personen- und Güterverkehr entstehen können, die Werte Datensouveränität, Datenschutz und -sicherheit aber gleichermaßen erfüllt sind. Denn eines ist klar: Die Digitalisierung im Bereich Mobilität ist ein zentrales industrie- und datenpolitisches Zukunftsfeld. Deutschland muss sich dabei als Vorreiter beweisen, um als Technologiestandort im internationalen Wettbewerb digitaler Anwendungen weiterhin eine Führungsrolle einzunehmen.

Ferner ist die digitale Mobilitätswende ein zentraler Baustein zum Erreichen der Klimaschutzziele. Einen erheblichen Beitrag hierzu leistet der Umstieg vom Individual- zum öffentlichen Personennah- und Fernverkehr. Dieser Umstieg kann nur gelingen, wenn durch Datenteilen multimodales Reisen einfacher und verlässlicher möglich wird. Wir unterstützen daher europäische Bestrebungen, für den Umgang mit Mobilitätsdaten Regelungen zu treffen. Wir sind davon überzeugt, dass Deutschland durch ein Mobilitätsdatengesetz und bei der Weiterentwicklung geltender europäischer Regulierung eine zentrale und vorausdenkende Rolle einnehmen muss.

Im Mobilitätsbereich liegt der größte Mehrwert für alle Akteure im Teilen von Daten und der flexiblen Nutzung auf den verschiedenen möglichen Anwendungsfeldern. Und klar ist: Alle – sowohl Öffentliche als auch Private – sollten hierbei ihren Beitrag leisten. Da sich die Digitalisierung der Mobilität sehr dynamisch entwickelt, ist uns neben gesetzlichen Regelungen und Förderungen die Beteiligung und Sensibilisierung der Bürger*innen besonders wichtig.

1. Datenteilen im vernetzten Individualverkehr

Im Individualverkehr werden eine Vielzahl an Daten generiert (u.a. Login-Daten, Fahrpräferenzen und -verhalten oder Bewegungsprofile). Dies betrifft sowohl die Datengenerierung direkt durch das Fahrzeug, als auch die Nutzung von Verkehrsanwendungen auf dem Smartphone oder durch Navigationssysteme. Daten, die beim vernetzten Fahren entstehen, sind oft personenbezogen – oder wie beispielsweise Standortdaten – fast immer personenbeziehbar. Diese Daten sind äußerst sensibel, da die Möglichkeit der Nachverfolgung bzw. Profilerstellung besteht. Wir sind davon überzeugt, dass die Fahrzeugnutzer*innen daher die volle Kontrolle über die Speicherung, Übertragung und Nutzung der beim vernetzten Fahren anfallenden Daten haben müssen. Deshalb darf die Weitergabe von Daten aus Fahrzeugen nur nach informierter Einwilligung und einer ausdrücklichen Freigabe der Fahrzeugnutzer*innen erfolgen. Auf mögliche Gemeinwohlzwecke, die durch das Datenteilen entstehen, sollten Nutzer*innen zuvor explizit hingewiesen werden. Wo sinnvoll und für Nutzer*innen nachvollziehbar, könnten Einwilligungen zusammengefasst werden, indem Nutzungszwecke kategorisiert werden.

Aufgrund technischer Anforderungen und fehlender rechtlicher Regelungen liegen diese Fahrzeugdaten derzeit in der Hoheit der Automobilhersteller oder, bei der Vernetzung von Apps, in der Hand anderer Drittanbieter. Wir sagen aber: Mögliche Datensilos und die Monopolstellung von Gatekeepern müssen verhindert werden. Auch müssen sogenannte „Total-Buy-Out-Klauseln“, die durch ggf. undurchsichtige

Kaufverträge jegliche Datennutzung auf unbestimmte Zeit seitens einzelner Marktteilnehmer vereinbaren, unterbunden werden. Darauf sollte die Bundesregierung im Rahmen der europäischen Verhandlungen, die den Mobilitätsbereich betreffen, hinwirken – insbesondere beim Data Act.

Vor dem skizzierten Hintergrund streben wir für eine wettbewerbsneutrale Nutzung von Fahrzeugdaten ein Treuhänder-Modell an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer*innen, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen von Entwickler*innen, der Wissenschaft und betroffenen Unternehmen im internationalen Wettbewerb angemessen berücksichtigt.

