



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Herzlich willkommen zur Kick-off Veranstaltung für den Stakeholderprozess zur Festlegung von Eckpunkten eines Mobilitätsdatengesetzes

Hybride Veranstaltung (Berlin, Webex)

28.10.2022

Agenda für die Kick-off Veranstaltung für den Stakeholderprozess am 28. Oktober 2022



09:40 – 09:55

Begrüßung

Ben Brake

AL DP, Bundesministerium für Digitales und Verkehr

09:55 – 10:25

Mobilitätsdatengesetz – Wie werden Mobilitätsdaten reguliert? Wo wollen wir hin?

Anastasios Sivridis

Referat DP 22, Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Die Mobilithek – Deutschlands Nationaler Zugangspunkt zu Mobilitätsdaten

Dirk Jacke

Referat DP 23, Bundesministerium für Digitales und Verkehr

10:25 – 10:55

Ausblick auf den Beteiligungsprozess

Sascha Klettke

PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH

Dr. Nino Kobadze

Referat DP 22, Bundesministerium für Digitales und Verkehr

11:00 – 11:25

Pause

Alle

11:25 – 12:35

Kurzvorträge der Stakeholder

Stakeholder

12:25 – 12:30

Verabschiedung

Frank Krüger

UAL DP 2, Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Begrüßung

Benjamin Brake

Abteilungsleiter, Digital- und Datenpolitik

Bundesministerium für Digitales und Verkehr





Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Mobilitätsdatengesetz – Wie werden Mobilitätsdaten reguliert? Wo wollen wir hin?

Anastasios Sivridis
Referat DP 22

28.10.2022

Mobilitätsdaten bilden die Grundlage für das Verkehrssystem der Zukunft

Potenziale



Attraktiveres
Mobilitätsangebot, u.a.
durch nahtlose
Reiseketten



Verbesserte
Verkehrsplanung und
-steuerung



Ermöglichung von
Innovationen und
neuen
Geschäftsmodellen

Kategorien



Datenverfügbarkeit
Statisch / Dynamisch



Datenquelle (Verkehrsträger)
Z.B. ÖPNV, (M)IV, Infrastrukturdaten,
weitere mobilitätsrelevante Daten



Gesetzliche Kategorisierung
Z.B. Linienverkehr, Gelegenheitsverkehr
(gemäß PBefG)

Der Rechtsrahmen auf EU-Ebene entwickelt sich momentan stark weiter

Aktuell in Erarbeitung
oder Revision

Geltende Datenbereitstellungspflichten



Weitere EU-Rechtsakte

- PSI-Richtlinie (Richtlinie 2019/1024 (EU) )
- Inspire-Richtlinie (Richtlinie 2007/2/EG)
- EU Data Governance Act und EU Data Act
- TEN-V-Verordnung
- MDMS (Multimodale digitale Mobilitätsdienste)
- AFIR-Verordnung (Infrastruktur für alternative Kraftstoffe)

Auf nationaler Ebene regelt das PBefG die Bereitstellungspflichten für Linien- & Gelegenheitsverkehr

Datenbereitstellungspflichten nach PBefG



Weitere nationale Gesetze

- Datennutzungsgesetz (DNG)
- Open-Data-Gesetz des Bundes (EGovG) sowie verschiedene Landesgesetze mit Bezug zu Open Data
- Geodateninformationsgesetz (GeoZG)
- Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)
- Datenschutzrechtliche Regelungen



Die aktuell geltenden Datenbereitstellungspflichten weisen zum Teil noch Lücken auf

AUSZUGSWEISE DARGESTELLT

Datenkategorien nach Verkehrsträgern	 Linienverkehr		 Gelegenheitsverkehr			 Verkehrs- und Infrastrukturdaten		 Weitere Verkehrsträger	
	ÖPNV ¹	Schieneverkehr	Taxi- und Mietwagen	Gebündelter Bedarfsverkehr	Mikromobilität (z.B. Bike-Sharing)	Straßen- und Straßenstatusdaten ²	Parkplätze und gewerbl. Fahrzeuge	Individualverkehr (z.B. Rad und Fuß)	Flug- und Schiffverkehr
Rechtsgrundlage: Bereitstellung statischer Daten	DeIVO (EU) 2017/1926; PBefG	DeIVO (EU) 2017/1926	DeIVO (EU) 2017/1926; PBefG	DeIVO (EU) 2017/1926; PBefG	DeIVO (EU) 2017/1926	DeIVO (EU) 2015/962	DeIVO (EU) 885/2013	DeIVO (EU) 2017/1926	- Flugverkehr: u.a. DeIVO (EG) 550/2004 ³
Rechtsgrundlage: Bereitstellung dynamischer Daten	PBefG	<i>ab Juni 2023: EU-Fahrgastrechte-VO</i>	PBefG	PBefG	-	DeIVO (EU) 2015/962; DeIVO (EU) 886/2013	DeIVO (EU) 885/2013	-	- Schiffverkehr u.a. RL 2010/65/EU ⁴

1: Inklusive Linienbedarfsverkehr

2: Inklusive verkehrssicherheitsrelevanter Informationen

3: Umfasst u.a. Bereitstellung von relevanten Betriebsdaten in Echtzeit

4: Mitgliedsstaaten müssen u.a. Daten zu ein- und auslaufenden Schiffen an SafeSeaNet (EU) melden

Mit Blick nach vorne müssen verschiedene Fragen zum Rechtsrahmen beantwortet werden

Künftiger Regelungsbedarf (Auszug)

1

Datenverfügbarkeit: Wie können „weiße“ Flecken in Datenbereitstellungspflichten geschlossen und Durchsetzung der Pflichten gestaltet werden?

2

Datennutzung: Wie soll Nutzung bereitgestellter Daten geregelt werden – unter gleichzeitiger Wahrung der Schutzrechte?

3

Datennutzbarkeit: Wie kann man Daten nutzbarer machen, etwa mit besserer Datenqualität?



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Die Mobilithek – Deutschlands Nationaler Zugangspunkt zu Mobilitätsdaten

Dirk Jacke
Referat DP 23

28.10.2022

Politischer Rahmen

„Den **Datenraum Mobilität** entwickeln wir weiter.“

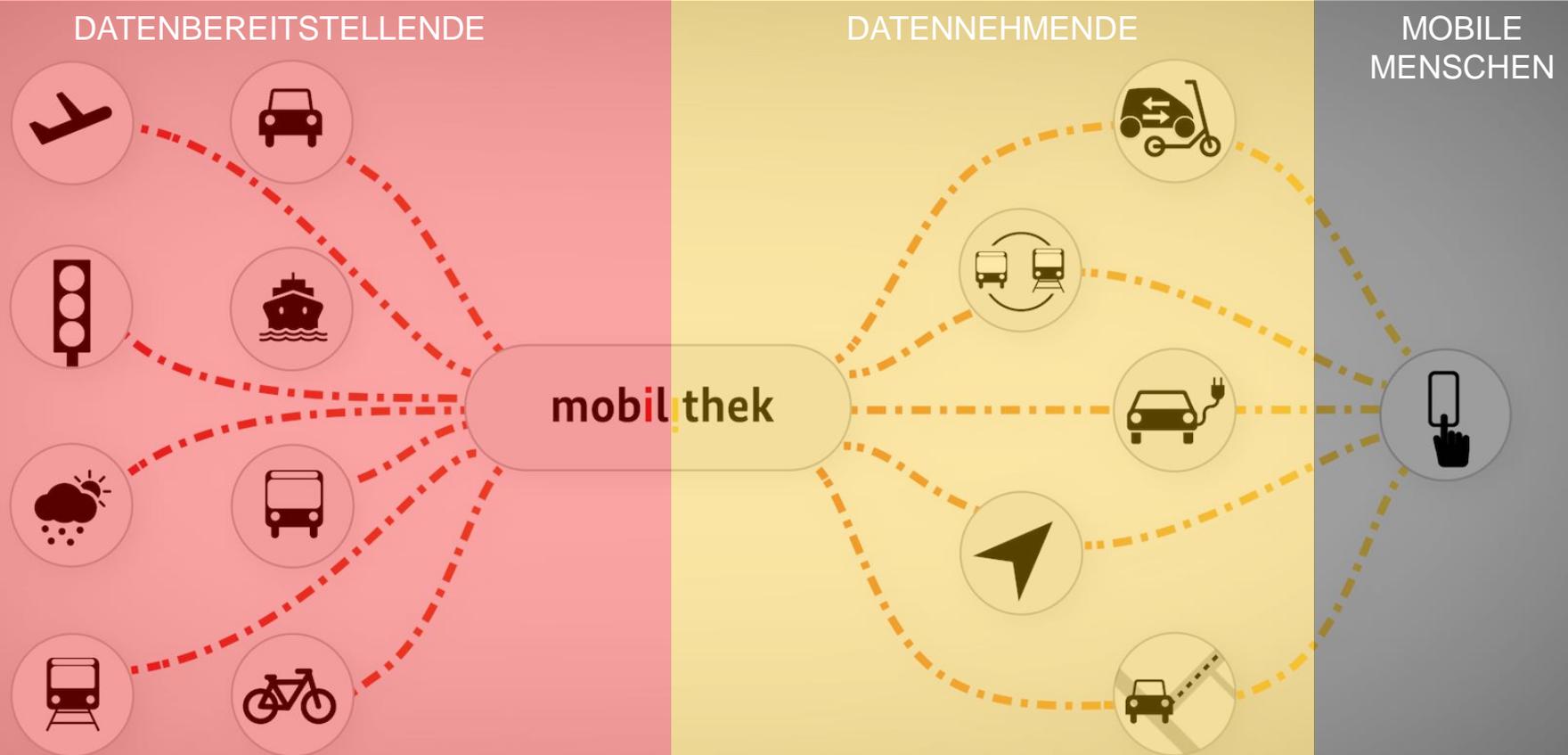
„Wir schaffen ein **Mobilitätsdatengesetz** und stellen freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten sicher.“

