

Datenstrategie für Carsharing-Anbieter in MaaS-Kooperationen

Die vorliegende Datenstrategie empfiehlt Regeln für die Bereitstellung und Nutzung von Daten in Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und Mobility-as-a-Service Anbietern (MaaS-Anbietern).¹ Die Datenstrategie wurde vom Bundesverband Carsharing gemeinsam mit Carsharing-Anbietern und Carsharing-Buchungsplattformen entwickelt.

Die Datenstrategie orientiert sich an den Schritten der Customer-Journey bei der Nutzung von Carsharing-Angeboten. Sie gibt für jeden Schritt an, welche Anforderungen die Carsharing-Anbieter an den Datenaustausch mit MaaS-Anbietern haben. Betrachtet werden: Informieren und Planen, Reservieren und Buchen, Nutzen und Nutzungsbegleitung, Bezahlen und Abrechnung.

Informieren und Planen

In diesem Schritt informieren sich Nutzende über das Carsharing-Angebot: Gibt es für den geplanten Wegezweck geeignete Carsharing-Fahrzeuge an einem gewünschten Standort zu einem gewünschten Zeitpunkt? Um eine vollständige Auskunft geben zu können, muss der MaaS-Anbieter vom Carsharing-Anbieter statische und dynamische Auskunftsdaten beziehen.

Auskunftsdaten, statisch: Statische Auskunftsdaten bleiben über längere Zeit unverändert, zum Beispiel: Lage einer Carsharing-Station, Fahrzeugklassen an der Station, Lage und Form eines Geschäftsgebiets, Anbieter der Carsharing-Fahrzeuge, Informationen über den Carsharing-Anbieter, Anmeldeöglichkeiten und Tarifoptionen. Statische Auskunftsdaten können als Open-Data mit jedem geteilt werden. Für die Beschreibung des Carsharing-Angebots sollte der MaaS-Anbieter Anbieter-übergreifende Attribute einsetzen, die von den Carsharing-Anbietern entwickelt und autorisiert wurden.

Auskunftsdaten, dynamisch: Dynamische Auskunftsdaten informieren über die konkrete Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen zu einem bestimmten Zeitpunkt. Diese Daten sind wettbewerbsrelevant, denn in Summe beschreiben sie das Geschäftsmodell des jeweiligen Carsharing-Anbieters. Dynamische Auskunftsdaten werden daher nur mit zuvor autorisierten MaaS-Anbietern geteilt, die einer Nutzungslizenz zustimmen. Jeder Carsharing-Anbieter entscheidet über die Lieferung an jeden Datenempfänger einzeln und unabhängig. Die Nutzungslizenz beschränkt die

¹ Mobility-as-a-Service (MaaS) ist die Integration von und der Zugang zu verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen (wie ÖPNV, Ridesharing, Carsharing, Bikesharing, Scootersharing, Taxi, Autovermietung usw.) in einer einzigen, digitalen Anwendung. Die digitale MaaS-Anwendung schlägt jeweils die beste Mobilitätslösung für einen Weg basierend auf den Bedürfnissen der jeweiligen Kund*in vor.

Datennutzung auf einen einzelnen Datennutzer und einen mit diesem Nutzer vereinbarten Zweck (in der Regel: Beauskunftung von Endkund*innen). Dem Datennutzer ist es verboten, gelieferte Daten über den vereinbarten Zweck hinaus zu verwenden, zu analysieren oder an Dritte weiterzugeben. Der Datenempfänger muss seine technischen Datenverarbeitungsprozesse (insbesondere den Umfang seiner Caching-Prozesse) mit dem Datenurheber abstimmen und die zugehörigen Sicherungsroutinen dem Carsharing-Anbieter offenlegen. Voraussetzung für die Bereitstellung von dynamischen Auskunftsdaten ist darüber hinaus die Bereitschaft des Datennutzers, Nachfragedaten an den Carsharing-Anbieter zurückzuliefern. Diese werden benötigt, um die Verfügbarkeit und Qualität des Carsharing-Angebots weiter optimieren zu können.

Der Bundesverband Carsharing stellt eine Muster-Nutzungslizenz für statische und dynamische Auskunftsdaten bereit, die über die Einheitliche Carsharing-Schnittstelle IXSI 5.0 bezogen werden.

Reservieren und Buchen

Die technische und organisatorische Komplexität im gesamten Bereich „Reservieren und Buchen“ ist sehr hoch. Die Umsetzung in den MaaS-Apps ist daher langwierig und teuer. Zugleich entwickeln sich die Apps der Carsharing-Anbieter schnell weiter, sodass komplexe MaaS-Apps schnell hinter dem aktuellen technischen Stand im Carsharing zurückbleiben. Daher ist ein Deep-Link in die App des Carsharing-Anbieters und eine Abwicklung der Prozesse in der Anbieter-App meist die einfachste und zugleich für die Kund*innen qualitativ hochwertigste Lösung. Der Absprung in die Carsharing-App kann so gestaltet werden, dass weder eine nochmalige Anmeldung notwendig noch ein „Systembruch“ sichtbar ist.

