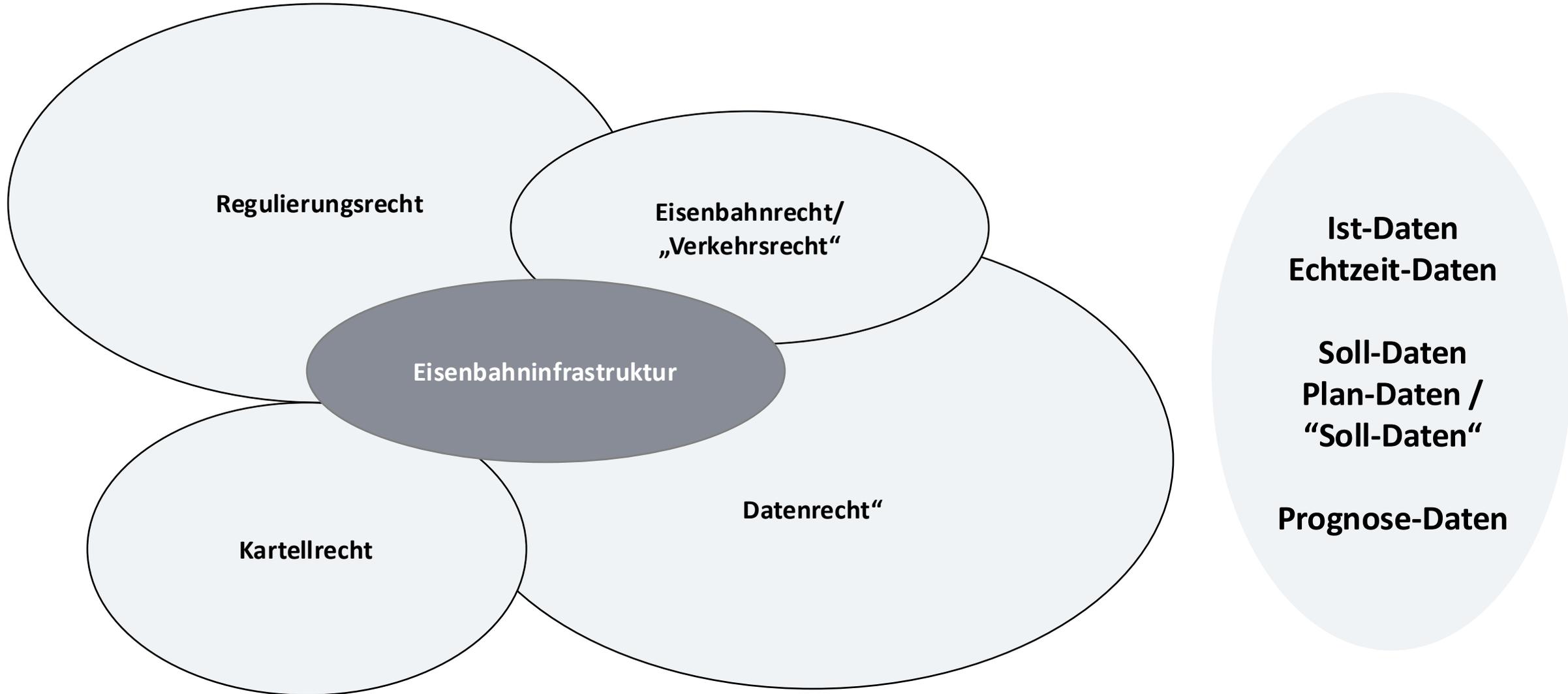




Zugang zu und Nutzung von Daten der Deutschen Bahn – was leistet der Data Act?



I

Einführung | Rechtsansprüche auf Datenzugang im Eisenbahnsektor

II

Datenzugang nach Eisenbahnregulierungsrecht

III

Datenzugang nach Kartellrecht

IV

Datenzugang nach VO (EG) 1371/2007 („Fahrgastrechte-VO“)