**Koalitionsvertrag
20. Legislaturperiode**

„Die Potenziale von Daten für alle heben wir, indem wir den **Aufbau von Dateninfrastrukturen** unterstützen...“

„Wir streben einen **besseren Zugang zu Daten** an, insbesondere um Start-Ups sowie KMU neue innovative Geschäftsmodelle und soziale Innovationen in der Digitalisierung zu ermöglichen.“

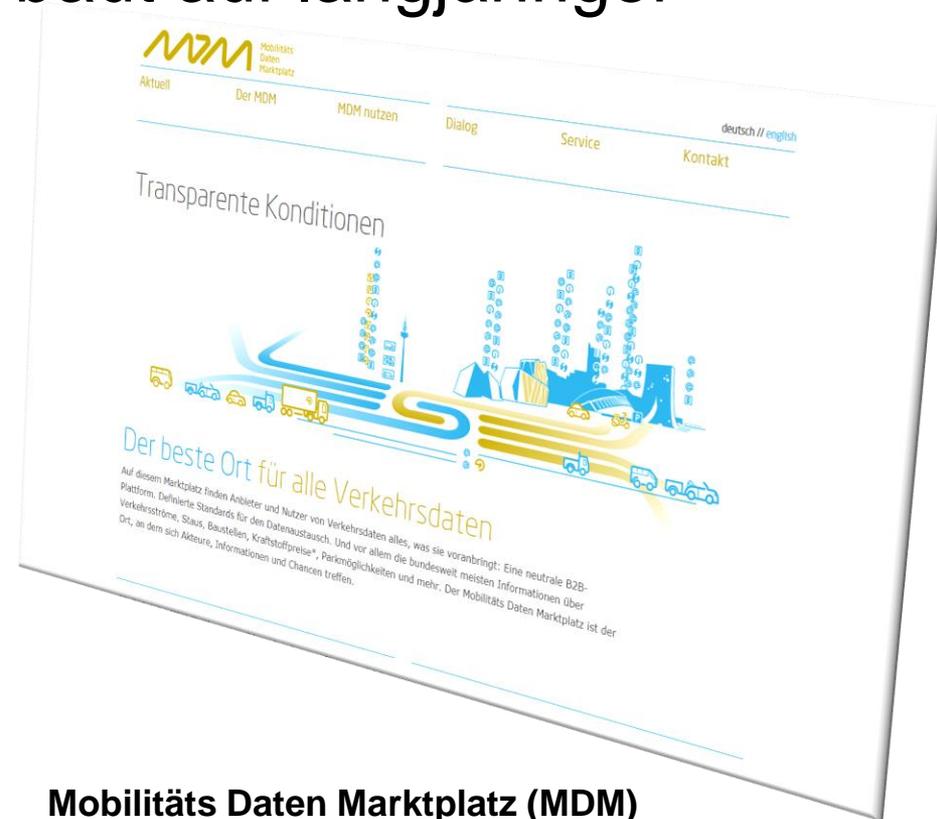
Mobilithek



Entwicklung der Mobilithek baut auf langjähriger Erfahrung auf



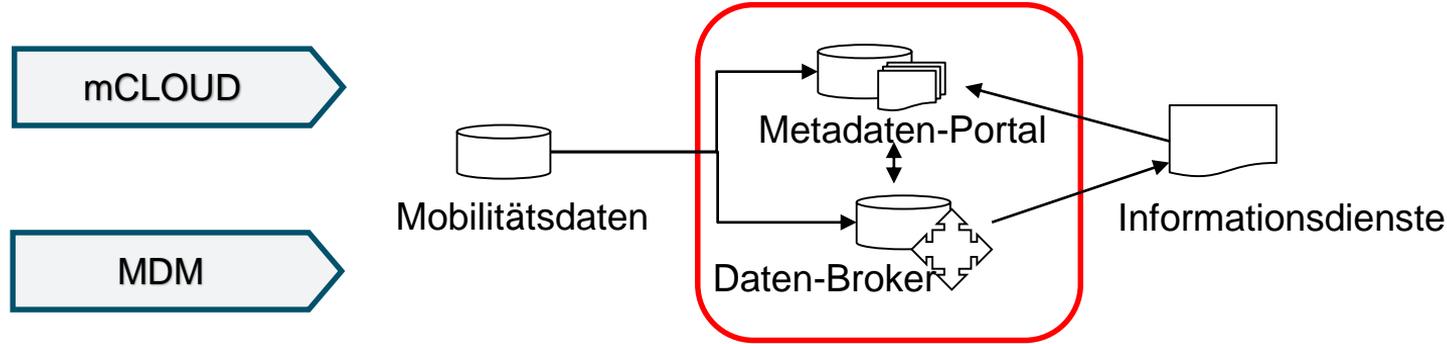
mCLOUD (BMDV Open Data Portal)



Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM)

Mobilithek – Architekturkonzept (Release 1)

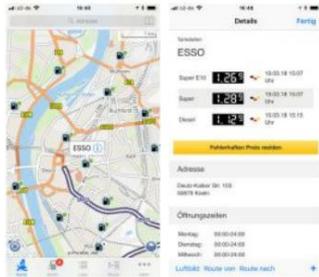
Mobilithek



Anwendungsbeispiel für Informationendienste:

Tankstellen-Preise

- Grund- und Preisdaten aller Tankstellen in Deutschland
- Im Auftrag Bundeskartellamt
- Datennehmer: Verbraucherinformationendienste

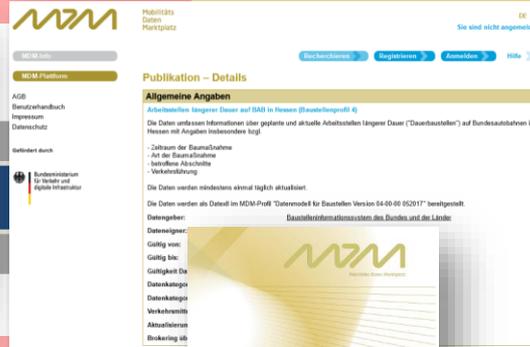
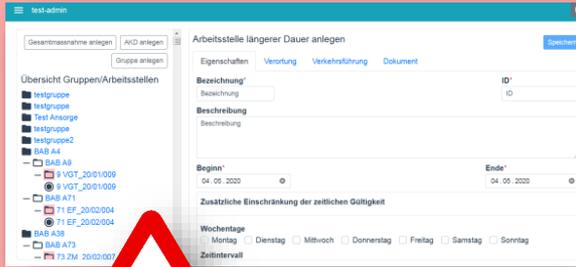