Voraussetzung für die Bereitstellung einer Buchungsmöglichkeit im Carsharing-System ist die Bereitschaft des MaaS-Anbieters, die hierfür relevanten Kund*innendaten (zum Beispiel: Identitätsdaten, Führerscheindaten) an den Carsharing-Anbieter zu übermitteln. Die Kund*innendaten müssen die Wahrnehmung der Halterhaftung durch den Carsharing-Anbieter zulassen. Dem Carsharing-Anbieter als Halter der Fahrzeuge muss jederzeit bekannt sein, wer diese nutzt. Außerdem muss sichergestellt werden können, dass die designierten Kund*innen die allgemeingültigen Regeln des Anbieters erfüllen (zum Beispiel: Mindestalter, Ausstellungsland des Führerscheins). Die Kund*innendaten und die für sie geltenden Nutzungsbedingungen müssen es dem Carsharing-Anbieter ermöglichen, auf dieser Datenbasis eigenständig und vollumfänglich Rechtsverstöße und Schadenersatzansprüche gegenüber den Kund*innen zu verfolgen, geltend zu machen und abzuwickeln. Eine entsprechende Nutzungserlaubnis für die Daten muss dem Carsharing-Anbieter vom MaaS-Anbieter eingeräumt werden. Die Bereitstellung der Kund*innendaten für den Carsharing-Anbieter muss vor der Reservierung eines Carsharing-Fahrzeugs erfolgen. So werden auch Doublettenprüfung und Doublettenablehnung beim Carsharing-Anbieter möglich. Beides ist notwendig, um Missbrauchsrisiken frühzeitig erkennen zu können und um beim Carsharing-Anbieter bereits registrierten Kund*innen die für sie geltenden Berechtigungen und Tarife zuzuordnen.

Ist der MaaS-Anbieter nicht bereit, die relevanten Kund*innendaten zu liefern und deren Nutzung durch den Carsharing-Anbieter zu erlauben, dann muss er alle rechtlichen und wirtschaftlichen Risiken der Carsharing-Nutzung vom Carsharing-Anbieter übernehmen. Er muss die vom Carsharing-Anbieter geltend gemachten Kosten (zum Beispiel von Schäden) tragen und den Carsharing-Anbieter

von allen wirtschaftlichen und rechtlichen Ansprüchen Dritter (zum Beispiel bei Unfällen und Verkehrsverstößen) freistellen. Hierüber muss ein Vertrag geschlossen werden.

Nutzen und Nutzungsbegleitung

Die technische und organisatorische Komplexität im gesamten Bereich „Nutzen und Nutzungsbegleitung“ ist sehr hoch. Die Umsetzung in den MaaS-Apps ist daher langwierig und teuer. Zugleich entwickeln sich die Apps der Carsharing-Anbieter schnell weiter, sodass komplexe MaaS-Apps schnell hinter dem aktuellen technischen Stand im Carsharing zurückbleiben. Daher ist ein Deep-Link in die App des Carsharing-Anbieters und eine Abwicklung der Prozesse in der Anbieter-App meist die einfachste und zugleich für die Kund*innen qualitativ hochwertigste Lösung.

Falls die Tiefenintegration des Carsharing-Systems mit dem MaaS-System gewünscht wird, sollte sie sich auf Minimalfunktionen beschränken. Die Service-Begleitung während der Nutzung sollte weiterhin direkt durch den Carsharing-Anbieter erfolgen, vor und nach der Miete ist der MaaS-Anbieter zuständig. Im MaaS-System unterstützte Funktionen müssen sein:

Nutzer*innenidentifikation und Führerscheinprüfung (siehe auch oben „Reservieren und Buchen“), Akzeptieren der AGB des Carsharing-Anbieters, Buchung eines Carsharing-Fahrzeugs, Stornierung einer Buchung, Buchungsübersicht, Schäden am Carsharing-Fahrzeug (Anzeigen und Melden), App-Öffnung und –Schließung des gebuchten Carsharing-Fahrzeugs mit den gleichen Standards und Sicherheitsmechanismen wie in den Carsharing-Apps, Tanken und Laden, Buchungsverlängerung und/oder Tarifänderung während einer Fahrt, Verkürzung der laufenden Buchung/Autostorno. Sofern der MaaS-Anbieter die die Identitäts- und Führerscheinprüfung übernimmt, folgt daraus auch die entsprechende Haftung. Wird beispielsweise aufgrund eines mangelhaften Setups (z.B. Fake Account) eine Fahrzeugunterschlagung ermöglicht, trägt der Betreiber des MaaS-Systems das Risiko für die Folgen.

Die Verantwortung für Prozess- und Produktgestaltung sowie die geforderten Sicherheitsanforderungen verbleibt beim Carsharing-Anbieter. Der MaaS-Anbieter muss bei der Gestaltung seiner Apps und Systeme möglichen Änderungen durch die Carsharing-Anbieter folgen. Eine vertragliche Zusicherung von Funktionalitäten oder Modalitäten durch den Carsharing-Anbieter ist unrealistisch und unbedingt zu vermeiden.

Bezahlen und Abrechnung

Daten für die Abrechnung von MaaS-Anbietern mit Endkund*innen werden von den Carsharing-Anbietern standardmäßig als Rechnungspositionen zur Verfügung gestellt (nicht als Leistungs- oder Abrechnungsdaten). Mit einzelnen Kooperationspartnern vereinbaren die Carsharing-Anbieter individuell anderes.

Stand: Juli 2024

Autor: Gunnar Nehrke

Der Autor dankt folgenden Expert*innen für ihre Mitarbeit an diesem Papier: Michael Fischer (Miles), Leonard Meier (Miles), Patrick Tünkers (Share Now), Joachim Schwarz (cambio), Harald Zielstorff (cantamen).

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Kontakt:

Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)

Schönhauser Allee 141 B

10437 Berlin

Tel.: 030 – 92 12 33 53

E-Mail: info@carsharing.de

carsharing.de