



Global Institute for  
Structure relevance,  
Anonymity and  
Decentralization i.G.

**GISAD Stellungnahme zu [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodale-digitale-Mobilitatsdienste\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodale-digitale-Mobilitatsdienste_de)**

GISAD (Global Institute for Structure relevance, Anonymity and Decentralisation i.G.) ist ein Institut in Gründung. GISAD will aus Sicht der Bürger Europas ein Digital-System (EU-D-S) entwickeln, welches sich im Systemwettbewerb mit Torwächtern und einem Social Credit System behaupten kann.

Ziel von GISAD ist die Begleitung bei der Erstellung eines ganzheitlichen Marshallplans, wie dieser von der Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen gefordert wurde. Kern des Marshallplans muss ein auf Bürgerrechte und Vielfalt angepasstes Digitalkonzept sein. Bei Einzelmaßnahmen ohne eigenes Gesamtsystem besteht die Gefahr für Europa, den Systemwettbewerb gegen andere Wirtschaftsräume wie ein zentral gesteuertes China zu verlieren.

- Die Stellungnahme von GISAD steht unter dem Vorbehalt, dass sie als Teil eines Digital-Gesamtkonzepts zu verstehen ist (Mehrfachnutzen der gleichen Infrastruktur ohne Mehrkosten).

GISAD hat drei Ziele definiert, auf welche sich ein Marshallplan fokussieren sollte:

1. Die optimale Veredelung und einfache Verwertung digitaler Daten, bei Erhalt von Vielfalt und leistungsgerechter Einbindung aller an der Wertschöpfung Beteiligten.
2. Die stigmatisierungsfreie, lebenslange digitale Einbindung aller Bürger mit Anreizen zur Selbstentfaltung.
3. Die digitale Gewährleistung der notwendigen staatlichen Aufgaben zum Erhalt der Sicherheit für Bürger, Wirtschaft und Staat, bei Beibehaltung vordigitaler demokratischer Errungenschaften.

**Herausforderungen:**

GISAD begrüßt die Initiative zu Multimodaler digitaler Mobilität. Jedoch ist es unwahrscheinlich, dass nur mit einem rechtlichen Rahmen die Herausforderungen im Sinne einer optimalen Flexibilität des Reisens bei gleichzeitiger höchster Energieeffizienz durch optimale Ausnutzung der Fahrgastkapazitäten erreicht werden kann. Hierfür ist die Voraussetzung, dass alle Verkehrsmittelanbieter auf die Daten der üblichen Mobilitätsbewegungen zugreifen können. Zusätzlich müssen in Echtzeit Anfragen für eine Reiseplanung bei Berücksichtigung aller Akteure beantwortet werden. Im Rahmen von Fahrgemeinschaften können diese Akteure auch Privatpersonen sein.

**Ohne ein Gesamtkonzept, wie es das EU-D-S vorstellt, wird die Initiative nicht die nötigen Effekte erreichen:**

- Es werden erhebliche Steuermittel gebunden, ohne die ökonomische Situation der Marktteilnehmer zu verbessern.
- Die Kommerzialisierung personenbezogener sensibler Daten wird durch das System provoziert. Nur so kann das Interesse großer Verkehrsunternehmen geweckt werden, Kundendaten an Wettbewerber weiterzugeben.
- Es kann nicht allein über Gesetze ein diskriminierendes Verhalten von MDMS ausgeschlossen werden. Zu vielfältig sind die digitalen Manipulationsmöglichkeiten, Daten zeitverzögert oder eingeschränkt weiter zu geben.

- Es ist schwer vorstellbar, wie in ein solches Konzept diskriminierungsfrei private Fahrdienste eingebunden werden können.

#### **Lösungsvorschläge von GISAD im Rahmen eines EU-D-S Gesamtsystems:**

- Im EU-D-S werden einmalig Steuermittel benötigt, um das Gesamtsystem anzuschieben. Bei Berücksichtigung der horizontalen Skalierungseffekte ist davon auszugehen, dass selbst für die großen Verkehrsbetriebe neue Einnahmen generiert werden können, siehe hierzu <http://gisad.eu/de-alle-fuer-eine-eu-eine-analyse-zu-ueber-50-eu-initiativen/>.
- Die Kommerzialisierung sensibler personenbezogener Daten kann ausgeschlossen werden, da personenbezogene Daten im EU-D-S nicht gespeichert werden. Trotzdem wird im Einzelfall und nach richterlicher Verfügung ein Missbrauchstäter eindeutig an Hand von digitalen forensischen Spuren identifiziert werden.
- Das EU-D-S soll in je einem der 24 Sprachräume von einer Genossenschaft betrieben werden. Der Rechtsrahmen der Genossenschaft sollte mit der EU abgesprochen sein. Alle Genossenschaftsmitglieder haben gleichberechtigten Zugang auf die generierten Mobilitätsdaten. Jeder europäische Mobilitätsanbieter hat das Recht, Genossenschaftsmitglied zu werden. So kann eine Diskriminierung weitgehend ausgeschlossen werden.
- Dadurch, dass die Genossenschaften nach Sprachräumen und nicht nach Ländern aufgeteilt sind, wird vermieden, dass einzelne EU-Länder nationale Alleingänge unterstützen. Die meisten Sprachen werden als Amtssprache, oder zumindest als anerkannte Minderheiten/-Regionalsprache in mehreren Ländern gesprochen.
- Jeder EU Bürger im Alter über 10 Jahren soll ein PDS (persönliches digitales System) erhalten, über welches er im EU-D-S sich mit einer aus 1.000 IP-Adressen im Mobilitätssystem anmeldet. Der Nutzer kann entscheiden, ob bei der Anmeldung immer die gleiche IP-Adresse verwendet wird oder entsprechend dem Zufallsprinzip eine beliebige aus den 1000 IP-Adressen. In beiden Fällen wird das Bewegungsprofil bei der Planung der Bereitstellung von Verkehrsmittel berücksichtigt. Ist es immer die gleiche IP-Adresse, können zusätzlich vom EU-D-S Vorlieben der Art der Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden. Die Vorteile sind jedoch nur marginal, da die Vorlieben genauso gut im PDS hinterlegt sein können und bei einer Anfrage automatisch mitübermittelt werden können.
- Eine anonyme einfache Bezahlung ist über das EU-D-S sichergestellt, siehe <http://gisad.eu/de-eu-initiative-sofortzahlungen/> und <http://gisad.eu/de-die-instant-payment-geldboerse-im-eu-d-s/>.
- Private Fahrgemeinschaften können problemlos in das Mobilitätskonzept des EU-D-S integriert werden. Jeder EU Bürger ist im System angemeldet und muss nur den Status vom Kunden zum Anbieter wechseln, um andere EU-Bürger in eine Fahrgemeinschaft einzuladen. Selbst für die Verkehrsbetriebe hat es wirtschaftliche Effekte, wenn sie auf ländlichen wenig genutzten Strecken ihren Versorgungsauftrag nicht mehr erfüllen müssen.
- Aufgrund der in den Genossenschaften allen Mitgliedern zur Verfügung stehenden Daten können objektive und unverfälschte Energieeffizienzdaten ermittelt werden. Dabei stehen die Genossenschaften der einzelnen Sprachräume im konzeptuellen Wettbewerb miteinander. Ist die Effizienz in einem Sprachraum höher, als in einem anderen, können die Effekte analysiert und auf die anderen Sprachräume übertragen werden.