Praxisbeispiel: Baustelleninformation

DATENBEREITSTELLEND

DATENNEHMENDE

MOBILE MENSCHEN



Service presentation



© TomTom

© BAST

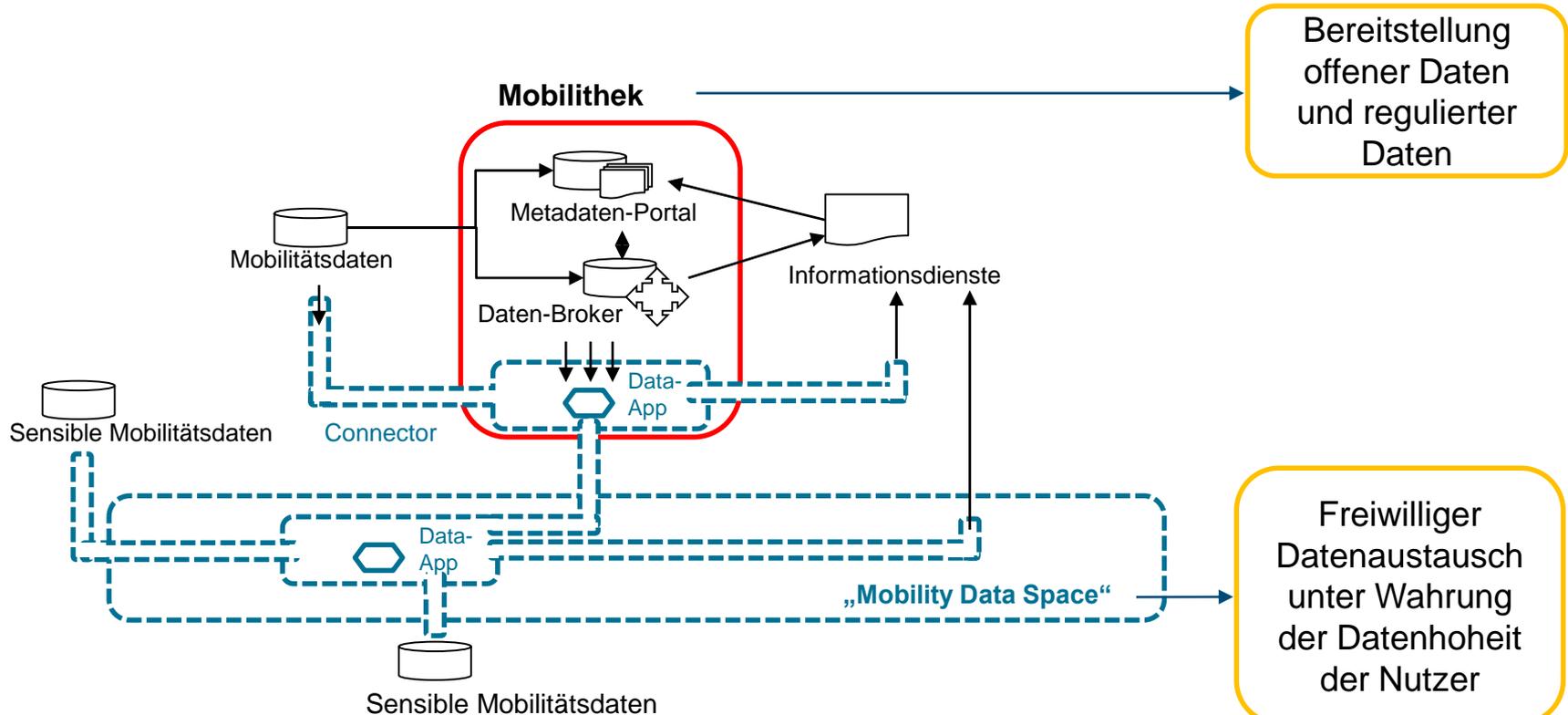


DATEX II

Datenmodell für Baustellen

```
<?xml version="1.0" encoding="UTF-8" standalone="no" ?>
<situation id="DE-HE#2020-06-0001-218995#001" version="2">
  <overallSeverity>low</overallSeverity>
  <situationVersionTime>2021-06-17T23:21:42+02:00</situationVersionTime>
  <headerInformation>
    <confidentiality>noRestriction</confidentiality>
    <informationStatus>real</informationStatus>
  </headerInformation>
  <situationRecord xsi:type="MaintenanceWorks" id="DE-HE#2019-06-0001-001234#001" version="2">
    <situationRecordCreationTime>2019-04-04T23:06:47+02:00</situationRecordCreationTime>
    <situationRecordVersionTime>2021-06-17T23:21:42+02:00</situationRecordVersionTime>
    <probabilityOfOccurrence>certain</probabilityOfOccurrence>
    <validity>
      <validityStatus>definedByValidityTimeSpec</validityStatus>
      <validityTimeSpecification>
        <overallStartTime>2019-04-01T10:00:00+02:00</overallStartTime>
        <overallEndTime>2022-01-31T05:00:59+01:00</overallEndTime>
      </validityTimeSpecification>
    </validity>
    <impact>
      <numberOfLanesRestricted>0</numberOfLanesRestricted>
      <serialNumberOfLanes>2</serialNumberOfLanes>
    </impact>
  </situationRecord>
</situation>
```

Mobilithek – Architekturkonzept (Release 2)



Mobilithek und der Mobility Data Space

Entwurf zum Arbeitsprogramm der EU-KOM 2023:

“We will propose a **common European mobility data space** to boost the digitalisation of the mobility sector and encourage innovative solutions.”

Bundeskanzler Olaf Scholz, Europapolitische Grundsatzrede, Karls-Universität, Prag, 29.08.2022:

„Nehmen wir die Mobilität der Zukunft. Daten werden dabei die entscheidende Rolle spielen. [...] Mit dem **Mobility Data Space** haben wir in Deutschland einen Anfang gemacht. Verknüpfen wir ihn mit ganz Europa.“

Digitalstrategie der Bundesregierung, 2022:

„Durch **Verknüpfung von Mobility Data Space (MDS) und Mobilithek** wird der Aufbau eines zukunftsgerichteten Mobilitätsdatenökosystems unterstützt.“

Mobility Data Space

Dezentralität:

Daten werden nicht zentral gespeichert, sondern direkt unter den Teilnehmern gehandelt

Datensouveränität:

Vertragspartner handeln Konditionen direkt und autonom untereinander aus; die Einhaltung wird technisch überwacht

Vertrauen:

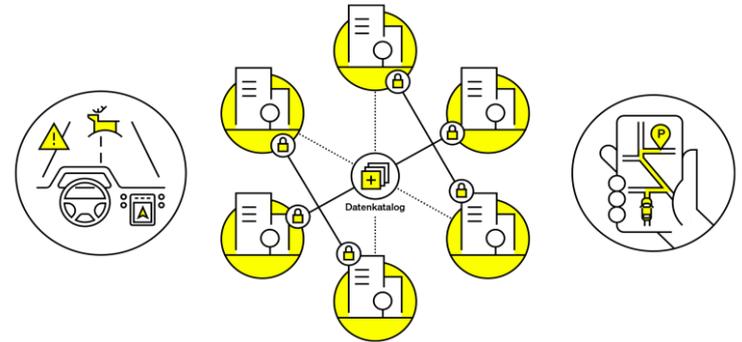
Die zertifizierte Identität der Beteiligten wird als Grundlage für einen vertrauenswürdigen Datenaustausch verifiziert

Einfachheit:

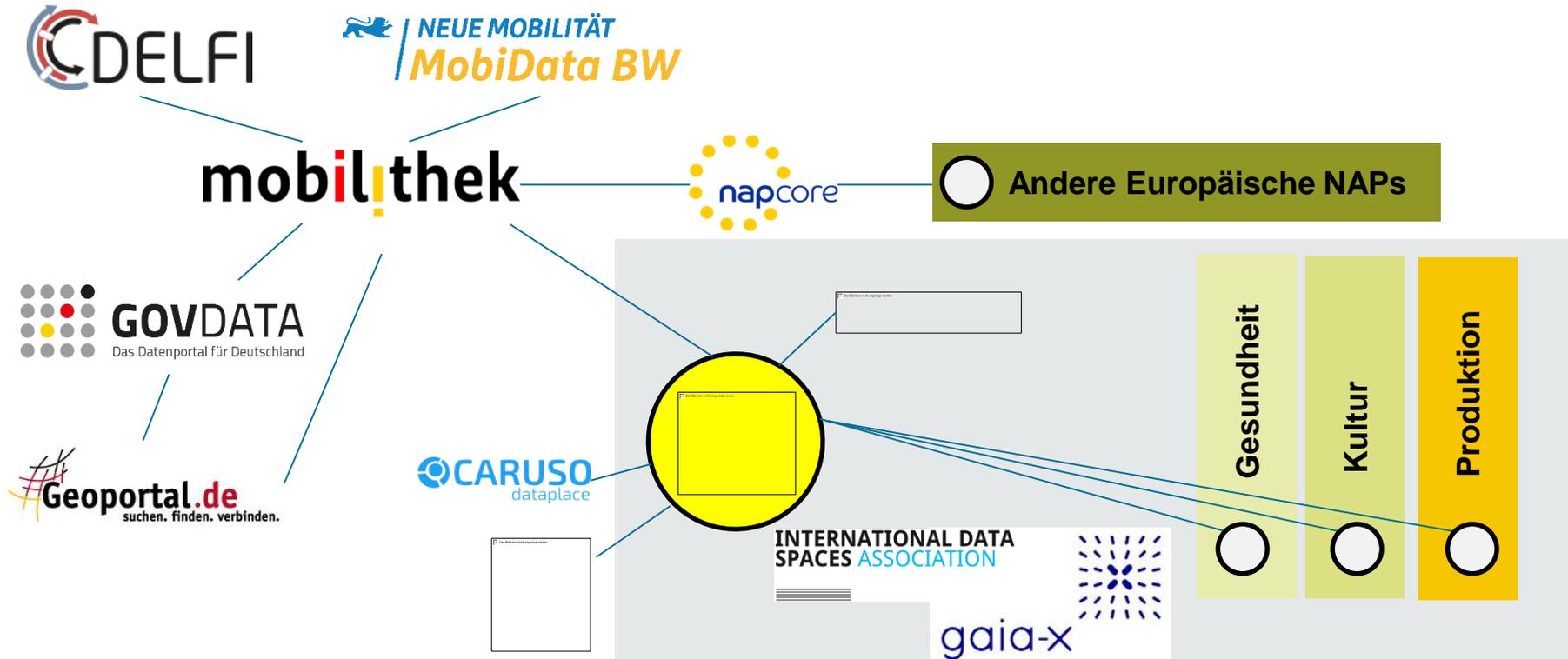
Mit einer Schnittstelle (Konnektor) können Daten mit mehreren Partnern unkompliziert ausgetauscht werden

Sicherheit:

Security-by-design wurde für die gesamte Infrastruktur des Datenraums von Anfang an berücksichtigt



Vernetzung von Datenräumen und -plattformen





Ausblick auf den Beteiligungsprozess

28.10.2022

/ Für die öffentliche Hand von morgen /

In einem breiten Dialogprozess werden zwischen Oktober 2022 und Februar 2023 Stakeholder an der Eckpunkte-Erstellung für ein künftiges Mobilitätsdatengesetz beteiligt



Ziele des Beteiligungsprozesses

In einem umfassenden Beteiligungsprozess sollen die Bedarfe, Erfahrungen und Positionen von Stakeholdern im Mobilitätsdatenumfeld zur Regulierung von Mobilitätsdaten erhoben werden. Diese tragen zur Entwicklung von Eckpunkten eines künftigen Mobilitätsdatengesetzes bei.

Drei Prinzipien für die Durchführung des Beteiligungsprozesses

- ④ **Ergebnisoffen:** Der Prozess dient der breiten Erhebung von Bedarfen und Interessen, ermöglicht aber auch die Diskussion konkreter Fragen
- ④ **Umfassend:** Der Prozess berücksichtigt verschiedene Stakeholder (u.a. Datengeber, Datennehmer, Intermediäre, öffentlich und privat)
- ④ **Interaktiv:** Der Prozess wird mit Hilfe von agilen Methoden durchgeführt und ermöglicht den Austausch zwischen Stakeholdern

Im Beteiligungsprozess werden Stakeholder über drei Formate in die Erarbeitung von Eckpunkten für das Mobilitätsdatengesetz eingebunden

1



Fachworkshops

Sechs Fachworkshops mit unterschiedlichen **Stakeholder-Gruppen** und **Themenschwerpunkten**

2



Vernetzung und Kollaboration

Non-lineare und **digitale Möglichkeiten** zum **Austausch** und zur **Bearbeitung** und **Kommentierung** von **Arbeitsergebnissen**

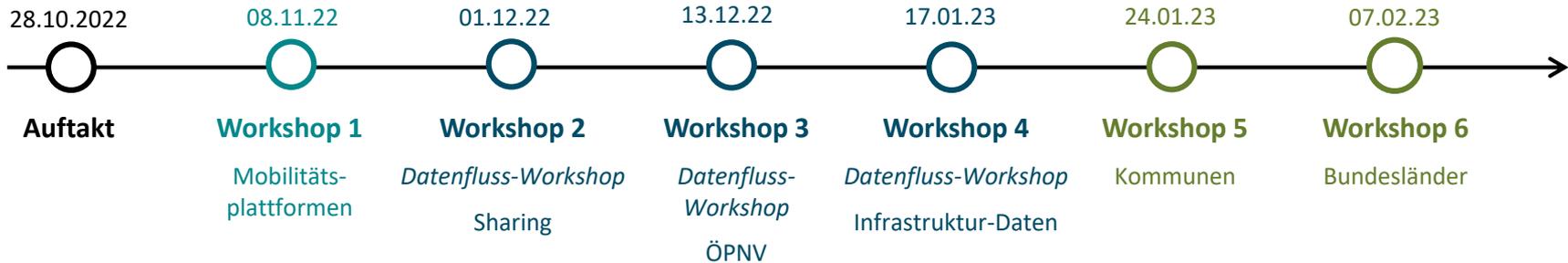
3



Einzelinterviews

Einzelinterviews zur **Vertiefung** und **Ergänzung** der Fachworkshops sowie zur **Beteiligung weiterer Stakeholder**

1 **Fachworkshops: In sechs Workshop-Terminen werden gezielt Bedarfe, Erfahrungen und Interessen verschiedener Stakeholder-Gruppen erhoben und dokumentiert**



Bei den Datenfluss-Workshops tauschen sich Vertreter:innen verschiedener Stakeholder-Gruppen miteinander aus.

Bei Workshop 1 stehen die Mobilitätsplattformen im Vordergrund

Geplant: Online am 8. November 2022

Eingeladen sind



- Unternehmen, die multimodale Auskunftssysteme und Buchungssysteme betreiben – sowohl national als auch international
- IT-Unternehmen, die solche Systeme entwickeln
- Vertreter der Endnutzer:innen

Die zentralen Fragen lauten



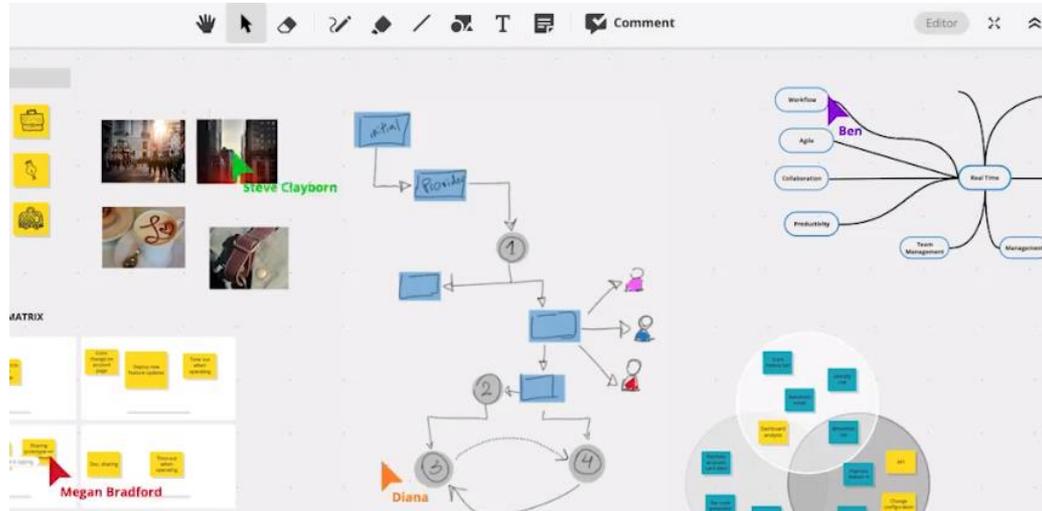
- Welche Anforderungen haben intermodale Mobilitätsplattformen an die Regulierung?
- Welche Hemmnisse existieren im Status quo?
- Wie kann Regulierung bei deren Beseitigung unterstützen?