V

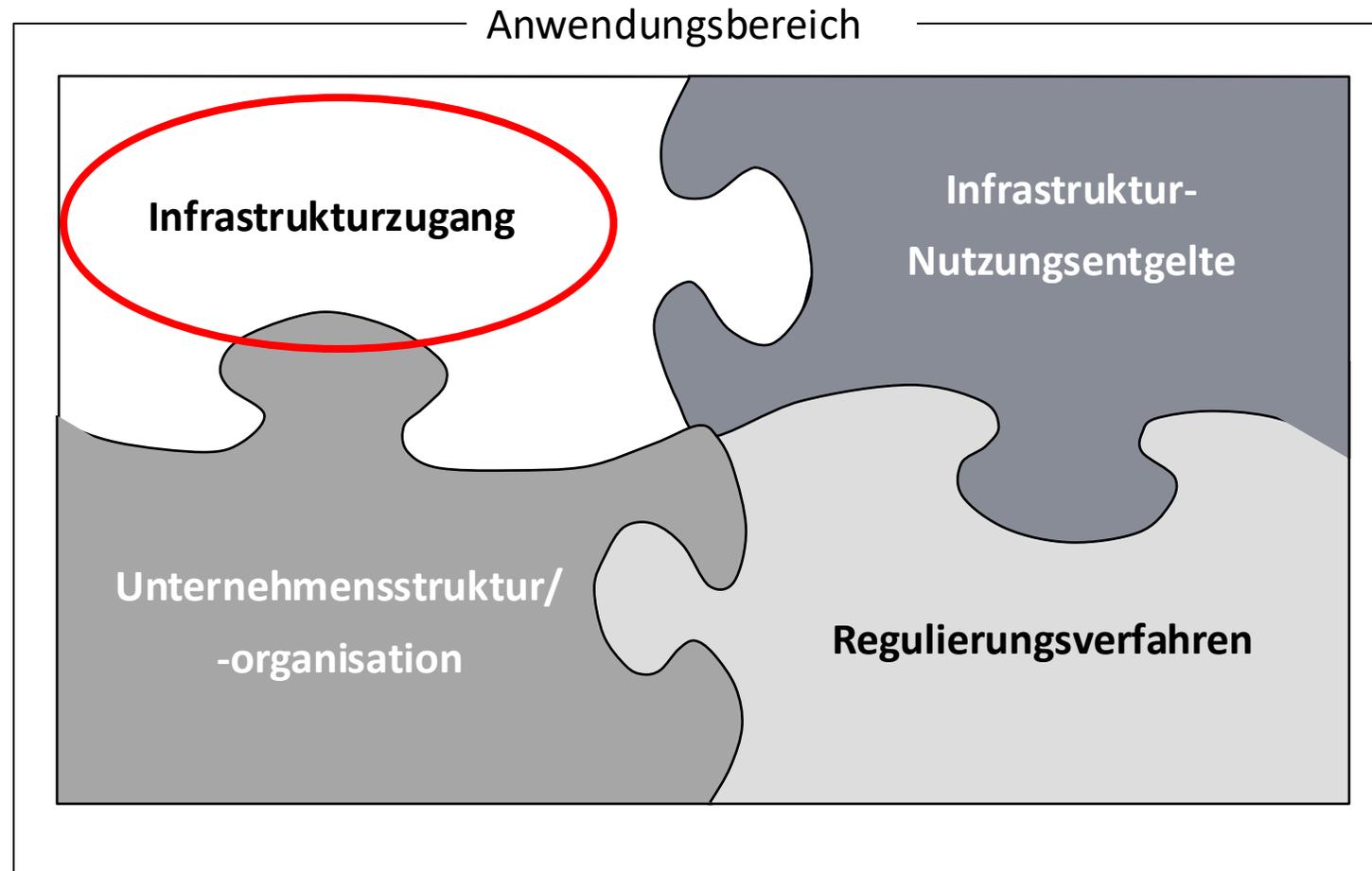
Datenzugang nach Mobilitätsdatengesetz (MobiDG)

VI

Datenzugang nach Data Act

VII

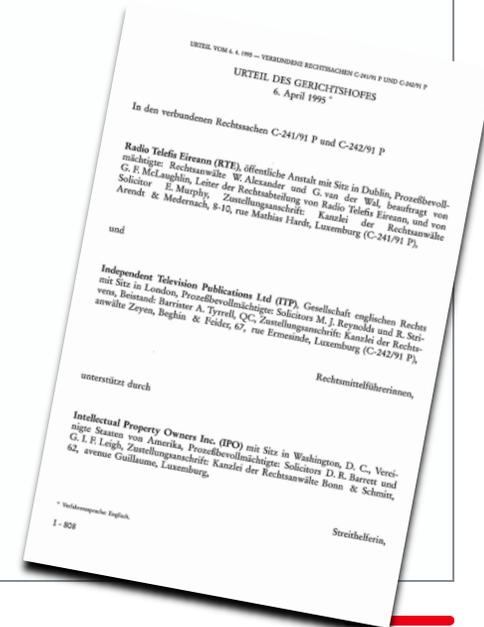
Normkonkurrenzen und Fazit





Europarecht

- **EuGH, Urteil vom 16. November 1998, Rs. C-7/97 – Bronner:** Zugang zum Hauszustellungssystem für Tageszeitungen (= wesentliche Einrichtung)
- **EuGH, Urteil vom 4. April 1995, Verb. Rs. C-241/91 P und C-242 P - Magill:** Zugang zu Programminformationen von Fernsehsendern („Soll-Daten“ als wesentliche Einrichtung)
- Verweigerung des Zugangs = Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung
- Weiterentwicklung der Fallgruppe „missbräuchliche Geschäftsverweigerung“





