

Mobility as a Service – Grundsätze zur Gestaltung guter Kooperationen

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.

MaaS-Anwendungen können unterschiedlich tief integriert sein. Basis ist eine möglichst viele Mobilitätsanbieter umfassende Auskunft- und Planungsmöglichkeit inklusive einer Verfügbarkeitsprüfung. Weitere Integrationsstufen können sein, müssen aber nicht sein: Direkter Zugang zur Buchung von Mobilitätsangeboten, integrierte Nutzungsbegleitung für gebuchte Verkehrsmittel, integriertes Bezahlen aller genutzten Mobilitätsdienste.

Die Carsharing-Anbieter unterstützen MaaS

MaaS-Anwendungen können ein zusätzlicher Vertriebskanal für Carsharing und ein zusätzliches Werkzeug zur Steigerung der Akzeptanz multimodaler Mobilität sein. Die deutschen Carsharing-Anbieter sind bereits heute in verschiedenste MaaS-Kooperationen eingebunden.¹ Sie haben technische Schnittstellen bereitgestellt, um einen Datenaustausch mit MaaS-Angeboten zu ermöglichen. Die im Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) organisierten Carsharing-Anbieter unterstützen zudem eine Einheitliche Carsharing-Schnittstelle (ECSS), die Carsharing-Auskunftsdaten anbieterübergreifend in einer einheitlichen Logik und einem standardisierten technischen Format für MaaS-Anwendungen verfügbar macht.

MaaS muss Carsharing als Werkzeug der kommunalen Mobilitätswende stärken

Die deutschen Carsharing-Anbieter sind starke Partner der Kommunen beim Erreichen der Klima- und Nachhaltigkeitsziele im Verkehr: Ein Carsharing-Auto ersetzt bis zu 16 private Pkw, Carsharing-Kund*innen nutzen den ÖPNV und das Fahrrad deutlich häufiger als Auto-Besitzer*innen, obwohl sie

¹ Eine aktuelle Übersicht über die Kooperationen stellt der Bundesverband Carsharing auf seiner Homepage zur Verfügung.

ein Carsharing-Auto zur Verfügung haben. Immer mehr Bundesländer und Kommunen fördern deshalb Carsharing als Werkzeug der Mobilitätswende. Die Etablierung von MaaS-Anwendungen und die Bereitstellung und Nutzung von Carsharing-Daten für MaaS-Anwendungen darf die Carsharing-Anbieter nicht dabei behindern, die hohe verkehrsentlastende Wirkung ihrer Dienstleistung zu sichern und weiter zu optimieren.

Die Bereitstellung und Nutzung von Carsharing-Daten für MaaS-Anwendungen berührt zum Teil die Geschäftsmodelle der Carsharing-Anbieter. Sie muss deswegen so erfolgen, dass die bisherigen Erfolge beim Auf- und Ausbau des Carsharing in Deutschland und die Bedingungen für weiteres Wachstum gesichert werden.

MaaS-Geschäftsmodelle müssen eigenständig wirtschaftlich tragfähig werden. Eine Kannibalisierung der Carsharing-Geschäftsmodelle zur Querfinanzierung von MaaS-Anwendungen muss unterbleiben.

Sind gesetzlich verankerte Datenlieferpflichten vorgesehen, dann müssen diese so gestaltet werden, dass sie marktwirtschaftliche Strukturen im Mobilitätsmarkt nicht untergraben.

Grundsätze für gute MaaS-Kooperationen

Auf der Basis ihrer umfassenden Erfahrungen identifizieren die deutschen Carsharing-Anbieter folgende Grundsätze für die Gestaltung guter MaaS-Kooperationen:

1. Realitätsgetreue, aktuelle, transparente und diskriminierungsfreie MaaS-Auskünfte müssen sichergestellt sein.
2. MaaS-Angebote müssen auf einheitliche technische Standards verpflichtet werden – existierende Carsharing-Standards müssen genutzt werden.
3. Die Produkt- und Preishoheit der Carsharing-Anbieter muss gewahrt bleiben.
4. Carsharing-Anbieter müssen über Kooperationen frei entscheiden können.
5. Wettbewerbsrelevante Carsharing-Daten müssen angemessen geschützt werden.
6. Wechselseitige Datenlieferpflichten sorgen für Fairness und Risikoausgleich zwischen MaaS-Angeboten und Carsharing-Anbietern.
7. Die Tiefe der MaaS-Integration sollte sich am tatsächlichen Bedarf der Kund*innen orientieren.