Methodisches Vorgehen



- Erhebung von Status quo und Änderungsbedarfen
- Priorisierung der Themen durch die Teilnehmer
- Diskussion der wichtigsten Schmerzpunkte
- Strukturierter Austausch über die Leitfragen

2 Vernetzung und Kollaboration: Stakeholder können sich während der Beteiligungsphase in einem virtuellen Whiteboard austauschen



Kollaboratives Arbeiten während Workshops – und auch zwischen Workshops und Einzelinterviews

Workshop-Ergebnisse können über das Kollaborations-Tool Conceptboard auch zwischen Fachworkshops und Einzelinterviews von Stakeholdern kommentiert und bearbeitet werden

3 **Einzelinterviews: Mithilfe von Interviews werden Workshop-Ergebnisse vertieft und gezielt weitere Perspektiven eingeholt**

Nach den jeweiligen Workshops wird entschieden, ob Bedarf für Einzelgespräche besteht

Ziele von Einzelinterviews

- 1.** Vertiefung von in Workshops angesprochenen Fragestellungen
- 2.** Spiegelung der Workshop-Ergebnisse mit weiteren Stakeholdern
- 3.** Rückkopplung neuerer Erkenntnisse mit Teilnehmenden aus früheren Workshops
- 4.** Recherche und Dokumentation des Datenflusses für Branchen und Themenfelder, die in den Fachworkshops nicht berücksichtigt werden können



Wie geht es nach dem Beteiligungsprozess weiter mit dem Mobilitätsdatengesetz?

Planung des Gesetzgebungsprozesses



Während der Erstellung des Gesetzentwurfs werden die für 2023 erwarteten Änderungen im EU-Recht verfolgt und ihre Auswirkungen auf die geplante nationale Regulierung berücksichtigt.



Bei Interesse am weiteren Beteiligungsprozess wenden Sie sich bitte an das Referat DP 22 des BMDV

Kontakt:

Ref-DP22@bmdv.bund.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Haben Sie noch Fragen?

Gerne würden wir erfahren, was Ihre Erwartungen an ein künftiges Mobilitätsdatengesetz sind?



Besuchen Sie dazu nun die Mentimeter-Webseite oder scannen den Barcode mit Ihrem Mobiltelefon

menti.com | **Code: 8463 9056**

Pause

Weiter geht es um 11:25 Uhr



Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv)

Marion Jungbluth

Leitung Team Mobilität und Reisen
Geschäftsbereich Verbraucherpolitik

verbraucherzentrale

Bundesverband

Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen

Ausgangslage: Nur jeder Sechste ist generell dazu bereit, seine Mobilitätsdaten weiterzugeben, knapp jeder Vierte hingegen nur unter der Bedingung, dass man selbst von der Datenweitergabe profitiert, und gut jeder Dritte, wenn sie der Allgemeinheit nutzt. Ein weiteres Drittel ist generell nicht dazu bereit. (Befragung vzbv 2021)¹

Herausforderungen:

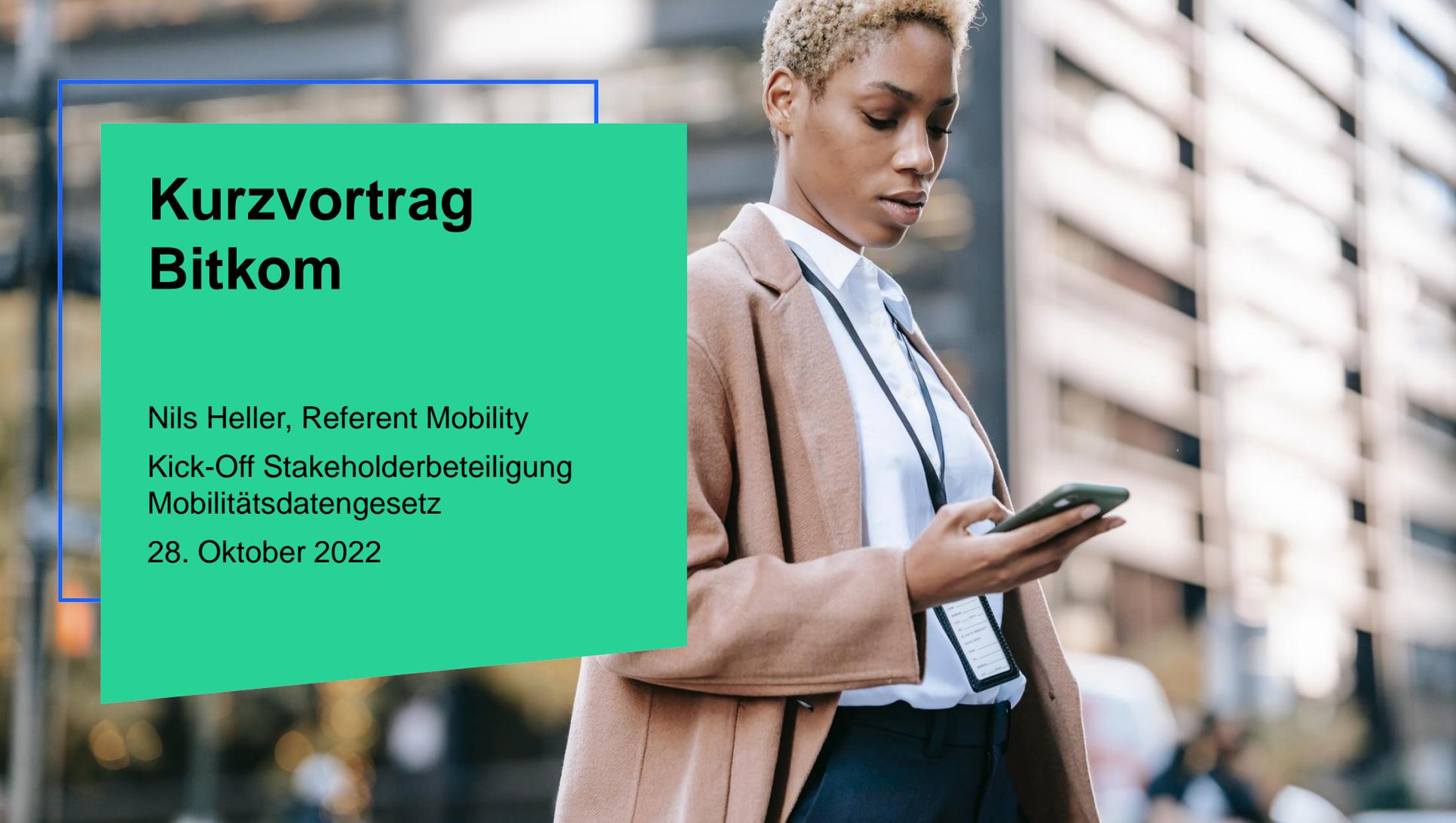
1. Vertrauen (B2B)
2. Vertrauen (B2C)
3. Vertrauen (B/C2G)

Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?

1. Sollte der Datenraum Mobilität, sollten alle Anbieter per Gesetz dazu verpflichtet werden, ihre Daten zur Verfügung zu stellen, um durch das Zusammenfügen aller Daten ein optimales Mobilitätsangebot in Stadt und Land zu gewährleisten.
2. Empowerment der Verbraucher:innen, um Verbraucher zu befähigen um eine aussagekräftigere Kontrolle über die von ihnen generierten Daten zu erhalten.
3. Dialog- und Beteiligungsstrategie aufsetzen, um einen weitgehenden gesamtgesellschaftlichen Konsens über die Gestaltung von (digitalen) Mobilitätszukünften herzustellen.

*Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines
Mobilitätsdatengesetzes?*



A woman with short, curly hair, wearing a white shirt, a brown blazer, and a lanyard with an ID badge, is looking down at her smartphone. The background is a blurred city street with buildings.

Kurzvortrag Bitkom

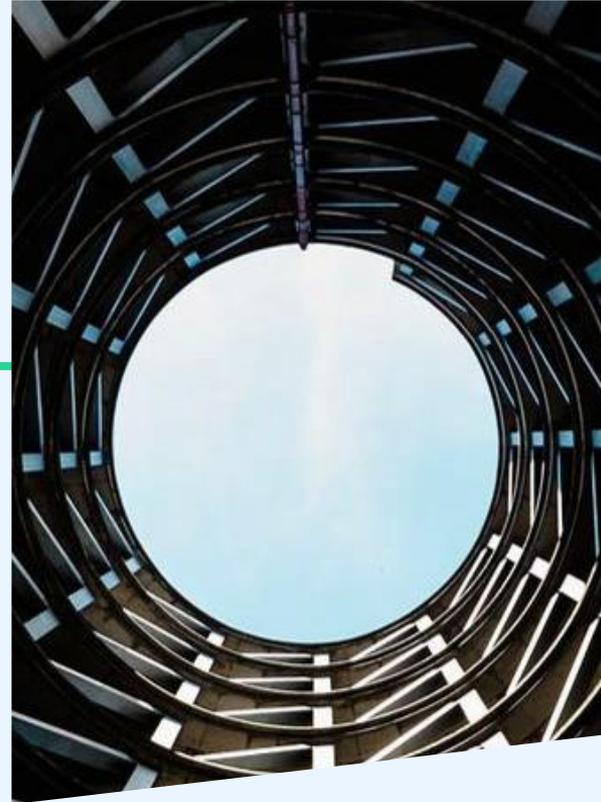
Nils Heller, Referent Mobility

Kick-Off Stakeholderbeteiligung
Mobilitätsdatengesetz

28. Oktober 2022

Mehrwert durch Mobilitätsdaten: Drei große Herausforderungen

- Silo-Denken
- Datensammlung statt –nutzung
- Kompatibilität



Lösungsvorschläge

- Souveränen Datenaustausch weiter vorantreiben
- Europäisch denken
- Innovationen fördern, geschäftsmodellrelevante Daten schützen



Der wichtigste Bestandteil eines Mobilitätsdatengesetzes?

Ein klares Ziel



PSM

Plattform Shared Mobility

Christine Wenzel



Uber



Mitglieder



242.201

Fahrzeuge



135

Städte

voi.

Bolt

TIER

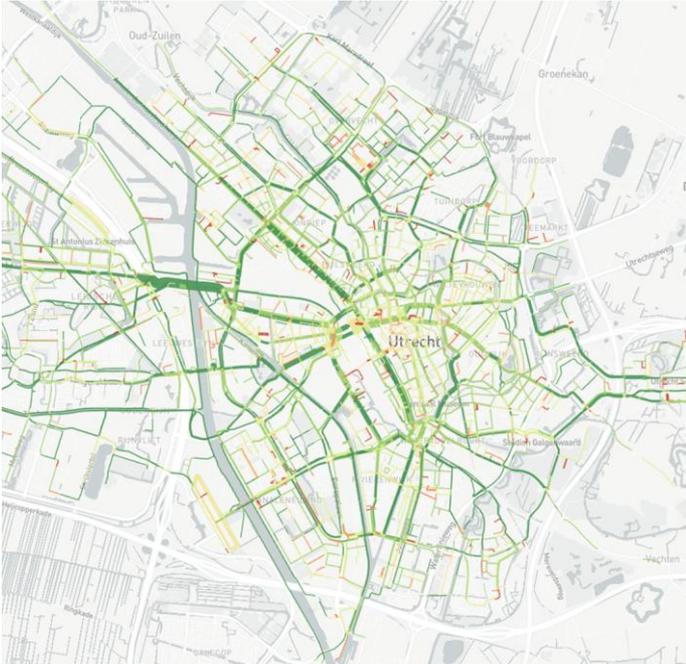
dott

7.536.210

Nutzer:innen

PSM Plattform
Shared
Mobility

Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen



1. **Unzureichende Integration und Auswertung von vorhandenen Shared Mobility Daten (Ridesharing und Mikromobilität).** Mangelnde Standardisierung der Datenanfragen und limitierte Auswertung (compliance) der Daten auf kommunaler Ebene. Wenn die Daten auf kommunaler nicht ausgewertet und keine Handlungsempfehlungen daraus abgeleitet werden, wird der Beitrag von shared mobility für die Verkehrswende nicht sichtbar und somit nicht anerkannt.
2. **Mangelnde Standardisierung von MaaS-Plattformen.** Damit die Verkehrswende gelingt, müssen Alternativen zum Privat-PKW einfach, verfügbar und bezahlbar sein. Mobilitäts- Dienstleistungen öffentlicher und privater Anbieter müssen leicht zugänglich und einfach kombinierbar sein, um den BürgerInnen komfortable multimodale Wegeketten zu ermöglichen.

Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?



- Europaweite unbürokratische Standardisierung der Mobilitätsdatenerhebung und -verarbeitung
- Klare Unterscheidung der Mobilitätsdienste und Verkehrsarten
- Zielgerichtete Auswertung der vorliegenden Daten durch die Verwaltung und regelmäßige Anpassung der verkehrspolitischen Handlungsempfehlungen, um Klimaziele der Bundesregierung im Verkehrssektor zu erreichen.
- Schutz der Dateneigner.

Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines Mobilitätsdatengesetzes?

Regelmäßige wissenschaftliche Evaluierung der Daten hinsichtlich der Zielsetzung der Bundesregierung:
“Ermöglichung einer effizienten, sicheren und umweltverträglichen Mobilität der Zukunft”

- 1) Standardisierung der Mobilitätsdatenerhebung und -auswertung sowie von MaaS Plattformen.
- 2) Schutz sensibler Daten und keine Verpflichtung zur Bereitstellung von wettbewerbsrelevanten Echtzeitdaten.
- 3) Mobilitätsunternehmen bleiben die Dateneigner. Sie entscheiden über evtl. kommerzielle Datennutzung.
- 4) Keine zusätzliche Bürokratie oder Überregulierung - besonders für kleine und mittlere Unternehmen. Keine Pflicht zur Erhebung von zusätzlichen Daten, die bisher nicht vorlagen. Keine Doppelregulierung zusätzlich zu bestehenden Mobilitätsdaten-Berichtspflichten.
- 5) Unterscheidung zwischen unterschiedlichen Mobilitätsdiensten und deren Verkehrsarten.
- 6) Transparenz ggü. den Dateneignern über die weitere Verwendung und Auswertung der Daten.



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Robin Fink

Referat „IT-Anwendungen, Daten, Standardisierung“

Referatsleiter

Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen

- Schaffung einer durchgängigen Mobilitätsdatenversorgung mit echtem Mehrwert für Reisende
- Klare Strukturierung der Datenlieferbeziehungen im Sinne einer klaren Rollenverteilung aller Akteure und Systeme
- Technische Verknüpfung vorhandener Systeme

Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?

- Bildung von Datenplattformen auf Länderebene, um die bundesweite Mobilitätsdatenarchitektur nach innen zu ordnen, indem vorhandene regionale oder kommunale Datenquellen aktiv ein- und angebunden werden, und nach außen zu ordnen, indem eine klar strukturierte Dateneinlieferungs- und Datenabnahmestruktur in Richtung Nationaler Zugangspunkt aufgebaut wird (DeMo-Ansatz der Länder aus der VMK)
- Einbezug vorhandener Systeme (z.B. DELFI)

*Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines
Mobilitätsdatengesetzes?*

- Fokus nicht nur auf Benennung der zu liefernden Daten, sondern auch auf Prozesse: Schaffung einer klaren Dateneinlieferungs- und Datenabnahmestruktur in Richtung Nationaler Zugangspunkt unter Einbezug der föderalen Struktur und unter Berücksichtigung qualitätssichernder Maßnahmen

Wikimedia Deutschland

Stefan Kaufmann

Referent Politik und öffentlicher Sektor

auch/vormals u.A.: Open Transport Working Group, Transportkollektiv,
Code for Germany, Verschwörhaus e.V.



