

Stellungnahme

zum Entwurf einer Mobilitätsdatenverordnung

durch den

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Dorotheenstraße 37

10117 Berlin

Berlin, 12. Mai 2021

Allgemeine Einordnung

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. nimmt hiermit Stellung zum per 27. April 2021 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Entwurf einer Mobilitätsdatenverordnung. Grundlage der Verordnung ist das am 27.04.2021 im Bundesgesetzblatt verkündete Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts.

Taxi und Mietwagen sind unverzichtbarer Bestandteil der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung in Deutschland. Sie sichern Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe und damit ein Grundrecht. Als integraler Bestandteil des öffentlichen Mobilitätsangebots sichern sie Mobilität auch dann, wenn kein eigenes Fahrzeug vorhanden ist oder gefahren werden kann. Für gelebte Daseinsvorsorge und ein immer moderner und nachhaltiger werdendes Mobilitätsangebot sind Taxi und Mietwagen unverzichtbar.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. dankt dem Bundesministerium für die Übersendung des Entwurfs und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Bundesverband vertritt eine Branche mit 36.000 Unternehmen und rund 250.000 Beschäftigten in ganz Deutschland. Vom Personenbeförderungsgesetz und von der Mobilitätsdatenverordnung sind sie direkt betroffen.

Die Mobilitätsdatenverordnung konkretisiert die in §§ 3a ff PBefG verankerte Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten. Diese Verpflichtung dient

1. Behörden zur Überprüfung und Überwachung von Maßgaben (§ 3b Abs. 1 Nr. 1 PBefG)
2. Behörden zur Verkehrsuntersuchung, -planung und -lenkung sowie zur Durchführung von Maßnahmen für Klimaschutz oder Barrierefreiheit (§ 3b Abs. 1 Nr. 2 PBefG)
3. Dritten zur Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer (§ 3b Abs. 1 Nr. 3 PBefG)
4. Ministerium und Bundesamt für Statistik für Berichte und Statistiken (§ 3b Abs. 1 Nr. 4f PBefG)

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen unterstützt dies Ziele der Mobilitätsdatenverordnung. Der vorliegende Entwurf zur Mobilitätsdatenverordnung bedarf jedoch an entscheidenden Stellen Klarstellungen, wer zu was konkret verpflichtet wird und Differenzierungen, weil nicht alle Pflichten für alle Fälle in gleicher Weise sachlich einschlägig sind.

Der Bundesverband sieht insbesondere den nachfolgend benannten Verbesserungsbedarf:

1. Digitalisierung nutzen, Kontrolle stärken

Unter den genannten Zielen der Mobilitätsdatenerhebung wird insbesondere der Bedarf nach einer Stärkung der Überprüfung und Überwachung von Maßgaben vom Bundesverband Taxi und Mietwagen ausdrücklich unterstrichen. Die Behörden müssen endlich in die Lage versetzt werden, dem Wildwuchs und der systematischen Regelverletzung von app-vermittelten Mietwagenverkehren insbesondere in Großstädten Einhalt zu gebieten. Hierzu ist die Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten grundsätzlich geeignet. Gleichwohl stellt sie nur eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung dar. Die Behörden vor Ort sind zwingend technisch und personell in die Lage zu versetzen, die ihnen zu Verfügung stehenden Daten effizient und effektiv auszuwerten und ihre Kontrollfunktion wirksam auszuüben. Geordnete Mobilität braucht Kontrolle.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen begrüßt, dass Daten zu Kontrollzwecken bereitgestellt werden müssen. § 3c Abs. 1 Nr. 2 PBefG sieht für Behörden jedoch eine Pflicht zur Datenlöschung der über den Nationalen Zugangspunkt erhaltenen dynamischen Daten spätestens drei Monate nach der Übermittlung vor. In der Praxis würde eine solche Regelung die Verfolgung von Verletzungen der Maßgaben durch die Behörden und das Ahnden von Verstößen oft vereiteln. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen schlägt vor, in der Mobilitätsdatenverordnung klarstellend zu regeln, dass die Frist zur Datenlöschung suspendiert ist, wenn ein behördliches Verfahren eingeleitet ist und suspendiert bleibt, bis dieses rechtskräftig zu einem Abschluss gekommen ist.

2. Anwendungsbereich der Verordnung klarstellen

Der Wortlaut des § 3a Abs. 3 PBefG sieht eine Befreiung von der Verpflichtung zur Datenbereitstellung für „natürliche und juristische Personen, die als Einzelunternehmer firmieren“ vor. Der Wortlaut stellt somit auf die Rechtsform des Unternehmers ab. Die Begründung zum PBefG stellt konkretisierend auf Soloselbständige und Unternehmer ohne Angestellte ab. Während der Wortlaut auf die Rechtsform des Unternehmens abstellt, stellt die Begründung auf die Ausgestaltung des Unternehmens (keine Angestellten) ab. Die vorliegende Verordnung sollte genutzt werden, um eingangs klarstellend festzustellen, wer Verpflichteter der Verordnung und der §§ 3a ff PBefG ist.

Der in der Begründung ausgedrückte Wille des Gesetzgebers zielt darauf ab, besonders „kleine“ Unternehmen von der Verpflichtung auszunehmen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen schlägt zur

Umsetzung vor, die Zahl der Fahrzeuge zum Maßstab zu machen und solche Unternehmer von den Verpflichtungen der Mobilitätsdatenverordnung auszunehmen, die lediglich ein Fahrzeug als Taxi, Mietwagen und/oder gebündelten Bedarfsverkehr betreiben. Dieser Vorschlag setzt den gesetzgeberischen Willen um und schafft eine praxisnahe, belastbare Abgrenzung, die auch nicht kurzfristigen Änderungen unterliegt. Würde alternativ auf das Fehlen von Angestellten abgestellt, so würde schon das Beschäftigen eines Aushilfsfahrers zur Urlaubszeit eine grundsätzlich andere Behandlung mit Blick auf die Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten begründen, was nicht praxisgerecht wäre. Rund drei Viertel der Unternehmen im Bereich Taxi und Mietwagen gelten als Ein-Wagen-Unternehmen.