Erläuterung der Grundsätze

1. **Realitätsgetreue, aktuelle, transparente und diskriminierungsfreie MaaS-Auskünfte müssen sichergestellt sein.**

Welche Mobilitätsoptionen eine MaaS-Anwendung in einer Auskunft auf welche Weise anzeigt, hat erhebliche Auswirkungen auf die Kaufentscheidungen der Nutzer*innen. Erfolgreiche MaaS-Plattformen können deshalb das Mobilitätsverhalten der Kund*innen und den wirtschaftlichen Erfolg der Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen stark beeinflussen. Carsharing-Kund*innen und Carsharing-Anbieter müssen sich darauf verlassen können, dass MaaS-Angebote ihre Auskünfte wahrheitsgemäß, diskriminierungsfrei und nach transparenten Kriterien geben. Auskunftsdaten

müssen (dem Inhalt nach) immer so ausgespielt werden, wie sie von den Carsharing-Anbietern bereitgestellt wurden. Die Beeinflussung und Priorisierung von Auskünften in Rankings durch wirtschaftliche Interessen, beispielsweise durch Provisionszahlungen, muss durch Regulation unterbunden werden. Such- und Sortierungsalgorithmen müssen diskriminierungsfrei, transparent und an den Bedürfnissen der Nutzer*innen ausgerichtet sein.

2. MaaS-Angebote müssen auf einheitliche technische Standards verpflichtet werden – existierende Carsharing-Standards müssen genutzt werden.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedenste MaaS-Angebote mit immer wieder neuen, proprietären Schnittstellen für den Datenaustausch entwickelt – oft auch mit erheblicher staatlicher Förderung. Die MaaS-Angebote haben jedoch oft nur lokale Bedeutung. Dieser volkswirtschaftlich unsinnige Schnittstellen-Wildwuchs muss beendet werden.

Der bcs und seine Mitglieder haben als Reaktion auf die Regulation der Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten durch die delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Europäischen Kommission bereits eine Einheitliche Carsharing-Schnittstelle spezifiziert, die alle Carsharing-Auskunfts- und Verfügbarkeitsdaten anbieterübergreifend in einer einheitlichen Logik an Dritte ausliefern kann (und dies in konkreten Projekten auch bereits tut). Darüber hinaus haben alle großen Carsharing-Buchungssysteme bereits Schnittstellen für den Full-Service-Datenaustausch (Auskunft, Buchen, Nutzen, Bezahlen) mit Dritten entwickelt, die sich in wesentlichen Punkten sehr ähnlich sind. Die Carsharing-Branche erwartet, dass diese erheblichen Vorleistungen bei der Entwicklung von MaaS-Anwendungen berücksichtigt werden.

3. Die Produkt- und Preishoheit der Carsharing-Anbieter muss gewahrt bleiben.

Carsharing ist ein wirtschaftlich risikoreiches Geschäft mit niedrigen Margen. Zudem haben im Carsharing bereits geringfügige Änderungen in Produkt oder Preis oft erhebliche Auswirkungen auf die Fähigkeit der Dienstleistung, private Pkw zu ersetzen.

Die Anbieter müssen deshalb jederzeit dazu in der Lage sein, den Zuschnitt ihres Produkts, die Preise und ihre Geschäftspolitik vollständig selbst zu bestimmen. Welche Produkte und Tarife sie in welcher Form in MaaS-Angebote einbinden, muss ihre Entscheidung bleiben.

Bund, Länder und Kommunen sollten Datenlieferverpflichtungen für MaaS-Anwendungen nur so definieren, dass die Produkt- und Preishoheit der Carsharing-Anbieter gewahrt bleibt.