WIKIMEDIA
DEUTSCHLAND

Wir möchten anstrengungsfreie Intermodalität. Ohne Monopole.

Das heißt: **Tür-zu-Tür-Routing** mit Einbezug aller vorhandenen Modi

Barrierefreie **Durchbuchbarkeit** über Plattform-Grenzen hinweg

Auf **besondere Anforderungen** zuschneidbare Anwendungen



WIKIMEDIA
DEUTSCHLAND



Oulun kaupungintalteen

Dazu brauchen wir **offene Daten** und **durchlässige Schnittstellen**, die auf **internationalen Standards** basieren und langfristig zum **Linked-Data-Prinzip** beitragen.

Stattdessen beschäftigen wir uns unnötig viel mit **Dateneigentum**, vielleicht-bald-kommenden Technologien und **zentralisierten Plattformen!**

TRAFFIC RESTRICTION
Hallituskatu välillä Koulu-
Rautatiekatu suljettu liikenteeltä
26-27.10.2022
25.10.2022 13:34 - 27.10.2022 19:00
[More >](#)

**Ganzheitliche Betrachtung aller
mobilitäts-Systemischen Facetten**

Diskriminierungsfreier Zugang

**Keine künstliche Privatisierung
von Faktendaten**

**Statt Fokus auf Zukunftstechnologien:
Rückwärts rechnen und Strategie
als Tech-Tree vorwärts entwickeln**

(vgl. LADOT 2016: ["Urban Mobility in a Digital Age"](#))



WIKIMEDIA
DEUTSCHLAND

Beauftragung durch Taxi- und Mietwagenverband Deutschland e.V. (TMV)



Thomas Grätz

Rechtsanwalt/Bearbeiter des Kommentars
zum Personenbeförderungsrecht Fielitz/Grätz (Luchterhand)

**Mobilitätsdatengesetz speziell betrachtet für den Gelegenheitsverkehr mit
Pkw**
**anhand der bisherigen Erfahrungen bei der Einführung der
Mobilitätsdatenlieferverpflichtung nach §§ 3a bis 3c PBefG i.V.m. MDV**

Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen

Weitgehende Vollständigkeit der Mobilitätsdaten zu erreichen verlangt:

P1: Motivation

sowohl des „Senders“ (Gesetzgeber) wie bei den „Empfängern“ (Personenbeförderungsunternehmen) des Mobilitätsdatenauftrags



P2: Ausstattung

bei den Einzel- und kleineren privaten Unternehmen ermöglichen statt undefiniertes Equipment voraussetzen



Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?

- P1: - **Entschiedenheit beim Gesetzgeber**
Wille zur umfassenden Geltung erfordert ausreichenden zeitlichen Vorlauf zu setzen, dann aber auch Bewehrung bei Nichtbefolgung
- **Mehrwert für die Branchen**
gewonnenen Daten auch zur Überwachung der Verpflichtungen nutzen
- P2: - **staatliche Begleitung** zumindest technisch
Datenliefer-Equipment entweder bereitstellen (analog OBU im Güterverkehr) oder technische Voraussetzungen so früh eindeutig beschreiben, dass sich Industrie darauf einstellen kann

Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines Mobilitätsdatengesetzes?

Erfahrungen aus Mobilitätsdatenlieferverpflichtung PBefG/MDV nutzen

Verdeutlichung der Ziele

Bei Mobilitätsdatenverpflichtung durchaus gelungen



Gesetzgeberische Umsetzung

Gesetz/VO PBefG an sich gut

Besonders bedeutsam: Datenverwaltung durch staatliche Institution



Ausreichender Vorlauf für Gesamtpaket statt drei Verordnungen innerhalb eines Jahres

MDV insoweit nicht gut

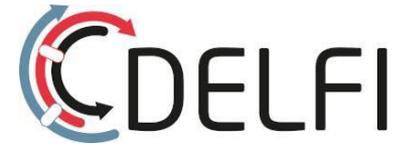


Sanktionsmöglichkeiten für Verpflichtungen der Datenlieferanten nach Übergangszeit scharf stellen, müssen aber von vorneherein Inhalt sein

PBefG verzichtet unerklärlicherweise darauf



DELFI e.V.



Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V.

Jürgen Roß,
Vorstand des DELFI e.V.
Referent Mobilitätsdaten



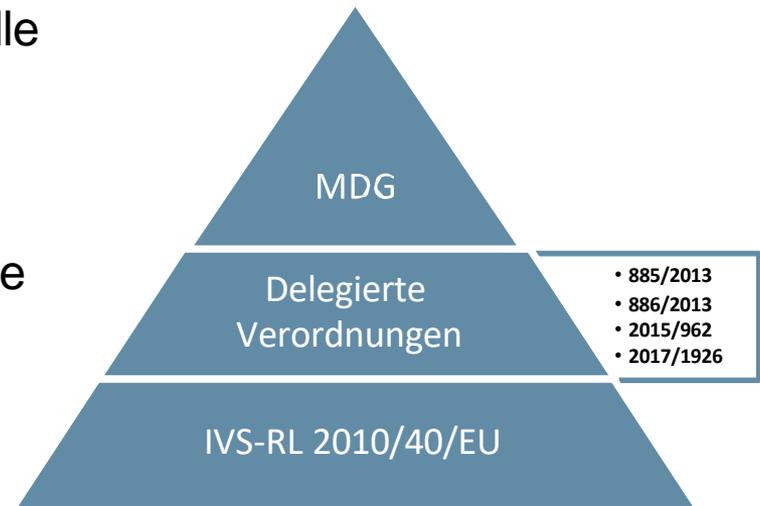
Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen

- Vollständigkeit
 - Öffentliche Verkehre (Fernverkehr (Flug, Bahn, Bus), Nahverkehr (Linie, on-demand))
 - Mikromobilität (Sharing und Pooling soweit nicht ÖV)
- Konsistenz und Qualität der Daten
- Verlässliche und leicht verständliche Endkundendienste

10:02	Amtsgerichtsplatz (Berlin)
	M49 → Heerstr./Nennhauser Damm 3 Min, 3 Halte Alternativen alle 10 - 13 Minuten
10:05	Messegelände/ZOB (Berlin)
	Fußweg 1 Minute (53 m)
10:15	Messedamm/ZOB (Berlin)
	Bus 4347 → Aarhus C FlixBus stop 3 Std 25 Min, 1 Halt Alternativen alle 30 - 75 Minuten
13:40	Hamburg Hauptbahnhof/ZOB
	Fußweg 10 Minuten (13 m)
	 Treppe abwärts
14:07	Hamburg Hauptbahnhof Süd
	U1 → Großhansdorf 31 Min, 16 Halte Alternativen alle 10 - 20 Minuten
14:38	Hamburg Buchenkamp

Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?

- Umfassendes Mobilitätsdatengesetz für alle Mobilitätsformen – gut abgestimmt mit Europäischen Vorgaben
- Schlanke Organisationsformen und Prozesse. Dafür vorhandene und bewährte Strukturen und nutzen.
- Bereitstellung erforderlicher Ressourcen (Personal / Technik / Finanzen)



Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines Mobilitätsdatengesetzes?

- Vollständigkeit und Umsetzbarkeit



Open Knowledge Foundation Deutschland e.V.



OPEN
KNOWLEDGE
FOUNDATION
DEUTSCHLAND

Ernesto Ruge

Nerd.
Software-Entwicklung.
Mobilität & Datenstandards.

ernesto.ruge@okfn.de
<https://okfn.de>

3+1 Herausforderungen

- Unfreie Lizenzen
- Unzureichende Datenqualität
- Fehlende Standardisierung
- Geschäftsmodelle^(*)



(*) manche

Lösungen

- Digitale öffentliche Infrastruktur
- Public Money: Public Code, Public Data, Public Standards
- Öffentliche Auftraggeber-Kompetenzen
- Rückmelde-Kanäle

Mobilitätsdatengesetz

Öffentliche Infrastruktur ins digitale Zeitalter bringen!