Ferner ist klarzustellen, dass sich die Pflichten zur Bereitstellung von Daten nach dem neuen § 3a PBefG nur auf Daten beziehen, die bei den Unternehmen bereits vorhanden sind. Es wurde keine Pflicht zur Generierung von Daten eingeführt, und lässt sich deutlich aus dem Wortlaut von § 3a PBefG ableiten (Daten ... die ... „entstehen“ ...). Die Verordnung sollte hier klarstellend § 1 Nr. 1 formulieren, dass es um die Bereitstellung der in der Anlage aufgeführten, elektronisch vorhandenen Daten“ geht.

3. Differenzierung der Bereitstellungspflichten nach Verpflichteten

Die Mobilitätsdatenverordnung verpflichtet Betreiber und Vermittler zur Datenbereitstellung und differenziert Art und Inhalt der Daten lediglich sehr grob in der Anlage zur Mobilitätsdatenverordnung. So fehlt in der Datenkategorie „Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr“ eine Differenzierung nach Verpflichteten, also

- Betreiber von Taxibusen
- Betreiber von Mietwagen
- Betreiber von gebündelten Bedarfsverkehren
- Vermittler

Grundsätzlich sollte auch jedes Unternehmen, das in mehreren Bedienformen des Gelegenheitsverkehrs aktiv ist, verpflichtet sein, seine Daten je Bedienform auszuweisen. Beispiel: So sollte ein Unternehmen nicht nur ausweisen, dass es sieben Fahrzeuge im Gelegenheitsverkehr betreibt, sondern dass es sich um fünf Taxibusen und zwei Mietwagen handelt.

So sind Betreiber von gebündelten Bedarfsverkehren ergänzend zu verpflichten, ihre Auslastung sowie die jeweilige Bündelungsquoten gem. § 50 Abs. 3 PBefG bereitzustellen.

4. Vermittler umfassend in die Pflicht nehmen

In der Verordnung sollte eindeutig klargestellt werden, dass ein Vermittler zur Bereitstellung der ihm vorliegenden statischen und dynamischen Daten von ihm angeschlossenen Beförderern verpflichtet ist, auch dann, wenn diese Beförderer selbst nicht Verpflichtete der Mobilitätsdatenverordnung sind. Beispiel: Ein Ein-Wagen-Unternehmen, das über einen App-Vermittler vermittelt wird, ist selbst nicht zur Datenbereitstellung verpflichtet. Der App-Vermittler verfügt allerdings regelmäßig ohnehin über die erforderlichen Daten und ist zu verpflichten, diese dem Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. So wird auch sichergestellt, dass gerade in Großstädten mit einem vielfach hohen Anteil von Ein-Wagen-Unternehmern die Kontrolle dennoch wirksam erfolgen kann.

5. Gelegenheitsverkehr bedarf keiner Standort-Informationen

Die Übermittlung von Daten zu Standorten im Gelegenheitsverkehr erscheint entbehrlich, da bereits Geokoordinaten von für eine Fahrt verfügbaren Fahrzeugen in Echtzeit übermittelt werden und die Standorte sich ausschließlich durch die Verfügbarkeit der Fahrzeuge auszeichnen (anders als Stationen im Linienverkehr). Überdies erscheint unklar, wer Verpflichtet ist zur Übermittlung entsprechender Informationen zu einem Standort, der von verschiedenen Beförderern genutzt wird. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt, die Punkte „Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr > Standorte“ und „Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr > Verfügbarkeit an Standorten in Echtzeit“ der Anlage zur Mobilitätsdatenverordnung zu streichen. Hierdurch werden Unklarheiten beseitigt und Pflichten reduziert, ohne dass hierdurch ein „Weniger“ an relevanten Information entsteht.

6. Preisinformationen nach Zweck differenzieren

Allgemeine Tarifinformationen und strukturelle Preisinformationen können wie in der Anlage zur Verordnung vorgesehen als statische Information bereitgestellt werden. Zu den „Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr > mögliche dynamische Preisinformationen“ ist klarzustellen, was hier genau erwartet wird. Unklar ist, ob hier eine Schnittstelle geschaffen werden soll, über die der Nationale Zugangspunkt eine Preisanfrage für eine individuelle Verbindung an den Betreiber oder Vermittler richtet und eine Antwort erhält, oder ob jedwede Preisauskunft eines Betreibers oder Vermittlers dem Nationalen Zugangspunkt mitzuteilen ist. In beiden Fällen erscheint es plausibel, eine solche Verpflichtung auf Vermittler sowie Betreiber von

gebündelten Bedarfsverkehren zu beschränken, die ohnehin über entsprechende digitale Anwendungsmöglichkeiten verfügen.

Weiterhin fordert § 3a Abs. 1 Nr. 2 lit. b PBefG Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten. Die Mobilitätsdatenverordnung sollte klarstellen, welche Daten genau an wen und zu welchem Zweck übermittelt werden müssen. Dem Wesen nach kann diese Information im Kern für Kontroll-Aufgaben der Behörden eingesetzt werden. Insofern sind jedwede Informationen zu tatsächlichen Beförderungsentgelten von der Weitergabe an Dritte ausdrücklich auszuschließen.