4. Carsharing-Anbieter müssen über Kooperationen frei entscheiden können.

Carsharing-Anbieter tragen die gesetzliche Halterhaftung und gewähren ihren Kund*innen einen selbstständigen, nicht durch Personal kontrollierten Zugang zu ihren Fahrzeugen. Verhalten die Nutzer*innen sich im Straßenverkehr nicht regelkonform oder verursachen sie Schäden und Unfälle, entstehen sofort erhebliche rechtliche und betriebswirtschaftliche Risiken aufseiten des Anbieters. Diese Risiken wachsen weiter, wenn Carsharing-Anbieter Buchungen aus Fremdsystemen in ihren eigenen Systemen zulassen. Denn in diesem Fall haben die Anbieter weder die Führerscheinkontrolle noch die Risikobewertung selbst durchgeführt. Oftmals besteht dann auch keine Berechtigung, um Nutzer*innen direkt zu kontaktieren. Daher muss es Carsharing-Anbietern jederzeit freistehen, selbst zu entscheiden, ob sie Kooperationen eingehen, die auch das Buchen der Fahrzeuge und die folgenden Schritte der Customer Journey umfassen. Werden solche Kooperationen von Bund,

Ländern oder Kommunen durch Regulation erzwungenen, dann müssen sie mit gesetzlich erzwungenen Vertragsgestaltungen verbunden sein, die das gesamte rechtliche und wirtschaftliche Risiko vom Carsharing-Anbieter auf den Betreiber der MaaS-Anwendung übertragen.

5. Wettbewerbsrelevante Carsharing-Daten müssen angemessen geschützt werden.

Viele Daten können von den Carsharing-Anbietern als Open-Data zur Verfügung gestellt und von jedermann verwendet werden. Einige Daten jedoch gewähren tiefe Einblicke in die Geschäftsmodelle und Erfolgsfaktoren der Anbieter. Das betrifft insbesondere Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Fahrzeugen. Eine generelle Offenlegung kann hier einer „Vergesellschaftung“ von Wettbewerbsvorteilen gleichkommen, die in teils jahrzehntelangen Trial-and-Error-Prozessen und unter Zuhilfenahme von aufwändigen advanced analytics Methoden erarbeitet wurden. Carsharing-Anbieter müssen in der Lage bleiben, ihre wettbewerbs- und geschäftsmodellrelevanten Daten vor dem unbefugten Zugriff Dritter zu schützen. Dieser Schutz muss sich auch und gerade auf solche Daten beziehen, die an Dritte geliefert werden. Differenzierte Datenstrategien sind notwendig: Welche Daten können als Open-Data mit jedem geteilt werden? Welche Daten müssen durch technische Verfahren, Autorisierungsprozesse und Nutzungsbedingungen geschützt werden?

Die Einheitliche Carsharing-Schnittstelle (ECSS) des Bundesverband CarSharing zeigt bereits praktisch, wie ausreichender Datenschutz für die Anbieter und qualitativ hochwertige Carsharing-Auskünfte für Endkund*innen Hand in Hand gehen können.

6. Wechselseitige Datenlieferpflichten sorgen für Fairness und Risikoausgleich zwischen MaaS-Angeboten und Carsharing-Anbietern.

Carsharing-Anbieter sammeln heute in ihren eigenen Apps Nachfragedaten, ohne die ihre Angebots- und Expansionsplanung unmöglich wäre. Erfolgreiche MaaS-Angebote, die eine hohe Nachfrage von Endkund*innen bei sich bündeln, könnten Carsharing-Anbieter perspektivisch von den Nachfragedaten abschneiden oder deren Bezug kostenpflichtig machen, um das eigene Geschäftsmodell zu stützen. Carsharing-Anbieter, die Auskunftsdaten an MaaS-Plattformen liefern, müssen als Gegenleistung daher automatisch die relevanten Nachfragedaten erhalten.