Gleichzeitig ist es für Verbraucher*innen eine Herausforderung, die eigenen Daten zu verwalten. Bisherige Erfahrungen, wie beispielsweise die wiederkehrenden Nachfragen zu Präferenzen durch Cookie-Banner, machen diese Problematik deutlich. Um faire Marktbedingungen für alle Akteure zu gewährleisten, schlagen wir folgende Lösung vor: Datengenerierende (in den meisten Fällen die Fahrzeugnutzer*innen) können diese Daten freiwillig und jederzeit widerrufbar über eine unabhängige, öffentliche, neutrale Datentreuhand und über neutrale Server teilen, bei denen ein Agieren im Sinne der Verbraucher*innen verpflichtend ist. Dadurch behalten die Fahrzeugnutzer*innen auf der einen Seite die Hoheit und Souveränität ihrer Daten, können aber auf der anderen Seite das Datenmanagement abgeben. Die Datentreuhand muss die Kriterien zur Speicherung, Verwaltung und Weitergabe mit Zweckbindung sämtlicher Daten öffentlich einsehbar zur Verfügung stellen. Lösungen zum Datenmanagement, die ausschließlich in der Hand einzelner Marktteilnehmer liegen, lehnen wir ab. Die Daten im Fahrzeug müssen stattdessen über sichere, nicht proprietäre Schnittstellen bereitgestellt werden.

Im Sinne der Datensparsamkeit sollte es eine Differenzierung darüber geben, welche Daten geteilt werden sollen. Grundsätzlich soll das Datenteilen gemeinwohlorientiert ausgerichtet sein. Mit der souveränen Einwilligung der Datenbereitstellung an die Datentreuhand erklären sich die Datengenerierenden damit einverstanden, dass die Daten anonymisiert über entsprechende Datenräume geteilt werden können, sofern eine Deanonymisierung nach dem Stand der Technik ausgeschlossen ist. Dort, wo die Gemeinwohlzwecke (z.B. in den Bereichen Forschung und Innovation) mit anonymisierten Daten nicht erreichbar sind, können andere Formen des Datenteilens (z.B. Pseudonymisierung, Datenspenden) in Betracht gezogen werden, wenn die Nutzer*innen ausdrücklich eingewilligt haben. Für gesetzlich festgelegte Zwecke (z.B. für Werkstätten, KfZ-Prüforganisationen) wird sichergestellt, dass bestimmte personenbezogene Daten im Einklang mit Datenschutzvorgaben verfügbar werden.

Den Zugang zu Daten für gemeinnützige Forschungszwecke unterstützen wir. Dazu wollen wir auf die bestehende Privilegierung der Nutzung von Daten für Forschungszwecke aufsetzen. Im besonders geschützten Raum der Forschung soll die Bereitstellung von Daten, die zu diesem Zweck bei der Treuhand vorliegen, einfach und rechtssicher erfolgen.

Den bereits initiierten „Mobility Data Space“ unterstützen wir. Diese Lösung sollte entsprechend der oben genannten Eckpunkte weiterentwickelt werden.

Die Sicherheit von Daten hat für uns höchste Bedeutung. Sichere und vertrauenswürdige Systeme und Datenräume sowie ein präventives, effektives Echtzeit-Schwachstellenmanagement sind sowohl bei der Datentreuhand als auch herstellerseitig unabdingbar.

Auch der Ausbau und die Nutzung von Ladeinfrastruktur spielt im Kontext des Datenteilens und -nutzens eine wichtige Rolle. Um Nutzer*innen preisliche Transparenz, Barrierefreiheit und Vergleichbarkeit zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass auch Ladesäulenbetreiber Daten anonymisiert zur Verfügung stellen.

2. Datenteilen im öffentlichen Personennah- und Fernverkehr

Auch im Kontext von geteilten Mobilitätsdaten hat die Stärkung des öffentlichen Personennah und Fernverkehrs für uns Priorität. Privatwirtschaftliche Mobilitätsangebote, wie etwa Mobility-on-Demand, nehmen eine den öffentlichen Verkehr ergänzende Position ein, indem sie etwa mit dem Bus- und Bahnverkehr effizient verknüpft werden. Nachdem für den ÖPNV bereits Regelungen für die Datensammlung und Datenweitergabe bestehen, gilt es nun, dies auch verbindlich auf den privatwirtschaftlichen Bereich auszuweiten.

