

# POSITIONEN



## Eigentumsordnung für Mobilitätsdaten

Die 8KU sind ein Zusammenschluss großer kommunaler Unternehmen aus München, Nürnberg, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt, Köln, Hannover und Leipzig. Die Unternehmen sind hauptsächlich in der Energiewirtschaft aktiv. Als Akteure im Bereich der Daseinsvorsorge sind sie in den jeweiligen Konzernstrukturen aber auch verschwiert mit Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs.

Für die Unternehmen ist die Energiewende (aber auch die Verkehrswende) eine unternehmerische Chance, die sie aktiv angehen. Digitalisierung ist hierbei ein wesentliches Instrument, um die immer dezentralere, immer komplexere und - die herkömmlichen Sektorengrenzen sukzessive überschreitenden - Prozesse von Energieerzeugung und -verbrauch verzahnen zu können.

Alle Regelungen, die den Umgang mit Daten strukturieren, sind vor diesem Hintergrund für uns von hohem Belang. Insofern begrüßen wir, dass das BMVI zu einer Konsultation des Dokuments: Eigentumsordnung für Mobilitätsdaten einlädt.

\*\*\*\*\*

Wir begrüßen, dass mit der Ausarbeitung zu einer möglichen „Eigentumsordnung für Mobilitätsdaten“ erstmalig dieses ganz zentrale Thema strukturiert aufbereitet und einer Fachdiskussion unterzogen werden soll. In der Tat bringt ja die Digitalisierung von weiten Teilen des gesellschaftlichen Lebens eine Reihe von Fragen hervor, auf die die bisherigen politischen, administrativen, juristischen und ökonomischen Verfahren noch keine Antworten oder allgemeiner: Routinen gefunden haben.

Wir begrüßen auch, dass grundlegend eine Übereinkunft über die Frage erzielt werden soll, ob und wie ein Eigentumsrecht an Mobilitätsdaten definiert werden könnte.

Wir sind jedoch skeptisch, ob der gewählte Ansatz, der von dem wirtschaftlich relevanten, jedoch insgesamt eher schmalen Erfahrungsraum des Individualverkehrs ausgehende Ansatz zu befriedigenden Ergebnissen führen kann oder – als erster Versuch einer Eigentumsordnung – anschlussfähige Weichenstellungen bewirken kann.

Es fehlt in der Betrachtung der gesamte öffentliche Verkehr, obwohl dieser aus vielen (nicht zuletzt klimapolitischen) Gründen an Bedeutung gewinnt und die Frage der Digitalisierung

8KU GmbH  
Schumannstr. 2  
10117 Berlin

Telefon 030 24048613  
E-Mail kontakt@8ku.de  
Internet www.8ku.de

Ihr Ansprechpartner:  
Dr. Matthias Dümpelmann  
Geschäftsführer 8KU

Berlin, 2. November 2017

für einen effizienten und klimaschonenden Verkehr von großer Bedeutung ist.

Auch wenn die Wahl des Individualverkehrs als Betrachtungskern aufgrund der industriepolitischen Bedeutung des Automobilsektors zunächst naheliegend sein mag, wäre es doch aus systematischen Gründen weitaus angemessener, die Frage des Dateneigentums sehr viel grundsätzlicher zu klären. Dies gilt umso mehr, als eine erstmalige Erörterung dieser Frage grundlegende Definitionen erzeugt, die dann auf alle Sektoren anwendbar sein müssten und die insgesamt widerspruchsfrei ausgestaltet sein muss.

Zumindest vor diesem Hintergrund vermag die favorisierte Kernempfehlung eines aus der „Investition in die Datenerzeugung“ abgeleiteten „Zuweisungskriteriums“ nicht zu überzeugen, wonach Verfügungsberechtigter der Daten derjenige sei, „wer bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise für die Erstellung und Speicherung des Datums verantwortlich (und also) derjenige (sei), der bei einer wirtschaftlichen Gesamtwürdigung des Erstellungsvorgangs die wesentliche Investition in die Datenerstellung vornimmt.“ (S. 108). Ein Ausschließlichkeitsrecht an einem Datum soll tendenziell demjenigen zugewiesen werden, „als dessen Verdienst die Generierung desselben anzusehen ist“ (S. 4).

