21/21
25. Mai 2021
www.busundbahn.de

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

5 | INTERNATIONAL: Heuschrecke versus Börsenkonzern
9 | INTERVIEW: Bruno Ginnuth von Clevershuttle
12 | FUNDSACHE: Bob Dylan und der D-Takt

NaNa-Brief 25.05.2021 (msa)

Hartes Ringen: Nach dem PBefG geht es nun um die MobDV

Die neue Mobilitätsdatenverordnung (MobDV) wird möglicherweise ein ähnlich heißer Ritt wie die zugrunde liegende Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Das lassen die Stellungnahmen aus der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf vermuten.

Die Mobilitätsdatenverordnung sieht im Kern vor, dass die Verkehrsunternehmen und Vermittler statische und dynamische Daten zu ihren Angeboten direkt oder mittelbar – zum Beispiel über Verkehrsverbünde – über den Nationalen Zugangspunkt übermitteln, den „Datenraum Mobilität" (DRM).

DURCHSAGE

„Sollte das BMVI an dem Verordnungsentwurf festhalten, könnten betroffene Unternehmen dagegen mit einer Feststellungsklage vor dem Verwaltungsgericht Berlin vorgehen."

Rechtsanwalt Clemens Antweiler weist darauf hin, dass die geplante MobDV dem Grundrecht von Unternehmen auf Schutz ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nicht ausreichend Rechnung trägt. Konkurrenten würden darauf über den Nationalen Zugangspunkt Zugriff erlangen.

Zum 1. Mai 2021 ist Antweiler nach mehr als 16 Jahren aus der bisherigen Kanzlei RWP ausgeschieden, um mit der Kollegin Pascale Liebschwager und dem Kollegen Felix Nieberding die neue Kanzlei ALN zu etablieren. Wie bisher bleiben die drei Partner auf die Bereiche Öffentliches Wirtschaftsrecht, Immobilien- und Baurecht spezialisiert, sehen aber auch verstärkten Beratungsbedarf bei Akteuren der Neuen Mobilität sowie bei im ÖV tätigen Banken. Mit den drei ehemaligen RWP-Partnern sind auch die Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte Verena Wachinger, Alexandra von Oelhafen, Sebastian Schmitt, Maren Franke und Teresa Jumpertz zu ALN gewechselt.

NaNa-Brief 25.05.2021 (msa) | Foto: ALN

© DVV Media Group GmbH

DRM und mCloud verschmelzen

Im „Datenraum Mobilität" (DRM) sollen der bisher von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betriebene Mobilitätsdaten-Marktplatz (MDM) und die direkt vom BMVI betriebene „mCloud" zusammengeführt werden. Mit Aufbau und Betrieb der „DRM Datenraum Mobilität GmbH" als Non-Profit-Organisation hat das BMVI Mitte Mai die Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Acatech) beauftragt. Im Sommer soll die Auswahl der Gründungspartner abgeschlossen werden. Der DRM übernimmt dann auch die vom Europarecht vorgeschriebene Funktion des „Nationalen Zugangspunkts" (National Access Point/NAP), die derzeit beim MDM liegt. NaNa-Brief 25.05.2021 (thr)

Aus dem DRM dürfen sich dann Behörden, Bundesverkehrsministerium (BMVI) und sogenannte „Dritte", insbesondere Anbieter von Mobilitäts- und Reiseinformationsdiensten, bedienen. Mit dem letztgenannten Punkt werden auch Anforderungen aus der EU-Verordnung 2017/1926 über multimodale Reiseinformationsdienste erfüllt, auch als MMTIS-Verordnung („Multimodal Travel Information Services") bekannt.

Am Mittwoch vor Himmelfahrt ist die Verbändeanhörung zu Ende gegangen. Befürchter werden vor allem negative Auswirkungen auf den Wettbewerb, wenn Unternehmen zu viele Daten offenlegen müssen. „Insbesondere im Bereich der Auslastungsdaten darf es keinesfalls über eine grobe Rasterung hinausgehen", warnt der Busverband BDO. „Eine zu kleinteilige Aufschlüsselung der tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung würde die Unternehmen verpflichten, besonders wettbewerbsrelevante Geschäftsgeheimnisse bereitzustellen."