Wir begrüßen, dass mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes seit 2022 sowohl die öffentliche Hand als auch private Unternehmen und Vermittler zur Bereitstellung statischer (z.B. Liniennetze, Preise, Daten zum Umweltstandard und Barrierefreiheit) und dynamischer Daten (z.B. Verspätungen, Auslastungen) verpflichtet werden. Daten der öffentlichen Hand, die von der Allgemeinheit finanziert werden, sollen dieser als Open Data frei zur Verfügung gestellt werden. Wir setzen uns dafür ein, dass das künftige Transparenzgesetz einen Rechtsanspruch auf Open Data vorsieht. Die Bereitstellung statischer und dynamischer Infrastrukturdaten hat große Vorteile. Beispielsweise beschleunigt dies unter anderem die Einführung automatisierter Fahrfunktionen. Um die verschiedenen Dienste optimal zu vernetzen, müssen Daten über Schnittstellen bereitgestellt werden.

Ferner sollen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger jederzeit vollen Zugriff auf anonymisierte Anfrage- und Nutzungsdaten bekommen, die bei der Vertriebsplattform eingegangen sind, um diese für eine bessere Angebotsplanung verwenden zu können (z.B. Daten der Kundennachfrage, Reisen im Planungszustand wie Anfragen der Reisenden, Vertriebs- und Nutzungsdaten).

Die durch das BMDV initiierte Neuausrichtung des Datenraums „Mobilithek“, in dem die Daten aus der öffentlichen Hand bereitgestellt werden, begrüßen wir. Alle künftigen Datenräume sollten interoperabel und nach dem Prinzip „Privacy-by-Design“ ausgestaltet sein, Doppelstrukturen gilt es zu vermeiden. Insgesamt sollte die Sichtbarkeit der bereits bestehenden Datenräume durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden, damit die vorhandenen Potenziale voll ausgeschöpft werden können.

3. Datenintegration: Das Potenzial multimodaler digitaler Mobilitätsdienste

Smarte Mobilität funktioniert am besten, wenn sie einfach und leicht bedienbar ist. Die oben genannten Regelungen sollen Angebot und Nachfrage von Mobilitäts-Apps fördern, über die das Buchen und Bezahlen multimodaler Mobilitätsdienste möglich ist. Mit Blick auf die bestmögliche Ausgestaltung des zukünftigen Ticketings sind barrierearme und diskriminierungsfreie Zugriffsmöglichkeiten elementar für eine hohe Akzeptanz und Verbreitung in der Bevölkerung. Perspektivisch sollen Tickets über verschiedene Anwendungen papierlos buchbar sein. Automatisierte Verfahren für Erstattungen, Entschädigungen und Ausgleichszahlungen gehören für uns ebenso dazu.

Ein Teilen der vielseitig nutzbaren Daten bietet die Chance auf eine modernere Mobilität für Verbraucher*innen, die Entwicklung neuer Geschäftsfelder im Mobilitätssektor und die damit verbundene Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Dritte aus dem privatwirtschaftlichen oder öffentlichen Bereich (Dienstleister wie Wetter-Apps oder Werkstätten, KfZ-Prüforganisationen, Verkehrsmanagementzentralen, Versorgungs-, Sozial- und Rettungsdienste) sollen von den zur Verfügung gestellten Daten profitieren können. Und auch Automobilhersteller und Zulieferer, insbesondere auch KMU, können Daten zu Zwecken der Funktionalität, Sicherheit und Entwicklung von Produkten nutzen. Ebenso ist eine Datenweitergabe im Bereich von Business-to-Government zentral, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Gleiches gilt selbstverständlich auch für die Forschung. Die Leitlinie ist, das volle Potenzial des Datenteilens unter fairen Wettbewerbsbedingungen auszuschöpfen. Dafür sind bei der Datenbereitstellung international etablierte und gängige Standards einzuhalten.

Besonders vor dem Hintergrund der Stärkung von Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum, der Vereinheitlichung von Tickets und besseren Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen verfügt die Bereitstellung von Daten über erhebliche Potenziale. Hierbei müssen Bund, Länder, Kommunen und alle Stakeholder an einem Strang ziehen.