Carsharing-Anbieter tragen zudem die gesetzliche Halterhaftung und gewähren ihren Kund*innen einen selbstständigen, nicht durch Personal kontrollierten Zugang zu ihren Fahrzeugen. Wenn Carsharing-Anbieter Buchungen aus Fremdsystemen in ihren eigenen Systemen zulassen, müssen sie als Gegenleistung automatisch alle Kund*innendaten erhalten, die sie für die Zugangskontrolle, die Risikobewertung, die operative Abwicklung ihrer Dienstleistung und die Verfolgung von Regelverstößen benötigen.

Erstrebenswert ist aus Carsharing-Sicht die generelle Umsetzung eines Modells der geteilten Kund*innenhalterschaft zwischen allen digital vernetzten Mobilitätsdiensten.

7. Die Tiefe der MaaS-Integration sollte sich am tatsächlichen Bedarf der Kund*innen orientieren.

Die Integration von Carsharing-Auskünften in ein MaaS-Angebot und der dafür nötige Datenaustausch sind relativ leicht zu organisieren. Alle größeren Carsharing-Anbieter halten hierfür bereits Lösungen bereit. Sobald die ungleich komplexeren nachfolgenden Schritte Buchen, Nutzen und Bezahlen ebenfalls im MaaS-Angebot abgebildet werden, explodieren Komplexität und Kosten

für alle Beteiligten. Zugleich wird dabei kaum Mehrwert geschaffen, da die MaaS-App die Funktionen der Carsharing-Apps lediglich verdoppelt – meist in reduzierter, weniger kund*innenfreundlicher Weise. Die kostengünstigste Variante der digitalen Integration von Carsharing in MaaS ist daher die Bereitstellung von Carsharing-Auskunfts- und Verfügbarkeitsdaten und der direkte Absprung in die Carsharing-Apps via Deep-Link für alle weiteren Schritte der Carsharing-Nutzung.

Diese Art der Integration scheint zugleich den Kund*innenwünschen am ehesten zu entsprechen. Die wenigen bisher verfügbaren Daten zur Nutzung von MaaS-Angeboten legen nahe, dass Carsharing-Kund*innen für die Buchung von Carsharing-Fahrzeugen vor allem auf die nativen Apps der Anbieter setzen.² Dies spricht dafür, die Bedeutung einer tiefen Integration der Funktionen Buchen, Nutzen, Service während der Nutzung und Bezahlen in MaaS-Angebote nicht zu überschätzen. Eine verbesserte Sichtbarkeit multimodaler Mobilität für Nichtkund*innen ist durch die Integration der Anzeige von Auskunfts- inklusive Verfügbarkeitsdaten in MaaS-Anwendungen bereits in vollem Umfang gegeben.

Die Förderung von MaaS-Anwendungen und die Regulation von Datenlieferpflichten sollten sich vor diesem Hintergrund darauf beschränken, die Grundlagen für die Bereitstellung, Verteilung und Nutzung von Carsharing-Auskunftsdaten und die digitale Integration durch Verlinkung existierender Apps (durch Deep-Links) zu legen. Tiefere Stufen der Integrationen sollten erst vorgesehen werden, wenn sich gezeigt hat, dass MaaS-Anwendungen die Vermarktung und Nutzung von Multimodalität aus Sicht der Nutzer*innen tatsächlich verbessern.

² In der Hamburger switch-App entfielen im Zeitraum 05. Oktober 2020 bis 30. November 2021 96 Prozent der Transaktionen auf ÖPNV-Fahrtickets. Nur 4 Prozent der Transaktionen verteilten sich auf die übrigen Mobilitätsdienste, also On-Demand-Verkehre (1 Prozent), Carsharing (1 Prozent) und Scooter-Sharing (2 Prozent). Insgesamt fanden in der switch-App im betrachteten Zeitraum 1.045 Carsharing-Buchungen statt. Diese Zahl entspricht in etwa der jährlichen Auslastung von lediglich drei Carsharing-Fahrzeugen. Vgl.: RealLab Hamburg, Abschlussbericht, Hrsg.: Reallabor Hamburg (RealLabHH), April 2022

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