Auch den VDV treibt offenbar die Sorge vor Verstößen gegen den fairen Wettbewerb um. Ihm ist das Schwert nicht scharf genug, mit dem Dritte sanktioniert werden sollen, die gegen die Regeln verstoßen. Der Referentenentwurf sieht nur vor, dass in diesem Fall der Zugang zu den Daten entzogen werden kann. Der VDV fordert hier eine Muss-Regelung. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) schlägt ergänzend Bußgeldvorschriften vor.

Außerdem möchte der VDV klargestellt sehen, dass Dritte die Daten lediglich zur Information von Fahrgästen verwenden dürfen. Ein Ticketing soll nur mit einem separaten Vertrag mit dem betreffenden Verkehrsunternehmen erlaubt sein.

Eine besonders radikale Forderung erhebt der TMV: „Alle, die Anteile an einem Personenbeförderer haben, selbst Personenbeförderungsunternehmer oder Betreiber einer im Wettbewerb stehenden Vermittlungsplattform sind, sollten kein Recht haben, Mobilitätsdaten geliefert zu bekommen", bestätigte Verbandspräsident Michael Müller gegenüber dem NaNa-Brief. Dass davon auch DB-Navigator oder die von der Berliner BVG initiierte Multimodal-App „Jelbi" betroffen wären, ist ihm bewusst. „Als Eigentümer wird man nie diskriminierungsfrei agieren, sondern immer das Interesse am eigenen Unternehmen in den Vordergrund stellen. Alle Portale sollten wirklich einflussfrei und unabhängig sein. Ansonsten besteht doch auch die höchste Gefahr, dass der Datenbestand eines Konkurrenten abgesaugt werden kann."

Fast diametral entgegengesetzt positioniert sich der Digitalverband Bitkom, der auch Flixbus und Uber vertritt. Wer eigene Daten bereitstellt, solle im Grundsatz auch freien Zugriff auf die Daten der anderen haben, geht aus der Bitkom-Stellungnahme hervor. Ausgenommen werden sollten aber dynamische Preisinformationen im Gelegenheitsverkehr, weil es sich dabei um schützenswerte Geschäftsgeheimnisse handele. Diese sollten nur als historische Daten für die Behörden verfügbar sein. Als zusätzliche Begründung führt der Bitkom an, dass das Personenbeförderungsgesetz als Ziel der Mobilitätsdatenverordnung nicht das Durchbuchen von Reiseketten nennt (§ 3b PBefG).

Bemerkenswert einig – bis in den Wortlaut – sind sich BDO und VDV, dass die MobDV keine Pflicht schaffen darf, bisher nicht vorhandene Daten zu erzeugen, „insbesondere keine Pflicht zur technischen Nachrüstung mit automatischen Fahrgastzählgeräten und Ähnlichem." Das solle möglichst in der Verordnung selbst, mindestens aber im Begründungsteil unmissverständlich klargestellt werden. Einig sind sich die beiden Verbände auch, dass Mietomnibusverkehre aus dem Geltungsbereich der

© DVV Media Group GmbH

Verordnung herausgenommen werden sollten.

Der VDV möchte als offenbar einziger Verband die Datenlieferung auch honoriert sehen. „Die MMTIS-VO gibt die Möglichkeit, Entgelte (Grenzkosten) für die Datenabgabe zu erhalten", heißt es in der Stellungnahme. „Die Mobilitätsdatenverordnung hat keine ähnliche Regelung. Hiermit entfällt eine Kompensation für Aufwände bei Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen", bedauert der Verband und schlussfolgert: „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."

Ganz grundsätzlich in Frage gestellt wird die Mobilitätsdatenverordnung von dem im Verkehrssektor nicht unbekannten Düsseldorfer Anwalt Clemens Antweiler: Zweck des im Europarecht begründeten Nationalen Zugangspunktes sei ausschließlich die Reisendeninformation. Das BMVI betone dagegen, dass es ihm auch um die Kontrolle personenbeförderungsrechtlicher Pflichten geht. „Damit verfolgt das BVMI nicht informative, sondern repressive Ziele", erklärt Antweiler. „Das ist unvereinbar mit den unionsrechtlichen Vorgaben." NaNa-Brief 25.05.2021 (thr)

BETRIEB

© DVV Media Group GmbH