Auch wenn nicht der jeweilige Fahrer oder allgemeiner: Mobilitätsakteur die eigentliche Digitalisierung seiner mobilen Aktivität - also den Prozess der Erstellung - übernimmt (das sind zweifelsfrei die technischen Instrumente, z.B. Sensoren), so ist es doch genau dieser Akteur, der über Maß und Richtung der Mobilität entscheidet und Daten im Sinne von Bewegung (S. 98: „beobachtbare Unterschiede“) erst hervorbringt. Damit ist zwar die Sensorik das zentrale Instrument der Datenerstellung; für ihre inhaltliche Bestimmung ist es aber nicht entscheidend. In der Eigentumszuweisung hieran vorbeizugehen, dürfte gerade nicht dauerhafte Rechtssicherheit erzeugen.

Die kaum verhohlene Empfehlung einer Eigentumszuweisung an den Ersteller setzt sich darüber hinaus in einen erheblichen Gegensatz zu Regeln, die für den Bereich des ÖPNV gelten sollen und die aus dem (ebenfalls bislang nicht überzeugend ausgearbeiteten) Open-Data-Konzept hervorgehen könnten.

An verschiedenen Stellen wird in der Ausarbeitung des BMVI nahegelegt, dass gerade diese Mobilitätsdaten als public open data *nicht* unter die neu zu schaffenden Ausschließlichkeitsrechte fallen sollen (S. 35 ff.). Der Ansatz der Studie, die Mobilitätsdaten aus dem ÖPNV unter den „Open-Data“-Ansatz zu fassen und damit allen Marktteilnehmern letztlich kostenlos zur Verfügung zu stellen – was im Zweifel auf die

Wettbewerber des ÖPNV hinauslaufen würde! - ist abzulehnen. Man denke beispielsweise an intermodalen Verkehr, bei dem bei privaten Anbietern Dateneigentum begründet würde, das des ÖPNV aber Open-Data wäre.

Sofern der Grundansatz der Ausarbeitung, nämlich die Zuweisung an den Datenersteller, überhaupt rechtssicher ausgearbeitet werden kann, dürfen Betreiber einer öffentlichen Infrastruktur (sei es Verkehr oder anderes) nicht schlechter gestellt werden als andere Marktteilnehmer.

Nicht nur die notwendigen Infrastrukturen für die Verkehrswende wären betroffen – von der Telematik bis zur Ladeinfrastruktur. Auch im Kernbereich der Energiewende – vom digitalisierten Erzeugungsmanagement in virtuellen Kraftwerken bis zur Kundenabrechnung - wachsen Volumen und Bedeutung von Daten exponentiell. Gleichzeitig ist ein Großteil der Energieunternehmen gesellschaftsrechtlich kommunal. Energieunternehmen (sofern nicht industrielle Eigenversorger) aber in der allgemeinen Versorgung tätig.

Der Umstand also, dass sowohl das Wettbewerbsgeschäft wie auch die Infrastruktur von einem kommunalen Unternehmen betrieben bzw. errichtet werden, darf nicht dazu führen, dass die in diesem Zusammenhang entstehenden Daten nicht den gleichen Eigentumsrechten unterliegen sollen, als wenn dies ein nicht-kommunales Unternehmen aufbauen würde. Auch für den kommunalen Bereich muss dann der Grundsatz des Ausschließlichkeitsrechts gelten.

Der in der Ausarbeitung vorgeschlagene sehr grundlegende Ansatz einer rechtlichen Konsolidierung aller datenbezogenen Regeln ist daher zu begrüßen. Er sollte dann aber auch breiter gefasst werden und insbesondere abstellen auf übergreifend wirksame Regeln, die Akzeptanz finden können. Dies setzt voraus, dass ein level-playing-field geschaffen wird, das Handlungschancen gerade nicht einseitig bestimmten Akteursgruppen zuweist. Schon aufgrund der Gemeindeordnungen haben kommunale Unternehmen teils erheblich erschwerte Chancen bei der Digitalisierung ihrer angestammten Geschäftsfelder. Umso mehr sollte auch der Open-Data-Ansatz dahingehend geklärt werden, dass Versorgungsunternehmen (von Energie bis Verkehr) nicht als „staatliche Stellen“ missinterpretiert und eingeschränkt werden.