- > Gemeinwohl-Orientierung
- > Veröffentlichungs-Pflicht
- > Weniger Leuchttürme, mehr Grundlagen

Raus aus den Schulden: Duisburg führt gebührenpflichtige Fußgängerampeln ein



Duisburg (Archiv) - Wer in Duisburg die Straßenseite wechseln will, wird womöglich schon bald zur Kasse gebeten. Wie die Stadtverwaltung am Donnerstag bekanntgab, sollen Fußgängerampeln im gesamten Stadtgebiet noch in diesem Jahr mit Münzautomaten ausgestattet werden. Die Grünphase für Fußgänger kann dann nur noch durch Geldeinwurf ausgelöst werden. Gleichzeitig werden die Strafen für unerlaubte Straßenüberquerungen bei Rot verschärft.

Mit diesem Maßnahmenpaket will Duisburg eine neue Einnahmequelle zum Abbau seines Schuldenbergs von über drei Milliarden Euro erschließen.

An den gebührenpflichtigen Fußgängerampeln, die in den nächsten Monaten im gesamten Stadtgebiet eingerichtet werden, kostet eine einfache Grünphase von vier Sekunden bei zweispuriger Fahrbahn 50 Cent. Wer den Komfort einer längeren Grünphase nutzen will oder sich keine Sprints mit dem Rollator zutraut, muss mit einem Euro zwar das Doppelte investieren, hat dafür aber satte acht Sekunden für die erfolgreiche Überquerung der Fahrbahn Zeit.



Dr. Alexander Ernert

Director

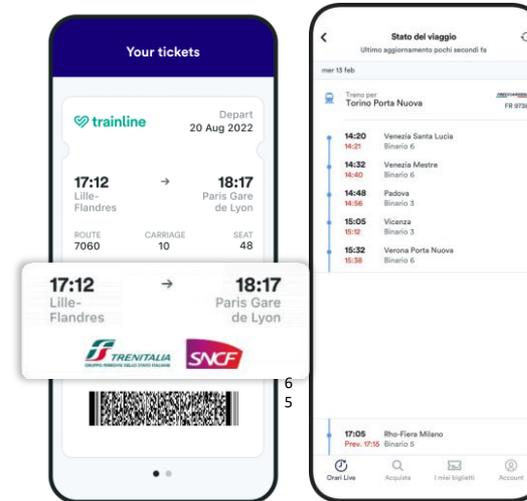
Government Relations,
Europe

Alexander.Ernert@thetrainline.com

+33 (0)7 67 65 80 98

Stolpersteine des Mobilitätsdatengesetzes

- **Relevante Daten** (z.B. dynamische Daten, etc.) sind **nicht im Geltungsbereich** des Gesetzes + Teilen von bestimmten **Datenkategorien nur freiwillig**
- **Langwierige Entwicklung von technischen Standards** verzögert die Bereitstellung von Daten
- **Level-playing field im Bereich Vertriebsprovisionen** muss geregelt werden = Weiterentwicklung von Mobilitätsdiensten durch Innovation im Wettbewerb, Freisetzung privater Investitionen



Verpflichtende Datenfreigabe ermöglicht moderne Mobilitätsservices und Nutzerbenefit



- Verpflichtende Freigabe von **statischen und dynamischen Daten**
- Verpflichtende **Öffnung von Schnittstellen** statt Fokus auf Entwicklung einheitlicher Standards –Drittanbieter können technische Lösungen für Datenverwertung rasch selber entwickeln
- Fahrkartenvertrieb benötigt **gerechte Vertriebsprovision**, ohne die es keine Innovationen geben kann (auch integrierte Vertriebsdienstleister erhalten Vergütung für ihre Tätigkeit)
 - ▶ Bsp: Paris-Frankfurt, dynamische Daten bei Drittanbietern nur über SNCF Zugnummer für deutschen Streckenanteil sichtbar... Warum nicht überall – hier muss Abhilfe geschaffen werden!

Level Playing Field für Datennutzung



- ▶ Faire Bedingungen für Zugang und Nutzung von dynamischen Daten der Bahnbetreiber für Drittanbieter, insbesondere im Verhältnis zu integrierten Vertriebsdienstleistern mit Marktmacht, durch eine Anpassung des ERegG:
 - **Nichtdiskriminierende** Zugangsbedingungen und Provisionsbestimmungen
 - **Separierung** (insbesondere auch buchhalterisch) der Bereiche Vertrieb und Eisenbahnverkehrsleistung zur Herstellung von Transparenz
 - **Ex ante-kontrolle** durch die Bundesnetzagentur ⁶₇
- ▶ Beispiel Frankreich für Datenzugang Regionalvertrieb: Art. 28 LOM (= Art. 1115-10 Code de Transport) nichtdiskriminierender Datenzugang, überwacht durch Regulierungsbehörde

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



**Dr.-Ing. Sven-Martin Nielsen – Leitung Bereich
Verkehrswesen, Geschäftsstelle: An Lyskirchen 14 – 50676 Köln**

Aufgaben der FGSV:

- Technisches Regelwerk für das Straßen- und Verkehrswesen
- Forschung
- Information und Dokumentation
- Wissenstransfer
- Internationale Aktivitäten

Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen

1. Angebotsdaten: Lückenhaftigkeit und Uneinheitlichkeit der Daten (z. B. große Heterogenität der bundesweiten NeTEx-Daten zum ÖPNV)
2. Angebotsdaten: kaum etablierte Datenformate zur Abbildung neuer Angebotsformen vorhanden (z. B. flexible Angebot bisher kaum im NeTEx abgebildet)
3. Nachfragedaten: wären sehr sinnvoll zur Nutzungs-/Wirkungsabschätzung, sind offensichtlich problematisch („Geschäftsgeheimnis“)

Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?

1. Lückenhaftigkeit und Uneinheitlichkeit der Angebotsdaten: einheitliche Formate schaffen, regelmäßige Aktualisierung einfordern
2. Kaum etablierte Angebotsdaten für neue Angebotsformen vorhanden: Standardisierte Angebotsformate (z. B. über Erreichbarkeitsindikatoren) entwickeln
3. Nachfragedaten: keine gute Lösung erkennbar; ggf. aggregierte Nachfragedatenübermittlung

*Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines
Mobilitätsdatengesetzes*

- Wichtigster Grund/Bestandteil: Nachhaltige Verkehrsentwicklung fördern; faktenbasierte planerische und politische Entscheidungen unterstützen; (weniger relevant: Entwicklung neuer Geschäftsmodelle)
- Festlegungen zur Veröffentlichung von Daten/Statistiken z. B. auf den Seiten von Destatis und in Verkehr in Zahlen; so werden die Daten für Forschung und die breite Öffentlichkeit nutzbar

FOSSGIS e.V. / OpenStreetMap



Lars Lingner (Dipl.-Informatiker FH)

Tätigkeiten

- Geospatial Data Architect
- IT-Admin
- Freelancer
- Projekt: Parkraumanalyse mit OpenStreetMap

Erfahrungen

- Geodatenbanken, Geodaten, Kartenserver
- 15+ Jahre FOSSGIS e.V. www.fossgis.de
- 12+ Jahre OpenStreetMap www.openstreetmap.de
- Open Source Communities

Frage 1: Nennen Sie Ihre bis zu 3 größten Herausforderungen, um einen Mehrwert durch Mobilitätsdaten zu schaffen

- Fehlende Pflicht zur Veröffentlichung
- Geschäftsgeheimnisse, kritische Infrastruktur, Mehraufwand durch Veröffentlichung

Frage 2: Was sind Ihre Lösungsvorschläge?

- Austausch mit Open Source und Open Data Communities
- Beachtung aller Open Data Kriterien

Frage 3: Was ist für Sie der wichtigste Bestandteil eines Mobilitätsdatengesetzes

- Dateneigentum und Datensilos verhindern

Schlussworte

Frank Krüger

Unterabteilungsleiter Datenpolitik / KI

Bundesministerium für Digitales und Verkehr



Was wollen Sie uns für den Beteiligungsprozess mitgeben?



Besuchen Sie dazu nun die Mentimeter-Webseite oder scannen den Barcode mit Ihrem Mobiltelefon

[menti.com](https://www.menti.com) | Code: 1890 8599