Deutsches Recht: BKartA, Verfügung vom 26. Juni 2023, Az. B9-144/19 Trainline

(nicht bestandskräftig, endg. Klärung ggf. erst durch EuGH)

- „Online-Vertrieb“ als wesentliche Einrichtung
- Verweigerung des Zugangs zu einer Online-Vertriebsplattform = Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung
- „Pflichten des Marktbeherrschers“, u.a. zur Bereitstellung von Prognosedaten





Verordnung (EU) 2021/782 vom 29.4.2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. 2021 L 172,1

(= Neufassung Neufassung der VO (EG) 1371/2007 v. 23.10.2007, ABl. EG 2007 L 315, 14).

- gilt für alle internationalen und inländischen Eisenbahnfahrten und Dienstleistungen von Eisenbahnunternehmen
- bezweckt vor allem Schutz der Verbraucherrechte
- regelt v.a. die Haftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle, abgestuft nach Dauer der Verspätung
- Datenbereitstellung: Anhang II zur VO 2021/782 regelt Mindestinformationen, die ein Eisenbahnunternehmen vor Fahrtantritt an Fahrgäste abzugeben hat: Fahrpläne, Bedingungen und Fahrpreise, Informationen über Störungen und Verspätungen gehören ebenso dazu wie Angaben über die Verfügbarkeit von Bordeinrichtungen, Dienstleistungen im Zug, Informationen über Störungen und Verspätungen, und zwar auch in Echtzeit.



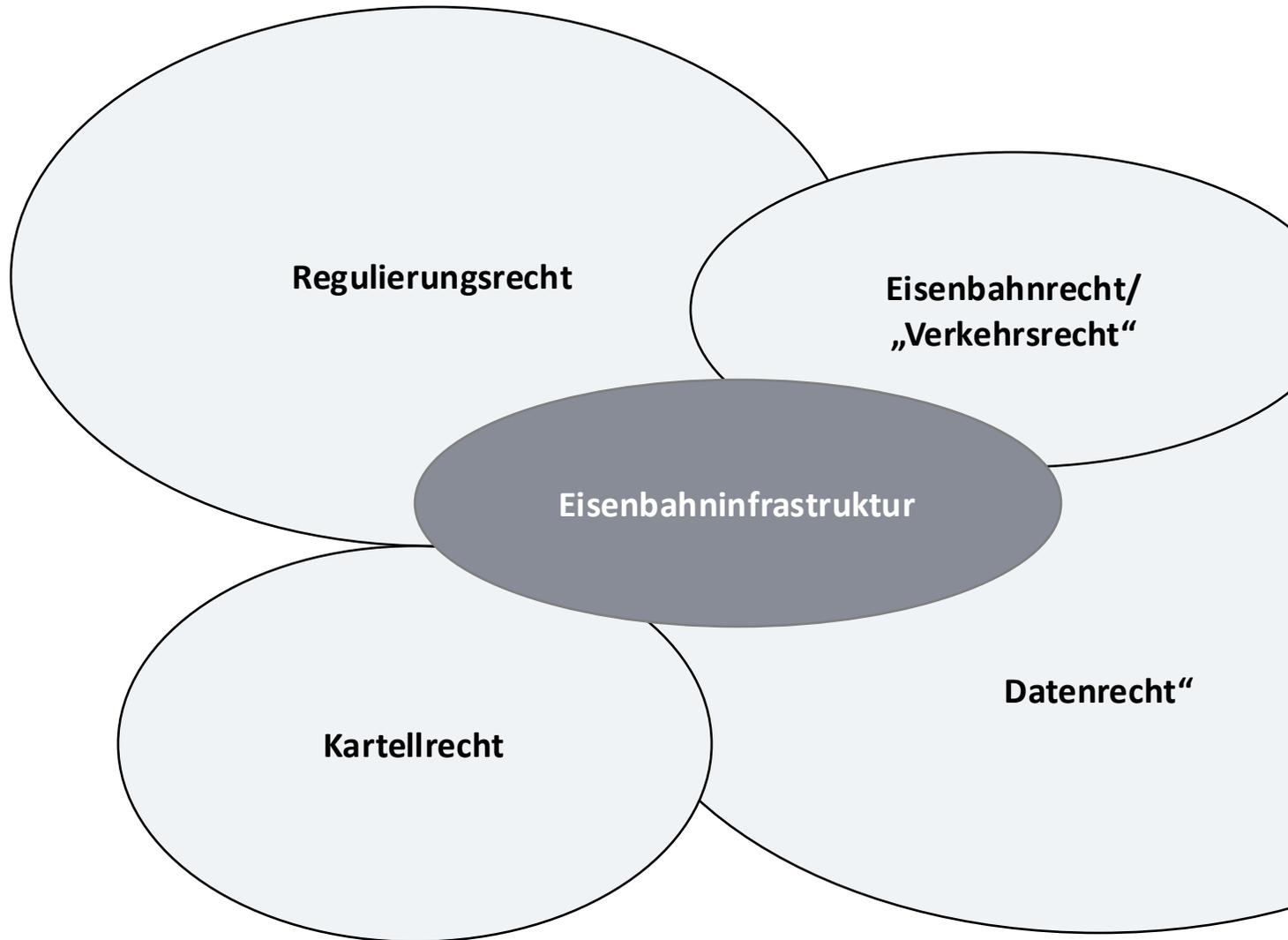
Gesetzentwurf der Bundesregierung (MDG-E) von **Oktober 2024**:

- Mobilitätsdaten sollen über eine **Mobilithek** als dem zentralen „nationalen Zugangspunkt“ (*National Access Point, NAP*) frei verfügbar sein
- Kreis der Datenbereitstellungspflichtigen stark erweitert
- Ziel: Bessere Steuerung von Verkehrsströmen und Auslastung der Infrastruktur
- Erfolgsfaktoren: Input-Daten, Grad der Vernetzung der „Verkehrsökosysteme“
- „Mobilitätsdaten“ = alle Daten, „die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind“
- Verfahren:
 - Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten soll technische Standards festlegen
 - Vsl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
 - rechtlich getrennte Aufsicht (§ 11 MDG-E) beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, § 7 II und § 11 I MDG-E).
 - Aufsicht soll u.a. Zwangsgelder gegen Akteure festsetzen, die ihren Bereitstellungspflichten nicht nachkommen (§ 11 III 2 Nr. 1, IV MDG-E).



Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2013 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung ...

- horizontales Rechtsregime zum Zugang zu zur Nutzung von Daten im Binnenmarkt
- Ziele: „Binnenmarkt für Daten“ unter Aufbrechung von Datensilos
- Data Act hat Anwendungsvorrang (vgl. Art. 288 Abs. 2 AEUV).
- *Anwendungsbereich*: Datenzugangs- und Datenweitergabeansprüche in Bezug auf IoT-Daten von vernetzten Produkten und mit diesen verbundenen Diensten erfasst (vgl. Definitionen sich in Art. 2 Nr. 5, 6, 15, 16 Data Act´)
- Datenzugang *by design* (Art. 3 Abs. 1): Vernetzte Produkte und verbundene Dienste müssen so konzipiert sein, dass die relevanten Daten (einschließlich erforderlicher Metadaten) standardmäßig für den Nutzer einfach, sicher, unentgeltlich in einem umfassenden, strukturierten, gängigen und maschinenlesbaren Format und, soweit relevant und technisch durchführbar, direkt zugänglich sind.
- Datenzugang des Nutzers Zugang zu „seinen“ Daten beim Dateninhaber; Recht auf Weitergabe an einen Dritten* („Datenempfänger“), vgl. Art. 5 Abs. 1 Data Act.
- Problem: Zugfahren als „vernetztes Produkt“



Kollisionsregeln:

- **Lex superior-Regel:** Höherrangiges Recht geht nachgeordnetem Recht vor. Spezialfall: Anwendungsvorrang des Unionsrecht (EuGH): Das Recht der Europäischen Union „bricht“ zwar nicht das Recht der EU-Mitgliedstaaten, das mitgliedstaatliche Recht bleibt zwar „gültig“ (z.B. für rein innerstaatliche Sachverhalte); seine Anwendung tritt aber zurück.
- **Lex specialis-Regel.** Spezialgesetze gehen allgemeinere Regelungen vor, aber: Auslegungsfrage
- **Lex posterior-Regel:** Vorrang des zeitlich jüngeren Gesetzes gegenüber älteren Regelungen; hier keine Bedeutung

Normenkonkurrenzen (2)



Datenzugangsanspruch	lex superior	lex specialis
Regulierungsrecht	X	X
	Anm.: Nationales Recht beruht auf EU-RL	
Kartellrecht	XX	
	Anm.: Grundlage des Datenzugangs ist EU-Primärrecht	
FahrgastrechteVO	X	
	Anm.: Sekundärrecht ist nachrangig ggü. Primärrecht	
Data Act	X	
	Anm.: Sekundärrecht ist nachrangig ggü. Primärrecht	
MobilitätsdatenG		X
	Anm.: Nationales Recht ohne Grundlage in EU-RL	





DB

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!